

Regione Veneto

Piano Regionale della mobilità ciclistica

Master Plan 2014

Relazione Generale

Indice

	Pagina
Premessa – funzioni ed utilità di questo elaborato	
Elenco elaborati	
Capitolo 1 – la strategia del Master Plan della mobilità ciclistica	
Ruoli della rete trasportistica, ricreativa locale e cicloturistica	
La complessità del tema pianificatorio del Mater Plan della mobilità ciclistica e le funzioni della tavola per aiutare l'individuazione delle priorità	
Possibili approfondimenti tematici utili a sviluppare le attività dell'auspicata Cabina di regia per la mobilità ciclistica regionale	
Capitolo 2 – definizioni	
Capitolo 3 – l'evoluzione delle principali infrastrutture dedicate alla mobilità ciclistica nel territorio regionale	
Il Bici Plan Regionale del 2004 – confronto dati con edizione 2014	
BICITALIA – la rete ciclabile nazionale	
I progetti preliminari dei percorsi R1 e R2	
La REV del 2010	
Coordinamento Bicitalia – REV per “organizzare” gli itinerari	
Capitolo 4 – Verso un ufficio regionale Veneto della mobilità ciclistica	

Capitolo 5 – Azioni per promuovere la mobilità ciclistica e l'intermodalità con il trasporto pubblico	
Capitolo 6 – Valorizzare ed implementare la REV	
Proposte per la promozione cicloturistica della REV esistente	
Potenziamento della REV con altri percorsi	
Potenziamento della REV con i Parchi Ciclistici	
Miglioramento e messa in sicurezza della REV esistente	
Manutenzione della REV e implementazione velocità 30	
Collegamenti di Bicalia e REV con le altre regioni limitrofe	
Capitolo 7 – Le priorità che emergono dal Piano	
Capitolo 8 – Aspetti tecnici e normativi	

Premessa – funzioni ed utilità di questo elaborato

I documenti che costituiscono il Bici Plan Regionale del 2004 come più dettagliatamente richiamati nei successivi capitoli contengono una ricchissima quantità di informazioni specifiche sui tracciati, sulla percorribilità di argini e strade minori, sulla pericolosità di intersezioni e necessità di interventi, sulle valenze ambientali e storico artistiche. Si tratta di un piano programmatico **che individua la soluzione ottimale per il futuro.**

Detta pianificazione privilegia gli argini dei fiumi e le ferrovie dismesse come richiamato dal quadro normativo nazionale e regionale.

L'organizzazione pianificatoria generale del sistema della mobilità ciclistica del Veneto si riconduce alla rete Bicalta come derivazione nazionale della rete Eurovelo.

La rete della mobilità ciclistica contenuta **nel Master Plan** del 2004 **nel frattempo si è arricchita di numerosi interventi** esecutivi di piste e percorsi ciclabili sia sui tracciati già individuati come l'intervento della Provincia di Padova sulla sua tratta di competenza dell'ex ferrovia Ostiglia Treviso, che su tracciati allora non individuati come gli argini dei fiumi Chiampo-Agno, sulla Ferrovia dismessa Vicenza – Noventa Vicentina, il Percorso Adige Po per Lendinara, Fratta e Polesella; il sistema Adige – Biffis, interventi sugli argini dell'Adige nella bassa Veronese, l'"anello di Padova" attorno alla città, Gli interventi del settore turismo della provincia di Rovigo, ecc.

Nel 2004 circa si è conclusa la progettazione preliminare dei percorsi ciclabili regionali R1 da Peschiera a Venezia e R2 dalla provincia di Trento a Padova; detti progetti hanno generato aspettative e sono stati talvolta inseriti nei piani urbanistici o sviluppati con progettazioni successive.

Negli ultimi anni la Regione Veneto Direzione Turismo ha individuato e segnalato con segnaletica cicloturistica dedicata 7 escursioni giornaliere e 4 itinerari settimanali per un totale di 1258 km. ; quest'ultimo sistema cicloturistico si sviluppa in gran parte su viabilità ordinaria minore, ricalcando di massima i principali corridoi di Bicalta, e di fatto costituisce **la rete dei percorsi ciclabili percorribili subito.**

Altri interventi su iniziativa dei GAL o di Partenariati tramite AVEPA stanno evolvendo e nel breve periodo aggiungeranno alla rete altri itinerari percorribili con sicurezza in Bicicletta, è la situazione dell'entroterra del Garda con il Partenariato del Custoza, del GAL vento orientale con i numerosi progetti finanziati sui loro fiumi, per non dilungarci sulle numerose "cordate" di comuni che si stanno attivando per realizzare percorsi ciclabili di significativa percorrenza.

Questa evoluzione molto dinamica avviene in modo sconsiderato, **si sente la necessità di una Cabina di Regia a livello regionale** che "con uno sguardo dall'alto" riesca a coordinare tutti gli interventi al fine di valorizzarli anche in un'ottica di sistema di offerta turistica da valorizzare oltre che un sistema trasportistico tra le varie aree.

La cabina di regia potrebbe avere tre aree di attenzione:

- **Pianificatoria**, coordinando i desideri e le azioni del territori
- **Infrastrutturale**, coordinando gli interventi progettuali – esecutivi
- **Cicloturistica**, coordinando lo sviluppo della Rete REV, la numerazione degli itinerari e la redazione della cartografie dedicate.

Questo aggiornamento del Bici Plan Regionale del 2004 ha la finalità di mettere su un'unica carta quanto fino ad oggi realizzato come piste e percorsi ciclabili di area vasta intercomunale - interprovinciale, affiancandolo ai percorsi R1 e R2, ai sistemi REV cioè percorribile oggi e agli itinerari ottimali per il futuro indicati nelle tavole del 2004 al fine di aiutare il pianificatore di un certo ambito a sviluppare le progettualità locali con una visione di sistema di più ampio raggio.

Le attività svolte sono state:

- **Aggiornamento della cartografia in scala 1:200.000**, sulla base delle informazioni note alle associazioni Fiab del territorio (raccolta conoscitiva), sempre attente a registrare le nuove realizzazioni, i nuovi progetti, oppure i desideri della politica e delle associazioni locali; detta cartografia sviluppa il sistema gerarchico suddividendolo in esistente, progettato, tabellato e da sviluppare; il documento numera i percorsi ed i parchi ciclistici, individua criticità e ambiti che necessitano approfondimenti di scala; la legenda della tavola è stata totalmente rielaborata per raccogliere ed evidenziare la nuova e più moderna impostazione del documento. La cartografia generale viene successivamente articolata in due sottotavole, dei percorsi internazionali / nazionali e dei percorsi regionali / locali, per rendere più agevole la lettura di detti sistemi.
- **Redazione di una relazione generale**, (presente documento) che riassume i principali accadimenti R1 e R2, la REV, lo sviluppo del cicloturismo, la necessità di una cabina di regia che gestisca lo sviluppo della mobilità ciclistica; suggerisce i principi per individuare le priorità emerse e le necessità di intermobilità legate alla mobilità ciclistica.
- **Redazione di una scheda per ogni percorso**, organizzandole in forma gerarchica e collegandole sia ai temi progettuali, che turistici che di pianificazione degli interventi di messa in sicurezza e di sviluppo dell'intero sistema di mobilità.

Detti elaborati affiancheranno quelli a suo tempo prodotti come documenti di aggiornamento successivo. In questi anni non ci sono state evoluzioni normative o di criteri generali di progettazione pertanto i documenti del 2004 su questi temi rimangono validi.

Elenco elaborati

- 1 – Planimetria generale Master Plan
- 2 – Planimetria del sistema percorsi internazionali / nazionali
- 3 – Planimetria del sistema percorsi regionali / locali
- 4 – Relazione generale
- 5 – Elenco dei percorsi e dei parchi ciclistici

Capitolo 1 – la strategia del Master Plan della mobilità ciclistica

Ruoli della rete trasportistica, ricreativa locale e cicloturistica

Oltre al tema della gerarchia della rete, europea (Eurovelo), nazionale (Bicitalia), regionale (REV e non solo) e a carattere locale un altro aspetto importante è la funzione della rete; ogni tratta può infatti assmere più funzioni a seconda del luogo ove si trova collocata.

- **Trasportistica**

La rete trasportistica ha la finalità di affiancarsi/sostituire la mobilità automobilistica sia negli spostamenti sistematici che in quelli occasionali; fa riferimento ad una distanza di percorrenza media che possiamo definire in massimo 5 km, cioè la distanza che in ambito urbano/peri-urbano una persona percorre in bicicletta alla velocità media di circa 12/15 km in circa 20/25 minuti; solamente soggetti particolarmente motivati pedalano per più di 30 minuti con abiti e biciclette da città/ufficio. I percorsi con finalità trasportistica collegano poli attrattori primari del territorio intercomunale ubicati a distanza di non altre 5-7 km, se più lunghi rischiano di non avere più quel tipo di utilizzatori.

I percorsi con finalità trasportistica devono essere illuminati e pavimentati in asfalto o comunque pavimentazione che garantiscono la percorribilità in bici anche durante e subito dopo una pioggia; detti percorsi devono concatenare e servire il maggior numero di punti di destinazione possibili come aree industriali, artigianali, sportive, commerciali, scolastiche e residenziali; è importante che ad essi si possa attribuire una sicurezza intrinseca cioè che siano sempre visibili, che non attraversino zone isolate o nascoste che potrebbero riservare cattive sorprese a qualche categoria di utilizzatori. Per i percorsi trasportistici sono da preferirsi i percorsi in sede propria a comunque protetta, e con un buon livello di scorrevolezza e confort.

Talvolta la rete a valenza regionale o di livello superiore in prossimità dei grandi centri abitati o concatenando più centri minori assume anche questa funzione.

- **Ricreativa locale**

La rete ricreativa locale può utilizzare anche in parte la rete trasportistica, ma si caratterizza per avere come destinazioni e /o transiti ambiti territoriali o paesaggistici di tranquillità e pregio, anche i percorsi di grande panoramicità lungo gli argini ricadono in queste tipologie. Il percorso ricreativo locale viene utilizzato con abbigliamento spesso tendente allo sportivo e con bici di differenti tipologie; se orientato alla bicicletta da corsa la pavimentazione dovrà essere liscia. Non è necessaria l'illuminazione, piuttosto una segnaletica di direzione ed accompagnamento ed una cartellonistica di inquadramento del territorio con gli itinerari e le valenze storico – artistico – naturalistiche di rilievo e descritte.

Detti interventi non sono in grado di attivare economia locale, ma contribuiscono sicuramente a migliorare gli stili di vita, la salute delle persone, la conoscenze e l'attenzione al proprio territorio, pertanto sono “a servizio del territorio”. La rete ricreativa

locale utilizza percorsi in sede propria e su strade a basso traffico e bassa pericolosità. Spesso la rete a valenza regionale o di livello superiore assume anche questa funzione.

- **Cicloturistica**

La rete cicloturistica può utilizzare tratti di rete trasportistica e ricreativa locale, ma si caratterizza per raccordare ambiti di pregio riconosciuto su area vasta con una funzione di percorrenza di lunga distanza; attesta ipotetiche tappe su ambiti di buona ricettività turistica, con alberghi da 50 posti circa e viene ideata e promossa secondo logiche di turismo, con servizi con ospitalità, trasporto bagagli, collegamento con l'intermodalità, centri urbani pregevoli e di interesse ove trascorrere la sera – dopo cena.

La rete cicloturistica utilizza preferibilmente percorsi in sede propria ed a bassa pericolosità, deve essere accompagnata da una segnaletica di direzione dedicata, mantenuta in manutenzione ed in promozione turistica su siti e mercati turistici da un ente-organismo che ne ha la responsabilità funzionale e commerciale dell'investimento; deve essere illustrata su un road book e/o una cartografia acquistabile in loco o scaricabile da internet assieme alla corrispondente traccia in GPS.

La rete cicloturistica, oltre ad offrire svago ai residenti locali è pianificata espressamente per essere di richiamo e di attrazione turistica per un pubblico di area vasta. Utilizzando i più moderni metodi di marketing si deve contattare ed invogliare il pubblico di area vasta (Regioni e Nazioni limitrofe) al fine di far ricadere sul territorio, una volta che la frequentazione ha assunto risultati significativi, ogni 1 – 2 anni una cifra equivalente a quella spesa per realizzare l'infrastruttura.

La complessità del tema pianificatorio del Mater Plan della mobilità ciclistica e le funzioni della tavola per aiutare l'individuazione delle priorità

Normalmente una cartografia cicloturistica indica i tracciati esistenti/consigliati suddividendoli in: pista ciclabile (pavimentata e non pavimentata), strada promiscua (pavimentata e non pavimentata), strada con traffico, variante (pavimentata e non pavimentata).

Il nostro Mater Plan è più complesso di una cartografia cicloturistica in quanto è un **piano-programma**, finalizzato ad essere di supporto per individuare le priorità, pertanto “fotografa” la complessità del sistema ciclabile regionale evidenziando per ogni tratta il livello gerarchico e la tipologia di situazione esistente, in progetto o di piano utilizzando

Si evidenziano inoltre i percorsi segnalati REV, quelli segnalati non REV come Adige - Po ed i percorsi della provincia di Rovigo o il sistema di segnaletica di area vasta del Partenariato del Cusio.

La distinzione in livelli gerarchici aiuterà nell'individuazione delle priorità (prima i percorsi europei e nazionali) e nella ricerca dei livelli qualitativi e di sicurezza prima i percorsi europei e nazionali).

Altri aspetti che possono/devono guidare nell'individuazione delle priorità fanno capo al concetto proprio di cicloturismo come unione di turismo e di bicicletta, pertanto diventano luoghi da valorizzare/definire:

- i grandi assi che toccano luoghi turistici di 1° livello, capaci di generare flussi significativi di movimenti cicloturistico attingendo a persone che vengono sia dai territori limitrofi che da quelli lontani;
- gli ambiti di area vasta che presentano reticoli stradali in contesti paesaggistici unici come l'entroterra del Garda e l'entroterra delle zone costiere di mare/lagune di Caorle, Cavallino, Eraclea (con una utenza turistica già presente) ed il Delta del Po con utenze turistiche da organizzare;
- gli ambiti del "tempo libero" tra centri abitati di grandi dimensioni e tra loro abbastanza vicini come Vicenze e Padova lungo il Bacchiglione o Mestre e Padova lungo il Brenta, tracciati sicuri, di qualità, soprattutto se in sede propria giustificano investimenti anche importanti che presentano ricadute favorevoli in fatto di salute delle popolazioni.

I criteri per individuare le priorità pertanto potrebbero/dovrebbero riguardare:

- 1 **Completamento almeno con segnaletica** tipo REV gli itinerari Eurovelo e Bicalitalia non attrezzati:
 - es. Ciclopista del Sole Eurovelo 7, Bicalitalia 1 tra Rivoli e Peschiera;
 - es. completamento del 1° parco ciclistico della Regione Veneto sul Garda Veronese;
- 2 **Mettere in sicurezza/sistemare** i tracciati e le intersezioni più pericolosi sulla REV (punti neri),:
 - es. da Verona a Vicenza, c'è oltre alla REV promiscua anche l'ottimale futuro lungo gli argini, e il percorso REV individuato ha qualche tratto di traffico intenso e pericoloso;
- 3 **Potenziamento dell'intermodalità con il treno e la navigazione**, con trasporto sui mezzi e/o con interscambio tramite noleggiatori di biciclette:
 - es. la navigazione per brevi tratti tra Caorle – Grado è prioritaria, assieme a quella dal Lido a Punta Sabbioni.
- 4 **Nuovi interventi in aree con forte presenza di potenziali utilizzatori** (aree turisticamente vocate o in prossimità di grossi centri urbani)
 - es. Riviera del Brenta tra Padova e Mestre, realizzare una ciclabile (prevista dal progetto preliminare R1) che consenta di ammirare in sicurezza le ville del Brenta;
- 5 **Nuovi interventi in aree senza forte presenza di potenziali utilizzatori**
 - es. entroterra di Jesolo verso San Donà di Piave;

Possibili approfondimenti tematici utili e propedeutici a sviluppare le attività dell'auspicata Cabina di Regia per la mobilità ciclistica regionale

La cartografia che si allega proprio nello spirito del Mater Plan **richiederà in futuro altre cartografie specifiche** (2° fase dello sviluppo del Mater Plan) per tutti gli elementi che questa cartografia non riesce a evidenziare, ad esempio:

- **per le tratte “di piano”** la scelta se eseguire una semplice tabellazione in sede promiscua attrezzando il “percorribile subito”, oppure in sede propria su un tracciato “ottimale futuro” richiede particolari criteri di scelta; è tipico il caso di un sistema di strade minori con traffico non sempre accettabile a fianco di arginature continue ma oggi non percorribili, la soluzione “percorribile subito” deve essere vista solo come la realizzazione a bassissimo costo di una urgenza ma con l'attenzione in futuro di realizzare la soluzione ottimale sull'argine; è il caso dei 4 focus di ambiti da approfondire (***approfondimenti progettuali a scala adeguata dei corridoi da attrezzare***);
- **per i tracciati esistenti in promiscuo ma dotati di segnaletica direzionale** sarebbe necessario poter rappresentare cartograficamente il livello di sicurezza/qualità, infatti molto spesso la necessità di attivare un percorso di lunga percorrenza costringe ad inserire tratte che richiederebbero soluzioni puntuali od estese di messa in sicurezza per intersezioni o promiscuità con traffico pericoloso ed intenso; nel tempo questi percorsi potrebbero essere migliorati anche per interventi che pur avendo valenza locale conferiscono maggior sicurezza e convenienza all'intero sistema complessivo; è il caso delle 7 criticità puntuali da sviluppare (***approfondimenti manutentivi/migliorativi a scala adeguata dei percorsi dotati di segnaletica***);
- **per i tracciati esistenti in sede propria o segnalati**, sarebbe necessario poter rappresentare cartograficamente il tipo di fondo stradale, nonché il tracciato esatto scaricabile anche come traccia GPS; (sarebbe utile realizzare una cartografia generale cicloturistica del territorio regionale sviluppata in fogli in scala 1.50.000 in analogia della **cartografia cicloturistica dedicata** realizzata dalla FIAB di Verona per il territorio della provincia di Verona);
- tutto il contenuto di detta tavola meriterebbe di essere travasato sul sistema informativo della Regione Veneto per essere utilizzabile da tutti in forma georeferenziata per le attività di pianificazione e programmazione urbanistica e progettuale.

Capitolo 2 – Definizioni

Per comprendere bene ed in modo univoco le problematiche legate alla mobilità ciclistica è opportuno riassumere in un piccolo glossario le principali definizioni.

- **Mobilità sistematica:** quella che avviene regolarmente ogni giorno lavorativo, ad esempio andare a scuola od al lavoro oppure per impegni sistematici ad esempio sport e altri aspetti personali – sociali; la caratteristica è che ogni giorno ha lo stesso orario e percorso di andata e ritorno.
- **Mobilità non sistematica:** quella che non avviene regolarmente ogni giorno lavorativo, è il caso di lavoratori autonomi, delle attività del tempo libero, degli studenti universitari che cambiano orario di lezione ogni giorno e nell'ambito delle settimane.
- **Ciclista abituale e abile:** colui che si muove ogni giorno su itinerari anche differenti su ogni tipo di strada e non ha paura del traffico, ha velocità fluida di circa 20 km/ in fase di viaggio in città e fuori città; in città la velocità media per incroci, semafori e perturbazioni scende a circa 12 km/h.
- **Ciclista abituale e incerto:** come sopra, però non affronta alcuni percorsi e intersezioni che ritiene pericolosi, pertanto si muove in ambiti limitati di città, solo su tragitti collaudati, meglio se su piste ciclabili.
- **Ciclista non abituale e incerto:** usa la bici raramente, solo in caso di necessità o per diletto, ma solo su percorsi sicuri e conosciuti, ha velocità medie più basse e in caso di incertezza tende ad usare i marciapiedi.
- **Distanza normale per il ciclista urbano:** circa 20 minuti, pari a 4-5 km.
- **Distanza maggiorata per il ciclista urbano particolarmente motivato:** anche 40 minuti, pari a 8-10 km.
- **Cicloturista di lunga percorrenza (plurigiornerista):** colui che viaggia da un luogo all'altro per turismo e piacere, in genere con il bagaglio a presso, percorre 50 – 70 – 90 chilometri al giorno a seconda delle capacità e della tappa, è culturalmente e tecnicamente preparato, disponibile a spendere per il pernottamento e cena; affronta anche salite medio-discrete.
- **Cicloturista in gita fuoriporta;** risiede come abitazione o come punto di vacanza di alcuni giorni sempre nello stesso posto e si muove sui itinerari circolari con rientro in serata; viene anche definito **turista ciclista** se la componente di interesse turistico di luoghi e paesaggi è preminente sul fatto sportivo.
- **Ciclo sportivo con bici da corsa:** colui che usa strade scorrevoli, con buone pavimentazioni, anche con traffico talvolta medio elevato, privilegia l'esercizio sportivo, i tempi e la media, piuttosto che il paesaggio e la destinazione; a volte è anche abitudinario su tracciati noti sui quali misura le proprie prestazioni.
- **Ciclo sportivo con mountain bike:** colui che predilige le stradelle bianche ed i sentieri, sia di pianura che di collina – montagna; si tratta di persone preparate tecnicamente e fisicamente, cercano percorsi sempre nuovi e sono in perenne esplorazione.
- **Corsia ciclabile:** parte di carreggiata dedicata alla circolazione delle biciclette e delimitata da riga bianca e gialla.

- **Pista ciclabile in sede propria:** spazio dedicato unicamente alla mobilità ciclistica e definito lateralmente da elementi di delimitazione dagli autoveicoli e dai pedoni.
- **Pista ciclabile contigua al marciapiede:** spazio dedicato unicamente alla mobilità ciclistica e definito lateralmente da elementi di delimitazione dagli autoveicoli e con una riga di segnaletica orizzontale bianca dalla parte riservata ai pedoni.
- **Percorso ciclopeditonale promiscuo:** spazio dedicato alla mobilità ciclistica e pedonale in promiscuo, definito lateralmente da elementi di delimitazione dagli autoveicoli.
- **Sentiero o stradello ciclopeditonale;** percorso in ambito rurale o collinare o di ambito fluviale percorribile o solo da pedoni (sentiero) o anche da autoveicoli in condizioni di attenzione a bassa velocità per larghezza e fondo stradale (stradello); sugli stradelli purché pubblici la bici può transitare sempre, sui sentieri pubblici possono talvolta esistere dei divieti al transito delle biciclette.
- **Argine a prato o strada d'argine con ridotte caratteristiche di percorribilità ciclistica:** a differenza dello stradello o del sentiero che se in piano può essere percorso in bici con un minimo di abilità e con discreta e fluida pedalata, il prato d'argine con qualche traccia pedonale risulta in genere scarsamente percorribile alle bici per il fondo prativo sconnesso o per l'altezza dell'erba.
- **Itinerario o percorso ciclabile:** si tratta di un tracciato lineare o ad anello, urbano od extraurbano, percorso spontaneamente o indicato su cartografia o a mezzo di segnaletica, costituito anche da diverse tipologie di sedi, promiscua con i pedoni, promiscua con i veicoli, sede propria o corsia ciclabile.
- **Ciclovía:** percorso ciclabile con una significativa percentuale di sede propria e la rimanente in sede promiscua a basso traffico, segnalata e cartografata, gestita da un Ente preposto; possibilmente con un nome e un logo che lo caratterizzano, con aree di sosta o di servizio e soprattutto con un buon grado di attrattività funzionale o turistico-ambientale (vedi più dettagliatamente quaderno Gallimbeni 1 – Fiab sulle Bicità e le reti cicloturistiche).
- **Ciclopista:** come ciclovía ma totalmente in sede propria o comunque riservata o protetta.
- **Reti cicloturistiche e ciclo escursionistiche esistenti:** sistema di percorsi ciclabili su viabilità minore o riservata, riportati su pubblicazioni o cartografie o indicati da segnaletica dedicata (rete cicloturistica) o su stradelli collinari o sentieri (rete ciclo escursionistica) che può avere o non avere un ente gestore;
- **Reti cicloturistiche e ciclo escursionistiche proposte, pianificate e di progetto:** proposta significa che c'è un comitato o associazione che la propone; pianificata significa che rientra nei piani urbanistici dei comuni o altri enti; di progetto che per essa è stato eseguito uno studio di fattibilità o un livello superiore di progettazione;
- **Parchi ciclistici:** come reti cicloturistiche e ciclo escursionistiche a maglia anche fitta in territori vocati per particolare interesse ambientale e paesaggistico;
- **Principio generale di progettazione:** pensare a ciclabili continue, sicure e confortevoli.
- **Valutazione prestazionale di un percorso ciclabile:** per prestazione consideriamo la possibilità di percorrere in modo fluido, sufficientemente sicuro per aspetti oggettivi e percepiti il percorso. Riducono la fluidità e pertanto il livello di prestazione le buche, la scarsità di visuale in attraversamenti o sbocchi carrai che richiedono attenzione e riduzione della velocità, il fatto di dover cedere la precedenza, la scarsa qualità della segnaletica orizzontale alle intersezioni ed ogni altra mancanza progettuale o di manutenzione.

Capitolo 3 – l'evoluzione delle principali infrastrutture dedicate alla mobilità ciclistica nel territorio regionale

Il Bici Plan Regionale del 2004 – confronto dati con edizione 2014

Nel 1999 la FIAB ha redatto una prima planimetria delle rete ciclabile Triveneta (anche Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia) che individuava il transito degli assi Eurovelo, Italvelo (oggi Bicitalia), due parchi ciclistici, l'utilizzo della ex linea ferroviaria Ostiglia Treviso e l'argine di numerosi fiumi.

Successivamente nel 2004 le associazioni FIAB del Veneto hanno ritenuto di aggiornare quella tavola di pianificazione analizzando provincia per provincia gli itinerari esistenti, quelli finanziati, quelli programmati e quelli desiderati. Questo ricerca ha prodotto i seguenti elaborati:

- **tavola 1 – “Censimento dei percorsi ciclabili di interesse provinciale”**, redatta sulla base delle conoscenze delle nostre associazioni locali e di un questionario inviato alle 7 province venete;
- **tavola 2 – “Quadro d'unione”** che rappresenta la rete ciclabile regionale suddivisa in itinerari europei, nazionali, regionali, locali e parchi ciclistici; redatta sulla base della tavola 1 come proiezione di pianificazione regionale.
- **Relazione generale di progetto**, di 75 pagine che descrive il metodo di lavoro utilizzato, la rete nazionale ed europea, gli standard mini richiesti per piste ciclabili ed itinerari; gli esempi di riferimento nazionali ed internazionali, la segnaletica utilizzabile ed i raccordi con le regioni confinanti
- **Allegato 1 schede degli itinerari**, (14 itinerari per 1.459 km di cui circa il 70% lungo i fiumi e il 10% di ferrovie dismesse) di 106 pagine, indicante per ognuno dei 14 itinerari la lunghezza, le province attraversate e per ognuna di esse i principali punti di interesse, di pericolo e lo stato di realizzazione, progettazione finanziamento, o programmazione delle singole tratte, il tutto accompagnato da immagini esplicative e da una descrizione sommaria dell'intero itinerario.
- **Allegato 2 schede dei raccordi**, (9 tratte per 183 km) di 31 pagine, indicante le medesime informazioni delle schede degli itinerari.
- **Allegato 3 schede dei Parchi Ciclistici**, (12 parchi per 1310 km) di 47 pagine, indicante per ogni parco le sue caratteristiche ai fini dell'uso della bicicletta, i luoghi di interesse e le connessioni con altri aspetti turistici.

Complessivamente il sistema ciclabile regionale veneto ammontava a 2.952 km

Con Delibera di Giunta regionale della Regione Veneto . 336 dell'11 febbraio 2005 la Regione ha approvato il piano di FIAB definendolo Mater Plan della Mobilità ciclistica.

Dopo 8 anni la Regione Veneto ritiene opportuno aggiornare il Master Plan per avere un quadro degli interventi eseguiti e poterlo utilizzare come supporto dalle decisioni per assegnare i futuri finanziamenti.

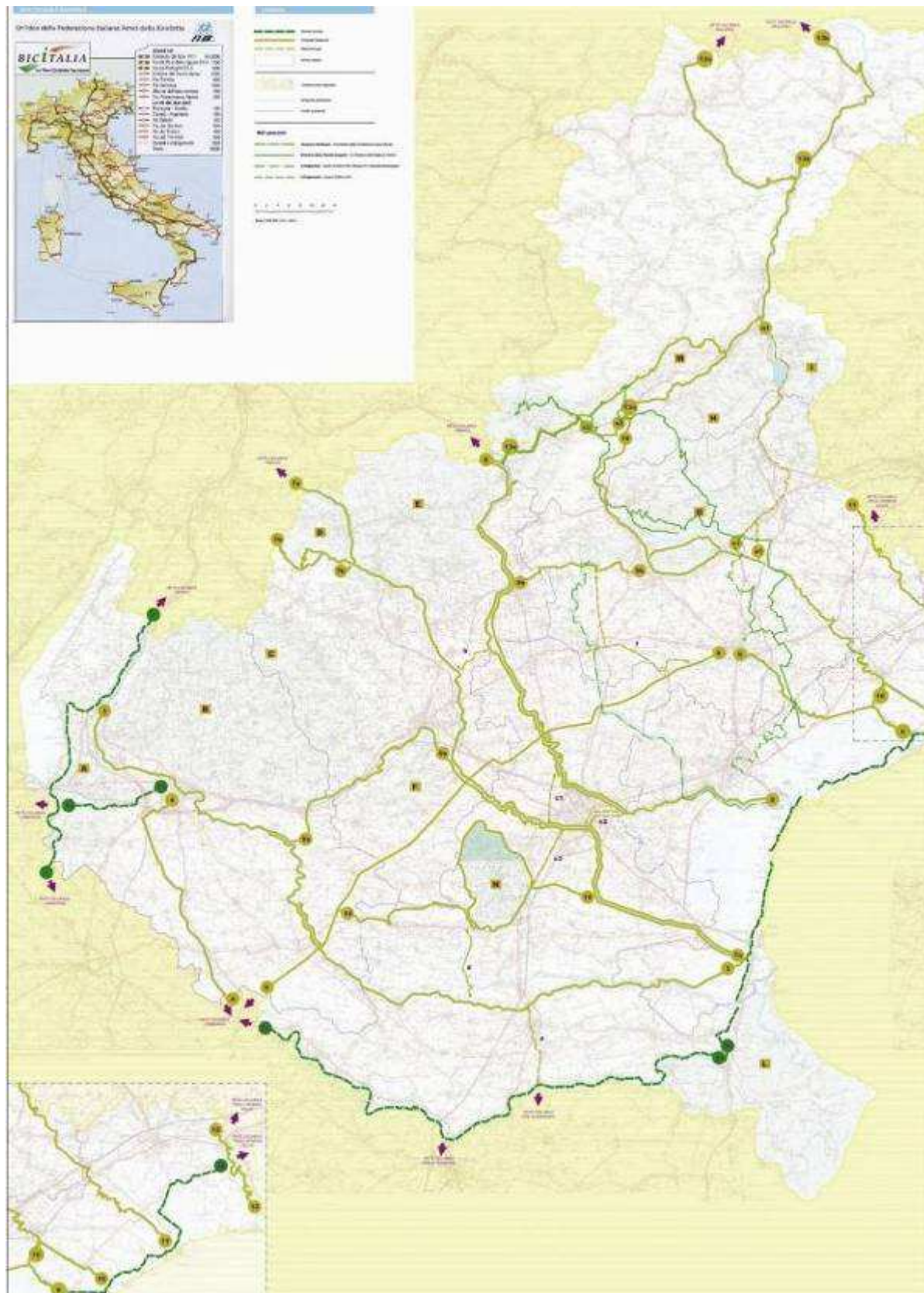


Tavola del Master Plan della mobilità ciclistica della Regione Veneto – anno 2004

ITINERARI EUROVELO IN VENETO		
Numero	Descrizione	km
1	Circuito 7 - Bici Italia 1 Circuito del Garda	59
1a	Circuito 7 - Bici Italia 1 Circuito del Garda	23
2a	Itinerario 8 - Bici Italia 2 Circuito del Po e delle Lagune Venete	133
2b	Circuito 8 - Bici Italia 2 Circuito del Po e delle Lagune Venete	160
Totale		288

ITINERARI REGIONALI		
Numero	Descrizione	km
3	Circuito del Lago di Garda	163
4	Circuito del Tevere	44
5a	Circuito del Fiume Brenta	59
5b	Circuito del Fiume Brenta	37
6	Circuito del Fiume Brenta	164
7a	Circuito del Fiume Brenta	165
7b	Circuito del Fiume Brenta	70
8	Circuito del Fiume Brenta	121
9	Circuito del Garda	35
10	Circuito del Garda	103
11	Circuito del Garda	54
12	Circuito del Garda	34
13a	Circuito Lungo la riva delle Dolomiti	117
13b	Circuito Lungo la riva delle Dolomiti	43
14	Circuito degli Euganei	562
Totale		1.229

RACCORDI LOCALI		
Numero	Descrizione	km
01	Raccordo Fiume Brenta - 06	Da Sordani a ponte Piva (via Fabbio)
02	Raccordo Padova - 18	Da Padova a Bassano
04	Raccordo Padova - Biadene	Da Lugana a Fiume
05	Raccordo Portogruaro - 18	Da Portogruaro a Sordani alla via Fabbio
07	Raccordo Treviso - 18	Da Treviso a Montebelluna
08	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
09	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
10	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
11	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
12	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
13	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
14	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
15	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
16	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
17	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
18	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
19	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
20	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
21	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
22	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
23	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
24	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
25	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
26	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
27	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
28	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
29	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
30	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
31	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
32	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
33	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
34	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
35	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
36	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
37	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
38	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
39	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
40	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
41	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
42	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
43	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
44	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
45	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
46	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
47	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
48	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
49	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
50	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
51	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
52	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
53	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
54	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
55	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
56	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
57	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
58	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
59	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
60	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
61	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
62	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
63	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
64	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
65	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
66	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
67	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
68	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
69	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
70	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
71	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
72	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
73	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
74	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
75	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
76	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
77	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
78	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
79	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
80	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
81	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
82	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
83	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
84	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
85	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
86	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
87	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
88	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
89	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
90	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
91	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
92	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
93	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
94	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
95	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
96	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
97	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
98	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
99	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna
100	Raccordo Padova - 17	Da Padova a Montebelluna

PARCHI CICLISTICI		
Numero	Descrizione	km
A	Parco ciclistico delle Dolomiti Montebelluna del Garda	153
B	Parco ciclistico del Garda	123
C	Parco ciclistico Agnello Dittone	53
D	Parco ciclistico Val d'Adige a Fiume	45
E	Parco ciclistico Montebelluna di Asolo	103
F	Parco ciclistico del Colli Euganei	104
G	Parco ciclistico del Colli Euganei	103
H	Parco ciclistico delle Dolomiti Bellunesi a Torgiano	103
I	Parco ciclistico del Colli Euganei a Lago	103
L	Parco ciclistico del Delta del Po a Fiume dell'Adige	104
M	Parco ciclistico Venetiano - Padova	53
N	Parco ciclistico del Colli Euganei	103
Totale		1.229

TOTALE COMPLESSIVO		
Numero	Descrizione	km
A	Parco ciclistico delle Dolomiti Montebelluna del Garda	153
B	Parco ciclistico del Garda	123
C	Parco ciclistico Agnello Dittone	53
D	Parco ciclistico Val d'Adige a Fiume	45
E	Parco ciclistico Montebelluna di Asolo	103
F	Parco ciclistico del Colli Euganei	104
G	Parco ciclistico del Colli Euganei	103
H	Parco ciclistico delle Dolomiti Bellunesi a Torgiano	103
I	Parco ciclistico del Colli Euganei a Lago	103
L	Parco ciclistico del Delta del Po a Fiume dell'Adige	104
M	Parco ciclistico Venetiano - Padova	53
N	Parco ciclistico del Colli Euganei	103
Totale complessivo		3.020

BICITALIA – la rete ciclabile nazionale

Itinerari cicloturistici di interesse nazionale:

Bicitalia è una proposta della FIAB onlus e rappresenta un network di grande respiro, di dimensione sovraregionale o di collegamento con i paesi confinanti (vediEurovelo), sul modello delle diverse reti ormai realizzate con successo in diversi paesi dell'Europa.

Bicitalia è un'ottima base di lavoro per la realizzazione della “rete nazionale di percorribilità ciclistica”.

Una rete nazionale ha diverse ragioni d'essere:

- Una rete nazionale rappresenta l'aspetto più spettacolare e immaginifico per la diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto pulito e sostenibile.
- Ma ha anche un valore d'uso rilevante per il turismo che sempre più deve considerare approcci sostenibili per evitare che il turista distrugga con le proprie mani ciò che lo muove. Dal punto di vista del turismo
- La conservazione del territorio è prerogativa della ciclabilità, perché lo sviluppo di una rete ciclabile (ciclopeditale) poggia prevalentemente sul recupero di viabilità minore esistente o potenziale.
- Sviluppo di economie su piccola scala nei territori attraversati dalle ciclovie.
- Valorizzazione della intermodalità di trasporto.

Azioni concrete per rendere fattibile la rete delle piste nazionali:

Individuare una serie di corridoi liberi dal traffico, una rete di mobilità lenta devono avere piena dignità nella pianificazione trasportistica come garanzia di approcci umani al problema degli spostamenti.

Promuovere il turismo. L'Italia, il primo produttore di biciclette in Europa e tra i primi ad avere come risorsa il turismo, necessita la promozione del turismo in bici fortemente praticato, come è noto, dai forestieri.

Recuperare il patrimonio pubblico esistente mediante la manutenzione idraulica di argini di fiumi e canali realizza, con poca spesa, una ciclovia. Recupero di manufatti, sedimenti, stazioni di linee ferroviarie dismesse. Valorizzazione di strade vicinali e interpoderali vincolandole ad un uso dolce con specifici accordi con i frontisti.

Sviluppare l'economia territoriale mediante l'ospitalità, il ristoro, l'accompagnamento di gruppi, l'assistenza tecnica, un' editoria (mappe e guide) specializzata, traggono beneficio dallo sviluppo (davvero sostenibile!) di BICITALIA, come dimostra l'esperienza di quei paesi europei dotati di una Rete Ciclabile Nazionale

Incentivare lo scambio intermodale fra i vari mezzi di trasporto pubblico-privato. Su tutte la formula treno+ bici, soddisfacente a livello regionale e ancora inadeguato per le lunghe percorrenze e i collegamenti internazionali. Ma anche le formule bici + bus e bici + barca non sono da trascurare.

La Rete Bicitalia in Veneto riguarda:

Bicitalia 1 – Eurovelo7 – Ciclopista del Sole

Bicitalia 2 – Eurovelo 8 – Ciclovia del Po e delle Lagune

Bicitalia 4 – Ciclovie dei fiumi veneti articolata in

Bicitalia 4.1 – Ciclovia dell'Adige

Bicitalia 4.2 – Ciclovia dell'Astico, Tesina , Bacchiglione

Bicitalia 4.3 – Ciclovia del Brenta

Bicitalia 4.4 – Ciclovia lunga via delle dolomiti – Boite, Piave, Meschio, Piave (via Fadalto)

Bicitalia 12 – Ciclovia Pedemontana Veneta

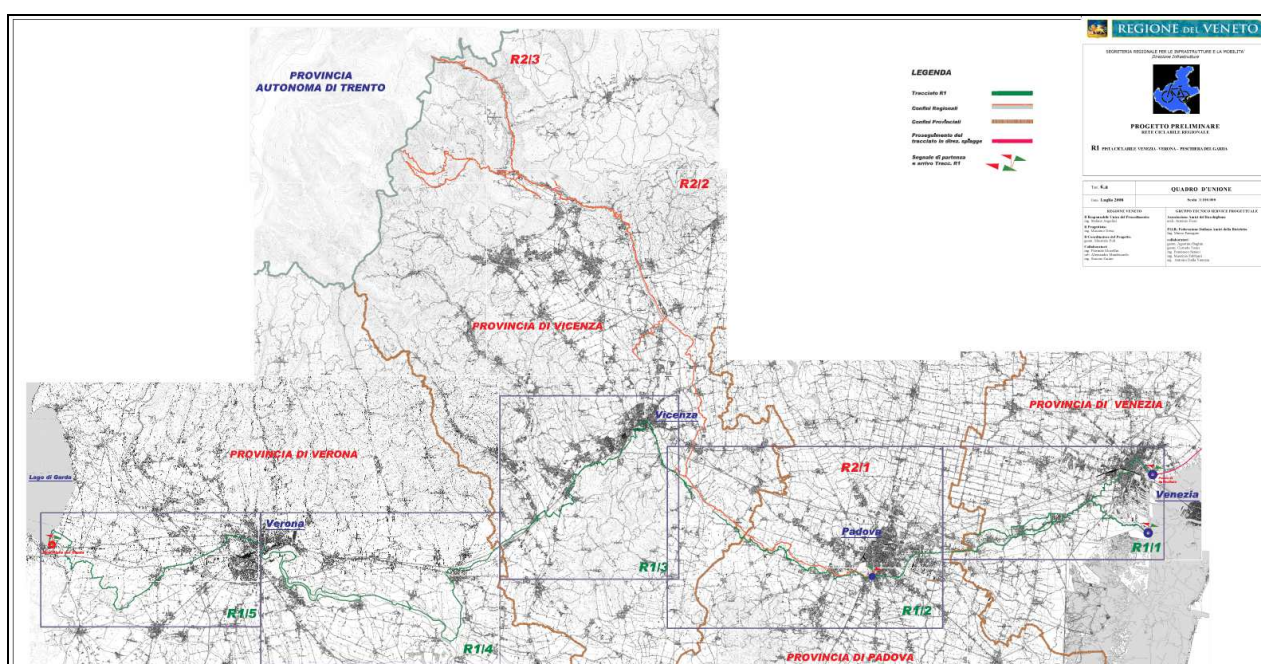
Bicitalia 16 – Ciclovia Tirrenica “Tibre Dolce”



I progetti preliminari dei percorsi ciclabili R1 e R2

Nel 2007/8 la direzione Infrastrutture della Regione ha incaricato Fiab ed altri di eseguire un service tecnico per la progettazione preliminare di due percorsi ciclabili:

- Il percorso R1 si sviluppa per complessivi 229 km ed ha un costo complessivo di massima a base d'asta di 58.060.000,00 euro + somme a disposizione; interessa le province di Verona, Vicenza, Padova e Venezia per un totale di 32 comuni;
- Il percorso R2 si sviluppa per complessivi 149 km ed ha un costo complessivo di massima a base d'asta di 59.100.000,00 euro + somme a disposizione; interessa le province di, Vicenza e Padova per un totale di 27 comuni



Quadro d'insieme dei 2 percorsi R1 e R2

Detti progetti sono stati approvati dalla Regione e sono stati inseriti da alcuni comuni nei loro strumenti urbanistici; alcuni comuni hanno provveduto a promuovere successivi fasi progettuali.

La REV del 2010

Nel 2011 la Direzione Turismo della Regione Veneto ha realizzato il primo intervento REV con le 7 Escursioni (totale 327 km) e il secondo intervento con i 4 itinerari settimanali (totale 931 km); complessivamente Tra E ed I 1258 km.

Tavola 1

Mapa dei percorsi ciclabili
in Veneto

(Allegato alla Deliberazione
della Giunta n. 1402 del
19/05/2009)

Proposta BI-Veneto-draft3.odt

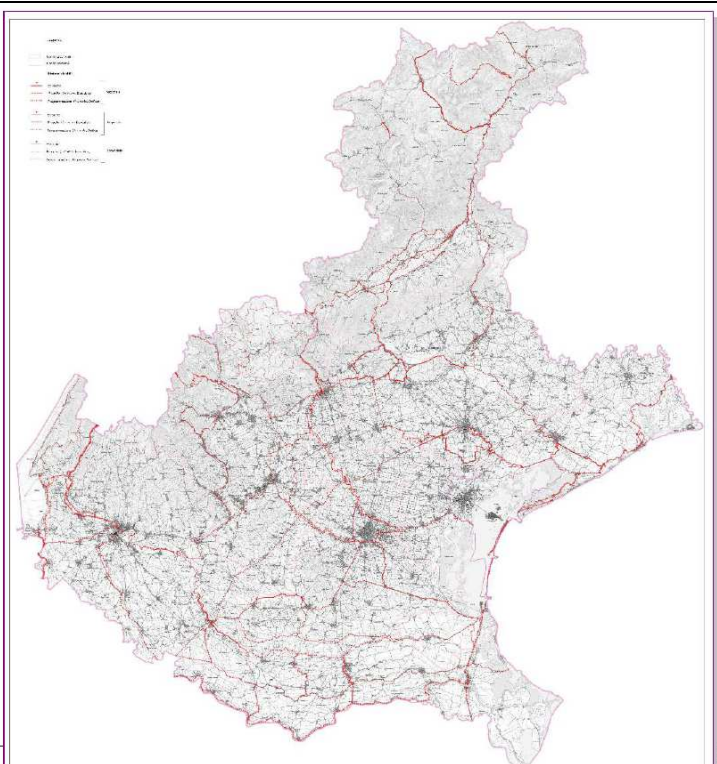


Tavola 2

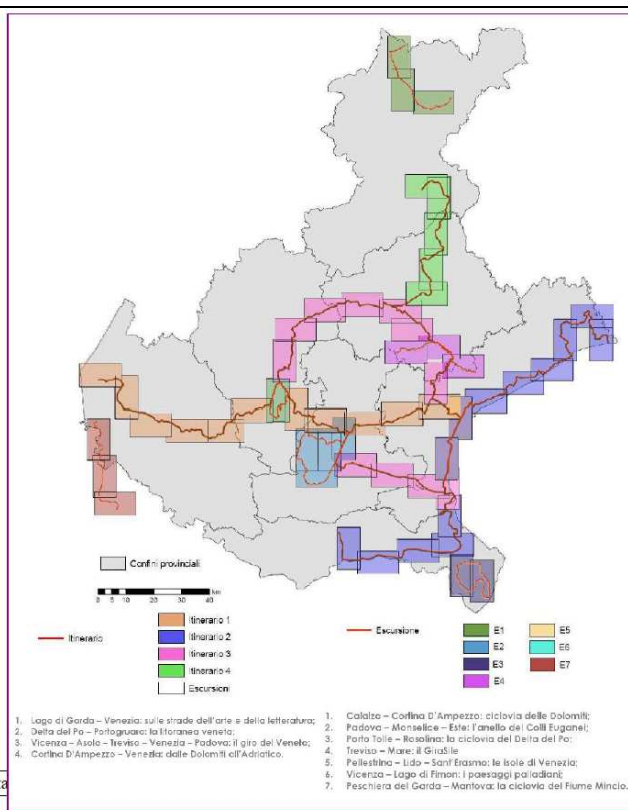
Piano di valorizzazione del cicloturismo
veneto

ESCURSIONI ed ITINERARI

(prodotto da allegati al Dgr n. 1807 del
13/07/2010)

Proposta BI-Veneto-draft3.odt

Proposta



Escursioni Le escursioni sono proposte di vacanza in bicicletta di uno o due giorni. I sette percorsi sono attrezzati con segnaletica specifica. Il turista può richiedere gratuitamente presso gli uffici IAT la scheda cicloturistica contenente testi, numeri utili e cartografie tecniche e può scaricare gratuitamente dal sito www.veneto.to le tracce per navigatori satellitari. 	E1 Lunga via delle Dolomiti  Questa ciclovia è una delle più appaganti traversate ciclistiche dell'intero arco alpino. Si pedala fra paesaggi riconosciuti Patrimonio Naturale dell'Umanità. Lungo il percorso si attraversano suggestivi centri storici e la magnifica conca di Cortina d'Ampezzo. Lunghezza: 50 km Bus+bici: servizio pubblico Dolomitibus. Percorso: pista ciclabile in parte sterrata. Partenza: Passo Cimabanche, Cortina Arrivo: Calalzo di Cadore	E2 Anello dei Colli Euganei  Da Padova i Colli Euganei appaiono all'orizzonte come isolate linee ondulate con una sorprendente varietà di forme: profili conici che sovrastano rilievi dalle linee dolci. Con questa escursione è possibile compiere il giro completo del sistema collinare e scoprire le ricchezze naturalistiche e storico-artistiche del Parco Regionale dei Colli Euganei. Lunghezza: 63 km Percorso: pista ciclabile per lo più asfaltata, un tratto in facile salita. Partenza/Arrivo: Abano Terme, Montebelluna Terme, Monselice, Este, Bressano di Teolo	E3 Anello della Donzella  Il Delta del Po è un ambiente naturale pressoché intatto che per essere scoperto va attraversato lentamente. Questa facile escursione nella terra più giovane d'Italia, segue, inizialmente, l'argine del Po di Venezia, poi lambisce la Sacca di Scardovari ed infine attraversa le distese agrarie dell'Isola della Donzella dove si produce il rinomato Riso del Delta. Lunghezza: 60 km Percorso: pianeggiante su strade arginali poco trafficate. Partenza/Arrivo: Porto Tolle
E4 Il GiraSile  Il Sile è il più lungo fiume di risorgiva d'Europa: prende vita a quota 23 metri sul livello del mare ed attraversa placido e sinuoso la Marca Trevigiana per sfociare nel litorale veneziano. L'anello che collega Treviso a Casale sul Sile segue le sponde del corso d'acqua in uno dei tratti più suggestivi dove il rapporto uomo – fiume si sviluppa tra modernità e tradizione. Città d'arte, aree naturalistiche, ville venete e campagne rigogliose sono tutte eccellenze tutelate dal Parco Naturale Regionale del Fiume Sile. Lunghezza: 40 km Percorso: piste ciclabili, ciclopedonali e strade comunali secondarie a basso traffico. Partenza/Arrivo: Treviso, Casale sul Sile	E5 Ciclovia Isole di Venezia  Questa facile escursione permette di vivere un'esperienza indimenticabile grazie alla felice combinazione fra bicicletta, mare e laguna. Il percorso attraversa ambienti affascinanti, incontra suggestivi borghi che si alternano a preziose aree naturalistiche. Venezia brilla sullo sfondo, immersa nella luce e nei riflessi della laguna. Lunghezza: 40 km andata e ritorno Barca+bici: servizio pubblico ACTV. Percorso: strade secondarie e percorsi ciclopedonali. Partenza/Arrivo: Tronchetto Venezia	E6 Ciclovia del fiume Mincio  La Peschiera del Garda - Mantova è tra le più famose e frequentate ciclovie del Nord Italia. I numerosi cicloturisti che la percorrono sono attirati dalle indiscusse bellezze offerte dal territorio condiviso fra le province di Verona e Mantova. Il percorso si sviluppa quasi esclusivamente su piste ciclabili pianeggianti, asfaltate e ben segnalate. Lunghezza: 44 km Bus+bici: servizio pubblico APAM. Percorso: piste ciclabili asfaltate. Partenza: Peschiera del Garda Arrivo: Mantova	E7 I paesaggi di Palladio  Vicenza è la terra di Palladio; qui il celebre architetto ha vissuto lasciando la maggior parte delle sue opere. Per questa ragione l'Unesco ha conferito al centro storico di Vicenza e alle ville palladiane dell'intera provincia l'ambito riconoscimento di Patrimonio Universale dell'Umanità. Con questa escursione sarà possibile attraversare la campagna vicentina e raggiungere il lago di Fimon posto ai piedi dei colli Berici. Lunghezza: 30 km Percorso: pista ciclabile asfaltata e strade secondarie per lo più asfaltate. Un tratto è in salita e può essere evitato con percorso alternativo pianeggiante. Partenza/Arrivo: Vicenza

Gli itinerari



Consigli utili

Orientamento: la segnaletica è in fase di completamento, si consiglia di utilizzare le tracce georeferenziate scaricabili dal sito www.veneto.to.

Sicurezza: chi pratica il cicloturismo, rispetta il codice della strada, indossa attrezzature protettive e porta con sé il kit medico e gli attrezzi per riparare la bicicletta.

Biciclette: le biciclette più indicate per pedalare lungo i percorsi di questa guida sono quelle da turismo, da città e da trekking.

Come consultare la guida

Formato e rilegatura: la guida è stata pensata per essere inserita nella apposita tasca porta carta geografica.

Cartografia: seguire le indicazioni riportate nei quadri sinottici di ogni itinerario. Le cartografie possono contenere inesattezze dovute a cambiamenti non tempestivamente aggiornati.

Difficoltà: itinerari e tappe sono classificati in base alla lunghezza e alla presenza di salite e di strade trafficate: percorso facile, percorso media difficoltà, percorso alta difficoltà.

Lago di Garda Venezia Verona-Vicenza-Padova Riviera del Brenta Itinerario artistico Lunghezza: Km 185 Tappe: 4 Difficoltà: Percorso: strade secondarie e piste ciclabili. Qualche chilometro di salita nella prima e nella seconda tappa.	Anello del Veneto Venezia-Chioggia Abano Terme-Vicenza Bassano del Grappa-Treviso Itinerario paesaggistico Lunghezza: Km 105 Tappe: 6 Difficoltà: Percorso: strade secondarie e piste ciclabili. Un breve tratto in salita nei pressi di Asolo.
Via del mare Rovigo-Chioggia-Jesolo Caorle-Bibione Itinerario fluviale Lunghezza: Km 250 Tappe: 5 Difficoltà: Percorso: strade arginali e piste ciclabili.	Dolomiti-Venezia Cortina d'Ampezzo-Belluno Vittorio Veneto-Treviso Venezia Itinerario naturalistico Lunghezza: Km 191 Tappe: 5 Difficoltà: Percorso: strade secondarie e piste ciclabili poco trafficate con facili pendenze.

Detta coincidenza è evidenziata anche sulla segnaletica posizionata che riporta le diciture Bicalitalia e Eurovelo quando coincidenti.



Il segnale cicloturistico di base del sistema REV – misure cm 35 x 15

Coordinamento Bicalitalia – REV per “organizzare” gli itinerari

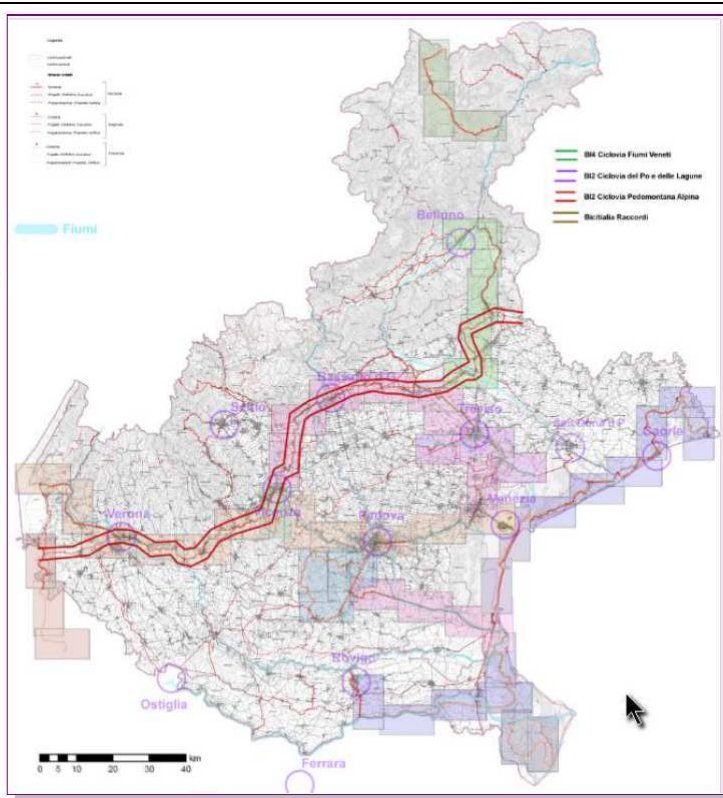
Nel 2011 il socio FIAB di Padova Volker Schmidt ha sviluppato un documento di collegamento tra Bicalitalia e REV del quale merita riportare alcune parti per comprendere l'articolazione dell'attuale schema del Master Plan regionale della mobilità ciclistica.

D.1 BI 12 - Ciclovía Pedemontana Alpina

Per la Pedemontana in Veneto proponiamo di appoggiarsi praticamente per tutto il percorso sugli Itinerari della Regione.

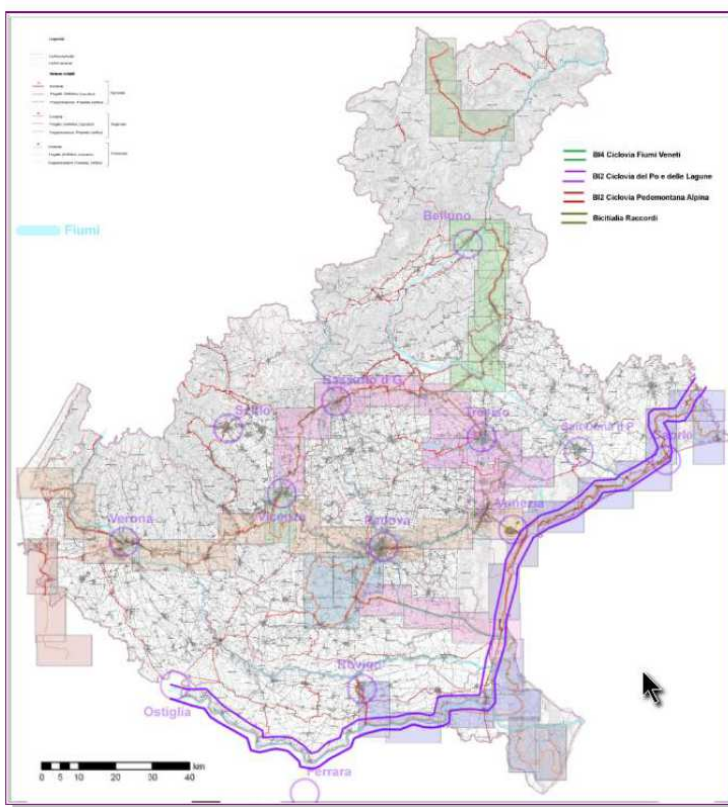
Non fanno parte degli Itinerari solo il pezzo Peschiera-Verona e il raccordo da Vittorio Veneto al Friuli.

Così passa per Verona, Vicenza, Bassano del Grappa, Asolo, Montebelluna, Vittorio Veneto.

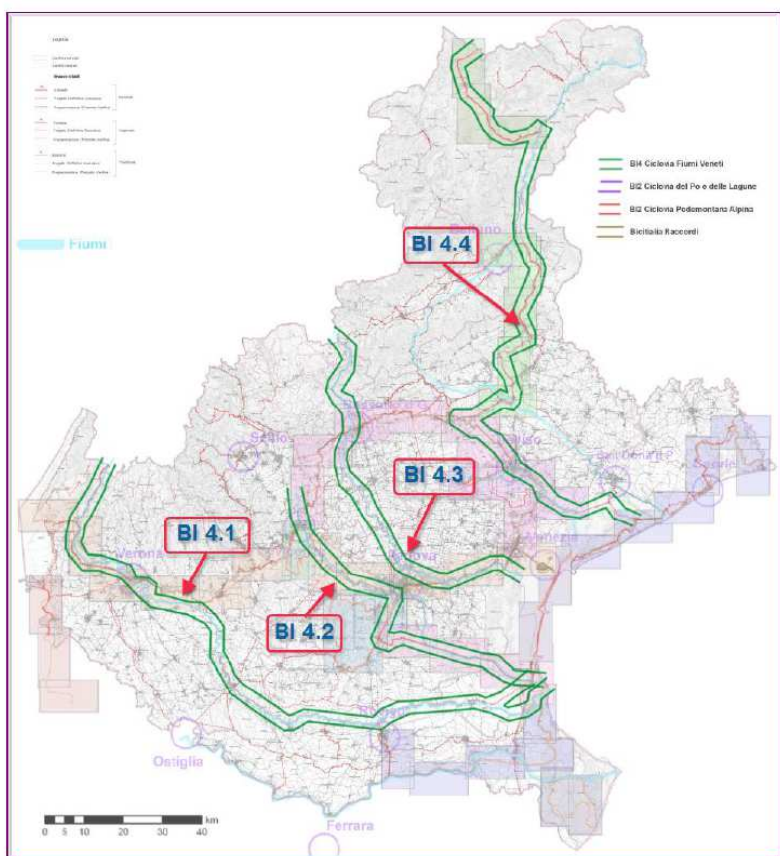


D.2 BI 2 (EV8) - Ciclovía del Po e delle Lagune

Questo percorso si appoggia da Guarda Veneta fino a quasi al confine col Friuli su Itinerari della Regione Veneta.



BI 4 Fiumi Veneti



D.4 Alcuni Raccordi regionali proposti per completare le ciclovie BI

Di seguito propongo alcuni raccordi che completano la rete BI proposta sopra. Possono essere realizzate come ciclovie regionali o varianti delle ciclovie nazionali.

D.4.1 Raccordo di Mestre

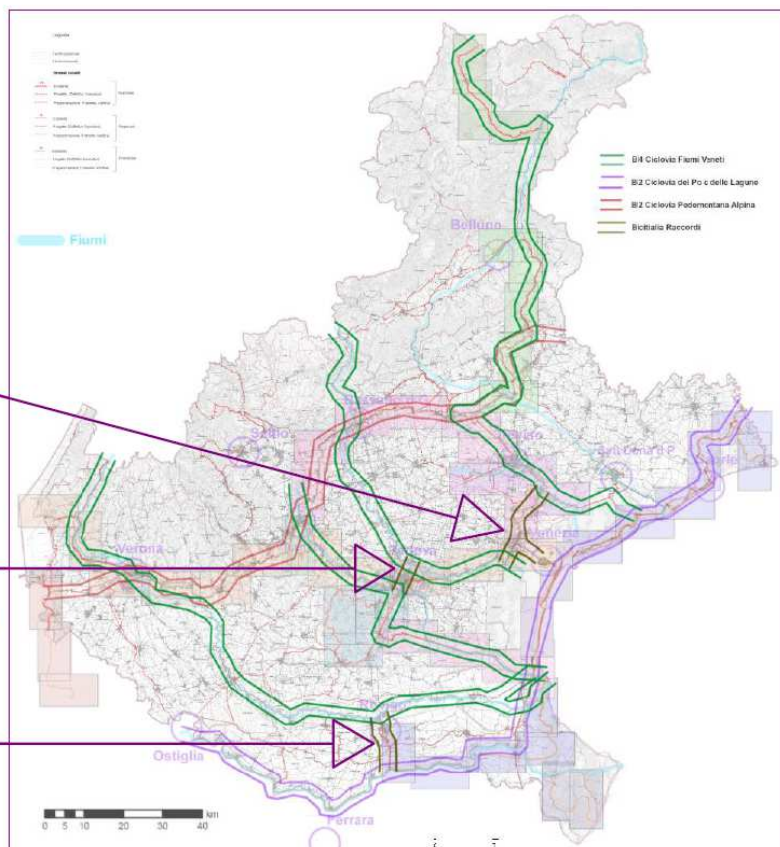
Collega la BI 4.3 con la BI 4.4 con Mestre e Venezia. E' composto da parti degli Itinerari 1 e 3.

D.4.2 Raccordo di Padova

Collega la BI 4.2 con la BI 4.3 e con il centro di Padova. Si tratta di percorsi in città da definire

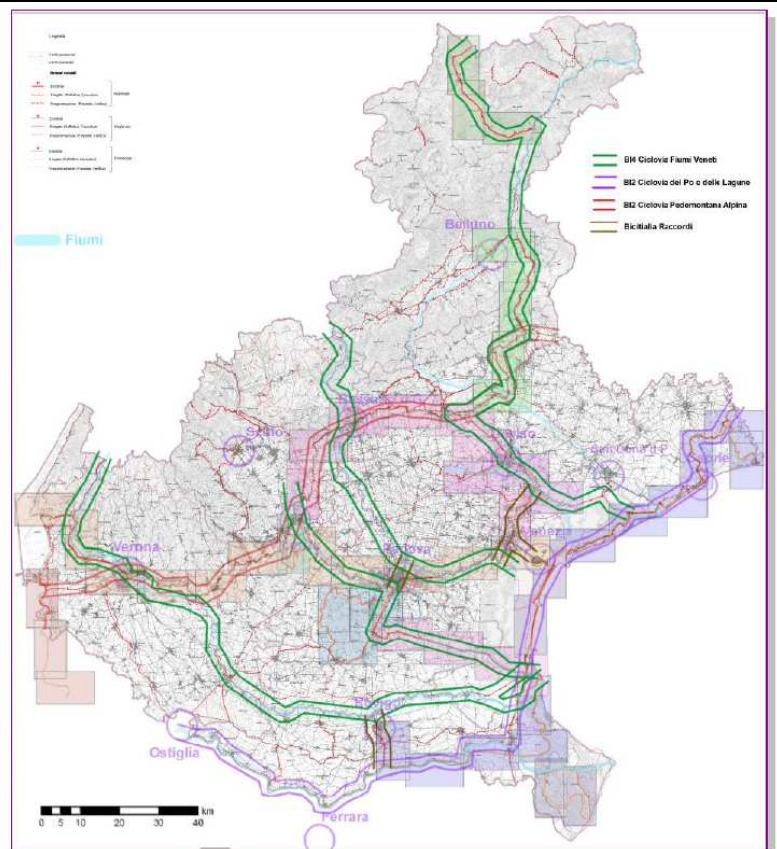
D.4.3 Raccordo Rovigo – Po

Collega l'Adige e il Po passando per Rovigo e Guarda Veneta. Fa quasi interamente parte del Itinerario 2.



E Riassunto

Ecco il quadro riassuntivo di tutti i percorsi BI in Vento, inclusi i raccordi



Elemento di particolare interesse è che una parte del sistema REV – itinerari coincide con il sistema veneto di Bicalta, mentre un'altra parte necessita della segnaletica.

Capitolo 4 – Verso un Ufficio Regionale della Mobilità Ciclistica

Premesso

- che nella società cresce l'attenzione alla salute che si mantiene anche attraverso l'uso della bicicletta;
- che la Regione Veneto ha attivato la REV, maggior sistema regionale cicloturistico italiano;
- che oltre a REV che comprende e valorizza i principali tracciati di BicItalia in Regione, ci sono altre esperienze in atto come il percorso interregionale/internazionale Inter Bike da Ravenna lungo la sponda Adriatica fino in Slovenia in corso di attivazione, altre realtà sono attive come il Partenariato del Custozza nell'entroterra del Garda (140 km di percorsi cicloturistici su vabilità minore tabellati), il percorso ciclabile Adige Po tra Lendinara e Polesella di 32 km e numerosi altri percorsi intercomunali in via di progettazione /realizzazione come ad esempio attraverso i GAL del Veneto Orientale;
- che a livello provinciale e di raggruppamento di comuni c'è un grande fermento per ideare, progettare e finanziare itinerari intercomunali con funzione trasportistica locale o cicloturistica locale di tempo libero o di media – lunga percorrenza con considerevoli ricadute sul sistema economico locale;
- che anche per la mobilità urbana ci sono alcune città venete che hanno risultati ed infrastrutture ciclabili di eccellenza come Mestre e Padova e
- che oltre a numerose società ciclistiche locali interessate all'uso sportivo della bicicletta in regione Veneto è ben radicata la FIAB con circa 15 associazioni circa 3.500 soci;
- che Fiab ha svolto significative consulenze alla Regione Veneto ed a Veneto Strade sia su aspetti pianificatori (il master Plan del ...), che di progettazione (il progetto preliminare delle ciclabili R1 e R2) che di segnalamento (il servizio a REV con Veneto Strade)
- che in Regione Veneto si sono tenuti il 1° e 2° Corso universitario italiano di formazione e perfezionamento di Promotore della mobilità ciclistica presso l'Università di Verona e che la Regione Veneto ha provveduto a rilasciare il proprio patrocinio e che detto Corso ha avuto un buon successo rispettivamente con 21 e 16 iscritti di cui complessivamente solo una decina residenti nella Regione Veneto;

Per fare cosa

Cabina di regia che coinvolga turismo, infrastrutture e politiche urbane – per raccogliere dati coordinati ed aggiornati e sviluppare strategie e coordinamento a supporto della politica alla quale spetta la decisione

Punto di distribuzione informazione e coordinamento dell'informazione tecnica e sulle best practice.

A servizio di Province, Comuni, Gal, enti, consorzi, ecc, per:

- **Coordinamento del censimento di percorsi** urbani, extraurbani, diffusione di linee guida, censimento e diffusione di servizi alla mobilità ciclistica urbana (ciclo parcheggi, ciclo officine, bike sharing, noleggi) ed extraurbana (bici grill, noleggi tra città, albergabici, cartografie, guide, siti, ecc)
- Banca dati dei movimenti cicloturistici, supporto metodologico ai territori per le loro ricerche;
- Aiuto a creare club di prodotto, reti di impresa sul cicloturismo (come Verona Garda bike)

- Organizzazione di alta formazione tecnica tramite FIAB e UniVr
- Assistenza/appoggio agli uffici biciclette
- Assistenza/appoggio agli ambiti turistici
- La Regione ha la legge del 1991 sulla mobilità ciclistica ed un manuale di progettazione di infrastrutture per la ciclabilità uscito nello stesso anno più un manuale del 1999 sulla moderazione del traffico, (adeguare questi documenti)

In sostanza per avere una visione di insieme a vasto raggio del tema mobilità ciclistica in grado di sviluppare una visione ed un obiettivo di legislatura, cioè una pianificazione articolata con le azioni da perseguire ed attivare.

Inoltre:

- predisporre lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti per individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza stradale;
- individuare forme di incentivazione e defiscalizzazione per sviluppare l'uso della bicicletta;
- coordinare l'educazione alla mobilità sostenibile , in attuazione del comma 1, art. 230 del DL 30 aprile 1992, n. 285, modificato dalla legge 29 luglio 2010, n. 120 (G.U. n. 175 del 29 luglio 2010 suppl. ord.) per la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e della sicurezza del traffico e della circolazione, con particolare riferimento alla promozione e all'incentivazione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto. Collabora con il MIUR nella predisposizione di appositi programmi;
- coordinare l'organizzazione di eventi nazionali per la promozione della bicicletta, anche all'intero di iniziative per l'ambiente e la sicurezza stradale, tra cui la settimana europea della mobilità sostenibile; la Giornata nazionale della Bicicletta

Perchè

Per dare uno sviluppo armonico e coerente alla mobilità ciclistica

Come attivarlo

Con personale interno alla Regione appositamente formato e motivato oppure con una convenzione che individui una serie di attività da sviluppare in via sperimentale per 2-3 anni affidandolo a un soggetto esterno quale ad esempio FIAB che ha competenze e ed esperienza.

Capitolo 4 – Azioni per promuovere la mobilità ciclistica e l'intermodalità con il trasporto pubblico

La realizzazione di tratte di Piano regionale richiederà consistenti investimenti, pertanto è necessario valutare quale potranno essere i ritorni monetari o comunque di valore aggiunto per detti investimenti; per quelli di tipo cicloturistico, devono attivare flussi di ciclisti – turisti che trovando alloggio e ristorazione nelle strutture che fiancheggiano i percorsi lasciano sul territorio ricadute di reddito che a loro volta tramite le imposte e tasse (Irpef ed Iva) rientra a livello nazionale; quelli ricreativi locali concorrono a migliorare la salute dei residenti e pertanto a ridurre la spesa sanitaria attuale e futura; per quelli a scala locale inoltre il ritorno è in qualità della vita, salute, riduzioni delle emissioni ecc, pertanto importanti anche se non sempre direttamente quantificabili economicamente.

Gli interventi per promuovere la mobilità ciclistica sono suddivisi in più categorie:

A - Percorsi a rete intercomunale/interprovinciale realizzabili con intervento a basso costo per il marketing territoriale locale

Detti interventi realizzati prevalentemente mediante segnaletica direzionale e in alcuni casi particolarmente pericolosi con specifici interventi puntuali, potranno essere realizzati da raggruppamenti di comuni uniti da una visione di valorizzazione turistico / culturale / economica del proprio territorio.

B -Promuovere domanda di mobilità in bicicletta

Azione di comunicazione, di mobility management e di attivazioni di servizi come ciclo-parcheggi coperti, ciclo stazioni, e adeguamento delle stazioni.

C -Promuovere l'intermodalità con il TPL su gomma, ferro e navigazione

La Regione che sovrintende alla gestione del TPL potrebbe mettere in pratica le migliori esperienze europee.

D - Percorsi/rete locale intercomunale

Il piano non indica dettagliatamente le zone e le direttrici di massima sulle quali per distanza tra i centri abitati e per capillare presenza sul territorio di attività e residenze potrebbe essere utile / necessario realizzare infrastrutture ciclabili dedicate o comunque interventi di messa in sicurezza per garantire una reale offerta di mobilità ciclistica di tipo quotidiano, casa – lavoro – scuola - collegamento con l'intermodalità e coi principali attrattori del territorio, quali ospedali, poli scolastici, sportivi e commerciali, tuttavia questi funzioni sono importanti per ridurre nelle famiglie la necessità della seconda o terza auto privata.

E - Percorsi a rete intercomunale realizzabili con intervento a medio / alto costo per il marketing territoriale a scala regionale

Detti interventi riguardano ad esempio la riqualificazione del sistema di mobilità lungo gli argini dei principali fiumi, che consentono realizzare direttrici di mobilità protetta con panorami di pregio.

F - Percorsi a rete intercomunale finalizzati al marketing territoriale a scala nazionale/internazionale.

Si tratta di un sistema di mobilità in grado di accompagnare il cicloturista su lunghe direttrici, su percorsi di buon livello di sicurezza, su tracciati non necessariamente rettilinei, possibilmente che lambiscono ambiti di pregio storico/artistico/naturalistico. (es. *la ciclopista del Sole in ambito gardesano*)

Migliorare l'accessibilità all'intermodalità

- Percorsi sicuri di accesso e bike sharing

Il trasporto pubblico inteso sia su gomma che su ferro è indispensabile per “prolungare” gli spostamenti in bicicletta sia come percorsi di accesso alle fermate sia come interscambio comodo e sicuro ove lasciare la bici, sia come opportunità di utilizzare un bike sharing coordinato in un'area vasta.

- Ciclo parcheggi, ciclo stazioni

I ciclo parcheggi devono consentire di poter legare comodamente il telaio della bicicletta ed essere possibilmente coperti; le ciclo stazioni oltre ad avere il ciclo parcheggio effettuano il servizio di custodia sorvegliata, di ciclo noleggio, di riparazione bici, di vendita accessori e di informazione per le possibilità ciclistiche del territorio.

- Trasporto della bici al e sul treno

Prima di salire sul treno bisogna arrivare al binario, questa considerazione che potrebbe sembrare superflua ci induce a ragionare su tutte le barriere, in genere scalini o rampe di scale nei sottopassi, che rendono penoso e faticoso l'accesso al binario. Canaline per far scorrere le ruote sulle rampe delle scale, ascensori che contengano le bici ed una segnaletica dedicata sono il primo ausilio da attivare per promuovere il trasporto delle bici sui treni.

I treni inoltre dovrebbero disporre di un numero di posti bici correlati alle effettive necessità sia trasportistiche che cicloturistiche; i tempi di incarozzamento e pertanto di fermata del treno dipendono dalla difficoltà dei ciclisti di raggiungere la carrozza con lo spazio dedicato e dal tempo di “far entrare” le biciclette. Porte ben dimensionate e spazi interni agevoli accompagnati a carrozze con il pianale ribassato riducono i tempi di incarozzamento e favoriscono l'aumento della clientela con la bici.

- Trasporto della bici sulla navigazione esistente e sulla nuova navigazione

Per navigazione esistente si intende ad esempio quella sul Lago di Garda oppure da Chioggia a Pellestrina ove oggi il trasporto bici è inesistente o comunque limitato, per navigazione da attivare innanzitutto il servizio turistico da Caole, Bibbione, Lignano, Grado da attivare anche con il trasporto bici, oppure attraversamenti di semplici canali come a Porto Levante nel delta del Po o a Canale Falconera in zona Caorle.

Capitolo 6 – Valorizzare ed implementare la REV

Proposte per la promozione cicloturistica della REV esistente

L'infrastruttura REV con i suoi 1.258 chilometri segnalati non è un punto di arrivo, bensì deve essere un punto di partenza, nel senso che sono stati pregevolmente realizzati i road-book anche in lingue straniere, ma **la finalità di detta infrastruttura turistica è di dare i seguenti risultati:**

1 – soprattutto i 4 itinerari settimanali **attirare un cicloturismo di tipo incoming**, dalle altre regioni, dall'Europa e dal mondo e per attivare questi flussi ci vuole una strategia di pubblicizzazione verso la più vasta clientela possibile; essa potrà essere di due tipi:

- Organizzata in gruppi accompagnati che forniranno biciclette a noleggio, trasporto bagagli, suggeriranno/prenoteranno posti di ristoro e pernottamento;
- Non organizzata e costituita da piccoli gruppi autonomi che “colgono opportunità e servizi” sul territorio, come noleggio bici a livello locale, trasporto bagagli non pianificati, ristoro e pernottamento non pianificati e desiderio di muoversi sulle tratte ferroviarie parallele al percorso in bici utilizzando il Treno.

2 – soprattutto le 7 escursioni giornaliere **attirare un cicloturismo di area locale**, dalle altre province confinanti che potrà arrivare in auto con la propria bici al seguito, oppure in treno se possibile con la propria bici, oppure senza bici, e desiderando di noleggiare la bici per una giornata o mezza sul posto.

3 – attivare **una nuova economia di servizi** a questi nuovi turismi creando soprattutto **nuovi posti di lavoro per giovani**.

E' noto come il **turismo giornaliero** lasci poco denaro sul territorio, solo qualche pranzo al ristorante e qualche bibita/gelato, forse un biglietto per un museo; mentre il **pernottamento** in pensione, agriturismo, albergo lascia sul territorio più risorse e consente al turista di rimanere più tempo accedendo con maggior calma ad aree di pregio, musei o per la conoscenza dei prodotti tipici del luogo.

Le azioni per promuovere la REV e l'attivazione di servizi correlati potrebbero essere le seguenti:

- **Promuovere gli itinerari REV** in ambito nazionale e internazionale sviluppando la divulgazione attraverso i siti, le riviste specializzate, realizzando educational per operatori stranieri, facendo rete con le associazioni ciclistiche italiane come la FIAB per sviluppare convenzioni e facilitazioni;
- **Sensibilizzare le amministrazioni locali e gli enti territoriali** sulle potenzialità economiche che si possono sviluppare attorno al tema bicicletta, in quanto la sensazione è che molti comuni sappiano a mala pena del transito dell'itinerario ma non abbiano messo a fuoco quali potenzialità esso può costituire; coinvolgeli portando loro dati, illustrando le migliori esperienze europee, aiutandoli a rimuovere gli elementi di criticità e diventare essi stessi promotori attivi delle loro potenzialità;
- **Attivando club di prodotto tra gli operatori** locali nei vari territori soprattutto tra coloro che si collocano in prossimità della REV; inserendo nel sistema cicloturistico i musei locali, i siti di archeologia industriale, i prodotti tipici della zona; attivando AP di facile accesso di informazione o sfruttando i sistemi QR Code per velocizzare la comunicazione tramite smart phone.

- **Sviluppando servizi accessori** come noleggio bici, trasporto bagagli, servizi di assistenza per coloro che avessero imprevisti di natura tecnica con le bici; promuovendo e facilitando il trasporto delle bici sui terna regionali;
- **Attivare una cabina di regia a carattere regionale** che pianifichi e coordini lo sviluppo degli itinerari interprovinciali e di area vasta pluricomunale al fine di definirne tracciati, numerazioni, realizzando cartografie dedicate al cicloturismo che valorizzino il sistema REV come struttura degli itinerari principali sui quali allacciare le reti locali;
- **Promuovere ambiti locali vocati per sviluppare i parchi ciclistici** come ormai in fase avviata per l'entroterra veronese del Lago di Garda ove si stanno strutturando reti di percorsi di percorsi cicloturistici dedicati, segnalati con segnaletica tipo REV e cartografati;
- **Fare formazione a funzionari pubblici e operatori privati** valorizzando le strutture già attive in regione come il Corso di Promotore della mobilità ciclistica di 48 ore + 4 giornate di escursioni didattiche già attivo presso l'Università di Verona, ove i temi sopra descritti vengono sviluppati con docenti universitari ed esperti come l'ing. Marco Passigato Coordinatore didattico del Corso e il dott Diego Gallo esperto di promozione del cicloturismo.
- **Aumentare la sicurezza degli itinerari esistenti** individuando i punti pericolosi, attraversamenti o parallelismi con strade ad alto traffico nei quali intervenire con interventi infrastrutturali locali.
- **Estendere la rete REV su altre direttrici** per raffittire la rete regionale e valorizzare le infrastrutture ed i territori ora non coperti.
- **Combinare la REV con il trasporto pubblico su ferro** in modo che il cicloturista possa fare un percorso in bici e ritornare in treno oppure raggiungere il luogo di partenza con il treno e rientrare dal luogo di destinazione a casa ancora con il treno. Servono convenzioni tra Regione Veneto e Ferrovie italiane ed anche tedesche per facilitare l'arrivo dei turisti con le bici al seguito.

Uno dei sistemi migliori di riferimento in Europa è la rete ciclabile svizzera visibile al sito <http://veloland.myswitzerland.com/it/veloland.html?gclid=CM7cosWmtboCFUMV3godpmoAVA>.

Il programma “svizzera mobile” è organizzato per modalità piedi, bicicletta, mountain-bike, pattini a rotelle e canoa; per ogni modalità sono indicate le reti nazionali, cantonali e locali, i percorsi sono visibili su specifiche cartografie dedicate, è possibile creare e stampare immediatamente stralci delle cartografie alla scala voluta, ricavare le tracce in GPS, conoscere gli orari dei treni alle varie stazioni, avere informazioni sulle velo stazioni e sul noleggio bici, scaricare le ap per lo smart phone e tante altre possibilità.

Potenziamento della REV con altri percorsi

Il sistema REV si è sviluppato in accordo con le Amministrazioni provinciali e per quanto possibile comunali, enti ecc per individuare itinerari cicloturistici in sede propria, cioè protetti, oppure in promiscuo ma su strade a basso traffico, in particolare:

- per le **Escursioni** giornaliere individuando per ogni Provincia l'itinerario a quell'epoca più significativo e pronto da utilizzare
- per gli **Itinerari** settimanali ricavando dalle offerte turistiche dei tour operator nazionali e stranieri i viaggi in bici già consolidati come pacchetti turistici offerti sul mercato.

Percorsi REV segnalati esistenti:

I1 - Lago di Garda - Venezia km 185
I2 - Anello del Veneto km 305
I3 - Via del mare km 250
I4 - Dolomiti Venezia km 191

E1 - Lunga via delle Dolomiti km 50
E2 - Anello dei Colli Euganei km 63
E3 - Anello della Donzella km 60
E4 - Il GiraSile km 40
E5 - Ciclovia Isole di Venezia km 40
E6 - Ciclovia del fiume Mincio km 44
E7 - I paesaggi del Palladio km 30

Il territorio Veneto in questi anni ha attrezzato altri itinerari che meritano di essere percorsi e di entrare nei Pacchetti / Prodotti cicloturistici che la Regione Veneto può promuovere, e per questo si propongono:

Percorsi REV proposti e da realizzare:

I5 - Ciclovia dell'Adige, da Verona al Mare km 140
I6 - Ciclovia ex ferrovie ed acque, Treviso – Grisignano – Este - Polesella km 140

E8 - Ciclovia Agno Chiampo km 40
E9 – Giro della Laguna km 110

Percorsi di Bicalitalia non tabellati e meritevoli di essere tabellati come la REV:

Le tratte di percorso Bicalitalia che ricadono in questa categoria sono:

Bicalitalia 1 – Eurovelo 7 - Ciclopista del Sole dal confine con la provincia di Trento a Rivoli (km 20 circa) i cantieri per la sua realizzazione in sede propria sono attivi ed i lavori sono previsti in completamento nel 2014 (progetto e finanziamento provinciale); da Rivoli a Peschiera del Garda (km 25 circa) il percorso non ha alcuna segnaletica di direzione che lo evidenzia; **meriterebbe segnalare in modo omogeneo il percorso della ciclopista del Sole con una denominazione unica che potrebbe essere tutta come estensione della E6** (ciclopista del Sole, Adige – Garda – Mincio)

Bicalitalia 2 - Ciclovía del Po e delle Lagune Venete - dal Delta del Po al Tagliamento (anche AdiaBike-InterBike - da Ostiglia al Tagliamento) coincide con REV I3 da Guarda Veneta al Tagliamento **e rimane scoperto da Bergantino fino a Guarda Veneta (argine sinistra Po) e da Mazzorno a Ca' Vendramin sull'argine destro**

Bicalitalia 4.1 dei Fiumi Veneti - Ciclovía dell'Adige - da Rivoli Veronese a Rosolina Mare – **non ha alcuna tabellazione, è tutto da tabellare**

Bicalitalia 4.2 dei fiumi veneti - Ciclovía del Brenta - da Primolano a Fusina -, coincide con REV I1 da Stà a Mestre **e rimane scoperto da Primolano a Strà**

Bicalitalia 12 - Ciclovía Pedemontana Veneta - da Peschiera a Verona a Soave a Vicenza a Bassano a Montebelluna a Conegliano, verso Sacile, coincide con REV I1 da Verona a Vicenza e con I2 da Vicenza a Conegliano, da Peschiera Verona è stata segnalata all'interno del Parco Ciclistico delle terre del Custoza, **rimane scoperto da Conegliano verso Sacile**

Potenziamento della REV con i Parchi Ciclistici

I parchi ciclistici vengono intesi come territori particolarmente vocati all'uso della bicicletta nel tempo libero sia come mountain bike che bici da corsa, oltre a forme differenti e spesso familiari di cicloturismo colto e raffinato che gradisce conoscere il territorio con ritmo lento, in un clima tranquillo e con sicurezza stradale.

Gli ingredienti che favoriscono queste piacevoli attività sono il clima generalmente favorevole, la piacevolezza del paesaggio e la presenza di infrastrutture turistiche di prim'ordine.

I territori interessati presentano un fittissimo reticolo stradale esteso a tutti i livelli, dalla capezzagna agreste tracciata nei campi alla strada provinciale a scarso traffico e si prestano pertanto ad essere percorse con itinerari anche ravvicinati ma con paesaggi e scorci sempre diversi.

L'elemento di base per consentire una ciclabilità diffusa ed indipendente passa attraverso due elementi: la disponibilità di una cartografia specifica estesa, chiara e ricca di indicazioni relative ai percorsi ciclabili ed alle offerte turismo-culturali-enogastronomiche del territorio, una segnaletica di direzione omogenea dedicata al ciclista che lo conduca su sentieri o strade favorevoli e segnali all'automobilista la presenza frequente di ciclisti su quel tratto di strada.

Il tempo è ormai maturo, i parchi ciclistici Veneti potrebbero diventare l'organismo che propone e promuove una rete organica di itinerari coordinati e riconoscibili con una segnaletica uniforme che consenta di percorrere con facilità e sicurezza il territorio.

Il Parco Ciclistico deve essere visto con funzione di promozione e coordinamento, come un'opportunità di sviluppo turistico e di diffusione culturale, deve coinvolgere le Province ed i Comuni interessati, eventuali Enti Parco, Comunità Montane o Consorzi di Bonifica oltre agli operatori del settore del turismo in un'ottica di valorizzazione delle proprie risorse territoriali.

Fino al 2014 l'unica esperienza italiana di Parco Ciclistico riguardava le Colline del Chianti a sud di Siena, ove il cicloturismo a carattere individuale e di gruppo si è affermato con interessanti ricadute economiche sul territorio.

In questi giorni di maggio 2014 viene inaugurato il primo Parco Ciclistico veneto "Terre del Custoza" sulle colline moreniche del Garda in Provincia di Verona.

Il parco ciclistico compreso tra il Lago di Garda e il fiume Adige, fino a Verona e comprendente anche le colline moreniche veronesi fino a Villafranca ricomprende nel suo territorio circa 15 comuni.

Sui comuni di Bussolengo, Sona, Sommacampagna, Valeggio e Villafranca (50% della superficie complessiva), il parco ciclistico è già stato realizzato con finanziamenti regionali del PIAR denominati "Terra de Custoza". Trattandosi di comuni di ambito collinare morenico di grandissima estensione, il territorio di questi 5 comuni corrisponde a circa la metà del territorio totale pertanto gli altri 10 comuni hanno un'estensione complessiva pari ai 5 comuni già attrezzati.

E' stata realizzata la segnaletica cicloturistica con circa 20 segnali tipo Regione Veneto, per complessivi 150 km di strade minori e 10 km di strade bianche dedicate alla MTB.

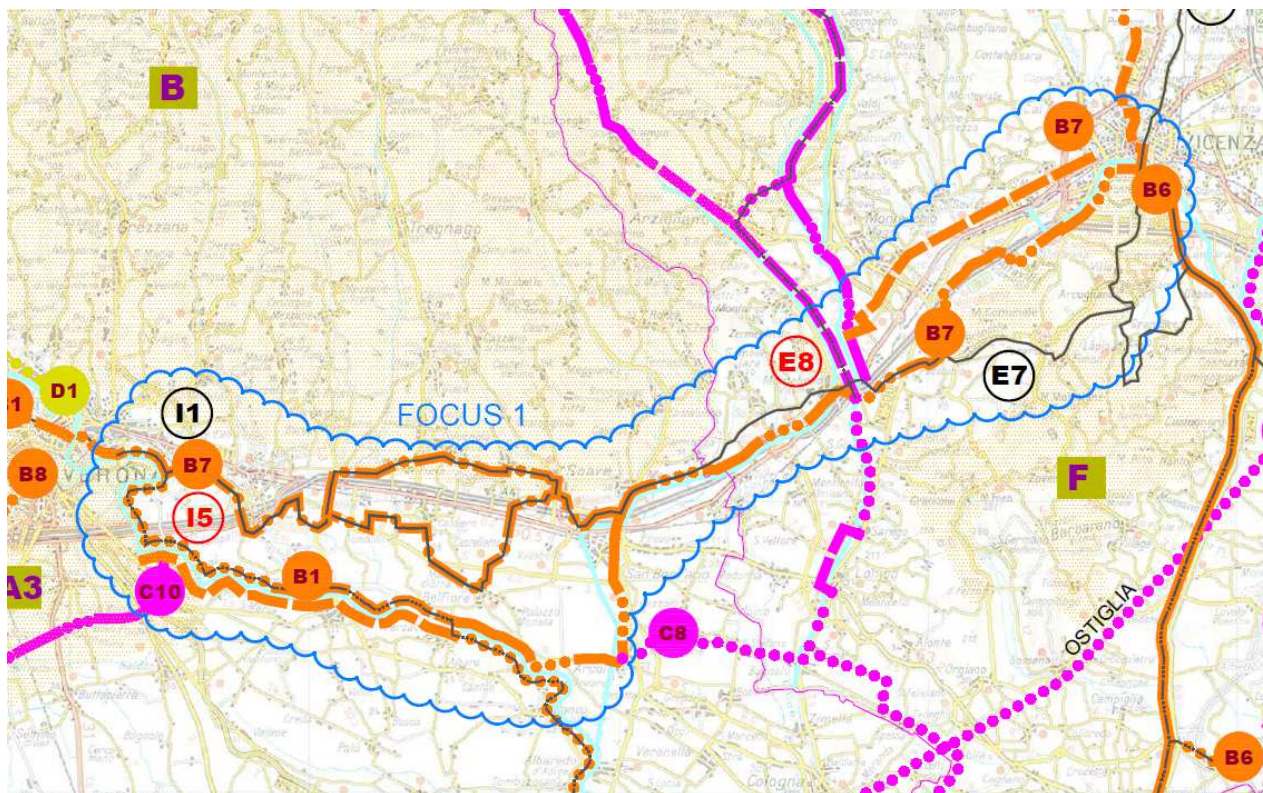
Si tratta di un reticolo di itinerari che è stato ideato per essere esteso a tutta la sponda veronese del Garda che costituisce questo parco ciclistico.

realizzare la segnaletica cicloturistica sulla parte rimanente del Parco Ciclistico da realizzare rientra tra le massime urgenze!!!

Miglioramento e messa in sicurezza della REV esistente

I focus di ambito – migliorare i tracciati realizzando l'ottimale futuro

Focus 1 – da Verona a Vicenza

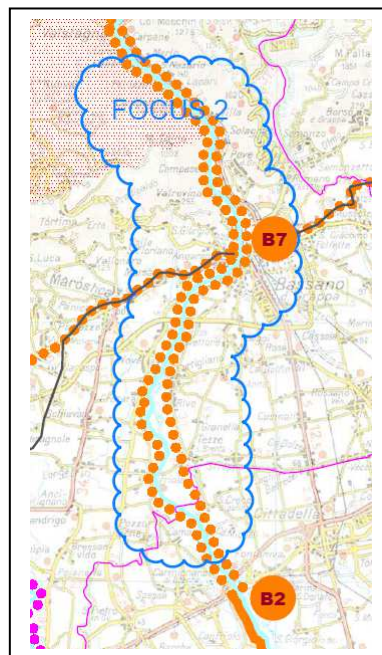


La tratta da Verona a Vicenza già sviluppata nel progetto preliminare R1 della Regione Veneto, utilizzando gli argini dell'Adige fino a Belfiore, poi quelli dell'Alpone, poi quelli dell'Agno ed altri corsi d'acqua per arrivare fino a Vicenza. La provincia di Vivenza sta realizzando un sistema di percorsi ciclabili a nord del corridoio infrastrutturale da Montebello a Vicenza.

Considerata la complessità di questo territorio le numerose proposte presenti, la forte urbanizzazione e la forte residenza, per questo è stato individuato un apposito FOCUS 1 di approfondimento al fine di individuare il miglior percorso come sicurezza e godimento del paesaggio

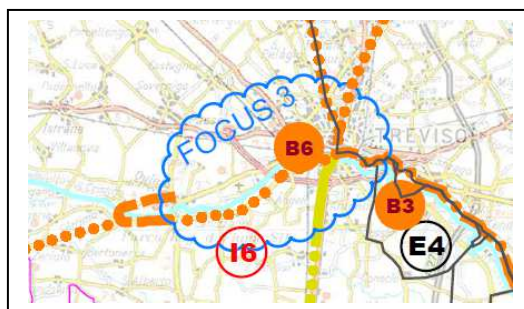
Focus 2 – Il Brenta in Provincia di Vicenza

La tratta del Brenta in provincia di Vicenza rappresenta l'anello mancante tra la ciclopista delle Provincia di Trento e quella in corso di realizzazione sull'argine destro del fiume della provincia di Padova; riveste un aspetto strategico ed urgente per portare i cicloturisti del nord alle nostre città d'arte, per questo è stato individuato un apposito FOCUS 2 di approfondimento.

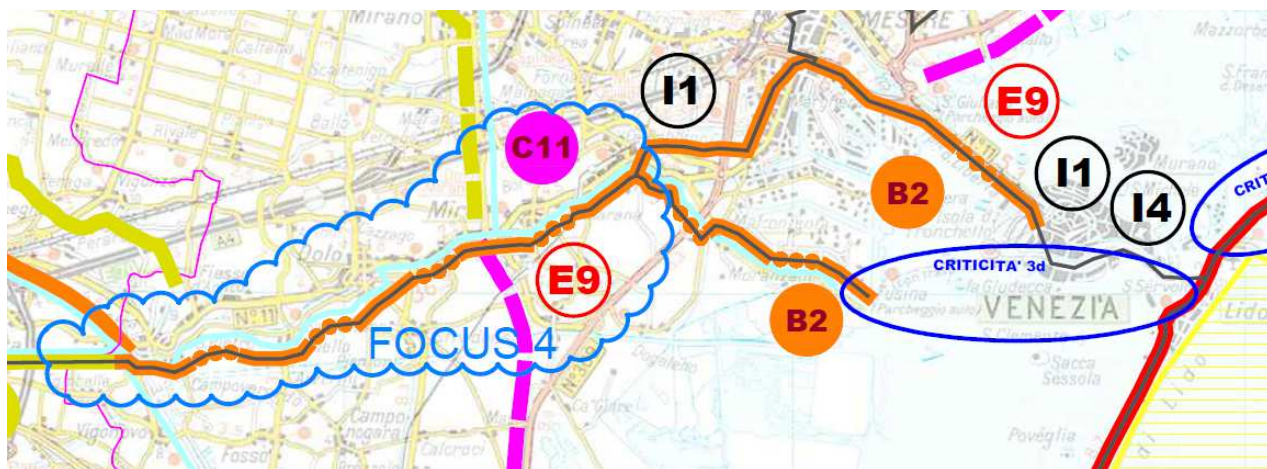


Focus 3 – Il Sile – e la ex ferrovia Ostiglia – Treviso a ovest di Treviso

La prima parte ad est di Treviso presenta come opzioni sia la vecchia sede dismessa della ex ferrovia Ostiglia – Treviso che i tracciati a bordo delle acque che accompagnano il sile a valle della sua sorgente; per sviluppare queste alternative è stato individuato un apposito FOCUS 3 di approfondimento.



Focus 4 – La Riviera del Brenta da Padova a Mestre



Il percorso ottimale già sviluppato nel progetto preliminare R1 della Regione Veneto, costituisce il percorso tra ville ad acque più importante d'Italia e per questo è stato individuato un apposito FOCUS 4 di approfondimento al fine di individuare il miglior percorso come sicurezza e godimento del paesaggio.

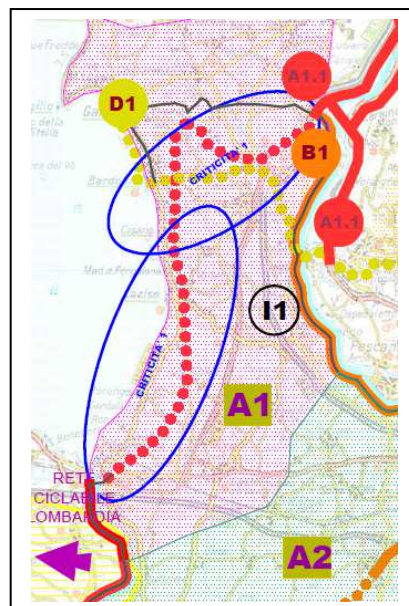
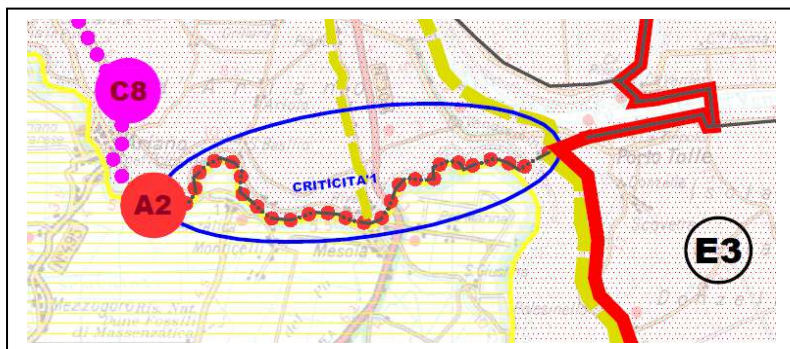
Le criticità puntuali – segnaletica, sicurezza, intermodalità

Sistema numerazioni sulla tavola completa

Criticità 1 – Segnaletica REV Urgente

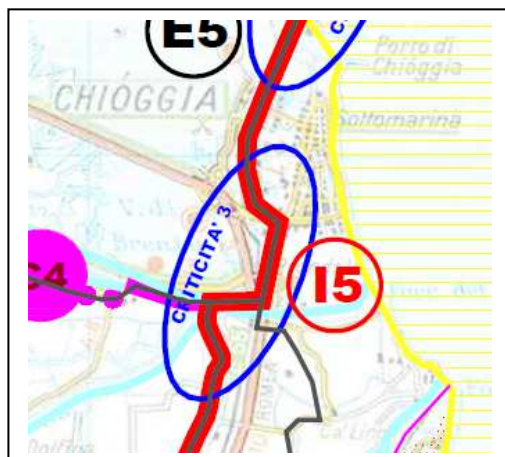
A1 - da Rivoli a Peschiera

A2 – da Ariano Polesine a Ca' Vendramin



Criticità 2 – Pericolo traffico

Ingresso Chioggia, Attraversamento Romea e sottopasso FS



Criticità 3 – Intermodalità con navigazione

3a – Porto Levante

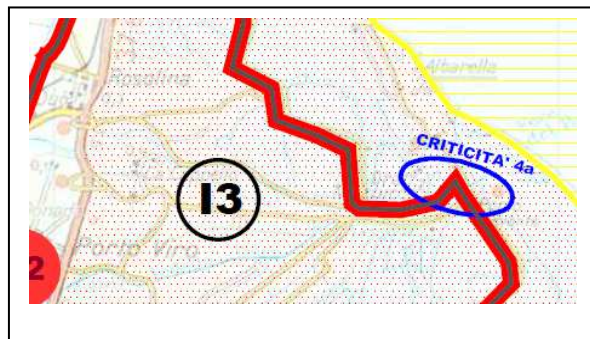
3b – Sottomarina – Pellestrina

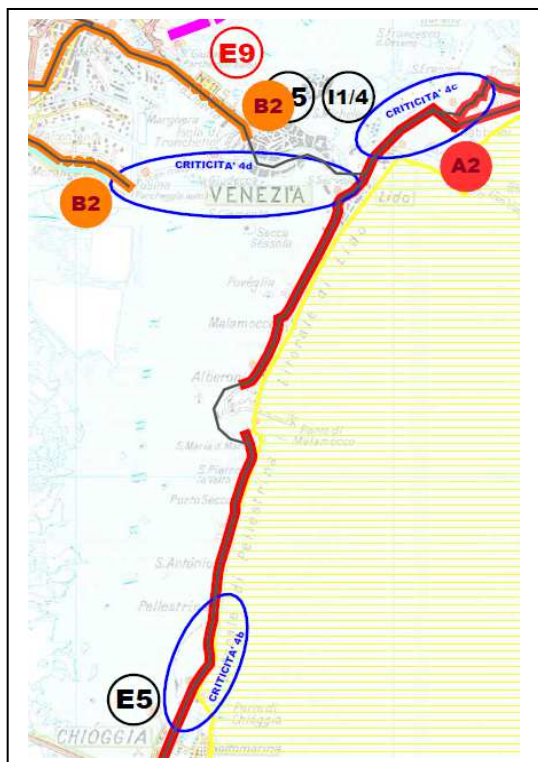
3c – Fusina – Lido

3d – Lido – Punta sabbioni

3e – Caorle – Valle Vecchia

3f – Valle Vecchia - Bibbione



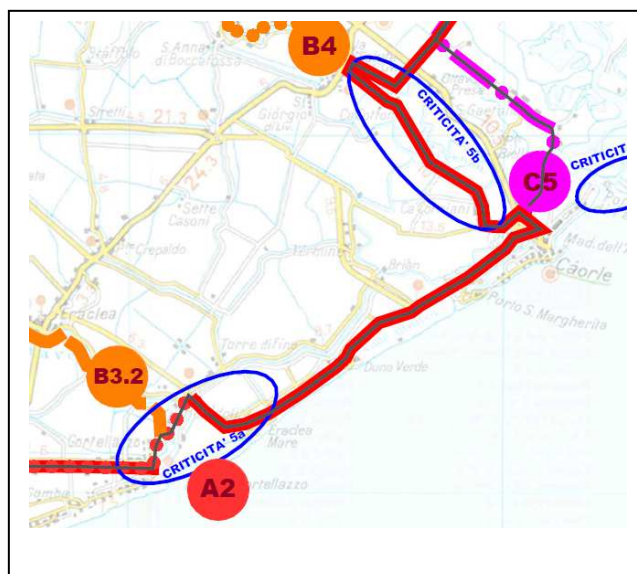
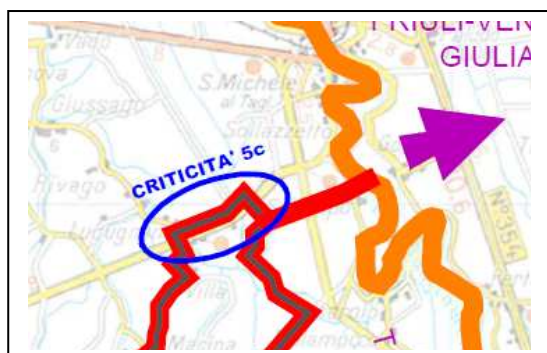


Criticità 4 – Pericolo traffico

4a - zona Corlellazzo

4b – da la Salute a Caorle

4c – Zona Lugugnana, San Michele al Tagliamento



Criticità 5 – Continuità argine Sile tra Portegrandi e Caposile



Manutenzione della REV e implementazione velocità 30

La segnaletica REV inizia a presentare le prime necessità di manutenzione, è opportuno che si preveda ad

- una somma annuale di manutenzione/integrazione di segnali abbattuti o deteriorati,
- una procedura di verifica annuale della loro integrità
- una procedura per apportare piccole deviazioni urbane (più frequenti) o extraurbane

I comuni dovrebbero/potrebbero essere tenuti informati con una newsletter sui transiti e sulle iniziative di valorizzazione in modo da motivarli a lavorare in sinergia di gestione, ad esempio apponendo il limite di velocità di 30 km/ora sulle tratte ove questo sia utile/necessario per garantire sicurezza ai ciclisti.

Collegamenti di Bicitalia e REV con le altre regioni limitrofe.

La rete cicloturistica di FIAB Bicitalia, come raffittimento nazionale della rete europea Eurovelo inizia a prendere corpo attraverso approfondimenti che si stanno sviluppando a carattere regionale e che sono caricati sul sito www.bicitalia.it

In questo contesto a livello Veneto sulla tavola 1 – Planimetria generale Master Plan sono stati indicati i collegamenti con le regioni limitrofe.

Capitolo 7 – Le priorità che emergono dal Piano

Le priorità che emergono dal piano, già in parte anticipati al capitolo 1 – sottocapitolo *La complessità del tema pianificatorio del Mater Plan della mobilità ciclistica e le funzioni della tavola per aiutare l'individuazione delle priorità* si possono riassumere in più categorie:

- **di implementazione segnaletica** sugli itinerari REV proposti e sugli itinerari Bicalta non ancora tabellati;
- **di implementazione dei parchi ciclistici** intervenendo con la segnaletica di rete locale nelle aree vocate;
- **di implementazione cartografica e documentale – siti** con la realizzazione di una cartografia cicloturistica in scala 1:50.000 di tutta la regione, indicante il reticolo delle strade minori consigliati ai ciclisti, e un sito generale che raccolga tutte le informazioni cicloturistiche e che le tenga aggiornate;
- **di interventi pianificatori**, per lo sviluppo dei percorsi di dettaglio all'interno dei 4 focus di approfondimento indicati
- **di interventi infrastrutturali** per l'individuazione delle criticità sia di nodo, intersezioni da mettere in sicurezza con semafori o sottopassi, che di tracciato, realizzando brevi tratti di pista ciclabile o deviando tracciati su percorsi vicini ma più sicuri, iniziando dalla criticità elencate in questa relazione;
- **di interventi gestionali Intermodali**, sia con il treno in senso generalizzato come trasporto bici sui treni e come accessibilità ai binari ed ai treni stessi, valorizzando/integrando l'intermodalità con la navigazione indicata ai punti di criticità elencati in questa relazione
- **di gestionali generali**, primo tra tutti la **realizzazione di un Ufficio Biciclette Regionale** che si occupi di coordinare / organizzare le indicazioni emerse nel presente capitolo

Capitolo 8 – Aspetti tecnici e normativi

Gli elementi contenuti nel presente capitolo riprendono quanto indicato nel piano – Bici Plan regionale– del 2004 in quanto sostanzialmente ancora validi ed attuali.

Criteri di riferimento / aspetti tecnici per definire gli itinerari di interesse regionale:

Aspetto geografico - funzionale e di relazione:

- di collegamento internazionale;
- di collegamento nazionale;
- di collegamento interregionale;
- di collegamento all'interno della regione;
- intervento di carattere locale ma con livello di attrezzatura o di specificità ambientale (es. parchi naturali), paesaggistica e/o turistica capace di attrarre una importante utenza anche da zone medio distanti;
- adeguato livello di sicurezza (vedi oltre).

Aspetto tecnico e di sicurezza - fruizione:

- itinerario in sede propria, o suscettibile di esserlo, per almeno il 70% del suo sviluppo;
- itinerario pavimentato, o suscettibile di esserlo, con materiali drenanti (asfalto, terra battuta lisciata e ben tenuta) senza possibilità di pozzanghere e con efficiente manutenzione per almeno il 70% del suo sviluppo;
- itinerario dotato di segnaletica di direzione, di conferma, di tabelle chilometriche e di planimetrie affisse su pannelli illustrativi ed acquistabili nelle librerie, nelle edicole o in altri esercizi locali.

La Federazione Italiana Amici della Bicicletta, ha formulato una propria classificazione di itinerari che di seguito riportiamo e costituirà punto di riferimento per individuare i grandi itinerari ciclabili del Veneto.

Schema per la classificazione di CICLOVIE

Al fine di omogeneizzare il linguaggio in materia di itinerari ciclabili extraurbani di media/lunga distanza, 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 cicloturistica che non si ritrovano in altri tipi di turista/escursionista.

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 fatta salva la nuova definizione introdotta con la legge 214/2003 (partente a punti) che introduce la strada funzionale denominata **F-bis, Itinerari ciclopeditoni** così definita: *“Strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell’utenza debole della strada”* questa nuova classificazione apre grandi possibilità di uso per il sistema delle ciclopiste.

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 velocipedi 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

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.

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

Bicicletta da turismo: bicicletta (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.

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:

1. *Pista ciclabile e/o ciclopedonale:* come da Codice della Strada
2. *Corsia ciclabile e/o ciclopedonale:* come da Codice della strada
3. *itinerario ciclopedonale* come da Codice della strada *“Strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell’utenza debole della strada”*
4. *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.
5. *Strade senza traffico:* strade con percorrenze motorizzate inferiori a 50 veicoli/die.
6. *Strade a basso traffico:* strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a 500 veicoli/die senza punte superiori a 50 veicoli/h.
7. *Strada ciclabile o ciclostrada (o “strada 30”):* strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a 2 metri se non asfaltata e non inferiore a 3 metri se asfaltata dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di 30 km/h.

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

- a. **Percorso ciclabile con massimo grado di protezione (ovvero percorso protetto propriamente detto):** percorso costituito da una successione degli elementi precedenti da 1 a 5 almeno per il 90 %,

- b. **Percorso ciclabile con grado di protezione medio**: Percorso costituito da una successione di almeno il 50 % degli elementi da 1 a 5 e il restante con gli elementi 6 e 7,
- c. **Percorso ciclabile con grado di protezione minimo** : Percorso costituito da una successione degli elementi da 1 a 7 (tollerato un 5 % di strade con > 500 veicoli/die e non ammesse comunque strade con >3000 veicoli/die).

Classificazione degli itinerari ciclabili

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.

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:

1. **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,
2. **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,
3. **L'itinerario è segnalato**: ovvero esiste una specifica segnaletica anche di indicazione in modo che il ciclista forestiero non perda la sua strada,
4. **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.
5. **L'itinerario ha un certo grado di attrattività** e dotazione di servizi.
6. **L'itinerario ha un certo grado di protezione** (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

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

Classifica zione itinerario	Attributi itinerario						Esempio
	Pavimen- tazione	Segnal etica	Carto- grafia	Grado di protezione dal traffico			
Sentiero ciclabile/ Percorso natura	mediocre	sì/no	sì/no	-	-	max	Panaro (MO) Reno (BO) Arno pisano (PI) Po VC/AL
Ciclo itinerario consigliato	Compatta/ scorrevole	no	no	min		-	Mincio (non ciclabile) (MN e VR) Po (MN) Livenza (PN e UD)
Ciclovía Minima	Compatta/ scorrevole	sì no	no sì	-	Medio	-	Ciclostrada Val di Susa (TO) I forti (VE) Modena -Nonantola
Ciclovía Standard	Compatta/ scorrevole	sì no	no sì	-	-	max	Destra Po (FE) Pineta Cecina (LI) Modena –Vignola (MO) Rimini-Marecchia (RM)
Ciclovía di prima classe (Ciclopista)	Compatta (asfaltata)	sì	sì	-	-	max	Torino-Stupinigi (TO) Mincio (tratto ciclabile) (MN e VR) Franciacorta (BS) Adige (TN e BZ)

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.

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

La rete ciclabile della Regione Veneto alla quale si mira, pertanto, sarà una rete individuata geograficamente con due livelli di individuazione: l'utilizzabile subito (ciclo -itinerario consigliato) e sue integrazioni per renderlo in futuro una CICLOVIA con buon livello di protezione.

Normativa di Piano

Normativa Nazionale e Regionale

La principale normativa di riferimento nazionale e regionale per la pianificazione e la progettazione di percorsi ciclabili è la seguente:

- D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada)
- Legge 19 ottobre 98, n. 366, “norme per il finanziamento della mobilità ciclistica” e suo regolamento D.M. 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili)
- Legge Regione Veneto 39/91 e direttive D.G.R. n. 8018 del 27.12.91.

Per quanto riguarda gli ambiti urbani principali il presente piano indica dei percorsi ma sostanzialmente è l'Amministrazione comunale l'autorità preposta all'organizzazione della viabilità attraverso le ordinanze del Sindaco e attraverso una propria pianificazione definita Piano Urbano del Traffico che al suo interno deve contenere anche il piano della ciclabilità con valenza sia di mobilità interna che di collegamento con i territori limitrofi.

La classificazione degli itinerari secondo il DM 557/99

Il DM 557/99, Regolamento di attuazione della legge 366/98 identifica la seguente tipologia di itinerari:

- A) - Pista ciclabile in sede propria
- B) - Pista ciclabile in corsia riservata
- C) - Percorso promiscuo ciclabile e pedonale
- D) - Percorso promiscuo ciclabile e veicolare

La soluzione A viene proposta in affiancamento/parallelismo/alternativa a strade di viabilità principale caratterizzate da elevate velocità e traffico, come ad esempio in affiancamento alle strade statali.

La soluzione B viene proposta in affiancamento a strade di viabilità minore urbana o extraurbana caratterizzate da basse velocità o da ampie banchine come ad esempio in affiancamento alle strade provinciali.

La soluzione C viene proposta per strade campestri già oggi riservate al traffico dei soli frontisti.

La soluzione D viene proposta per le strade minori percorse a basse velocità e da bassi livelli di traffico.

Indicazioni progettuali

Si forniscono di seguito alcune indicazioni che devono costituire linee guida per le future progettazioni e per comprendere e valorizzare la filosofia e gli interventi a contorno dell'infrastruttura ciclabile.

Il presente piano trattandosi di uno strumento di pianificazione non indica soluzioni costruttive. Rimanda per alcuni concetti alla relazione metodologica (vedi 2.1) che definisce le ciclovie di vari livelli. **Le soluzioni tecniche che in futuro saranno prese in esame per le realizzazioni faranno riferimento a soluzioni con medio o alto livello di protezione.**

Gli utilizzatori delle ciclopiste e dei parchi ciclistici



I cicloturisti adulti, singoli ed in gruppo sono gli utilizzatori classici delle lunghe ciclopiste europee. La loro velocità è di circa 18-22 km/h in pianura e sono motivati dal desiderio di conoscere e godere del territorio e della natura.



Essi utilizzano bici tipo corsa o city bike con copertoncini di media sezione idonei anche a tratti sterrati e lisci. In genere hanno un atteggiamento, attento alle criticità del tracciato, tollerante e rispettoso degli altri utilizzatori delle ciclopiste.



Anche le **famiglie con bambini** sono utilizzatori classici delle ciclopiste, e pertanto le infrastrutture devono avere un buon livello di protezione.



E' importantissimo il comportamento di ciclisti che devono mantenere grande attenzione agli utenti deboli dei medesimi percorsi.



I bambini molto piccoli costituiscono un elemento di criticità delle circolazione ciclabile ma sono una componente in genere marginale come presenza, spesso assistita dagli adulti, ma comunque essi sono gli utenti più graditi e più simpatici delle infrastrutture ciclabili.



I cicloturisti di lungo percorso sono una componente importante per l'economia locale
 In genere si tratta di persone colte, desiderose di godere delle bellezze storico-ambientali e dei piaceri enogastronomici.



Il cicloturista di lungo percorso ha necessità di infrastrutture semplici ma accoglienti tipo agriturismo, piccole locande, piccole officine attrezzate per riparazioni di emergenza.



I parchi ciclistici di pianura o di montagna offrono al ciclista situazioni tranquille dove praticare la bicicletta in libertà e sicurezza



I parchi ciclistici di montagna conducono fino a quote elevate per godere di magnifici panorami.



I gruppi e le squadre di ciclisti sportivi che viaggiano sopra i 30 km/h e in gruppo richiedono infrastrutture ciclabili rettilinee e adeguatamente larghe, che non sempre corrispondono agli standard delle ciclopiste turistiche.

(La Regione veneto ha emanato una apposita circolare per definire le caratteristiche delle ciclopiste omologabili per allenamento e pratiche sportive di velocità)

Nei giorni di scarso affollamento essi potranno usufruire delle ciclopiste previste sugli argini dei grandi fiumi che offriranno rettilineità e ampie visuali, elementi necessari per garantire la sicurezza a velocità elevate.



Altri utilizzatori

Le ciclopiste possono essere utilizzate anche da altri utilizzatori quali pattinatori, ski-roller-men, pedoni, portatori di handicap o altri mezzi a pedali di sagoma differente dalle biciclette comuni.

Il comportamento dei ciclisti deve sempre essere adeguato a gestire superamenti o incroci improvvisi.

I cavalli non possono circolare sulle ciclopiste, alcune ciclopiste ove il paesaggio e la situazione lo merita possono essere affiancate da apposite corsie in sabbia dedicate ai cavalli.

La segnaletica è indispensabile per il ciclista



La segnaletica e le **planimetrie del territorio** sono elementi essenziali per favorirne la percorribilità in bicicletta, essa deve essere coordinata, coerente, aggiornata e capillare.



Ai bivi le indicazioni devono essere molto chiare



La segnaletica di accoglienza turistica deve essere molto invitante

Garantire la sicurezza ciclabile sulla viabilità minore

Sulla viabilità minore o rurale deve essere garantita una situazione di sicurezza per i ciclisti ed eventuali pedoni.



In pratica deve essere moderata la velocità delle auto possibilmente a 30 km/h anche con interventi di moderazione del traffico.



Deve essere disincentivata l'alta velocità delle auto sulle strade interessate dai grandi itinerari cicloturistici.



Il segnale che viene usato in Francia, ad esempio su questa strada, indica che la strada deve essere condivisa da auto e biciclette

Garantire la separazione dalla viabilità principale



Situazione ottimale - Austria



Situazione ottimale - Francia



Situazione ottimale - Italia



Situazione pericolosa - Austria

In attraversamento della grande viabilità possibilmente prevedere sottopassaggi



Garantire sicurezza nelle intersezioni



Agli attraversamenti



Nelle rotatorie



In prossimità di slarghi o piazze



Alle intersezioni con le laterali



In corrispondenza con la viabilità rurale di servizio



In corrispondenza con la viabilità minore

Realizzare passerelle ciclopedonali sui fiumi



Ciclabilità lungo fiumi canali e ferrovie dismesse



Gli argini dell'Adige e di altri fiumi veneti richiedono pavimentazioni lisce, stabili e drenanti



Su alcuni canali come il Biffis esistono delle ottime strade d'argine che devono garantire la sicurezza del ciclista nei confronti del corso d'acqua.



Su molte ferrovie dismesse è possibile realizzare magnifici percorsi cicloturistici



I canali si prestano ad essere affiancati da lunghi itinerari nel territorio

Intermodalità



Bici+treno



Bici+autobus



Bici+aereo

L'intermodalità a bordo dei grandi itinerari ciclabili è un elemento strategico.

Oltre al consolidato bici + treno si devono sviluppare altre forme di intermodalità come bici + navigazione, bici + funiva, bici + autobus e anche bici + aereo

La segnaletica verticale – la proposta della FIAB

Attualmente il Codice della Strada non prevede una segnaletica specifica di direzione per gli itinerari ciclabili; la Fiab, Federazione italiana Amici della Bicicletta ha studiato due tipi di segnaletica: la *prima* (detta di transizione) che riprende dimensioni, forme, colori e tipo di lettere dal vigente C.d.S. e che è in attesa del parere favorevole dei competenti ministeri, e una seconda (detta a regime) che dovrà essere inserita nel C.d.S. e che riprende dimensioni, forme, simboli e colori delle migliori segnaletiche europee dedicate ai ciclisti.

La segnaletica detta di transizione è in sintesi la seguente:

Tab 1 Segnali di indicazione destinati ad essere collocati su itinerari ciclopeditoni urbani per viabilità riservata. (colore bianco: art 78 del DPR 495/92)

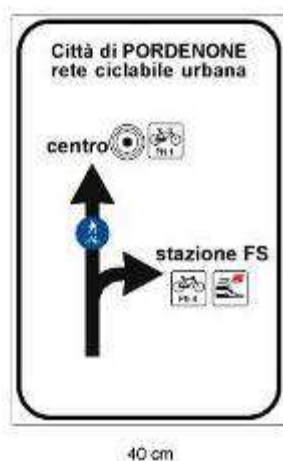


Fig 1: Cartello urbano composto (destinato a viabilità riservata) derivato da segnali indicazione servizi, con itinerari (art. 136 e fig. II 92b art. 122 e figure varie art. 125 DPR 495/92)



Fig 2: Segnali di direzione urbano (sottodimensionati per viabilità riservata) composto da fig. tab II 13/a e figure art. 125 DPR 495/92)

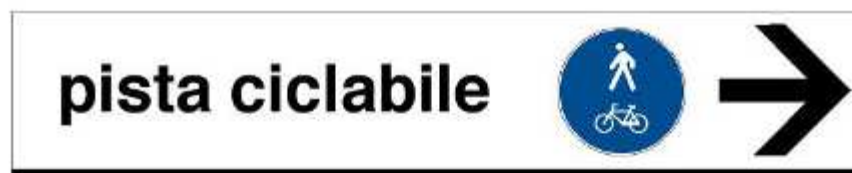
Tab 2: Segnali di indicazione destinati ad essere collocati su viabilità normale per avviamento ad itinerari ciclopeditoni urbani su viabilità riservata. (colore bianco: art 78 del DPR 495/92)



60 cm

Fig 1: Cartello urbano composto derivato da segnali indicazione servizi, (art 136 DPR 495/92)

40 cm



100 cm

Fig 2a: Segnale "piccolo" di direzione urbano composto da fig. tab II 13/a e fig. II 92b art. 122 DPR 495/92)

20 cm



100 cm

Fig 2b Segnale "piccolo" di direzione urbano composto da fig. tab II 13/a e fig. II 92b art. 122 e fig. II 100 art. 125 DPR 495/92)

20 cm

nota: disegni non in scala

Tab 3: Segnali di indicazione destinati ad essere collocati su itinerari ciclopedonali extraurbani ed urbani per viabilità riservata (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)



Fig 1: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (riduzione da segnale tabella II 14a DPR 495/92)



Fig 2: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti urbani (riduzione da segnale tabella II 13a DPR 495/92)

nota: disegni non in scala

Tab 3b: Segnali di indicazione destinati ad essere collocati su itinerari ciclopedonali extraurbani ed urbani per viabilità riservata (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)



Fig 4: Cartello "turistico" con itinerari ricavato da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92 adatto anche per viabilità ordinaria

Fig 3 Segnalini di conferma per qualsiasi contesto

note: disegni non in scala

Tab 4: Segnali di indicazione destinati ad essere collocati su itinerari ciclopedonali extraurbani ed urbani su viabilità ordinaria (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)



Fig 1: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (tabella II 14a DPR 495/92)



Fig 2: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti urbani (tabella II 13a DPR 495/92)

Tab 5 Segnali di indicazione destinati ad essere collocati su viabilità ordinaria per avviamento ad itinerari ciclopedonali extraurbani. (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)



Fig 1: Segnale di direzione avviamento a itinerario ciclop. ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (Tabella II 14a DPR 495/92)



Fig 2: Segnale di direzione (avviamento) ottenuto dai segnali turistici urbani (fig. II 294 art 134, tabella II 13a DPR 495/92)

Tab 5b: Segnali di indicazione destinati ad essere collocati su viabilità ordinaria per avviamento ad itinerari ciclopedonali extraurbani. (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)



Fig 3: Cartello "turistico" per avviare a itinerario ciclopedonale generico ottenuto da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92



Fig 4: Cartello "turistico" per avviare a itinerario ciclopedonale su viabilità riservata ottenuto da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92

nota: disegni non in scala

La segnaletica detta a regime è in sintesi la seguente:

Proposta di figure per segnaletica speciale per itinerari ciclabili da integrarsi nel D.P.R 495/92, artt. 80, 83, 136.

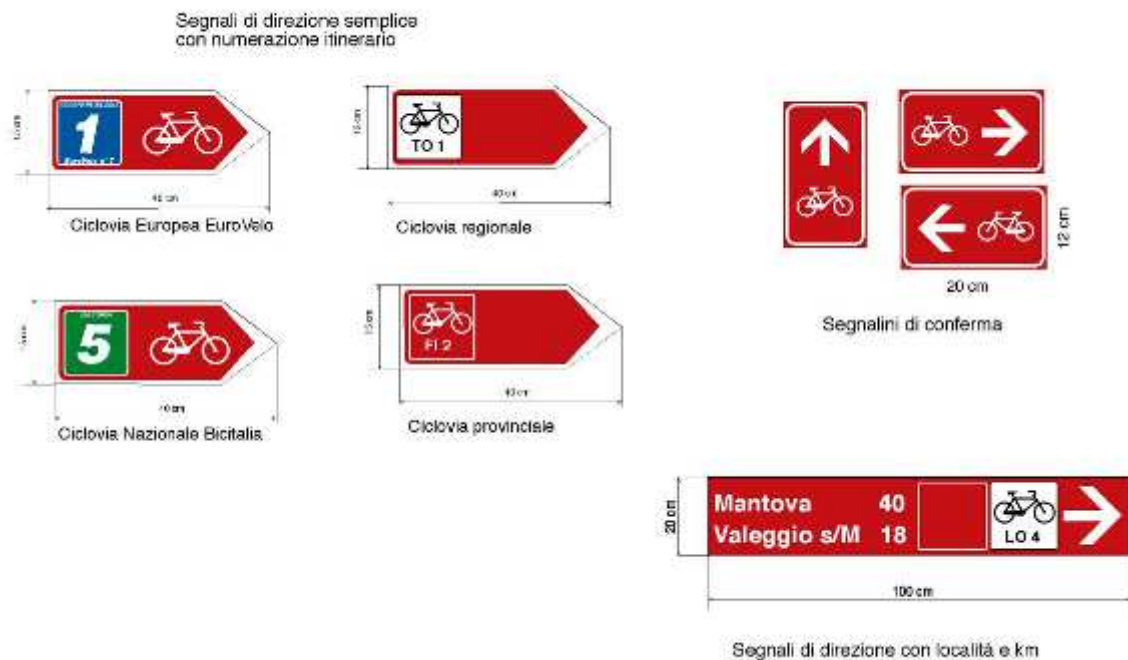


Fig 1: Segnali di indicazione per itinerario ciclabile (ciclovia), art. 80

Proposta di figure per segnaletica speciale per itinerari ciclabili da integrarsi nel D.P.R 495/92, artt. 80, 83, 136.



Fig 2: Pannelli integrativi

Fig 3: Segnaletica per avvio ad itinerario ciclabile