



Conferenza dei Presidenti FIAB 2021

SESTRI LEVANTE 20 NOVEMBRE 2021

***INTERVENTO di GIOVANNI CARDINALI – coordinatore
Comitato Tecnico Scientifico di Bicitalia, rappresentante
FIAB ai tavoli tecnici del MIMS sulla mobilità ciclistica:***

Rete Ciclabile Nazionale.

**Un primo bilancio sui PROGETTI DI FATTIBILITA TECNICA
ED ECONOMICA relativi al SNCT presentati al MIMS.**

Prospettive per la rete diffusa Bicitalia



5 anni di norme e leggi nazionali di finanziamento riguardanti la mobilità ciclistica

Oltre 20 anni di leggi regionali

Le disposizioni più recenti stabilite con legge di stabilità 2016 ex legge 208/2015 art. 1 comma 640 e legge di bilancio 232/2017, art. 1 c. 144 riguardano il finanziamento della:

- **progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche (SNCT)**
- **progettazione e realizzazione di ciclostazioni**
- **progettazione e realizzazione di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina**

Il nuovo Piano Nazionale Trasporti e Logistica del 2017 prevede fra le INFRASTRUTTURE STRATEGICHE la rete Bicalia e Eurovelo

Il 20 luglio 2017: emanata la Direttiva MIT 375/2017 poi recepita dal DM 517/18 <http://www.mit.gov.it/normativa/direttiva-ministeriale-protocollo-375-del-20072017>)

Il 21 dicembre 2017: approvata in via definitiva dal Senato il progetto di legge 2305, in data 31 gennaio 2018 fu pubblicata la legge 11 gennaio 2018 n. 2 «Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica»

LA LEGGE E' IN VIGORE DAL 15 FEBBRAIO 2018 e prevede che il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) sia «approvato entro sei mesi dall'entrata in vigore» cioè entro il 15 agosto 2018 (al 30 giugno '21, dopo tre anni ancora il PMGC è nella forma di bozza ancora non passata al vaglio della Struttura Tecnica di Missione del MIMS)

Sono slittate di conseguenza le scadenze per i Piani regionali della mobilità ciclistica (**15 agosto 2019**) mentre non è stata fatta ancora alcuna comunicazione da parte del Ministro relativamente alla «Relazione annuale sulla mobilità ciclistica» prevista dall'art. 11: «*il MIT presenta entro il 30 giugno di ogni anno alle Camere una relazione sullo stato di attuazione della legge*»: 30 giugno **2019**

Anche **l'attuazione del programma relativo al SNCT registra notevoli ritardi:**

- Il TAVOLO TECNICO del MIT ha approvato i progetti di fattibilità tecnico economica delle 4 ciclovie finanziate nel 2016 (GRAB, VENTO, Ciclovie del Sole VR-FI, Acquedotto Pugliese) per queste ciclovie sono in corso le progettazioni in fase definitiva relativa ai lotti funzionali
- I PP.F.T.E delle altre 6, presentati entro il 31 agosto 2021, sono stati esaminati e approvati con prescrizioni Sardegna, Venezia-Trieste e Garda, sono in fase di esame Adriatica, Tirrenica, Magna Grecia

Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche



LE INFRASTRUTTURE CICLABILI ORMAI CLASSIFICATE «STRATEGICHE» come linee AV, AUTOSTRADE, PORTI, AEROPORTI, ... MA ...

SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE (contributi erogati e da erogare € 16,623 Mln euro per ogni ciclovia, escluso GRAB con € 12,178 Mln euro, ogni regione ha inserito le ciclovie del SNCT nel PNRR dove è previsto un fondo di 400 Mln euro)

CICLOVIA	STATO PROGETTAZIONE	Mln Euro
VENTO km 634 13 lotti finanziati per 75 Mln euro con contributi di ministeri, regioni e comuni , circa 255 km di pista ciclopedonale, oltre un terzo dell'estensione della ciclovia	PFTE approvato gennaio 2020 Progetto definitivo del 1° lotto funzionale per ciascuna Regione interessata dalla ciclovia in fase di approvazione (progetti esecutivi e appalti 2022)	197
Sole Verona Firenze km 680 partecipano tutte le regioni interessate	PFTE approvato giugno 2020. Progetto definitivo/esecutivo del 1° lotto funzionale per ciascuna Regione interessata dalla ciclovia in fase di redazione.	38
GRAB km 45 interamente finanziato da MIMS	PFTE approvato febbraio 2019 Progetto definitivo/esecutivo dell'unico lotto funzionale in fase di redazione	12
AQP km 382 partecipa solo Regione Puglia	PFTE approvato ottobre 2020 Progetti definitivi dei lotti funzionali in fase di redazione	98
GARDA km 166 partecipano 3 Regioni	PFTE consegnato ago 2021 esaminato 21 ott 21	344
MAGNA GRECIA km 1100	PFTE consegnato ago 2021 da esaminare	521
SARDEGNA km 1147 partecipa Regione	PFTE consegnato ago 2021 approvato 6 ott 21	355
TIRRENICA km 1000 partecipano Liguria e Toscana	PFTE consegnato ago 2021 esame il 2 dic 21	660
ADRIATICA km 987	PFTE consegnato ago 2021 in corso di esame	577
VENEZIA TRIESTE km 280	PFTE consegnato ago 2021 esaminato 4 nov 01	153
TOTALE		2958

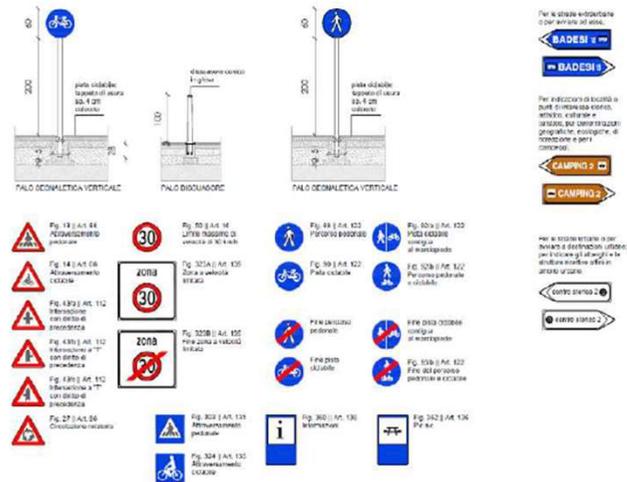
SNCT: un primo bilancio dopo circa 3 anni di esame dei progetti di FTE

- **presentati in modo disomogeneo anche all'interno della stessa unica ciclovia (es.: AQP con 4 PFTE, Adriatica, ecc.): le regioni capofila non hanno esercitato il ruolo per rendere omogenee le progettazioni**
- **si ignora il principale scopo del PFTE sulla scelta di un itinerario unico O/D. I progetti presentano maggiori lunghezze per l'inserimento di varianti**
- **itinerari spesso non «fluidi» per continue variazioni di piattaforma ciclabile e passaggi da protetti a promiscui**
- **Non sempre definito il co-finanziamento e i soggetti attuatori**
- **Eccesso di zelo nelle verifiche Beni Ambientali paesaggistici e archeologici**
- **Scarsa attenzione alle problematiche dei flussi ciclistici e pedonali per il dimensionamento della larghezza di piattaforma ciclabile che influenza anche gli interventi di adeguamento su passerelle e ponti esistenti**
- **Previsioni di collegamenti a pettine ritenuti finanziabili con l'itinerario principale**

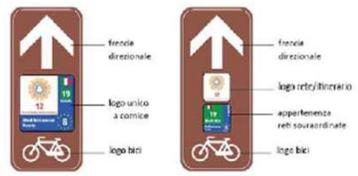
- **Da approfondire con maggiori analisi C/B e geologico/geotecnico gli interventi con piattaforme in aggetto lungo coste marine o lacustri (casi già esaminati: falesie Garda, Luino-Trieste, variante Gargano)**
- **Viene esaminata l'intermodalità in rapporto con le stazioni ferroviarie spesso senza valutare lo stato del servizio regionale e dell'assetto delle stazioni**
- **Eccesso di segnaletica con scarsa attenzione alla contrazione dei disturbi da segnali a vantaggio della percezione paesaggistica**
- **Tipologie parapetti, pannelli e cippi chilometrici variabili da regione a regione**
- **Scarsa attenzione agli interventi di traffic calming e gestione interferenze (incroci, sottopassi e cavalcavia)**
- **Problematica delle aree di sosta per privilegiare l'accesso ai piccoli centri (le aree di sosta lungo la ciclovia se non presidiate sono soggette a vandalismi)**
- **Problematica delle «strade a basso volume di traffico» con variabilità stagionale (il calcolo del TGM si basa su dati di rilievo limitati nel tempo)**
- **Scelta di pavimentazioni non idonee**

- ...

5. SEGNALETICA



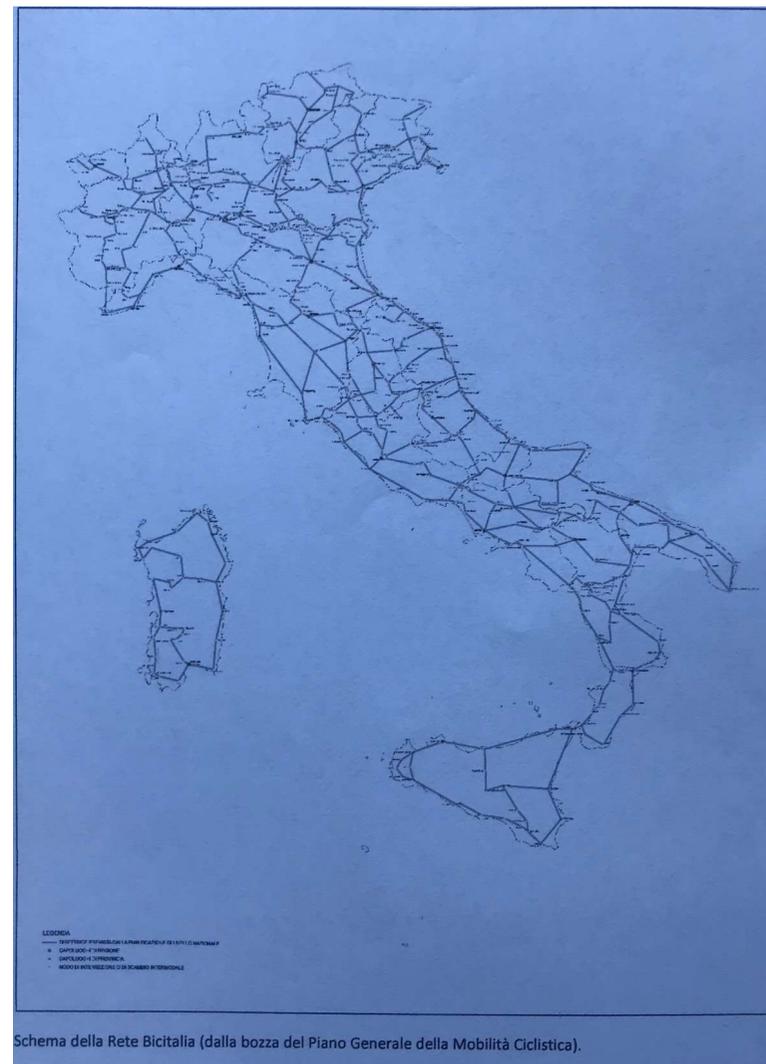
Segnaletica del Codice della Strada



Segnaletica specializzata del SNCT



BICITALIA da FIAB a PGMC



UNA VERA INFRASTRUTTURA STRATEGICA DEVE ESSERE DI QUALITÀ!

La Direttiva MIT 375/2017 entra nel merito della **QUALIFICAZIONE** delle **CICLOVIE** stabilendo i requisiti di pianificazione e gli standard tecnici

Ottima	➤ 70% sviluppo totale equivalente o superiore a “buono”	➤ 50% composto da tronchi di graduazione “ottimo”
Buona	➤ 50% sviluppo totale composto da tronchi di graduazione “buono”	
Minima	< 50% sviluppo totale composto da tronchi di graduazione “buono”	Tutti I tronchi devono avere graduazione “minima”

Lunghezza Tronco: 40 km, il livello *ottimo*, *buono* e *minimo* di ciascun tronco è dichiarato dal **responsabile della ciclovia**, dando evidenza della rispondenza della ciclovia ai sotto requisiti inerenti sia ai requisiti di pianificazione sia gli standard tecnici di progettazione

SICUREZZA DELLA CICLOVIA IN SEDE PROPRIA

LIVELLO "MINIMO"	Rispetto del Regolamento 557/99 recante norme tecniche piste ciclabili
LIVELLO "BUONO"	<p>Larghezza minima</p> <ul style="list-style-type: none">- ciclovia mono-direzionale metri 2,00- ciclovia bidirezionale metri 3,00 (da incrementare in relazione ai flussi di traffico previsti nonchè l'assenza di curve pericolose) <p>Le intersezioni con strade a velocità superiore ai 50 km/h e carreggiate larghe più di 7,00 metri possono essere semaforizzate per l'attraversamento ciclabile o ciclopeditonale.</p> <p>Rispetto regolamento 557/99</p>
LIVELLO "OTTIMO"	<p>Larghezza minima</p> <ul style="list-style-type: none">- ciclovia mono-direzionale metri 2,50- ciclovia bidirezionale metri 3,50 (da incrementare in relazione ai flussi di traffico previsti nonchè l'assenza di curve pericolose) <p>Le intersezioni con strade a velocità superiore ai 50 km/h e carreggiate larghe più di 7,00 metri devono essere realizzate con sovrappassi o sottopassi ciclabili o ciclopeditonali.</p> <p>Rispetto regolamento 557/99</p>

LIVELLO	Mezzi di soccorso	Fondo viabile
OTTIMO	la ciclovia è accessibile ai mezzi di soccorso per almeno il trenta per cento del suo sviluppo.	<u>fondo pavimentato, compatto, scorrevole e con margini esterni in condizione di sicurezza, assenza assoluta di avvallamenti che generano ristagni d'acqua e/o tratti fangosi in presenza di condizioni meteo avverse.</u>
BUONO	almeno ogni 10 km della ciclovia;	fondo in terra naturale o in misto stabilizzato di cava in tratti privi di pendenza, buche, avvallamenti e altre discontinuità, per una lunghezza non superiore al cinque per cento del tronco
MINIMO	possibilità di intervento per i mezzi di soccorso almeno all'inizio e alla fine della ciclovia;	fondo in terra naturale o in misto stabilizzato di cava in tratti privi di pendenza, buche, avvallamenti e altre discontinuità, per una lunghezza non superiore al dieci per cento del tronco

SEGNALE STRADA CICLABILE proposta FIAB e Conferenza delle Regioni al MIMS



ALLEGATO

All'art. 3 del D. Lgs. n. 285 del 30.04.1992 aggiungere il seguente punto:

59) strada ciclabile: strada principalmente appartenente o assimilabile ai tipi E ed F e alle strade di servizio come definite dall'art. 2, punto 4, senza traffico o a basso traffico così come individuate dall'art. 2 comma 1 della Legge n. 2 dell'11.01.2018, ricadente in corridoi ciclabili (ciclovie) sia urbani che extraurbani, destinata prevalentemente alla percorrenza ciclistica, in cui le biciclette hanno priorità sui mezzi a motore, individuata da specifica segnaletica e caratterizzata da elementi atti a garantire la sicurezza e la fruibilità da parte del ciclista.

All'art. 135 del D.P.R. n. 495/1992, recante segnali utili per la guida, aggiungere il seguente punto:

15bis – Strada ciclabile: strada principalmente appartenente o assimilabile ai tipi E ed F e alle strade di servizio come definite dall'art. 2, punto 4, senza traffico o a basso traffico così come individuate dall'art. 2 comma 1 della Legge n. 2 dell'11.01.2018, con le seguenti ulteriori caratteristiche:

- Divieto di circolazione di veicoli con peso superiore a 3,5 tonnellate, fatti salvi i mezzi agricoli e forestali;
- Limitazione della velocità di 30 km/h per tutti i veicoli;
- Divieto di sorpasso dei ciclisti da parte dei mezzi a motore, a meno che la sezione della strada non consenta un franco di sicurezza pari a 1,5 metri tra l'automobile sorpassante e il ciclista sorpassato;
- Permessso a due ciclisti di marciare affiancati.

La strada a priorità ciclabile è individuata dall'apposito segnale di inizio e di fine appartenenti alla serie "segnali utili per la guida" tabella II 7 Rettangolare indicazione.

Proposta di numerazione: Figura II 324 bis/a, inizio, e 324 bis/b, fine.





GRAZIE PER L'ATTENZIONE!
info@gcardinali.com