

L'Italia Cambia
Strada

VERSO GLI STATI GENERALI DELLA MOBILITÀ NUOVA

PESARO | 15 E 16 SETTEMBRE 2017

ORE 9.30 - 13.00 A piedi, in **bici**, in treno: la mobilità dolce nel paesaggio italiano
Palazzo Gradari, via Rossini 24

**Le vie del ciclista
sono infinite**

di Luca Bonechi
Presidente ARI
(Audax Randonneur Italia)





La comunità dei randonneurs

«Ragazzi di strada» e ciclisti di lunga distanza che utilizzano ogni mezzo a propulsione umana

Ciclisti della «terra di mezzo»: non agonisti e cicloturisti per caso
Cacciatori di strade

Gli agonisti vedono l'avversario

I cicloturisti vedono la bellezza lungo la loro strada

I randonneurs intravedono

Utilizzano prevalentemente strade a traffico promiscuo per mancanza di reti di ciclovie che consentano lunghi spostamenti

Né forte, né piano ma sempre lontano

1998

Nasce il movimento italiano a Campione Fenile (Piemonte) con una pedalata di 200km da parte di 9 audaci

2017

Comunità italiana di 20.000 ciclisti (300.000 nel mondo) che percorrono 80 ml/km anno utilizzando 34.400 di strade tracciate da 108 associazioni locali. Di queste solo 74 km (2%) possono considerarsi ciclovie protette

Per questo i randonneurs possono essere considerati dei testimoni attendibili dello stato delle infrastrutture viarie, nonché conoscitori della presenza e dei comportamenti del traffico motorizzato e dei servizi per il ciclista



- * 200.000 ciclisti agonisti/cicloturisti che percorrono mediamente 5.000 km all'anno per 1ml/km di cui 800,0 ml road (0% protetti) 200,0 ml off road (100% protetti)
- * 360.000 ciclisti tracciabili su 10.000.000 (20.000.000/totali) che utilizzano la bici in ambito extraurbano. Tra questi: 2.000.000 sono praticanti 1.000.000 per studio o lavoro 7.000.000 uso saltuario
- * In totale si stimano 9 ml/km all'anno di cui solo il 10% in strade protette

Italia: ritardi ed opportunità

Vedi documento del Comitato Scientifico



PAESE	Superficie (kmq)	Abitanti (milioni)	AUTO (mil)	AUTO (x100ab)	BICI (mil)	BICI (x100ab)	Ferr km	Idrov km	AUT km	STRADE km	CICL km	cicl/str %
GERMANIA	357000	82	43	52	74	90**	42000	7500	12500	630000	40000	6.3
ITALIA	324000	60	37	62*	26	44	19500	1000	6700	310000	3200°	1.0
FRANCIA	547000	65	31	48	24	37	32000	15000	11000	700000	7000	1.0
INGHILTERRA	244000	62	31	50	18	29	17000	3200	3500	350000	17000	4.8
SPAGNA	505000	47	23	48	11	23	14800	1050	14000	347000	nd	nd

IL DEFICIT ITALIA

- **Elevato tasso di motorizzazione:** 62auto/1000 ab
- **Basso tasso di ciclabilità:** 3,8% nel 2015
- 90 mld/€ anno di costi ambientali
- **Diffusa ma maltenuta rete stradale**
- **Emergenza sicurezza:** (2016): 3.300 morti (275 ciclisti e 550 pedoni) e 250.000 feriti per 30 mld/€ di oneri sociali pari a 500 € per cittadino contro solo 1€ anno pro-capite stanziato (15 € media europea)

* Densità di auto in Europa: 51 ogni 100 abitanti (Lussemburgo 66 – Islanda 64 – Italia 62)
 ** Biciclette per 100 abitanti: Olanda 101 – Danimarca 98.....Grecia 20

° In Italia 25 milioni di bici hanno a disposizione 3.200 km ciclabili (1800/2500 km di rete nazionale)
 ° In Danimarca 5 milioni di bici hanno a disposizione 3700 km di ciclabili

In Italia, considerate le autostrade, strade statali, provinciali e regionali, in ogni km di strada ci sono 225 autoveicoli

L'ABICI



LEGAMBIENTE

1° RAPPORTO SULL'ECONOMIA DELLA BICI IN ITALIA E SULLA CICLABILITÀ NELLE CITTÀ
 MAGGIO 2017

Cicloproventi: 6.2 mld/€

Ciclabili urbane: (2008/2015) + 1346 km (50%) per un totale di 4170 km
 Crescono le ciclabili ma non la ciclabilità ferma al 3,6%

Frequent biker: 743.000 (ciclisti abituali per utilità)

Città virtuose con performance europee (Bolzano, Pesaro, Ferrara, Treviso)

CICLOTURISMO

Valore UE: pari a 44 mld/€

Valore Italia: solo a 2mld/€ rispetto agli 11 ml/€ della Germania ed ai 7 mld/€ della Francia

Italia maggior produttore di bici: quota di mercato UE 18%

Mercato della bici in Italia inferiore alla Germania, Francia ed Inghilterra

1998: Bicalta, nata con la Ciclopista del Sole (1991) trova con EuroVelo la estensione a tutto il territorio nazionale per adeguare la rete italiana agli standard europei del 6%

Esempi di reti ciclabili nazionali		archivi Eurovelo 2007			
Paese	Superficie (kmq)	Abitanti (milioni)	Rete stradale (km)	Rete ciclabile nazionale (km)	% ciclabilità strade
Austria	84 000	8	110 000	4 000	4%
Danimarca	43 000	6	71 000	4 200	6%
Germania	357 000	80	650 000	40 000	6%
Inghilterra	244 000	58	350 000	17 000	5%
Olanda	34 000	15	115 000	6 000	5%
Svizzera	41 000	7	71 000	3 300	5%
Italia	324 000	57	310 000	1 800	1%

2007: obiettivo 16.500 km di rete nazionale di ciclovie

2016: obiettivo 20.000 km di rete nazionale di ciclovie

2017: stima di **4000** km di rete ciclabile esistente

(raramente collegata ed integrata con la viabilità ordinaria e servizi)



- **A1** - Autostrada 6.588
- **SS 1** - Strada statale 19.921
- **SR 48** - Strada regionale 37.711
- **SP 1** - Strada provinciale 118.892
- **SC 2** - Strada comunale 312.149
- - Strada vicinale 184.655
- TOTALE RETE 679.976**



La buona strada

Verso il Piano nazionale della mobilità ciclistica

«abbiamo cominciato a fare qualcosa (on. Paolo Gandolfi)»



- * **Legge n° 106 29/7/2014** sul patrimonio culturale e rilancio del turismo (Art Bonus)
- * **Proposta di legge del 15/3/2013** sulla tutela del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete di mobilità dolce
- * **P.L. del 16/4/2014** per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale (4 progetti di legge)

LEGGE DI STABILITA' 2016: 91 mil/€ (pari al costo di 3km di autostrada) stanziati in tre anni (17+37+37) per progetti e realizzazione di ciclovie con 4 priorità:

1. **VENTO** di 679 km lungo il Po da Venezia a Torino
2. **VERONA – FIRENZE** di 290 km
3. **GRAB** (Grande Raccordo Anulare delle Bici a Roma) di 44 km
4. **CICLOPISTA ACQUEDOTTO PUGLIESE** DI 500 km



COLLEGATO AMBIENTALE 2016: 35 m/€ (bike to work/school ed infortunio in itinere)



GIUSTE FINALITA'



- **Tutela** del patrimonio naturale ed ambientale, incentivazione dell'uso trasportistico, promozione del turismo sostenibile e maggiore sicurezza
- Sviluppo della rete nazionale di percorribilità ciclistica (**RNPC**)
- **Integrazione** ed interconnessione tra le reti trasportistiche
- **Utilizzo della viabilità minore** esistente attraverso il recupero prioritario ai fini ciclabili di strade arginali, viabilità dismessa, sedimi di strade ferrate non utilizzate, viabilità forestale e militare.
- **Recupero e riutilizzo** di strutture quali le case cantoniere e le vecchie stazioni ferroviarie



IL GRANDE LIMITE



La vasta rete di strade secondarie a bassa presenza di veicoli a motore non viene presa in considerazione

ROAD MAP rete nazionale (obiettivo 20-000 km)

1998: 500 km
2007: 1800 km *media di 194 km anno*
2016: 4000 km

Risorse 2017/2024: 374 mil/€ (42 mil/€ anno per 350 km anno)

2025: 7500 km
2060: 20000 km

Dopo la firma del protocollo d'intesa con 8 regioni per la progettazione e realizzazione dei primi tre grandi itinerari nazionali

Dopo l'approvazione della legge sulle ferrovie ciclistiche e la pari dignità strategica data alle ciclovie dal documento Economia e Finanza 2017

Si attende l'approvazione della **LEGGE QUADRO sulla mobilità ciclistica**



RICiclovie

Significa costruire una «rete di salvataggio e cura» delle strade a basso traffico motorizzato, restituendo a queste una funzione economica, sociale, culturale ed etica.

Significa trasformarle, a costi molto bassi, da teatri di feroci scontri tra utenti «diversamente armati» a luoghi di pace, di rispetto e di civiltà.

Il progetto **RICiclovie** è nato dall'esperienza di pedalatori, dalla constatazione e dalla consapevolezza che in buona parte delle strade sia possibile la **CONVIVENZA** tra utenti motorizzati e non motorizzati, l'**INTEGRAZIONE** con le ciclabili protette e l'**INTERMODALITA'**



IL TEST:

400 ciclisti (120 stranieri)
1600 km percorsi in strade prevalentemente secondarie e solo 20 km in ciclabile.
Attraversamento città e centri storici importanti

LE EVIDENZE:

- L'Italia è bella da pedalare
- Le strade italiane sono maltenute
- Alcuni tratti sono pericolosi per il grande traffico e la poca educazione degli automobilisti
- Pochi servizi dedicati ma grande accoglienza
- Accesso ed attraversamento delle città problematico



Il Parco della Mobilità Dolce



Un progetto di turismo attivo per valorizzare l'identità dei luoghi tra aree urbane ed ambiente rurale



“Masterplan della Mobilità Dolce”



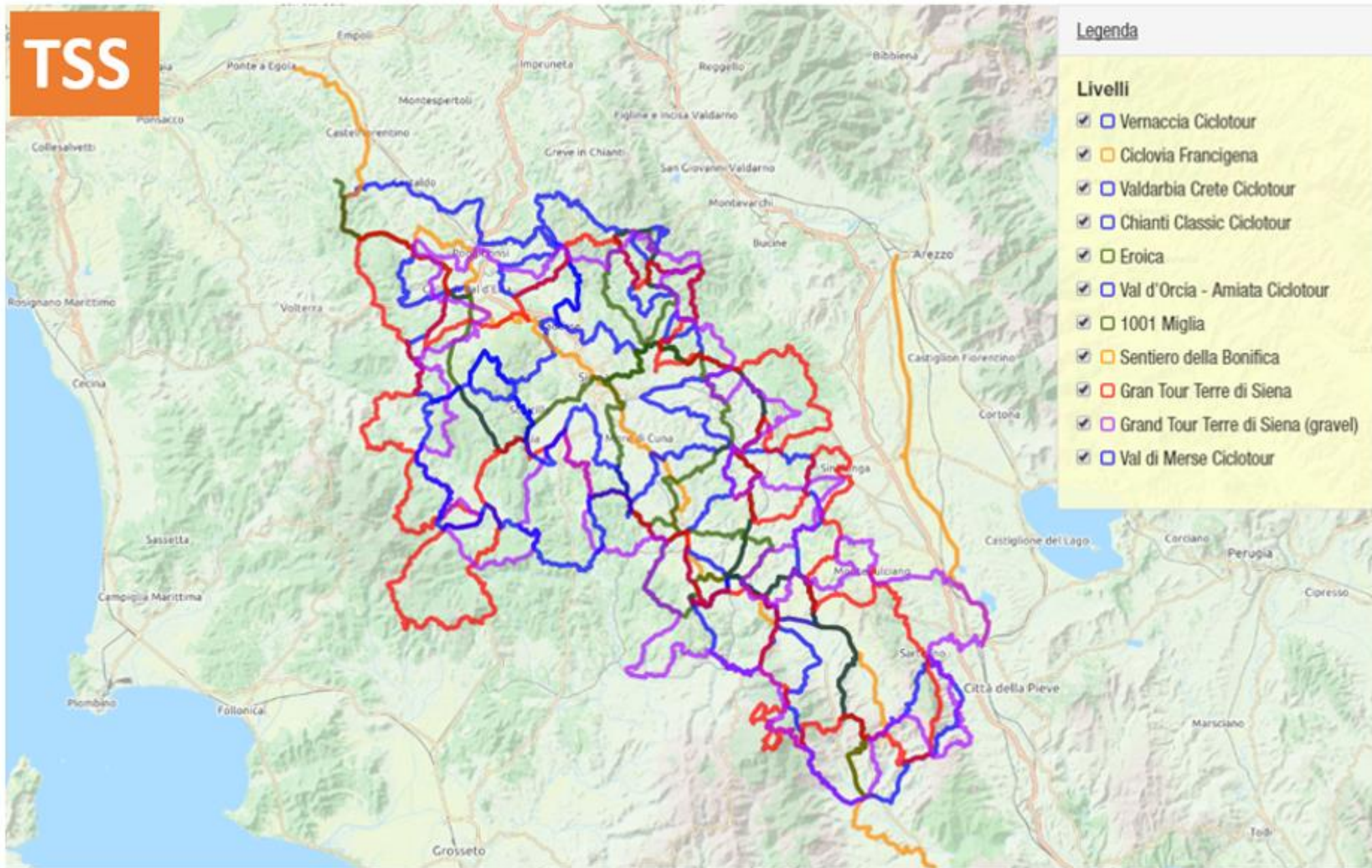
- 2 Mari (BI 18)
- Ciclopista dell'Arno
- Sentiero della Bonifica (EV7 Ciclopista del Sole)
- EV5 - Francigena
- Tirrenica (BI 16)

PRIM (Piano regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità)



Il grafo
dei
percorsi
cicloturistici

Terre
di Siena
Slow 



Rilievi del traffico

DTA

A1

Prospetto riepilogativo

Classificazione di un segmento stradale (grado di percorribilità)

NB: i valori assoluti del traffico sono giornalieri (12 ore diurne)

D.T.A. A1. SEGMENTI STRADALI: CLASSIFICAZIONE (GRADO DI PERCORRIBILITA')										SCHEDE RIEPILOGATIVE CARATTERISTICHE DEL TRAFFICO								
STRADE CAMPIONE (rilievi traffico 12 ore)		ESTATE			AUTUNNO			INVERNO			PRIMAVERA			ANNUALE (media)			NOTE	
V	STRADE/TRATTI OGGETTO DI RILIEVO	BASE	motore	%mot.	bici	motore	%mot	bici	motore	%mot	bici	motore	% mot	bici	motore	%mot	bici	
1	SR2 Cassia/Buonconvento-Monteroni		4122	98.7	52	3855	98.9	24	3880	99.2	20	4339	98.5	53	4049	98.6	37	PT
2	SP 63/A di Sinalunga/ Bettolle-Sinalunga		2984	99.3	19	2929	99.2	13	2865	99.4	8	2991	99.0	22	2942	99.2	15	PT
3	SP26 Asciano Rapolano/ Asciano-Rapolano		853	96.8	21	1080	97.8	20	1066	97.5	21	944	95.4	30	986	96.9	23	
4	SR2 Cassia/Buonconvento-Torrenieri		1758	98.7	23	1679	98.5	15	1661	98.5	15	1712	97.8	30	1702	98.3	21	PT-BC
5	SP408 di Montevarchi/Gaiole-Pianella		1380	86.6	211	1313	89.7	129	1291	89.7	40	1407	85.7	222	1348	89.1	151	PT
6	SP4 Traversa dei Monti/Torrenieri-San Giovanni d'A		1127	93.0	81	1003	93.9	51	986	96.1	30	1186	93.1	78	1076	94.0	60	
7	SP438 Lauretana/Arbia-Asciano		1118	87.3	151	705	88.5	68	853	93.7	35	1116	87.2	145	948	88.8	100	
8	SP484 Castello di Brolio/Grillo-Castelnuovo B.		691	75.4	207	642	76.4	170	642	86.3	80	695	71.6	249	667	76.8	177	PT
9	SP60 del Pecorile/Asciano-San Giovanni d'Asso		513	88.6	66	630	88.2	49	527	90.5	30	529	87.6	65	550	88.7	52	PE
10	SP62 di Castelnuovo/Castelnuovo-San Piero in Barca		383	83.6	64	531	89.5	50	492	90.5	36	420	83.8	69	456	86.7	55	E
11	SP12 trav Rom-Laur. (Campana)/Asciano-Monteroni		699	90.2	57	507	86.5	47	491	90.6	30	667	89.6	55	591	89.3	47	
12	SR73 Senese Aretina/ponte Ombrone-Palazuolo		423	92.5	24	297	89.5	18	292	93.0	9	420	91.7	26	358	91.8	19	SA
13	SP complanare/ Rigomagno Scalo-Sentino		624	76.9	159	259	74.2	70	189	76.8	41	616	78.3	143	422	77.0	103	CO
14	SP di Trequanda/Trequanda-innesto SP del Pecorile		168	95.4	6	169	70.1	44	176	80.0	24	200	83.0	30	178	80.9	26	PE
15	SP451 di Monteoliveto/Buonconvento-Monte Oliveto		466	81.7	87	545	83.5	59	522	90.0	29	491	491	93	506	83.9	67	PT
16	SP73/A di Monteluco/San Gusmè-Monteluco		229	87.1	14	197	87.6	10	210	92.5	7	256	86.8	18	223	88.1	12	SA
17	SC della Malena/Pieve a Pacina-innesto SP111		178	66.9	77	180	86.9	13	193	88.5	11	204	78.2	45	189	79.4	37	
18	SC di Monte Sante Marie/Asciano-Torre a Castello		129	49.6	115	129	73.7	30	113	80.1	11	139	63.5	52	128	64.3	52	E-SA
19	SC di Pieve a Bozzone/Siena-innesto SC Montechiaro		225	74.7	20	308	91.1	14	294	93.7	8	231	80.5	26	265	85.5	17	PT-E
20	SP 137 di Celamonti/ Torrenieri-San Quirico		358	73.2	55	287	73.8	40	328	86.5	22	379	74.3	68	338	76.5	46	F
21	SP14 Traversa dei Monti/San Giovanni-Montisi		220	90.2	22	439	90.9	35	272	88.0	25	254	84.9	35	296	88.6	29	PE
22	SP 38 di Trequanda/ Montisi-Trequanda		321	89.9	27	466	87.3	46	336	88.0	25	356	88.1	37	370	88.3	34	PE
TRAFFICO NEI SEGMENTI STRADALI (composizione)			n° %			n° %			n° %			n° %			n° %			
TOTALE UTENTI			20852			19731			18821			21548			20238			
TOTALE VEICOLI A MOTORE			18969	91.0		18150	92.0		17679	93.9		19552	90.7		18588	91.8		
TOTALE VELOCIPEDI			1558	7.5	1558	1015	5.1	1015	557	3.0	557	1591	7.4	1591	1180	5.8	1180	
TOTALE PEDONI ED ALTRI			325	1.5		566	2.9		585	3.1		405	1.9		470	2.3		
VELOCIPEDI/VEICOLI A MOTORE				8.2			5.6%			3.2%			8.1%			6.3%		

si	51>500	501>1000	1001>1500	1501>2500	> 2500	no		classificazione sulla base della quantità giornaliera del traffico motorizzato		
0	< 80% mot	80/85 %	85/90 %	90/95%	> 95% mot	100		classificazione sulla base della percentuale del traffico motorizzato rispetto ai velocipedi, pedoni ed animali		
PT: PORTI DI TERRA: Siena, Gaiole in Chianti, Colonna del Grillo, Sinalunga/Bettolle, Buonconvento							E: tratto Eroica		PE: tratti stradali dei percorsi campione	
BC: banchina della strada ciclabile							SA: salita/app			

Dall'esame dei risultati derivati dai **rilievi sul traffico** si possono ricavare anzitutto utili indicazioni sui livelli del traffico motorizzato, sia in valori assoluti che in relazione al traffico prodotto da altri utenti della strada così come questi vengono identificati dalle norme previste dal Codice della Strada. Non sempre i valori di classificazione rispondono a quelli percepiti con la conoscenza delle strade prese in considerazione e, come dimostra la tabella riportata, ad un basso indice di traffico motorizzato non sempre corrisponde un'alta percentuale di bici e pedoni che fruiscono della strada e viceversa. In ogni caso, ai fini dello studio, il dato che più interessa è quello relativo alla quantità giornaliera di traffico (12 ore di luce media) rilevata nelle quattro stagioni e, sia in giorni feriali che in quelli festivi.

Il dato più importante è che in 11 segmenti stradali su 22 il traffico motorizzato è su valori molto bassi e solo 5 segmenti su 22 presentano valori che vanno dal traffico medio a quello elevato. Ciò fa pensare a strade abbastanza sicure per l'«utente debole» ed in particolare per il ciclista. È un dato questo importantissimo per poter già affermare che il territorio in questione è **un'ottima destinazione turistica** che può avere come forza attrattiva il «prodotto cicloturismo». Del resto già oggi lo dimostrano eventi di successo ed apprezzabili presenze di ciclisti locali, nazionali ed internazionali.

In generale i rilievi effettuati hanno contato nei 22 segmenti, che si sviluppano su **192 km di strade**, una cifra giornaliera di **20.238** utenti tra i quali **18.588 (91.8%)** con veicoli a motore, **1.180 (5.8%)** con velocipedi e **470 (2.3%)** prevalentemente pedoni. Ovviamente, presenze e percentuali si differenziano a seconda delle stagioni, ma il dato importante è la presenza relativa di traffico motorizzato ed una media di velocipedi di un certo rilievo.

L'indagine ha anche consentito di avere un quadro preciso della **tipologia di ciclisti ed anche del tipo di mezzi da questi usati**. Prevalente frequentatore delle strade delle «Terre del Benessere» è il **ciclista sportivo (66.1%)** non sempre di estrazione locale ma proveniente anche dall'Italia o dall'estero. Relativa, ma in crescita, la presenza dei cicloturisti e dei cicloviaggiatori, mentre molto bassa è la percentuale dei ciclisti «da passeggio» e per utilità.

Conseguentemente la **bicicletta di gran lunga più utilizzata è la bici da corsa (62.3%)**, mentre la bici a pedalata assistita registra percentuali ancora basse essendo il suo utilizzo prevalentemente cittadino.

Tipologia di ciclisti

Ciclista sportivo	n° 780	66,1%
Cicloturista	n° 254	21.5%
Ciclista flaneur	n° 64	5.4%
Cicloviaggiatore	n° 49	4.2%
Ciclista per utilità	n° 33	2.8%

Tipologia mezzi utilizzati dai ciclisti

Bici da corsa	n° 735	62.3%
Bici da strada	n° 183	15.5%
Bici MTB	n° 177	15.0%
Bici gravel	n° 53	4.5%
Bici a pedalata assistita	n° 30	2.5%
Bici reclinata	n° 2	0.2%

CLASSIFICAZIONE: VALORI DI TRAFFICO

- 7 Ciclabile protetta o greenways
 - 6 Strada a traffico basso: 51>500 die
 - 5 Strada a traffico sostenibile: 501>1000 die
 - 4 Strada a traffico medio: 1001>1500 die
 - 3 Strada a traffico discreto: 1501>2500 die
 - 2 Strada a traffico elevato: > 2500 die
 - 1 Strada interdetta al traffico di bici
-
- 7 Ciclabile protetta o greenways
 - 6 Strada a %motori bassa: < 80%
 - 5 Strada a % motori sostenibile: 80/85%
 - 4 Strada a % motori media: 85/90%
 - 3 Strada a % motori discreta: 90/95%
 - 2 Strada a % motori elevata: > 95%
 - 1 Strada riservata ai veicoli a motore

TRAFFICO MOTORIZZATO

classificazione quantità % sul totale

<input type="checkbox"/>	0	0
<input type="checkbox"/>	11	5
<input type="checkbox"/>	6	2
<input type="checkbox"/>	2	9
<input type="checkbox"/>	1	2
<input type="checkbox"/>	2	4
<input type="checkbox"/>	0	0

NB: i valori assoluti del traffico sono giornalieri (12 ore diurne)

Segmenti stradali: classificazione (grado di percorribilità)

Quadro generale

D.T.A. A1. SEGMENTI STRADALI: CLASSIFICAZIONE (GRADO DI PERCORRIBILITA')		scheda riepilogativa generale											V									
		STRADE CAMPIONE (rilievi traffico 12 ore)			FONDO			CARREGGIATA			BANCHINE			GRADO DIFFICOLTA			STATO		TRAFFICO		GRADO PERCORRIBILITA	
		asfalto	sterro	lastric	< 3 mt	3/6mt	>6mt	no	si cicl	no cicl	basso	medio		alto	manutentivo	mot	%mot					
1	SR2 Cassia/Buonconvento-Monteroni	X				X			X		X											
2	SP 63/A di Sinalunga/ Bettolle-Sinalunga	X				X			X		X											
3	SP26 Asciano Rapolano/ Asciano-Rapolano	X				X			X		X											
4	SR2 Cassia/Buonconvento-Torrenieri	X				X	X		X	X												
5	SP408 di Montevarchi/Gaiole-Pianella	X				X			X		X											
6	SP4 Traversa dei Monti/Torrenieri-San Giovanni d'A	X				X			X		X											
7	SP438 Lauretana/Arbia-Asciano	X				X			X						X							
8	SP484 Castello di Brolio/Grillo-Castelnuovo B.	X				X			X						X							
9	SP60 del Pecorile/Asciano-San Giovanni d'Asso	X				X			X		X											
10	SP62 di Castelnuovo/Castelnuovo-San Piero in Barca	X				X			X		X											
11	SP12 trav Rom-Laur. (Campana)/Asciano-Monteroni	X				X			X		X											
12	SR73 Senese Aretina/ponte Ombrone-Palazuolo	X				X			X							X						
13	SP complanare/ Rigomagno Scalo-Sentino	X				X			X		X											
14	SP di Trequanda/Trequanda-innesto SP del Pecorile	X				X			X						X							
15	SP451 di Monteoliveto/Buonconvento-Monte Oliveto	X				X			X		X											
16	SP73/A di Montelupo/San Gusmè-Montelupo	X				X			X						X							
17	SC della Malena/Pieve a Pacina-innesto SP111	X	X			X			X		X											
18	SC di Monte Sante Marie/Asciano-Torre a Castello		X			X	X		X						X							
19	SC di Pieve a Bozzone/Siena-innesto SC Montechiaro	X	X			X	X		X		X											
20	SP 137 di Celamonti/ Torrenieri-San Quirico	X		X		X			X		X											
21	SP14 Traversa dei Monti/San Giovanni-Montisi	X				X			X		X											
22	SP 38 di Trequanda/ Montisi-Trequanda	X				X			X		X											

Grado di percorribilità

- 7 Ottimo
- 6 Buono
- 5 Discreto
- 4 Sufficiente
- 3 Insufficiente
- 2 Critico
- 1 Inesistente

A6 PERCORSI: rating/criteri per la classificazione

1

Grado di percorribilità: qualità dell'infrastruttura stradale, livello di traffico e sicurezza

2

Bellezza diffusa: qualità paesaggistica, storica ed ambientale. Eccellenze enogastronomiche e di tradizione

3

Servizi di accoglienza: varietà e qualità dei servizi dedicati al viaggio lento



SEGMENTI IN ESAME	traffico motorizzato	biciclette	pedoni	TOTALE
SP 540 Val d'Ambra Sentiero dell'Ambra	6.800 0	123 6	108 26	7.031 32
SP delle Chianacce Sentiero della Bonifica	503 0	68 22	16 48	587 70
SS 73 Senese Aretina Ciclabile v.le Europa-Ruffolo	9.740 0	24 2	18 10	9.782 12

Media nelle 12 ore giornaliere di veicoli a motore, velocipedi e pedoni nei tratti presi in considerazione ai fini comparativi

L'analisi effettuata per valutare il reale utilizzo da parte di ciclisti e pedoni di tre ciclabili presenti nei territori prossimi a quelli del DTA, se pur con le dovute differenze, porta a delle **conclusioni sconfortanti**. La sintetica tabella riporta i fruitori medi giornalieri calcolati secondo i criteri utilizzati per la classificazione dei 22 segmenti stradali.

I dati relativi al **Sentiero dell' Ambra e della Ciclabile di viale Europa-Ruffolo a Siena**, due segmenti brevi e non conclusi, ma facenti parte di progetti finanziati dalla Regione Toscana e da vari enti locali si commentano da soli. Ciclisti e pedoni utilizzano in prevalenza le strade a traffico promiscuo che corrono parallele anche se queste sono (la SP 540 e la SS 73) molto trafficate e pertanto pericolose.

Per il **Sentiero della Bonifica**, percorso giustamente celebrato e facente parte delle ciclabili Eurovelo (EV7RT), non si può certo essere soddisfatti dei dati rilevati in quanto frequentato mediamente (nel tratto preso in considerazione) da un numero relativo di pedoni e da un numero di ciclisti inferiore a quelli che pedalano nella parallela strada provinciale delle Chianacce.

Necessita da parte delle istituzioni una attenta riflessione sui costi/benefici di tali interventi (Ciclabile Val d'Ambra e viale Europa-Ruffolo) ed uno sforzo per la maggiore cura, valorizzazione e promozione del sentiero della Bonifica immettendolo in rete con percorsi cicloturistici su strade promiscue.

DTA

Feudo dei Cacciaconti

Ex stazione ferroviaria: prototipo «Rando Station»

A6

Art. 11 Art Bonus

- Prevede la redazione di un «piano straordinario per la mobilità turistica» per «favorire la fruibilità del patrimonio culturale con particolare attenzione alle destinazioni minori»
 - Prevede la promozione e realizzazione di « circuiti nazionali di eccellenza a sostegno dell'offerta turistica»
 - Prevede di «favorire la realizzazione di percorsi pedonali, ciclabili, equestri, mototuristici...anche attraverso la concessione ad uso gratuito di case cantoniere, caselli e stazioni ferroviarie.....»
 - Considera prioritari i «progetti di valorizzazione del paesaggio, anche tramite l'ideazione e la realizzazione di itinerari turistico-culturali dedicati...finalizzati a mettere in rete i siti di interesse culturale e paesaggistico».
- I progetti volti a favorire l'integrazione turistica, sono predisposti dalle regioni ed enti locali singoli ed associati d'intesa con i Ministeri della cultura, turismo e dello sviluppo economico.



DTA

Feudo dei Cacciaconti

Ex casottino stradale:
prototipo «Rando Point»





STRADE DA VIVERE: una campagna nazionale per l'affermazione della cultura della condivisione e del rispetto e per la sicurezza dell'utente della strada

Segnale di identificazione segmento stradale in base al grado di ciclabilità

Il grado di percorribilità (fruibilità ciclistica in sicurezza) di un segmento stradale a traffico promiscuo è definito secondo il FORMAT Sweet Road dell'ARI a mezzo rilievi su tre componenti:

- Caratteristiche fisiche
- Caratteristiche tecniche (stato manutentivo, grado di sicurezza e di difficoltà)
- Caratteristiche del traffico

Il segnale è posto all'inizio dei segmenti stradali di un determinato territorio sui quali è stato effettuato un rilievo e indipendentemente se questi vadano a comporre o meno un percorso cicloturistico. (misure: 50x25)

Il segnale, avendo una funzione informativa ed educativa, è rivolto ad ogni fruitore della strada e riporta:

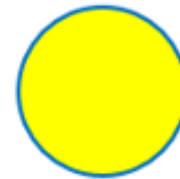
- il logo di «rispetto del ciclista 1.5 m», già in uso in molti paesi europei, ma opportunamente modificato con tre ciclisti in fila indiana;
- la definizione «Sweet Road», ad indicare l'avvenuta classificazione del segmento stradale;
- Il cerchio con il colore indicante il grado di percorribilità del segmento stradale.



Strada protetta, ciclabile o ciclopeditonale



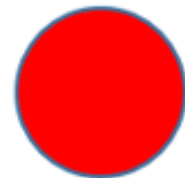
Strada senza traffico/traffico locale ed agricolo (da 51 a 500 veicoli die)



Strada a basso traffico (da 501 a 1000 veicoli die)



Strada a medio traffico (da 1001 a 1500 veicoli die)



Strada a discreto traffico (da 1501 a 3000 veicoli die)



Strada ad elevato traffico (> 3000 veicoli die)



Strada sconsigliata o vietata alle biciclette (< 3000 veicoli die)

I parametri relativi alle varie classificazioni dei segmenti stradali possono subire delle modifiche in ordine all'evoluzione legislativa contenuta nel PdL sulla mobilità ciclistica in discussione in Parlamento





«Codice della strada DL 30 aprile 1992 n. 285»

Art. 1. Principi generali.

1. La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed Economico perseguite dallo Stato.

Art. 2. Definizione e classificazione delle strade.

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice si definisce strada l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.

LE STRADE SONO DI TUTTI

Se la **bicicletta** è paritaria rispetto alle altre modalità di trasporto (Summit della Mobilità ciclistica dei Ministri Europei del 2015) e pertanto è **COMPETITIVA**, allora è necessario procedere ad una operazione di **RIUSO** dei 300.000 km di strade a traffico promiscuo individuando quelle ad «elevata ciclabilità».



Per non inseguire utopie e disperdere preziose risorse, necessita che in Italia il MIT si costituisca come «l'Autorità della Mobilità Dolce», scelga in via definitiva le grandi direttrici infrastrutturali costituite da ciclabili ad elevato standard qualitativo e faccia in modo che tutte le risorse proprie e quelle dedicate allo scopo da misure comunitarie vengano destinate alla realizzazione della «Rete autostradale nazionale per la bicicletta». Con l'equivalente delle risorse dedicate per realizzare 4 km di autostrade per traffico motorizzato si possono costruire 1000 km di autostrada ciclabile. Solo così sarà possibile avere in 10 anni una infrastruttura attrattiva attorno alla quale i territori potranno riutilizzare le strade secondarie a basso traffico e le ciclabili regionali o locali per completare una vera rete di percorsi cicloturistici (RICiclovie).

Una autorevole fonte presa in prestito

« ...L'Italia ha un enorme patrimonio di viabilità extraurbana secondaria, oltre alle strade bianche e rurali che a costi ridotti per le piccole miglione nella pavimentazione, segnaletica ed attraversamenti possono costituire un sistema di ciclovie, sono presenti migliaia di chilometri di strade comunali e provinciali bitumate, una rete vasta e diffusa capillarmente che consente di limitare la scelta delle piste ciclabili «protette» solo dove mancano tragitti sicuri e deve essere garantita la continuità di un itinerario perché non ha senso spendere soldi dove i percorsi e le strade «piacevoli» già esistono e sono a bassa densità di traffico».

(Giovanni Cardinali – area tecnica FIAB)

COSA SERVE PER FARE UN CONCRETO PASSO IN AVANTI?

1. Realizzare la infrastrutturazione principale: la RNPC

- Una autorità Nazionale (la direzione generale della mobilità ciclistica del MIT?) capace di condividere con i vari soggetti e di decidere
- Risorse adeguate
- Qualità dell'infrastruttura con il rispetto degli standard europei e la fruibilità della rete con ogni tipo di bici
- Utilizzo, ai fini di una più rapida concretizzazione, di strade secondarie a basso traffico e, ove possibile, evitare il consumo di nuovo territorio – Segnaletica uniforme

2. Realizzazione del CATASTO DELLE VIE LENTE (o secondarie)

al fine di consentire la definizione di Masterplan territoriali che consentano di strutturare itinerari cicloturistici capaci di completare la rete nazionale e consentire l'accesso e l'attraversamento delle città ed il raggiungimento di luoghi di eccellenza storica e paesaggistica

3. Campagna sulla sicurezza stradale (STRADE DA VIVERE)

che consenta di identificare, attraverso la messa in opera di cartelli, i vari tratti delle strade secondarie sulla base del loro grado di percorribilità ciclistica

Un quadro istituzionale attendibile, coerente e durevole