

LE RETI CICLABILI EUROPEE E ITALIANE PER LO SVILUPPO DEL TURISMO LENTO E DELLA MOBILITÀ DOLCE.

R. Di Marcello<sup>1</sup>

**SOMMARIO**

Fin dalla sua invenzione la bicicletta è stata considerata un ottimo mezzo per le attività turistiche. Uno dei primi sodalizi cicloturistici mondiali, il Touring Club Ciclistico Italiano, nasce in Italia nel 1894, diventando, successivamente, il Touring Club Italiano.

Nel 1999, la Commissione Europea affermava, che: *“...Il collegamento tra rete di itinerari quotidiani e rete di itinerari durante il tempo libero può inoltre avere ripercussioni economiche grazie al turismo”* (Commissione Europea, 1999, pag. 51).

Una rete di percorsi dedicati alle biciclette, quindi, è uno degli elementi che può contribuire allo sviluppo del turismo in bicicletta, e in tal senso l'Unione Europea promuove la rete Eurovelo, ciclo-itinerari proposti dalla ECF - European Cyclists' Federation, che interessano tutta il continente. ([www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org))

Per implementare il network di percorsi ciclabili italiani, la FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta - ha integrato la rete ciclabile Eurovelo, ideando la rete nazionale Bicalia.

Il paper analizza le reti Eurovelo e Bicalia e gli sviluppi che quest'ultima ha avuto, ad oggi, in Italia, soffermandosi sulle politiche nazionali e regionali sulla mobilità ciclistica e le loro ricadute sul territorio.

---

<sup>1</sup> Università di Teramo, Dottorato di Ricerca in Sociology of regional and local development, e-mail: [r.dimarcello@unite.it](mailto:r.dimarcello@unite.it)

## 1. Introduzione

Un recente studio del Parlamento Europeo (Weston *et al.*, 2012) rileva che in Europa vengono effettuate circa 2 miliardi e 295 milioni di vacanze in bicicletta, per un valore di oltre 44 miliardi di euro ogni anno. Questa stima rappresenta il totale degli spostamenti dei turisti ciclisti in ambito nazionale e internazionale. Il numero di pernottamenti effettuati da questa categoria di turisti ammonta a 20,4 milioni, con una spesa annua di circa 9 miliardi di euro.

Un turismo così specializzato, seppure molto eterogeneo, necessita di percorsi protetti, ben segnalati e di lunga percorrenza, che colleghino diversi punti di attrazione turistica: itinerari naturalistici, culturali, religiosi, sportivi, enogastronomici; non solo piste ciclabili ma strade che possano essere percorse, in bicicletta, in sicurezza.

Quando si parla di cicloturismo occorre considerare che non esiste un'unica tipologia di turista in bicicletta: si va dal turista itinerante, che pernotta ogni giorno in un luogo diverso e per il quale il viaggio stesso è lo scopo della vacanza, al turista sportivo, che parte ogni giorno dalla stessa località per affrontare nuovi percorsi, al turista che utilizza la bicicletta all'interno di altre tipologie di vacanza, per spostarsi nel luogo di destinazione e fruire delle offerte del territorio (culturali, enogastronomiche, ambientali, ecc.).

Mentre il turista ciclista sportivo è abbastanza indifferente alla presenza di piste ciclabili, preferendo spesso itinerari ciclistici su strada carrabile, magari legati alla pratica sportiva, quali percorsi storici del Giro d'Italia, Tour de France, ecc., prediligendo manifestazioni sportive amatoriali e raduni sportivi (Friebe e Goding, 2012), al contrario sia il ciclista che preferisce un turismo di tipo itinerante che quello che predilige il semplice uso della bicicletta per piccoli tragitti (per svago o per spostarsi nei punti di interesse, pur mantenendo l'alloggio in un punto fisso per tutta la durata della vacanza), scelgono le loro mete sulla base della presenza di infrastrutture dedicate alla ciclabilità.

Anche dal punto di vista della mobilità urbana l'utilizzo della bicicletta, pur presentando diversi benefici quali l'efficienza del trasporto, la tutela dell'ambiente, le ricadute positive sulla salute dei ciclisti e gli impatti economici e sociali, trova tra le sue criticità la mancanza o l'insufficienza di infrastrutture stradali e di parcheggio e la scarsa intermodalità con il trasporto pubblico locale (Martino *Et al.*, 2010).

Pertanto lo sviluppo della mobilità ciclistica urbana e del turismo in bicicletta sono strettamente legati allo sviluppo di reti di mobilità ciclistica integrate con altre forme di trasporto e attrezzature di supporto alla ciclabilità quali cicloparcheggi, punti di riparazione, ecc.

## 2. Le reti ciclabili europee.

La Commissione Europea, in una pubblicazione incentrata per lo più sull'utilizzo della bicicletta in ambito urbano (Commissione Europea, 1999) affermava che *“Il collegamento tra rete di itinerari quotidiani e rete di itinerari durante il tempo libero può inoltre avere ripercussioni economiche grazie al turismo. Nei Paesi Bassi si è calcolato che la rete di itinerari ciclabili su lunga distanza genera entrate di almeno 7 milioni di € all'anno.*

*Calcoli di questo tipo spiegano come la Svizzera, il Regno Unito o la Spagna puntino sullo sviluppo di reti di itinerari turistici.*

*Nel Regno Unito, la rete ciclabile nazionale (National Cycle Network), lunga più di 10.000 km dovrebbe essere terminata nel 2005. Questo ambizioso programma è realizzato da oltre 400 comuni, organismi pubblici e privati e da Sustrans che è il perno centrale. Al programma è consacrata interamente una pubblicazione, «Network News». La rete attraversa tutto il paese e le città e incoraggerà un ritorno alla bicicletta. Da sottolineare che il Regno Unito, come misura parallela, ha adottato un progetto per raddoppiare l'uso della bicicletta tra il 1996 e il 2002.*

*In Svizzera la realizzazione delle nove «bici-strade» nazionali ha l'obiettivo di sviluppare il turismo verde, meno inquinante. Su 3.300 km di itinerari appositamente sistemati sono stati selezionati circa 650 hotel e pensioni per i ciclisti. In Svizzera la società che noleggia le biciclette alle stazioni ferroviarie compie attualmente più di 120.000 operazioni all'anno.*

*In Spagna esistono già più di 30 itinerari segnalati, le «Vias Verdes» su circa 150 km ed è prevista una cinquantina di altri itinerari su 250 km supplementari. Restano ancora più di 6.500 km di strade ferrate in disuso da rivalorizzare, a vantaggio della popolazione locale e di un'industria turistica «verde» o sportiva in pieno slancio.*

*Sul piano europeo, la Federazione europea dei ciclisti (ECF) promuove, con l'aiuto dell'Unione europea, una rete di dodici itinerari transeuropei, la cosiddetta «Euro Velo»” (Commissione Europea, 1999, pag. 51).*

La European Cyclists' Federation (ECF) nasce, nel 1983, dall'unione di 12 associazioni, con l'obiettivo di promuovere, in ambito europeo, l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto e svago. Attualmente la ECF ha sede a Bruxelles, in Belgio, e rappresenta oltre 74 associazioni, distribuite in 20 paesi della UE, per un totale di oltre 500.000 iscritti.

Nel 1995 la ECF, la società danese De Frie Fugle e la società inglese Sunstrans, sviluppano l'idea di creare una rete di piste ciclabili internazionali, destinate a coprire l'intera Europa. Nasce così Eurovelo (fig. 1), gestita unicamente dall'ECF dal mese di agosto 2007, rete che attualmente conta 14 itinerari che interessano tutto il continente europeo.

*Figura 1 – Rete ciclabile “Eurovelo”*



Gli attuali 14 itinerari della Rete Eurovelo sono così distinti:

#### Itinerari Nord-Sud.

- 1 – Atlantic Coast Route (North Cape – Sagres), 8.186 km;
- 3 – Pilgrims Route (Trondheim – Santiago de Compostela) 5.122 km;
- 5 – Via Romea Francigena (London – Rome and Brindisi) 3.900 km;
- 7 – Sun Route (North Cape – Malta) 7.409 km;
- 9 – Baltic – Adriatic (Gdansk – Pula) 1.930 km;
- 11 – East Europe Route (North Cape – Athens) 5.984 km;
- 13 – Iron Curtain Trail (Barents Sea – Black Sea) 10.400 km;
- 15 – Rhine Route (Andermatt – Hoek van Holland) 1.320 km;

#### Itinerari est-ovest

- 2 – Capitals Route (Galway – Moscow) 5,500 km;
- 4 – Central Europe Route (Roscoff – Kiev) 4.000 km;
- 6 - Atlantic – Black Sea (Nantes – Constanta) 4.448 km;
- 8 – Mediterranean Route (Cádiz – Athens and Cyprus) 5.888 km;

#### Circuiti

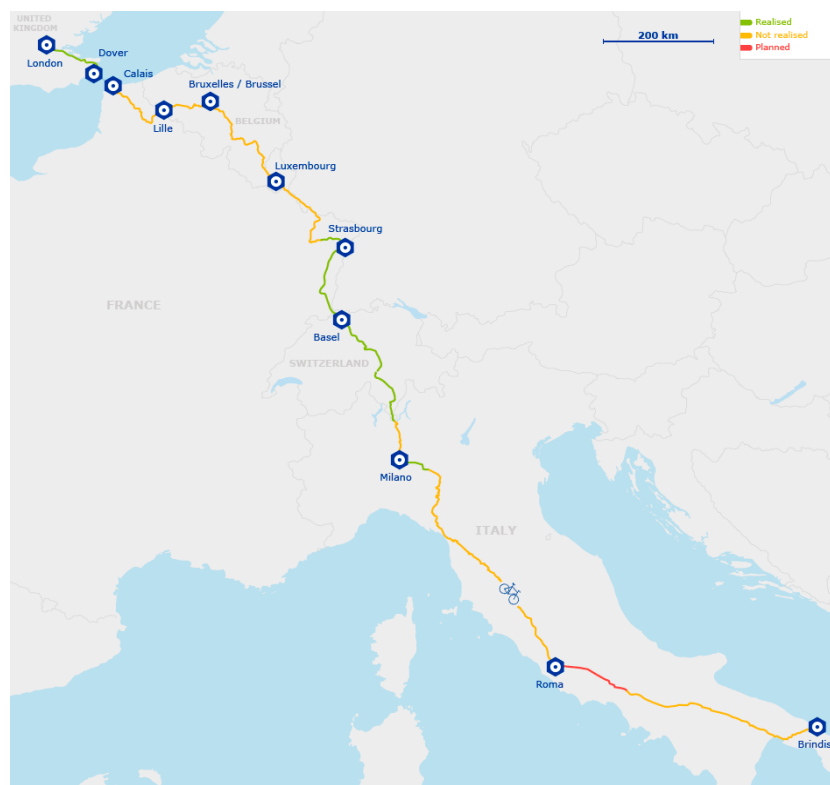
- 10 – Baltic Sea Cycle Route (Hansa circuit) 7.980 km;
- 12 – North Sea Cycle Route: 5.932 km;

per un totale di oltre 70.000 km di itinerari ciclabili, costituiti non solo da piste ciclabili in sede propria, ma anche da percorsi a bassa densità di traffico con elevata sicurezza per i ciclisti.

La segnaletica dei percorsi EuroVelo è stata approvata dalla WP.1 (Gruppo di lavoro per la sicurezza della circolazione stradale) dell'UNECE - United Nations Economic Commission for Europe. (Nation Unies, 2006).

All'interno di Eurovelo l'Italia è interessata, da nord a sud, da parte dell'itinerario n. 5 (via Romea-Franchigena) che ripercorre l'antica via di pellegrinaggio che collegava Londra a Roma per spingersi poi fino alla Puglia, dove avvenivano gli imbarchi per la Terra Santa (fig. 2);

*Figura 2 – Itinerario n. 5 Eurovelo*



dall'itinerario n. 7 (via del Sole), che collega Capo Nord a Berlino, per poi ricongiungersi, attraversando la Repubblica Ceca e l'Austria, a Roma e continuare in Campania, Puglia, Sicilia terminando nell'isola di Malta (fig. 3);

*Figura 3 – Itinerario n. 7 Eurovelo*



da est ad ovest la nostra penisola è percorsa dall'itinerario n. 8 (percorso Mediterraneo), che collega Cadice a Torino, proseguendo poi lungo il Po fino a Venezia, ricollegandosi con la costa orientale adriatica fino a giungere a Cipro (fig. 4).

*Figura 4 – Itinerario n. 8 Eurovelo*



Inoltre il nostro Paese è toccato, marginalmente, dall'itinerario n. 9 (percorso Baltico-Adriatico) che incontra, al confine con la Slovenia, il territorio della città di Trieste, per poi terminare a Pola, in Croazia (fig. 5).

*Figura 5 – Itinerario n. 9 Eurovelo*



### 3. Reti ciclabili nazionali. Esempi europei.

Diversi Paesi europei hanno realizzato la loro rete ciclabile nazionale, che implementa ed amplia la rete Eurovelo.

Nel **Regno Unito** il **National Cycle Network** è una rete di percorsi ciclabili in sede propria o su strade carrabili adatte anche all'utilizzo sicuro della bicicletta, che coprono gran parte dell'Inghilterra, della Scozia e dell'Irlanda del nord (Cotton e Grimshaw, 2002). I percorsi sono stati scelti per rendere minimo il contatto con il normale traffico stradale, utilizzando vecchi percorsi pedonali, ferrovie in disuso, strade minori, argini di corsi d'acqua o strade con poco traffico nei centri abitati. Il National Cycle Network è stato creato dall'organizzazione benefica Sustrans ([www.sustrans.org](http://www.sustrans.org)), abbreviazione di Sustainable Transport, ed è sovvenzionato anche tramite i proventi della Lotteria Nazionale.

La rete è estesa per oltre 17.000 km per un'estensione pari al 5% della rete stradale nazionale (Passigato *Et al.*, 2008).

Figura 6 – Rete nazionale ciclistica Regno Unito

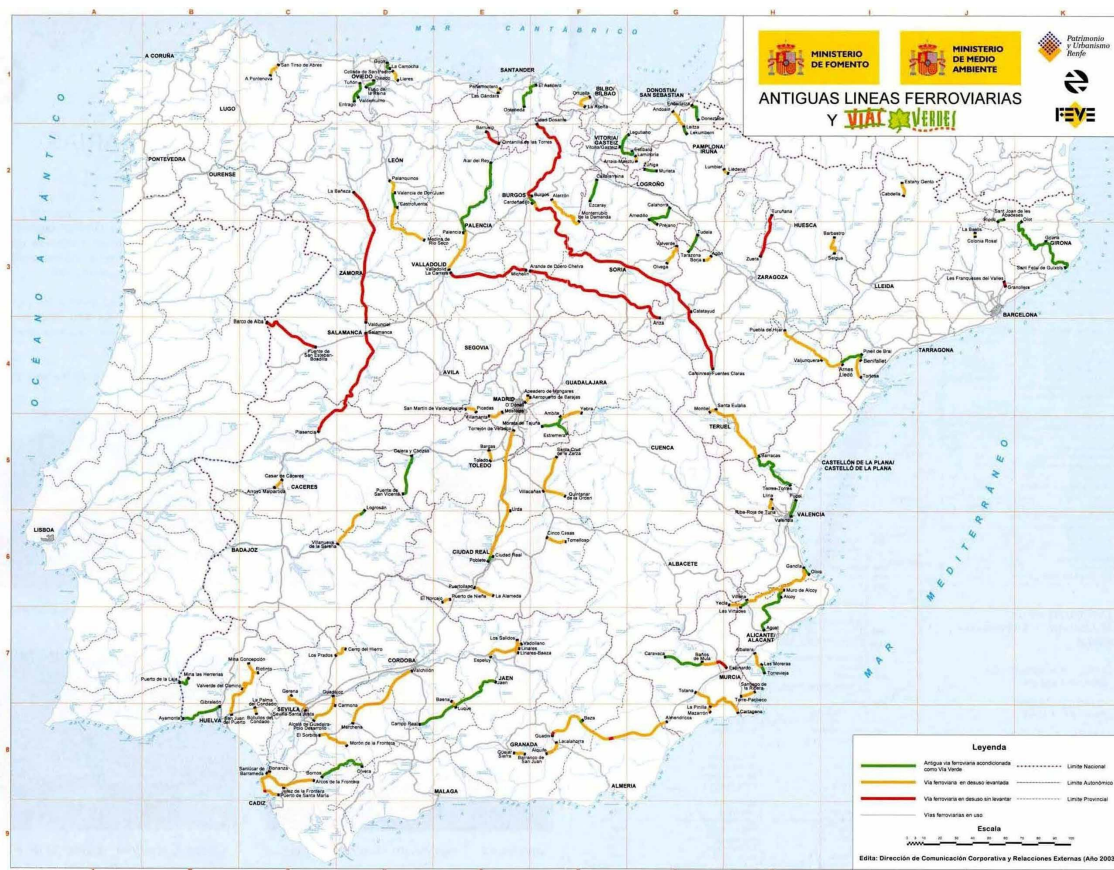




In **Spagna**, più di 2.000 chilometri di infrastrutture ferroviarie in disuso sono stati trasformati in itinerari cicloturistici e percorsi a piedi all'interno del programma **Vías Verdes**, coordinato dalla Fundación de los Ferrocarriles Españoles ([www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com)).

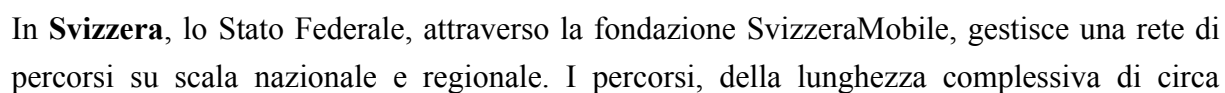
La Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), fondata nel 1985, è una fondazione del settore Pubblico dello Stato, con una propria personalità giuridica e autonomia di azione, ed è disciplinata dalla legge 50/2002 del 26 dicembre. Una delle azioni concrete svolte dalla fondazione è la gestione delle Vías Verdes, che coordina e promuove a livello nazionale dal 1993 su incarico dell'allora Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, oggi Ministerio de Medio Ambiente, e la collaborazione della Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), RENFE Operadora e FEV, Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos, gruppi di ciclisti, ecologisti e collettivi di cittadini.

Figura 7 – Rete “Vías Verdes” Spagna



La **Repubblica Federale Tedesca**, oltre alla rete di percorsi ciclabili, individuata nella mappa **Radfernwege in Deutschland**, predisposta dall'ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club, ([www.adfc.de](http://www.adfc.de)), dove sono individuati 148 itinerari principali per complessivi 40.000

Figura 8 – Rete percorsi ciclabili “D-netz” Repubblica Federale Tedesca



20.000 km sono stati individuati in accordo con gli uffici federali e cantionali competenti, i Comuni, le organizzazioni specializzate in trasporto locale e con il Principato del Liechtenstein.

Figura 9 – Rete percorsi ciclabili “Svizzera in Bici”



In **Francia** l'Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes (AF3V – [www.af3v.org](http://www.af3v.org)), presente in 16 Regioni e 45 Dipartimenti, attraverso una rete di associazioni locali, promuove lo sviluppo di percorsi ciclabili segnalati e greenways. Il suo sito web elenca tutti i percorsi segnalati ciclabili e greenways in Francia (in inglese e



francese), e offre una descrizione di ogni itinerario. I percorsi segnalati sono oltre 275 per un totale di 3.500 km circa (Mercat, 2009).

*Figura 10 – Rete percorsi ciclabili francesi*

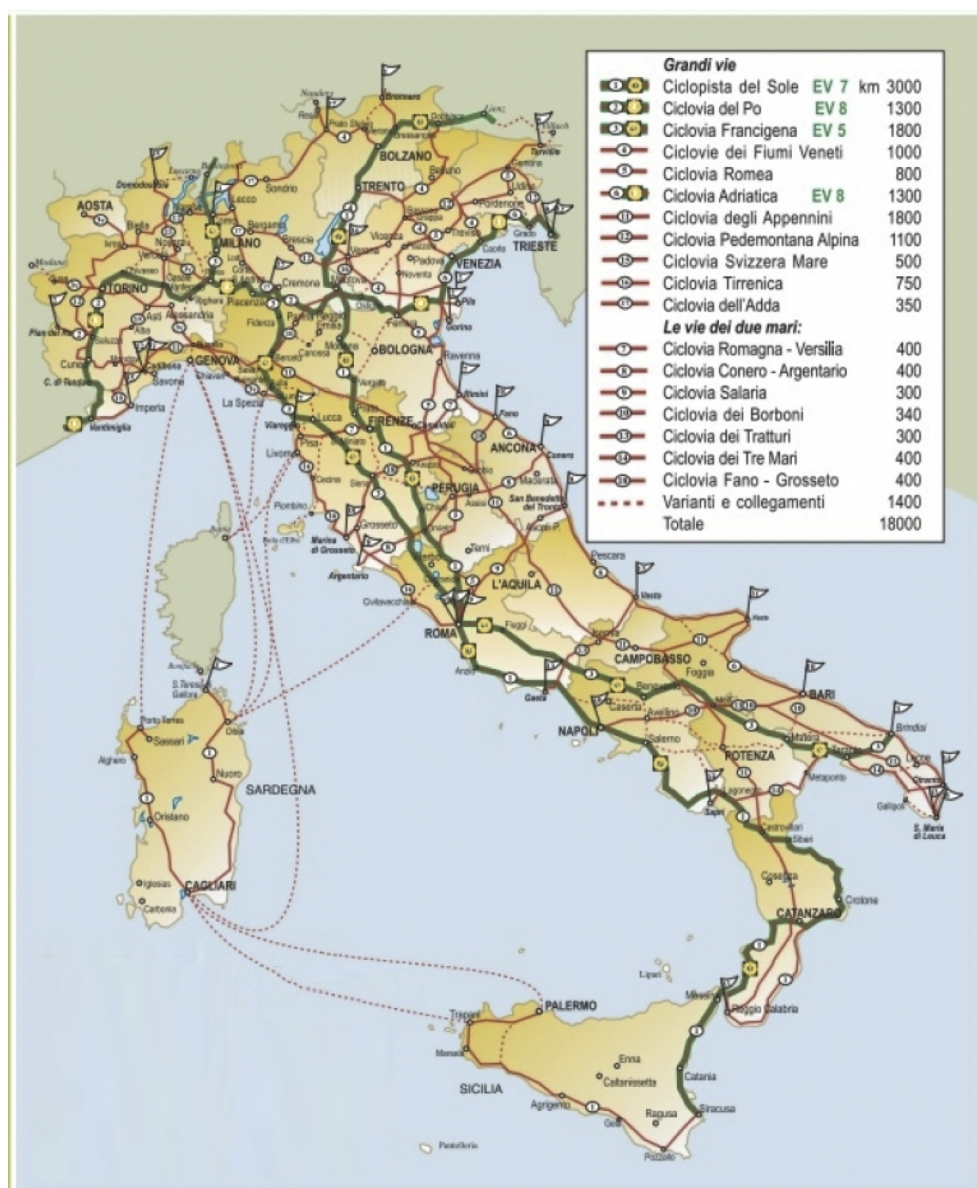


#### **4. La rete ciclabile italiana “Bicitalia”.**

Per implementare la rete di percorsi ciclabili italiani, la FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta ([www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)), associata EFC ed individuata dall'allora Ministero dell'Ambiente, con D.M. 28 maggio 2004, tra le associazioni di protezione ambientale, ha integrato la rete ciclabile Eurovelo, ideando la rete nazionale **Bicitalia** ([www.bicitalia.org](http://www.bicitalia.org)) primo passo per la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica già prevista dalla delibera del CIPE n. 1, del 01 Febbraio 2001, relativa al “Piano Generale dei trasporti e

della logistica”, dove si impegnava il Ministro dell'allora dicastero dei Trasporti e della Navigazione “...a sviluppare e a sottoporre a questo Comitato un apposito studio sulla fattibilità di una rete di percorribilità ciclistica nazionale, finalizzata principalmente all’incentivazione di forme di turismo sostenibile, con particolare riguardo alle zone ad elevata naturalità, definendone le relazioni con le altre reti e servizi di trasporto, le modalità di integrazione, i costi e le modalità di gestione...” (CIPE, pag. 7), rete poi ripresa dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio che ha ideato un apposito studio di fattibilità (Gallimbeni e Pedroni, 2002).

Figura 11 – Rete percorsi ciclabili “Bicitalia”



Bicitalia ingloba gli itinerari Eurovelo che interessano l'Italia e li amplia, creando una rete di percorsi di dimensione sovraregionale o di collegamento con i Paesi confinanti, per un totale di 17.000 km di percorsi ciclabili in sede propria o su strade carrabili a basso traffico.

Il progetto di rete, recentemente rinnovato, prevede i seguenti percorsi:

- BI 1 – **Ciclopista del sole**: dal Brennero (BZ) a Santa Teresa di Gallura (OT). Ricalca il tracciato dell'itinerario Eurovelo n.7 attraversando Trentino Alto Adige, Veneto, Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Basilicata, Calabria e, con l'intermodalità bicicletta-nave/traghetto, Sicilia e Sardegna. Lunghezza del percorso: 3.000 km;
- BI 2 – **Ciclovia del Po** (già Ciclovia del Po e delle Lagune): dalla sorgente al delta del Po ricalcando l'itinerario Eurovelo n.8. Regioni attraversate: Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto. Lunghezza del percorso: 1.300 km;
- BI 3 – **Ciclovia Francigena** (già Ciclovia dei Pellegrini): da Como a Brindisi sul tracciato di Eurovelo n. 5. Regioni attraversate: Lombardia, Emilia Romagna, Liguria, Toscana, Lazio, Campania, Basilicata, Puglia, per un totale di 1.800 km;
- BI 4 – **Ciclovie dei fiumi del Triveneto** (già Ciclovie dei fiumi veneti): percorsi lungo il corso dei fiumi Adige, Brenta, Livenza, Sile, Piave, Tagliamento e Isonzo. Regioni attraversate: Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia. Lunghezza del percorso: 1.000 km;
- BI 5 – **Ciclovia Romea**: da Tarvisio (UD) a Roma. Regioni attraversate: Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Lazio. Lunghezza del percorso: 800 km;
- BI 6 – **Ciclovia Adriatica**: da Trieste a Santa Maria di Leuca (LE), ricalcando parte dell'itinerario Eurovelo n. 8 (tratto da Trieste a Venezia). Attraversa le Regioni: Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia, per un totale di 1.300 km.;
- BI 7 – **Ciclovia Romagna-Versilia**: da Rimini a Viareggio (LU). Regioni attraversate: Emilia Romana e Toscana. Lunghezza del percorso: 400 km;
- BI 8 – **Ciclovia Conero-Argentario**: dal Monte Conero (AN) all'Argentario (GR). Regioni attraversate: Marche, Umbria, Toscana. Lunghezza del percorso: 400 km;
- BI 9 – **Ciclovia Salaria**: da Roma a San Benedetto del Tronto (AP). Attraversa il Lazio e le Marche collegando la capitale al mare Adriatico. Lunghezza del percorso: 300 km;
- BI 10 – **Ciclovia dei Borboni**: da Napoli a Castel del Monte (BA). Attraversa Campania, Basilicata e Puglia per un totale di 500 km;
- BI 11 – **Ciclovia degli Appennini**: dal Colle di Cadibona (SV) a Reggio Calabria. Attraversa Liguria, Emilia Romagna, Toscana, Umbria, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, per un totale di 1.800 km;

- BI 12 – **Ciclovía pedemontana alpina**: da Trieste a Savona. Attraversa Friuli Venezia Giulia, Veneto, Lombardia, Piemonte, Liguria, per un totale di 1.100 km;
- BI 14 – **Ciclovía dei tre mari**: da Otranto (LE) a Sapri (SA). Attraversa Puglia, Basilicata e Campania per un totale di 400 km;
- BI 15 – **Ciclovía Svizzera mare**: da Locarno (Svizzera) a Ventimiglia (IM). Parte dalla Svizzera e attraversa Piemonte e Liguria. Lunghezza percorso: 500 km;
- BI 16 – **Ciclovía Tirrenica**: da Verona a Roma. Regioni attraversate: Veneto, Lombardia, Emilia Romagna, Toscana, Lazio. Lunghezza complessiva: 750 km;
- BI 17 – **Ciclovía dell'Adda**: dallo Stelvio (SO) a Verona. Attraversa la Lombardia con un tragitto di 350 km.
- BI 18 – **Ciclovía Fano-Grosseto**: da Fano (PU) a Grosseto, attraversando Marche, Umbria e Toscana. Lunghezza tragitto: 400 km. La Ciclovía Fano-Grosseto è stata inserita nella rete Bicalitalia nel 2014.

La rete, ad oggi, è realizzata in pochi tratti; sono in itinere progetti per la realizzazione di parti della rete, gestiti autonomamente da Enti locali o altri organismi, con fondi propri o tramite finanziamenti europei, senza che ci sia, però, un coordinamento generale a livello nazionale.

Tra i progetti finanziati da segnalare è “Bike to Coast” ideato e finanziato con fondi FAS dalla Regione Abruzzo ([www.regione.abruzzo.it](http://www.regione.abruzzo.it)), relativo al tratto abruzzese della Ciclovía Adriatica, e il progetto “Interbike”, che all'interno del più ampio progetto “Adriabike” ([www.adriabike.eu](http://www.adriabike.eu)), cofinanziato nell'ambito del Programma Europeo per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal FESR e dai fondi nazionali, prevede la realizzazione di un percorso ciclabile da Ravenna a Koper (Slovenia) con alcune varianti, interessando le regioni Emilia-Romagna, Veneto e Friuli Venezia Giulia, sul lato italiano, e le regioni statistiche Obalno-kraška, Goriška in Gorenjska, sul lato sloveno, ricalcando l'itinerario n. 6 di Bicalitalia coincidente, in parte, con l'itinerario n. 8 di Eurovelo.

Un progetto, per ora non finanziato, di collegamento ciclabile da Venezia a Torino (VEN.TO.), è stato proposto dal Politecnico di Milano – Dipartimento di Architettura e Pianificazione ([www.progetto.vento.polimi.it](http://www.progetto.vento.polimi.it)). Il progetto, che nell'intenzione degli ideatori dovrebbe essere in gran parte realizzato per l'Expo del 2015, ricalca l'itinerario italiano Eurovelo n. 8 (BI 2), costeggiando il Po, utilizzando itinerari ciclabili già in parte esistenti e strade a bassa percorrenza automobilistica o di servizio (argini, alzaie, ecc.)

## **5. Le norme italiane relative ai percorsi ciclabili.**

Per quanto riguarda le norme per la realizzazione delle piste ciclabili in Italia la prima legge in materia è stata la Legge 28 giugno 1991, n. 208, recante “Interventi per la realizzazione di

itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane”. La norma, prettamente finanziaria, viene rilanciata dalla legge 19 ottobre 1998, n. 366, “Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica”, legge che, oltre a prevedere nuovi finanziamenti per la realizzazione di piste ciclabili, introduce il concetto di rete ciclabile rimandando ad un apposito regolamento la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

Il “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”, viene successivamente approvato con D.M. Lavori Pubblici, 30 novembre 1999, n. 557, e costituisce il riferimento legislativo per la realizzazione di percorsi ciclabili, insieme alle norme del Codice della Strada (D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, e s.m.i.). La Legge 366/1998, inoltre, inserisce due importanti commi all'interno del Codice: all'articolo 13 del viene aggiunto il comma 4bis (*“Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza”*) e all'articolo 14, viene aggiunto il comma 2bis (*“Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza”*). Due commi che, nell'intenzione del legislatore, avrebbero dovuto favorire la realizzazione di percorsi ciclabili ma che, anche per l'assenza di sanzioni in caso di inadempimento, sono stati, nella realtà, quasi sempre inapplicati dagli enti e organismi preposti alla realizzazione delle strade.

In attuazione della Legge 366/98 alcune regioni italiane hanno approvato norme regionali che disciplinavano i finanziamenti per la realizzazione dei percorsi ciclabili, ma un altalenarsi di provvedimenti contraddittori relativi ai fondi relativi ha reso, di fatto, la norma poco efficace. Solo due mesi dopo l'approvazione della legge il Parlamento, il 16.12.98, con una relazione della Commissione Bilancio del Senato, di abrogare il comma 3 dell'art. 10 della 366/98 (ove era previsto l'obbligo, da parte degli Enti locali, di destinare agli interventi a favore dello sviluppo e della sicurezza del traffico ciclistico una quota non inferiore al 20% dei proventi delle contravvenzioni al codice della strada).

Per la ripartizione dei fondi su base regionale bisogna aspettare il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 7 giugno 2000, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica n.200 del 28 agosto dello stesso anno. Il D.M. ripartisce assegna fondi alle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Lombardia, Marche, Molise, Piemonte, Sicilia, Toscana, Umbria e Veneto e alle Province autonome di Bolzano e Trento, tutti enti che avevano provveduto a recepire la norma con proprie leggi regionali/provinciali, ma l'utilizzo delle somme a disposizione, anche



per mancanza di una strategia nazionale contenente il concetto di rete di rilevanza europea, è risultato poco efficace.

Recentemente diverse Regioni hanno approvato proprie norme contenenti il concetto di rete ciclabile, (Toscana, L.R. 23/2012; Marche, L.R. 38/2012; Puglia, L.R. 1/2013; Abruzzo, L.R. 8/2013); mentre la rete ciclabile regionale è stata approvata dalla Regione Lombardia (Delibera di Giunta Regionale n. X/1657 del 11/04/2014), dalla Regione Emilia Romagna (Delibera di Giunta Regionale n. 83, del 28/01/2013), dalla Regione Liguria (Delibera di Giunta Regionale n. 929 del 27/07/2012). La Regione Veneto, con Delibera di Giunta Regionale n. 1402 del 19/05/2009, ha approvato la Rete Escursionistica Veneta (R.E.V.) all'interno della quale sono riportati gli itinerari ciclo-escursionistici; analogamente la Regione Umbria, con Delibera di Giunta Regionale n. 1558 del 16/12/2011, ha individuato ed approvato lo schema di rete di mobilità ecologica di interesse regionale, rete comprendente anche la mobilità ciclistica.

La Regione Friuli Venezia Giulia sta realizzando sul proprio territorio la “Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR)”, che consiste in una rete a maglia larga di ciclovie che interessa tutto il territorio regionale e si collega alle analoghe infrastrutture degli Stati e Regioni confinanti, interconnettendosi con la proposta di rete ciclabile italiana “Bicitalia” ed europea “Eurovelo”; le direttrici della ReCIR sono state individuate con le delibere n. 2297/2006 e n. 3266/2007, nell'ambito delle attività previste dalla legge regionale n. 14/1993, recante “Norme per favorire il trasporto ciclistico”.

La Regione Sicilia ha redatto, nell'aprile 2004, uno “Studio per la realizzazione di una rete di percorsi verdi dedicata alla mobilità non motorizzata in Sicilia”, nell'ambito del progetto Rever Med, programma Interreg IIIB, studio che, però, non risulta aver portato ad interventi concreti.

Questo elenco, sicuramente non esaustivo, mette in luce la necessità, al di là delle buone pratiche regionali, di un piano nazionale della mobilità ciclistica, coadiuvato da una specifica norma di legge. In tal senso sta lavorando, da diversi anni, l'Intergruppo Parlamentare Mobilità Nuova e Mobilità Ciclistica, coadiuvato dalla FIAB. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta, che ha predisposto una bozza di legge nazionale sulla mobilità ciclistica e alcune modifiche al Codice della Strada. Sono inoltre attivi, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, altrettanti tavoli tecnici, di cui fanno parte, oltre alla FIAB e altre associazioni del mondo della bicicletta, anche l'Associazione dei Comuni Italiani, per la revisione del D.M. 577/98, e per lo studio di nuove politiche per lo sviluppo della mobilità ciclistica urbana e del turismo in bicicletta.

In conclusione, mentre le statistiche affermano che, negli ultimi anni, in Italia, si vendono più biciclette che auto, stentano a decollare politiche di livello nazionale per lo sviluppo di infrastrutture e di azioni per favorire l'utilizzo delle biciclette per gli spostamenti quotidiani e per incentivare le varie forme di cicloturismo. La mancanza della realizzazione di una rete di percorsi sicuri e di infrastrutture a supporto dei ciclisti costituisce un altro grande ostacolo allo sviluppo dell'utilizzo delle due ruote a pedali, anche se i segnali provenienti dagli altri paesi dell'Unione Europea stanno spingendo anche il nostro Paese ad agire in tal senso, nonostante i numerosi ostacoli di tipo politico e amministrativo. I prossimi anni ci diranno se l'Italia riuscirà, in tempi brevi, a diventare “bike friendly”.

## **Bibliografia**

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012), *Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr Gemeinsam Weiterentwickeln*, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin.
- Capirone M., Stadtherr L., Anrig P. (2006), *La Svizzera in bici. Manuale*. Berna: Fondazione La Svizzera in Bici.
- CIPE (2001) *Delibera n. 1 del 01/02/2001, Piano generale dei trasporti e della logistica*. Pubblicato in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, ord., n. 54 del 06/03/2001.
- Commissione Europea (1999) *Città in bicicletta: pedalando verso l'avvenire*. Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee. Testo originale: European Commission (1999) *Cycling: The Way Ahead For Towns And Cities*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- Cotton N., Grimshaw J. (2002) *The Official Guide To The National Cycle Network*. Bristol: Sunstrans.
- Friebe D., Goding P. (2012), *Salite in bicicletta*. Milano: Rizzoli.
- Gallimbeni R. e Pedroni C. (2002), *La rete nazionale di percorribilità ciclistica. Studio di fattibilità e linee guida*. Roma: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.
- Martino A., Maffii S., Raganato P. (2010) *Promuovere l'uso della bicicletta*. Bruxelles: Parlamento Europeo.
- Mercat N. (2009) *Spécial économie du vélo. Étude complète*. Paris: Atout France.
- Nation Unies (2006) *Révision de la résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) Signalisation d'itinéraires pour cyclistes. Note du secrétariat*. Economic and social Council, Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee, Geneva.

- Passigato M., Pedroni C., Dalla Venezia A., Di Bussolo R. (eds) (2008) *Reti ciclabili in area mediterranea. Vademecum della ciclabilità*. Regione Puglia, Area Politiche per la mobilità e la qualità urbana, Assessorato alla mobilità, Bari.
- Pivato S. (2011) *Il Touring Club Italiano*. Bologna: Il Mulino.
- Wenston R., Davies N., Lumsdon L., McGrath P., Peeters P., Eijgelaar E., Piket P. (2012) *The European Cycle Route Network Eurovelo*. Bruxelles: Parlamento Europeo.

## ABSTRACT

Since its invention, the bicycle was considered an excellent means for tourist activities. One of the first associations of bicycle tourism, the Touring Club Ciclistico Italiano, was founded in Italy in 1894 and became, later, the Touring Club Italiano (TCI).

In 1999, in the opinion of the European Commission: *"... In addition, by linking together the daily route network and the cycling-for-leisure network, economic benefits can be accrued from tourism"* (European Commission, 1999, page 51).

A network of routes dedicated to bicycle therefore, is one of the elements that can contribute to the development of bicycle tourism, and in this sense, the European Union promotes Eurovelo Network, cycle routes proposed by the ECF - European Cyclists' Federation, which runs through all Europe. ([www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org))

FIAB - Italian Federation of Friends of the Bicycle - has integrated bicycle network Eurovelo, creating the national network Bicalia to implement the network of Italian bicycle routes.

The paper analyzes the European Eurovelo Network and Italian Bicalia Network; it analyzes the developments that had Bicalia focusing on national and regional policies on bicycle mobility and their repercussions in territories.