



Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Documento di Piano ai sensi della Legge n°2/2018 art. 5
Marzo 2023





Il presente documento è stato elaborato a cura di:

Regione Piemonte

Assessorato Trasporti, Infrastrutture, Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Personale e organizzazione

Direzione – Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica

Settore – Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture

Coordinamento

Massimo Isaia

Assessore

Marco Gabusi

Direttore

Salvatore Martino Femia

Responsabile

Ezio Elia

Con l'assistenza tecnico-scientifica di

- Decisio
- Citec Italia
- Sertec
- Bellissimo
- Royal HaskoningDHV

Con il contributo tecnico di:

Cristina Fabrizio

Guida alla lettura

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (di seguito PRMC) è lo strumento di pianificazione e programmazione previsto dalla Legge n° 2 dell'11 Gennaio 2018 "disposizione per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la rete nazionale di percorribilità ciclistica". Rappresenta il riferimento regionale per le politiche e i progetti di sviluppo della ciclabilità nel territorio ed è finalizzato a garantire un approccio coerente ed integrato.

Il presente documento di piano, recependo le disposizioni di legge, formalizza e descrive gli indirizzi e le strategie del PRMC in coerenza con il resto della programmazione regionale.

L'approccio proposto nasce da una profonda consapevolezza della multidisciplinarietà che richiede la promozione della mobilità in bicicletta, quale mezzo di trasporto per gli spostamenti quotidiani come turistici, che richiede dunque interventi sia sull'offerta, sia sulla domanda come nella creazione di un modello di governance efficace. Le previsioni contenute nel presente documento sono state basate su un approfondito lavoro di studio, ricognizione e benchmark territoriale.

La struttura del piano si articola nei seguenti capitoli:

- nel capitolo 1 si introduce la rilevanza regionale della tematica;
- nel capitolo 2 si riporta una lettura di sintesi delle criticità e opportunità del territorio rilevante per la ciclabilità;
- nel capitolo 3 viene formalizzata la visione regionale e declinata in obiettivi e strategie;
- nel capitolo 4 ci si sofferma sugli interventi sulle reti, i nodi e i servizi;
- nel capitolo 5 si descrivono le misure comportamentali;
- nel capitolo 6 viene descritto il tema della governance.

Il documento chiude con una presentazione delle tappe del percorso verso la visione, l'elenco degli interventi prioritari ed il sistema di monitoraggio del piano.

Sintesi del piano

Perché un Piemonte su due ruote?

Nella sua semplicità di un telaio e due ruote, la bicicletta rappresenta un mezzo economico, rapido ed ecologico per gli spostamenti, aumentando l'accessibilità e favorendo l'inclusione sociale. Riducendo la necessità di ricorrere all'utilizzo di mezzi motorizzati privati per gli spostamenti di corto-medio raggio, la bicicletta fluidifica il traffico, limita il consumo di suolo, rende più competitivo il trasporto pubblico e mitiga gli impatti ambientali legati al consumo di carburanti e all'emissione di inquinanti. Muoversi in maniera attiva migliora la salute fisica e mentale, nonché la qualità della vita delle persone, con una riduzione della spesa sanitaria. Infine, lo sviluppo cicloturistico rappresenta un'importante strategia di valorizzazione e accesso sostenibile alle risorse del territorio, e strumento di rivitalizzazione economica. Infine, come riconosciuto dalla stessa Organizzazione Mondiale della Sanità, la bicicletta è un mezzo congruo a rispondere alle esigenze di spostamento anche in situazione di emergenza (sanitaria) in quanto garantisce distanziamento, limita gli spazi occupati e garantisce il raggiungimento dei livelli minimi di attività fisica raccomandati.

Da dove partiamo? A che punto siamo oggi

Il Piemonte è una regione ideale per muoversi in bici per chi ama la natura, lo sport e il paesaggio ma anche per chi si sposta per le esigenze quotidiane: il clima è temperato, buona parte degli spostamenti avviene per brevi distanze e su aree in pianura, la regione offre una capillare rete di trasporto ferroviario e su gomma. Tuttavia, la bicicletta oggi non è un mezzo per tutti. La rete ciclabile è frammentata, disomogenea e non sempre sicura, scarseggiano i punti dove parcheggiare la bicicletta e talvolta non è possibile trasportare la bicicletta sui mezzi di trasporto. Molto è cambiato (e sta cambiando) e negli ultimi anni la Regione si è sempre più impegnata per favorire un "cambio di marcia". Oggi con il PRMC, si inaugura una stagione nuova.

Dove vogliamo arrivare? La visione

Bicicletta: La scelta che esalta il dinamismo e la bellezza del Piemonte

Con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), la Regione traccia la via per un Piemonte più sostenibile e efficiente: un Piemonte in rete, in cui la bici sia una scelta sicura, piacevole e vantaggiosa per sempre più persone, al pari degli altri mezzi. Lo fa attraverso un piano d'azione innovativo, ispirato alle eccellenze in Europa, fondato sui bisogni specifici di un territorio eccezionale per varietà e opportunità come il nostro. L'evoluzione che abbiamo in mente chiede infrastrutture, ma anche convinzione e uno scatto culturale. Vediamo la bici come un'esperienza comune di benessere quotidiano: in città e tra città, nella natura, per turismo. Un gesto abituale e entusiasmante, che incoraggia la vita locale, l'economia, l'ambiente — che esalta il dinamismo e la bellezza del territorio.

“Delle grandi opportunità per il Piemonte siamo certi. La bici, normale mezzo di tutti i giorni, può liberare le potenzialità di una regione straordinaria”

Cosa vogliamo? Gli obiettivi di risultato

Con lo sviluppo della mobilità ciclistica “diffusa” nel territorio piemontese, la Regione Piemonte intende raggiungere i seguenti obiettivi:

1. Aumentare la quota di piemontesi che sceglie di spostarsi quotidianamente in bicicletta, migliorando così l'efficacia e la sostenibilità del sistema di mobilità, la vivibilità del territorio e ridurre i costi sanitari e sociali relativi all'inattività fisica e l'inquinamento.
2. Rendere più sicura la circolazione stradale delle biciclette (e non solo) e favorire una maggiore coesistenza tra più mezzi di trasporto.
3. Aumentare l'attrattività turistica, promuovendo il Piemonte come meta per il cicloturismo e favorendo la nascita di un'economia circolare e sostenibile che ruota attorno al mondo delle due ruote.

Come ci arriviamo? Le strategie

Il piano individua 3 strategie principali per tradurre le ambizioni in realtà. Complessivamente sono state individuate 11 macro-azioni per tradurre le ambizioni in fatti.

Contenuti

1. INTRODUZIONE

- 1.1 Contesto e obiettivi generali
- 1.2 Il PRMC: cos'è e quali finalità ?
- 1.3 La collocazione gerarchica del PRMC

2. DA DOVE PARTIAMO

- 2.1 Lettura sovregionale: tendenze e confronti
- 2.2 Lettura regionale: un territorio di opportunità
- 2.3 Letture locali

3. DOVE VOGLIAMO ANDARE

- 3.1 La Visione
- 3.2 Gli obiettivi di risultato
- 3.3 I target da raggiungere
- 3.4 Le strategie e le azioni

4. INFRASTRUTTURE: RETI, NODI E SERVIZI

- 4.1 Classificazione della rete ciclabile
- 4.2 La rete internazionale e nazionale (1^livello)
- 4.3 La rete regionale turistica (2^livello)
- 4.4 La rete regionale sistematica di bacino (2^livello)
- 4.5 La rete provinciale e locale (3^ livello)
- 4.6 I nodi di interscambio
- 4.7 I servizi al ciclista

5. CULTURA E COMPORAMENTI

- 5.1 Razionalizzare e uniformare la comunicazione regionale sulla mobilità ciclistica
- 5.2 Sensibilizzare la società civile sulla mobilità ciclistica
- 5.3 Qualificare i tecnici pubblici e privati sulla mobilità ciclistica
- 5.4 Rendere attrattiva la mobilità ciclistica per i pendolari

6. LA GOVERNANCE

- 6.1 Rafforzare la governance regionale della mobilità ciclistica
- 6.2 Migliorare la conoscenza del fenomeno della mobilità ciclistica
- 6.3 Attivare collaborazioni scientifiche per migliorare le policy

1. INTRODUZIONE

1.1 Contesto e obiettivi generali

Con la L. R. 33/1990, la **Regione Piemonte ha riconosciuto fin dagli anni '90 la bicicletta come valido mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per motivi ricreativi**, ed è da allora impegnata in un importante lavoro di definizione e sviluppo di una propria dorsale cicloviaria, culminato nel **progetto «Rete dei percorsi ciclabili di interesse regionale»**, approvato con D.G.R. n. 22-1903 del 27.07.2015 (e recentemente aggiornato con DGR n. 83-8992 del 16.05.2019).

Un ulteriore e fondamentale passo in direzione di un sistema di mobilità sempre più sostenibile è stato compiuto con l'approvazione nel 2018 del **Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti** (il PRMT)¹. Un piano strategico generale che fissa le linee guida per lo sviluppo del settore dei trasporti con obiettivi e target da raggiungere entro diversi orizzonti temporali (2020, 2030 e 2050). Tra le molteplici linee d'azione, **il PRMT individua come prioritari gli interventi di tutela e messa in sicurezza della mobilità attiva** (a piedi, in bicicletta e micro-mobilità) tramite la riprogettazione degli spazi urbani, politiche di riduzione del traffico veicolare e misure comportamentali e che, nel complesso, devono concorrere al raggiungimento di una **quota modale "bici" pari o superiore all'8% nel 2030 e pari o superiore al 17% entro il 2050**. Obiettivi fondamentali che devono trovare una contestualizzazione nei piani di settore dei trasporti (Piano della Mobilità delle Persone e Piano della Logistica), e nello specifico nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC).

A rafforzamento di quanto espresso nel PRMT, con l'approvazione nel marzo 2019 del **Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA)**², la Regione individua lo sviluppo della mobilità ciclistica, con particolare riferimento all'uso sistematico della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola come uno strumento per la riduzione delle emissioni in atmosfera e in particolare nella **misura TRO8** individua le seguenti azioni attuative:

- realizzazione degli interventi necessari a mettere in sicurezza i percorsi urbani (es. eliminare la discontinuità e la disomogeneità di pavimentazione, eliminare la promiscuità tra percorsi ciclabili e veicolari);
- estensione delle piste ciclabili sulla base della definizione del fabbisogno regionale e relativa pianificazione;
- realizzazione di aree protette e attrezzate per la sosta di lunga durata (Bike Hub, Bike Station) soprattutto nelle stazioni ferroviarie e nei nodi di interscambio;
- potenziamento del bike sharing, anche elettrico.

Nella stessa azione, nella definizione degli indicatori di risultato, è individuato come elemento essenziale la definizione del PRMC oltre ai bandi di finanziamento e alle campagne di educazione, informazione e comunicazione. Inoltre, il PRQA riconoscendo le azioni di comunicazione e formazione indispensabili per il cambiamento delle abitudini soprattutto per quanto riguarda gli impatti ambientali, ha previsto le seguenti misure

- CO.02 Promozione di campagne di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza
- CO.03 "Attivazione di progetti formativi ed educativi sulle buone pratiche per la cittadinanza attraverso il mondo scolastico, il mondo del lavoro, il terzo settore"
- CO.04 Promozione della partecipazione attiva del cittadino e definizione di strumenti per la gestione dei conflitti ambientali.

1 D.C.R. n. 256-2458/2018

2 D.C.R. n. 364-6854 del 25 Marzo 2019

1.2 Il PRMC: cos'è e quali finalità?

Previsto dalla recente legge nazionale n.2 dell'11 Gennaio 2018 “*disposizione per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la rete nazionale di percorribilità ciclistica*”, il PRMC (art. 5) è lo **strumento di pianificazione e programmazione di settore che la Regione predispone e approva con cadenza triennale per conseguire le finalità della legge** e in coerenza con il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (nazionale).

Nello specifico, il PRMC (art 5, comma 2) **promuove l'uso della bicicletta** sia per scopi turistici che ricreativi individuando la **rete che ricade nel suo territorio** (assumendo e valorizzando quali dorsali la rete nazionale Bici Italia), individua il **sistema delle aree di sosta** e le azioni per promuovere l'intermodalità, definisce gli **indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili in ambito urbano ed extraurbano** e la procedura di recepimento degli indirizzi negli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica e nei regolamenti edilizi. Inoltre, può prevedere la realizzazione di **azioni di comunicazione, educazione e formazione**. Gli altri enti, in particolare città metropolitane e province, sono tenuti a sviluppare le proprie reti in coerenza e attuazione con il PRMC all'interno dei Biciplan (Art. 7 L. n°2/2018).

Infine, il PRMC **deve concorrere (direttamente e indirettamente) altresì al raggiungimento degli obiettivi regionali fissati da altri piani e strategie regionali** di rilievo quale il PEAR ed il PRQA e la Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile (SRSvS)2F2F³ al fine di plasmare le politiche e le azioni finalizzate alla crescita economica in armonia con l'integrità degli ecosistemi e con l'equità sociale.

Il piano funge da **cornice strategica** finalizzata a favorire una maggiore capacità di coordinamento e programmazione degli interventi che interessano il territorio negli anni a venire. **L'individuazione di dettaglio e la fattibilità degli interventi è dunque realizzata tramite appositi progetti di fattibilità e approfondimenti specifici** che saranno sviluppati come azione del piano. Questo al fine di mantenere il piano il più possibile **adattabile** ad un contesto normativo in rapida evoluzione e **scalabile** in un territorio complesso. Infine, la gradualità dell'attuazione è finalizzata a **favorire una maggiore partecipazione** del territorio in tutte le fasi di sviluppo degli interventi.

L'intero processo di formazione del piano è stato condotto in parallelo con lo studio del contesto ed il processo del PrMoP e PrLog PrLog e in vista del piano stralcio sul tema Trasporti del PRQA al fine di garantire una **visione unitaria e coerente** delle opportunità e criticità del territorio rispetto alla mobilità, nonché favorire la creazione di **sinergie tra le azioni**, superando così l'approccio settoriale e valorizzando il ruolo della bicicletta come mezzo di trasporto.

1.3 La collocazione gerarchica del PRMC

Le normative esistenti che prevedono la redazione dei Piani di Settore o, comunque, rappresentano il riferimento per la loro predisposizione sono le leggi regionali nn. 1/2000 e 8/2008. La l.r. n. 1/2000, in particolare, prevede **due livelli di pianificazione**:

- il Piano strategico (PRMT) che fissa gli obiettivi di lungo periodo;
- i Piani di Settore che definiscono le caratteristiche che il sistema deve assumere nel medio periodo per raggiungere gli obiettivi fissati.

I Piani di Settore completano il PRMT nell'ambito del piano - processo e hanno il compito di definire le politiche di medio termine. La l.r. n. 8/2008 è finalizzata alla promozione della crescita socio-economica del territorio, nel rispetto dei sistemi ambientali, attraverso la programmazione degli interventi che favoriscono l'integrazione dei sistemi di trasporto e lo sviluppo della logistica regionale. Inoltre, a livello nazionale, la legge n.2/2018, recante le disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta, all'art. 5 prevede la predisposizione e approvazione da parte della Regione (con cadenza triennale) del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), in coerenza con la pianificazione regionale dei trasporti e della Logistica. La norma nazionale integra quanto già disciplinato a livello regionale per promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto (l.r. n.33/1990).

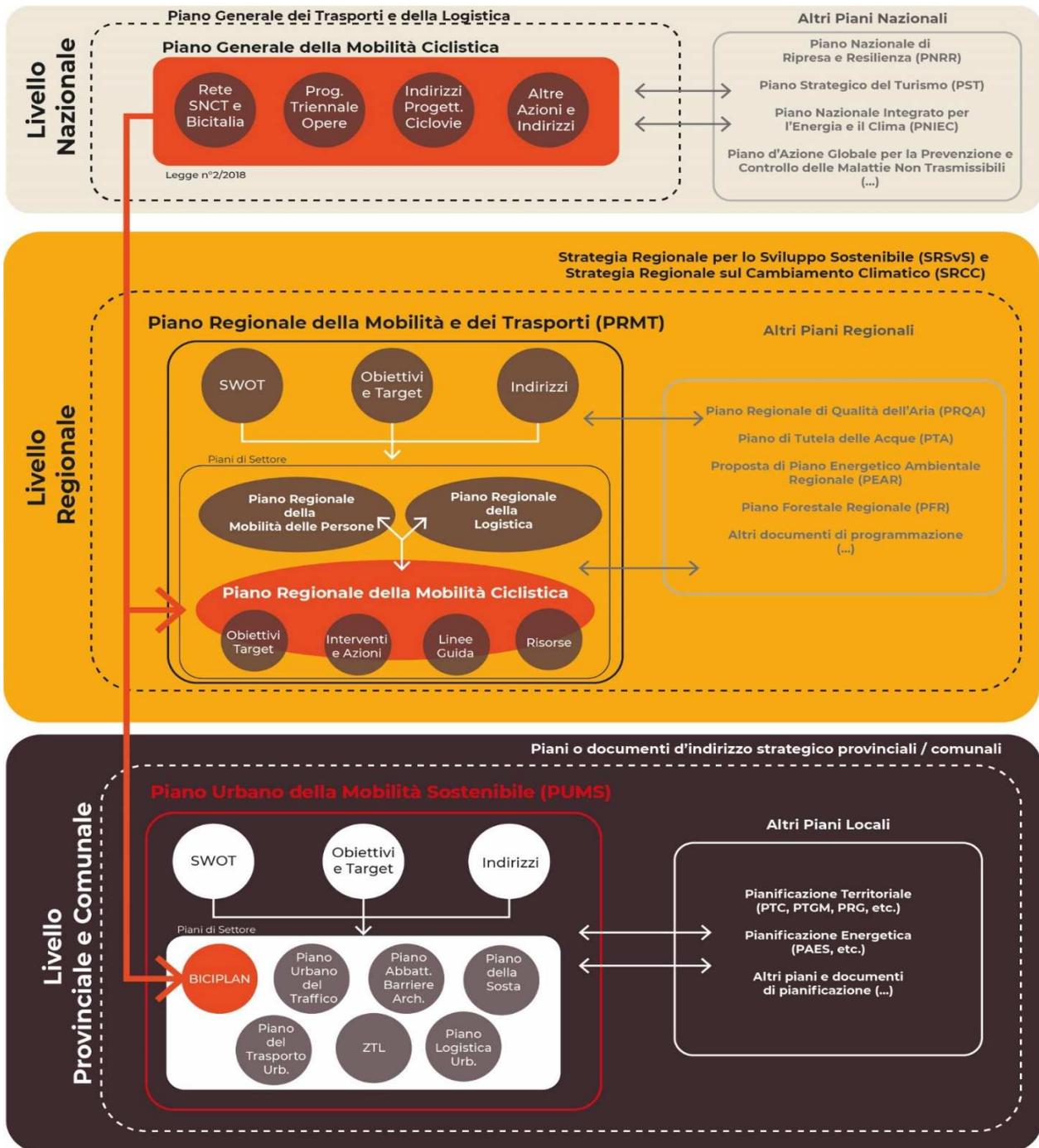
3 lo strumento operativo per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità dell'Agenda 2030 e della Strategia Nazionale

I Piani di Settore, in linea con il PRMT, pongono al centro della pianificazione le esigenze delle persone e delle imprese. Essi sono:

- a) il Piano regionale per la Mobilità delle Persone (il cui acronimo è PrMoP);
- b) il Piano regionale della Logistica (il cui acronimo è PrLog).

Rispetto al quadro programmatico complessivo, il PRMC è considerato dalla Regione come sottoinsieme e parte integrante sia del PrMoP e del PrLog poiché la bicicletta è una delle modalità di trasporto con le quali le persone possono spostarsi e la rete ciclabile deve rappresentare una delle componenti dell’offerta generale di mobilità (sia pendolare che turistica) nonché asse per lo sviluppo della logistica urbana leggera e di prossimità (o di ultimo miglio).

Questo quadro pianificatorio va letto nell’ambito delle altre politiche e strategie che la regione ha in corso, le cui sinergie sono rappresentate nello schema riportato di seguito.



2. DA DOVE PARTIAMO

Costruire un piano funzionale alle esigenze del territorio richiede una disamina critica delle opportunità e criticità presenti e attese. Il primo passo a monte della redazione del PRMC è stato proprio quello della redazione di uno **studio di inquadramento conoscitivo** condotto in parallelo agli studi per la redazione degli altri piani dei trasporti di settore del PRMT⁴ e del PRQA. Le letture a diverse scale territoriali e multisettoriali hanno messo in luce che elevati livelli di quota modale ciclistica per gli spostamenti quotidiani nonché uno sviluppo territoriale *“a misura di bicicletta”* non è solo possibile per una regione come il Piemonte, ma anche desiderabile. Intraprendere questo percorso richiede un approccio nuovo alla ciclabilità con interventi sia sull’offerta come sulla domanda e la governance. Di seguito si offre una panoramica globale che può essere approfondita maggiormente all’interno del quadro conoscitivo (D1.1).

2.1 Lettura sovra-regionale: tendenze e confronti

Quadro di sintesi

- La consapevolezza sull’importanza della promozione della bicicletta è globalmente accresciuta, anche grazie al COVID-19, e vi è convergenza sul piano normativo e pianificatorio di livello europeo, nazionale e regionale.
- Il Piemonte è una regione con indici di infrastrutturazione elevati rispetto alla media italiana per il trasporto ordinario ma presenta una dotazione ciclistica sotto la media rispetto alle altre regioni del Nord Italia e d’Europa.
- Utilizzo della bicicletta complessivamente superiore alla media italiana ma più basso della media del Nord Italia. D’altra parte, il Piemonte è una delle regioni più motorizzate d’Italia e d’Europa (la 9° regione d’Europa per motorizzazione).
- L’incidentalità che coinvolge bici e pedoni in assoluto sul totale è inferiore alla media nazionale, ma in rapporto ai chilometri percorsi il Piemonte presenta una mortalità relativa più alta della media nazionale, e molto alta se confrontata con alcune realtà nordeuropee.
- I livelli di attività fisica tra i piemontesi, anche se migliori rispetto alla media nazionale, sono generalmente peggiori rispetto alle regioni del Nord Italia.
- Il settore del cicloturismo sta conoscendo una rapida espansione. Un’opportunità di sviluppo economico sostenibile che il Piemonte deve ancora cogliere pienamente.
- Il tema della ciclogistica rimane ancora in fase embrionale come nel resto d’Italia e non ancora sviluppato come altre realtà europee più evolute.

Tendenze globali: il mondo rimonta in sella

E’ aumentata la consapevolezza della ciclabilità come politica di mobilità e non solo

Negli ultimi due decenni, il tema promozione della ciclabilità (e della mobilità attiva più in generale) come mezzo di trasporto ha conosciuto a livello internazionale, europeo e italiano un accresciuto interesse grazie ad un’aumentata **consapevolezza rispetto a sfide globali** come i cambiamenti climatici di cui i trasporti rappresentano uno dei maggiori emettitori di anidride carbonica e di ossidi di azoto ma anche rispetto ad altre esternalità della mobilità quali la congestione, gli impatti sulla salute, l’inquinamento acustico e locale dell’aria. Con la recente pandemia da COVID-19 ed il disaffezionamento al servizio di trasporto pubblico e l’aumento del ricorso ai mezzi motorizzati privati, la necessità di favorire forme di mobilità alternativa è divenuta una priorità.

L’importanza della **promozione della mobilità attiva e delle politiche di riequilibrio modale è sottolineata da numerosi documenti di indirizzo sia a livello internazionale che a livello nazionale** e da diverse organizzazioni governative e non governative. Con il Green New Deal (2019-24) e la proposta di revisione del framework delle politiche su Energia e Clima “Fit for

4 Per una trattazione di dettaglio si rimanda al quadro conoscitivo del PrMoP; PrLog

Nuovi indirizzi, normative e piani ne riconoscono ufficialmente l'importanza strategica trasversale

55”, la Commissione Europea si è posta come obiettivo quello di promuovere decarbonizzazione del settore dei trasporti. A livello nazionale, sono state promulgati numerosi decreti ed leggi quali, in particolare, il D.M. del MIT 14 Agosto 2017, la Legge n.2 dell’11 Gennaio 2018 ed il “Decreto Rilancio” (DECRETO-LEGGE 19 maggio 2020, n. 34 convertito Legge 17 luglio 2020 n. 77) che intendono promuovere un radicale ridisegno del sistema di mobilità, fornendo chiare disposizioni sullo sviluppo della ciclabilità e apportando importanti modifiche al Codice della Strada. La ciclabilità sta diventando sempre più centrale anche per le politiche metropolitane e regionali grazie allo sviluppo del mercato delle biciclette elettriche, della sharing mobility e dell’intermodalità. Inoltre, la ciclabilità è ormai considerata strategica non solo nel settore dei trasporti ma anche nei settori delle politiche dell’ambiente, dell’energia e della sanità, rendendolo un argomento di forte trasversalità. A sottolineare l’importanza di questi aspetti, il Ministero dell’Ambiente ha recentemente sperimentato tra le sue azioni il **bonus mobilità** che ha previsto l’erogazione di contributi per l’acquisto di biciclette tradizionali ed elettriche. Inoltre, è stato recentemente introdotto l’obbligo per le aziende con oltre 100 dipendenti di dotarsi della **figura del Mobility Manager** e di Piani Spostamento Casa Lavoro (PSCL) che, tra le varie azioni, incentivano anche l’utilizzo delle due ruote quale strumento di mobilità dei dipendenti per corto raggio (vedere recenti Linee Guida per i PSCL; Decreto dirigenziale numero 209 del 04/08/2021).

Parallelamente, lo sviluppo turistico sostenibile e in particolare del cicloturismo è diventato un altro punto di attenzione nell’agenda internazionale sia come strategia di valorizzazione e accesso sostenibile del territorio, sia come strumento di rivitalizzazione economica post-pandemica.

Il Piemonte a confronto

Dotazione ciclistica inferiore alla media che si riflette sullo scarso utilizzo della bicicletta

Il Piemonte è un territorio con indici di infrastrutturazione (sulla componente stradale e ferroviaria) elevati rispetto alla media italiana grazie ad una storia industriale di rilievo ed una posizione geografica strategica (fonte: PRQA). Un sistema infrastrutturale che garantisce una buona accessibilità complessiva. D’altra parte, lo stesso non si può dire per la componente ciclistica. Pur essendo la quinta regione italiana per estensione della rete ciclabile con oltre 1.000 km di piste ciclabili in sede propria (fonte: OSM), il Piemonte si posiziona sotto la media nazionale, quella del nord Italia e di gran lunga al di sotto rispetto alla media dei paesi più avanzati d’Europa in termini di offerta in rapporto agli abitanti. Oltre agli aspetti quantitativi, anche in termini qualitativi gli standard delle reti ciclistiche piemontesi non raggiungono sempre i livelli di servizio e sicurezza auspicati per promuovere un utilizzo diffuso della bicicletta. Pur «in linea» con la media nazionale, **in Piemonte oggi si utilizza meno la bicicletta (3.5%) che nel resto del Nord Italia (5%) ed altre regioni avanzate d’Europa** (che arrivano in alcuni casi anche al 10 – 25% nel caso di alcuni Land tedeschi o province olandesi) (fonte: ECF).

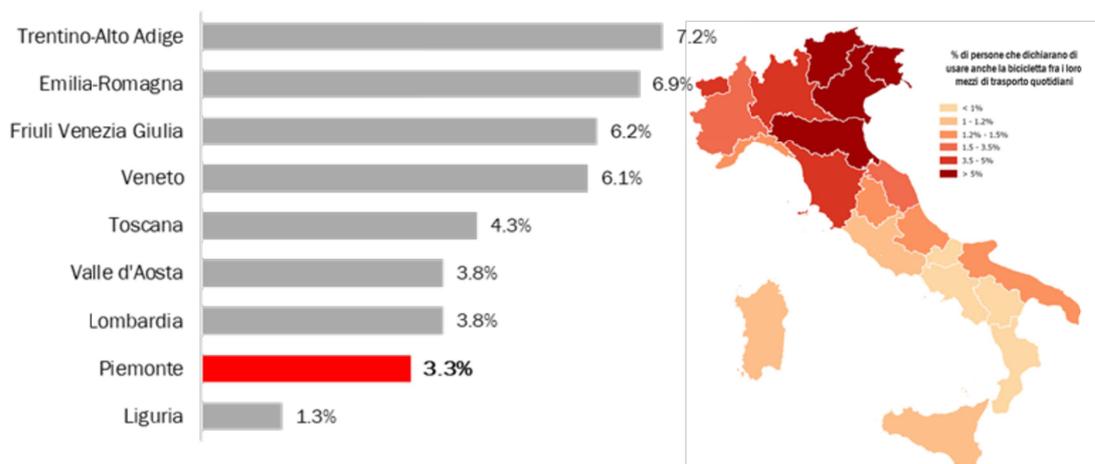


Figura Uso della bicicletta nelle Regioni per studio e lavoro 2018 (Aspetti Vita Quotidiana ISTAT)

La sicurezza della mobilità ciclistica è inferiore alla media e l'incidentalità genera costi elevati.

La scarsità di infrastrutture ciclabili di qualità, continue e sicure, oltre a riflettersi sul basso utilizzo, si riflette anche sul tema della sicurezza (Fonte: Uff. Statistica Regione Piemonte). Ad oggi, nonostante la tendenza generale positiva (ISTAT Aspetti della Vita Quotidiana 2019; IMQ, 2004 – 2013), pedalare rappresenta ancora un'attività rischiosa con una relativamente alta probabilità di essere coinvolti in incidenti mortali. Nel 2017 si è stimato un **costo sociale, sanitario e materiale attorno ai 70 milioni di € a causa dell'incidentalità**⁵. Inoltre, nel 2019, l'incidenza degli utenti vulnerabili per età (bambini, giovani e anziani), periti in incidente stradale, è stato superiore alla media nazionale (53,4% contro 45,2%).

Elevati tassi di motorizzazione e parco veicolare relativamente anziano

D'altra parte, il Piemonte nonostante gli spostamenti brevi (affrontati nel paragrafo successivo) è **una delle regioni più motorizzate d'Italia** (672 automobili ogni 1.000 abitanti) e d'Europa (9° regione d'Europa) e con un **parco veicolare relativamente anziano** (Il 21% circa del parco veicolare circolante è dunque composto da automobili di un'età compresa tra i 10 e i 15 anni) (fonte: ACI-ISTAT). Elemento che si riflette sulla qualità dell'aria, con il **bacino padano che rientra tra gli ambiti dove si registrano tra le maggiori concentrazioni d'inquinanti da trasporti d'Italia e d'Europa** (fonte: Agenzia Europea Ambiente, ARPA Piemonte).

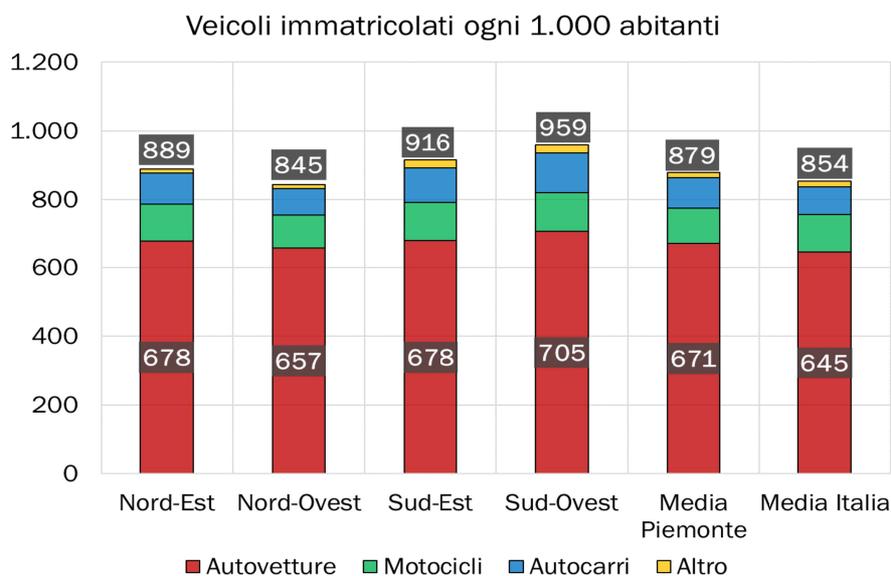


Figura Tasso di motorizzazione (ACI, 2018)

Contestualmente al relativo basso tasso di mobilità attiva ed elevata mobilità motorizzata, vi è il tema della salute. Sebbene i **livelli di attività fisica tra i piemontesi siano migliori della media nazionale, sono generalmente peggiori rispetto al resto delle regioni del Nord Italia**, in cui tenore di vita, istruzione e demografia sono comparabili a quelle del Piemonte (fonte: ISS – Epicentro Studio Passi, 2020). In Italia, il sovrappeso rappresenta il 9% della spesa sanitaria, riduce il PIL del 2,8% e, per coprire questi costi, ogni cittadino paga 289 euro di tasse supplementari all'anno.⁶ Nello specifico, costi diretti sanitari correlati alle quattro patologie principali associate all'inattività fisica (tumore della mammella e del colon-retto, diabete di tipo 2, coronaropatia) ammontano a 1,6 miliardi di euro annui (ibid.). Non solo, gli italiani vivono in media 2,7 anni in meno a causa del sovrappeso e, nel mercato del lavoro, la produzione risulta essere inferiore di 571 mila lavoratori a tempo pieno all'anno. Problematica evidentemente peggiorata con il COVID-19 a causa del lockdown ma non ancora quantificata e che la promozione della ciclabilità potrebbe concorrere ad alleviare.

Inattività fisica tra i Piemontesi più alta della media del Nord Italia

5 Stima Decisio su dati incidentalità e Studio Costi Sociali dell'Incidentalità Stradale del MIT (anno 2013, rivalutato).

6 ISSN 2018

Figura Inattività fisica in Piemonte (ISSN Epicentro, 2018)

Scarsa
attrattività del
Piemonte nei
confronti del
cicloturismo

Sul piano del turismo, con eccezione del periodo COVID-19, il **turismo in Piemonte ha conosciuto una crescita del +86% negli ultimi 20 anni** (media del 4% all'anno) fino a oltre 15 milioni di presenze all'anno, delle quali il 44% è di provenienza estera (fonte: Osservatorio Turistico Regionale). Sul piano del ciclismo per turismo e sport, i dati raccolti e aggregati analizzati da ISNART mostrano uno scenario incoraggiante di espansione del settore in tutta Italia con importanti risvolti economici ed occupazionali. In particolare, la maggior parte degli operatori intervistati ha segnalato che **il cicloturismo è il segmento di mercato non solo con gli indici di crescita più elevati tra i settori di nicchia** ma anche tra i settori di maggiore crescita potenziale post-COVID19. Nel 2019, il cicloturismo ha generato circa 55 milioni di pernottamenti (6.1% del totale) con una forte attrattività da parte di visitatori stranieri (62.4% del totale) ed un volume di spesa complessiva di 4.6 miliardi di €, esclusi impatti indiretti e indotti. Nel confronto regionale, **la Regione Piemonte pur essendo tra le regioni che genera più cicloturisti è anche quella che ne attrae di meno nel Nord Italia e solo il 19% dei cicloturisti piemontesi decide di spendere le proprie vacanze in Piemonte**. Va da sé che le regioni più attrattive come destinazione turistica per la bicicletta sono anche quelle che in media hanno investito di più in ciclabilità (in particolare Trentino-Alto Adige ed Emilia-Romagna).

La ciclogistica
è ancora agli inizi

Infine, il tema della **logistica di prossimità sostenibile (in particolare “la ciclogistica”)** diventa sempre più importante in tutta Europa con l'aumento delle consegne porta a porta (accelerato anche dalla recente pandemia), ma in Italia e in Piemonte rappresenta una tematica ancora nella sua infanzia e sono assenti strategie specifiche per il suo sviluppo.

2.2 Lettura regionale: un territorio di opportunità

Quadro di sintesi

- Profilo territoriale, orografico e insediativo generalmente favorevole ad un utilizzo elevato della bicicletta per gli spostamenti quotidiani e per turismo.
- Il rapido invecchiamento della popolazione rappresenta una sfida dal punto di vista sociale e sanitario. La ciclabilità in tale contesto rappresenta uno strumento per favorire l'attività fisica e ridurre la pressione sul sistema sanitario di una popolazione sempre più sedentaria e a rischio di malattie cardiovascolari ma anche con livelli di concentrazione minore alla guida.
- A livello economico, il Piemonte sta assistendo ad una transizione economica con una crescita del

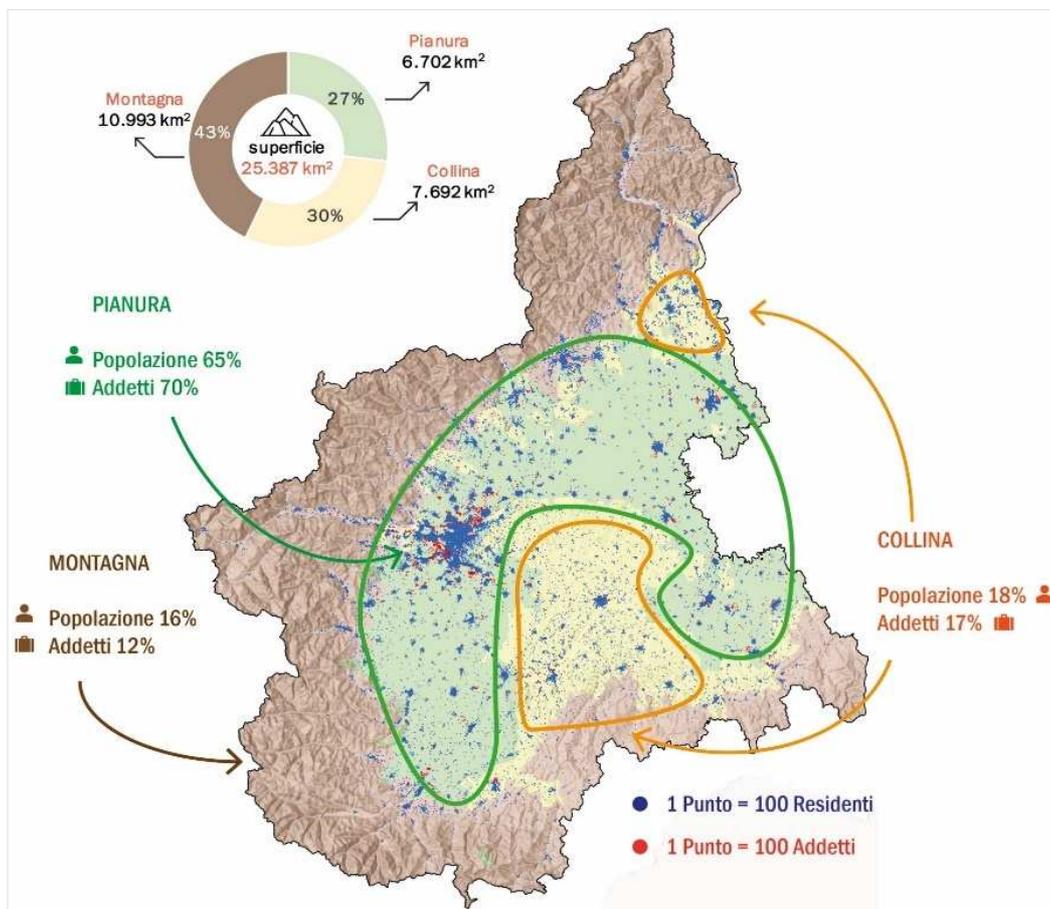
terziario. Politiche che favoriscono la ciclabilità possono alimentare settori economici sostenibili ad elevata intensità di posti di lavoro.

- L'utilizzo della bicicletta per la mobilità casa-scuola, casa-lavoro è attualmente marginale (3.5% degli spostamenti generati dal territorio) per ragioni riconducibili sia a fattori culturali ma anche e soprattutto legati all'assenza di uno sviluppo organico e coeso della rete ciclabile nel territorio e dell'intermodalità. Nonostante questo, i trend di mobilità (pre- e post-COVID19) mostrano un segno positivo per quanto riguarda l'utilizzo della bicicletta.
- La Regione Piemonte ha già dato avvio ad una propria governance e allo sviluppo di una propria rete ciclabile ed è attualmente impegnata nella realizzazione di importanti tratte interregionali di elevato valore strategico-turistico (e.g. VenTo ed Eurovelo 8). Resta carente la componente sistematica e l'intermodalità che rappresenta il punto focale del piano.
- Regione Piemonte ha inoltre sviluppato diverse linee guida e altre azioni comportamentali che dovranno essere valorizzate tramite il PRMC.

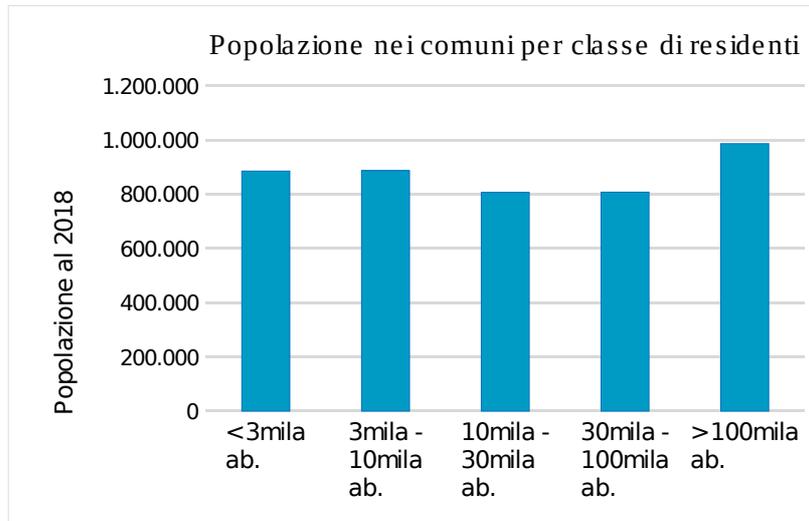
Profilo territoriale e insediativo

Un territorio adatto agli spostamenti sulle due ruote sia per lavoro che per turismo

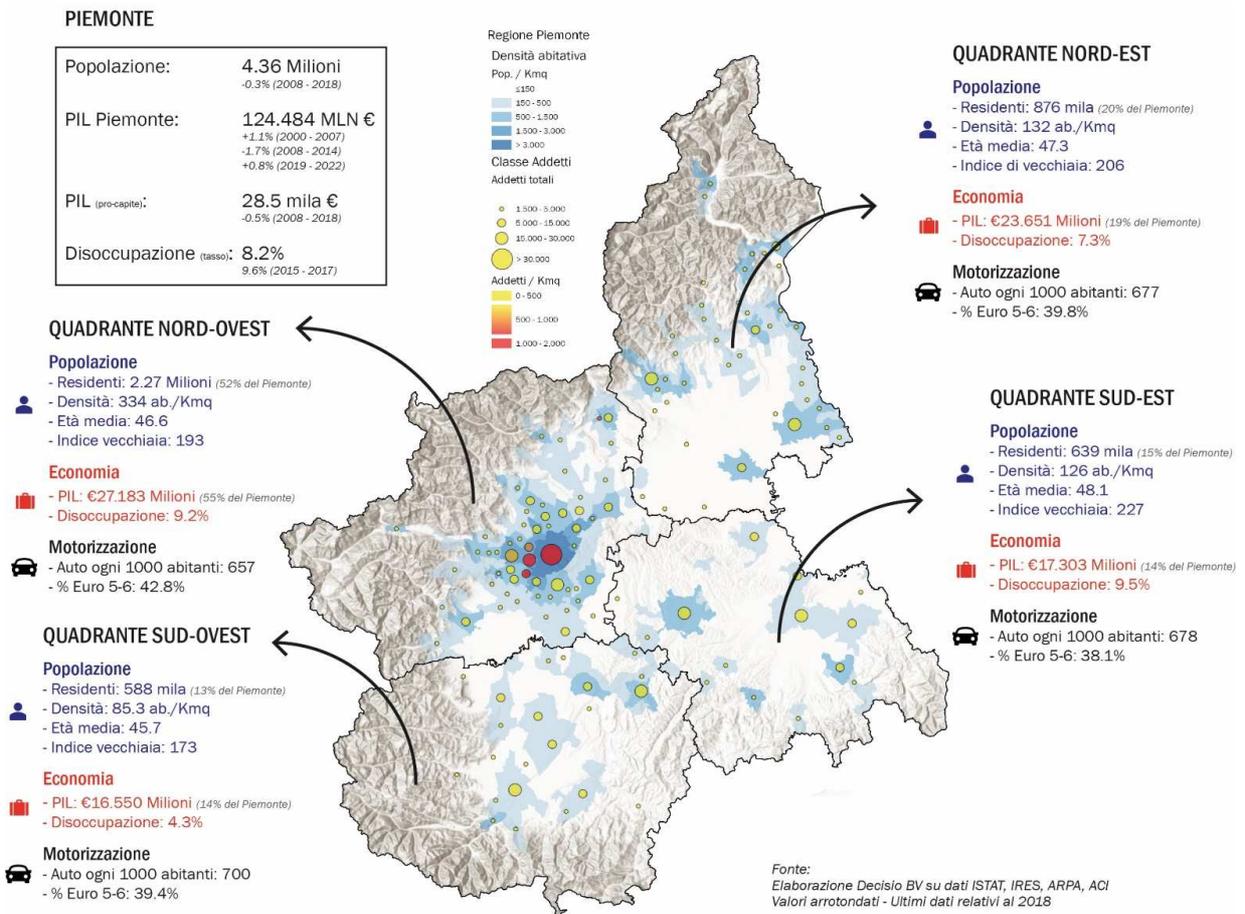
Sul piano territoriale e orografico, il Piemonte presenta delle ottime potenzialità per lo sviluppo della ciclabilità urbana e turistica: nonostante il 73% del territorio sia montuoso e/o collinare, più del **60% della popolazione e degli addetti vive, lavora e si sposta in pianura**. Inoltre, quasi il **70% dei Piemontesi può essere raggiunto in circa mezz'ora di bicicletta dalla più vicina stazione ferroviaria**. La diversità orografica, le ricche forme di paesaggio e la presenza diffusa di beni ad alto valore storico-culturale, paesaggistico ed enogastronomico rappresentano anche una potenzialità per il cicloturismo consentendo di differenziare grandemente l'offerta (dal cicloescursionismo al trekking, dal ciclismo da corsa su strada alla mountain bike).



A livello insediativo, nonostante la sua forte eterogeneità, il Piemonte è caratterizzato da città relativamente compatte che consentono di essere attraversate in pochi minuti di bicicletta.



Profilo socio-economico



La ciclabilità come strumento di prevenzione sanitaria per una popolazione sempre più anziana

Riguardo al profilo demografico, in linea con il resto del Paese, si assiste in maniera più o meno marcata ad un invecchiamento e ridimensionamento della popolazione. L'età media supera attualmente i 46 anni ed **entro il 2060 la quota di giovanissimi «under 14» potrebbe essere inferiore al 2%, mentre la quota di «over 65» potrebbe salire al 37%**. Uno scenario che apre numerose sfide rispetto alla tutela della salute di una popolazione sempre più anziana e dunque vulnerabile rispetto all'inquinamento, la diffusione di malattie cardio-vascolari, l'incidentalità stradale e l'accessibilità. Come suggerito dalla stessa Organizzazione Mondiale della Sanità e dall'Istituto Superiore di Sanità, le politiche che stimolano l'attività fisica come la ciclabilità sono dunque da ritenersi delle fondamentali azioni di prevenzione sanitaria a tutela della qualità della vita delle persone e della razionalizzazione della spesa pubblica.

Ciclabilità come volano economico

Sul piano economico, l'intero Piemonte sta attraversando una profonda transizione del sistema economico verso una terziarizzazione dell'economia e tra gli ambiti di crescente sviluppo figurano settori d'interesse per la ciclabilità, in particolare il settore dei servizi e del turismo. Quest'ultimo in particolare ha conosciuto una **rapida espansione con un incremento di presenze/annue medie del +4%**. I poli che sono risultati maggiormente attrattivi sono stati la Provincia di Torino, il Distretto dei Laghi e l'area vitivinicola delle Langhe, Roero e Monferrato, le Valli / Montagne Olimpiche. In molti contesti, le presenze sono principalmente straniere da paesi «sensibili» al tema della ciclabilità (Nord-Europa) dunque vi è un target interessante sul quale lavorare in tema di promozione cicloturistica ma anche opportunità di sviluppo del settore. La crescita è stata arrestata dalla recente pandemia da COVID-19 i cui effetti potrebbero essere mitigati attraverso politiche che stimolino il turismo, tra cui quello sulle due ruote.

La mobilità dei piemontesi

Le fonti di riferimento ufficiali per le analisi della mobilità sono rappresentate dalle indagini IMQ dell'Agenzia della Mobilità Piemontese (IMQ, 2013), ISTAT (Censimenti e Indagini Aspetti della Vita Quotidiana) e alcune elaborazioni di Links Foundation ed IRES Piemonte. Dal confronto di queste diverse fonti statistiche si evince:

Utilizzo della bicicletta ancora relativamente basso ma in crescita.

- Complessivamente, **la mobilità piemontese, in linea con gli andamenti demografici, è in leggera regressione** sia in termini di numero di persone che si spostano sia in termini di frequenza di spostamento.
- **Cresce leggermente la componente sistematica** (casa-scuola, casa-lavoro) che presenta, inoltre, un sistema di relazioni sempre più aperto, superando il tradizionale forte autocontenimento della domanda.
- **L'automobile è il mezzo più frequente per gli spostamenti** (con quote superiori al 60%) e **la mobilità attiva (piedi + bici) è marginale** (3 – 5%). Nonostante questo, è in atto una tendenziale riduzione degli spostamenti in automobile in favore della **bicicletta, la quale sta conoscendo una crescita sempre più rapida**.
- L'utilizzo della bicicletta è in crescita soprattutto per gli spostamenti casa-lavoro, ma **limitata per gli spostamenti per studio** (e soprattutto nel target femminile) a causa evidentemente delle condizioni di sicurezza stradale (oggettive e percepite) che ne disincentivano l'utilizzo.
- La recente pandemia da COVID-19 ha rappresentato una cesura importante rispetto allo scenario descritto sopra i cui effetti non sono ancora pienamente consolidati e misurati. Tuttavia, diverse fonti suggeriscono **un aumentato interesse e ricorso all'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti** dovuto ad una combinazione tra: disaffezione al trasporto pubblico, bonus bici, incrementata consapevolezza ed altre politiche rivolte alla mobilità sostenibile.

Gli spostamenti dei piemontesi sono generalmente brevi e i flussi sono concentrati in poche aree del territorio

Un elemento che suggerisce un **forte potenziale per la mobilità ciclistica** urbana ed extraurbana riguarda l'analisi delle percorrenze:

- Nonostante la crescente tendenza a spostarsi al di fuori del comune di residenza per

motivi di lavoro e studio, in Piemonte **circa uno spostamento su due si esaurisce all'interno del comune di residenza.**

- Inoltre, **più del 50% dei pendolari si sposta per distanze inferiori ai 5 km**, e un ulteriore 25% si sposta per distanze inferiori ai 15 km.
- Nonostante il 73% del territorio sia montuoso o collinare, **nel 63% dei casi le relazioni di pendolarismo avvengono in Pianura.**
- Limitando il dato ai soli spostamenti in pianura in automobile, nel giorno feriale medio pre-COVID19 si contavano **oltre 450 mila spostamenti sistematici (solo andata) sotto i 5 km e oltre 1 milione entro i 15 km che potrebbero essere svolti in bicicletta (elettrica) e/o in combinato con il trasporto pubblico.**
- Inoltre, laddove sono stati realizzati interventi di carattere sovracomunale (in particolare nell'area metropolitana di Torino dove esiste anche una continuità urbana), **la quota di mobilità ciclistica per spostamenti sovracomunali risulta essere superiore alla media.**

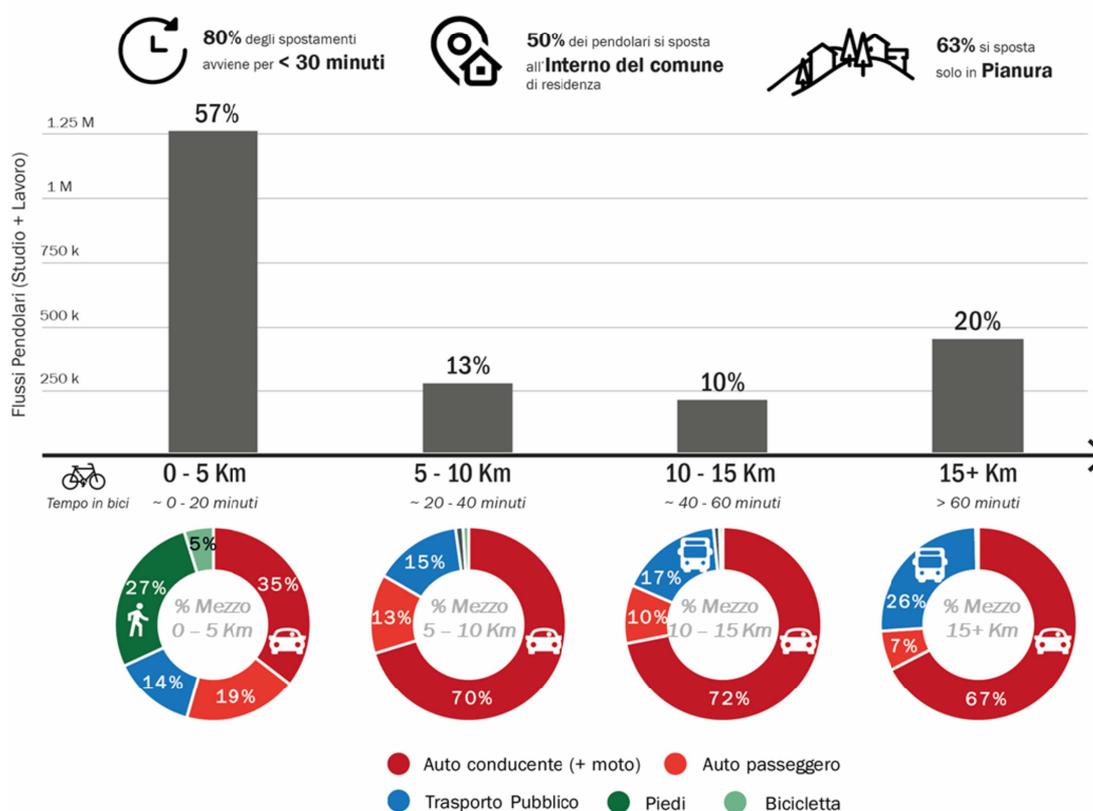


Figura Caratteristiche dei movimenti per pendolarismo nella Regione Piemonte (ISTAT, 15° Censimento)
Rielaborazione Decisio BV

A livello territoriale, le elaborazioni del PRMT hanno individuato che, nonostante la vastità del territorio Piemontese, **la domanda di mobilità risulta essere fortemente concentrata in quattro cluster** specifici dove si registrano elevati flussi per distanze brevi:

- Torino ed il suo hinterland.
- L'Alessandrino
- Il Novarese – Vercellese – Milanese
- Il Cuneese

Le considerazioni sulla domanda di mobilità si aggiungono alle indagini sull'opinione dei piemontesi circa l'uso della bicicletta nella regione; in particolare, tali studi hanno rivelato che **la bicicletta rappresenta il mezzo con i più elevati indici di gradimento** ma non mancano ostacoli percepiti come: carenze infrastrutturali (costruzione e manutenzione di

piste e corsie ciclabili e di parcheggi) e il problema della sicurezza nel traffico. Settori evidentemente dove è necessario migliorare gli sforzi pubblici.

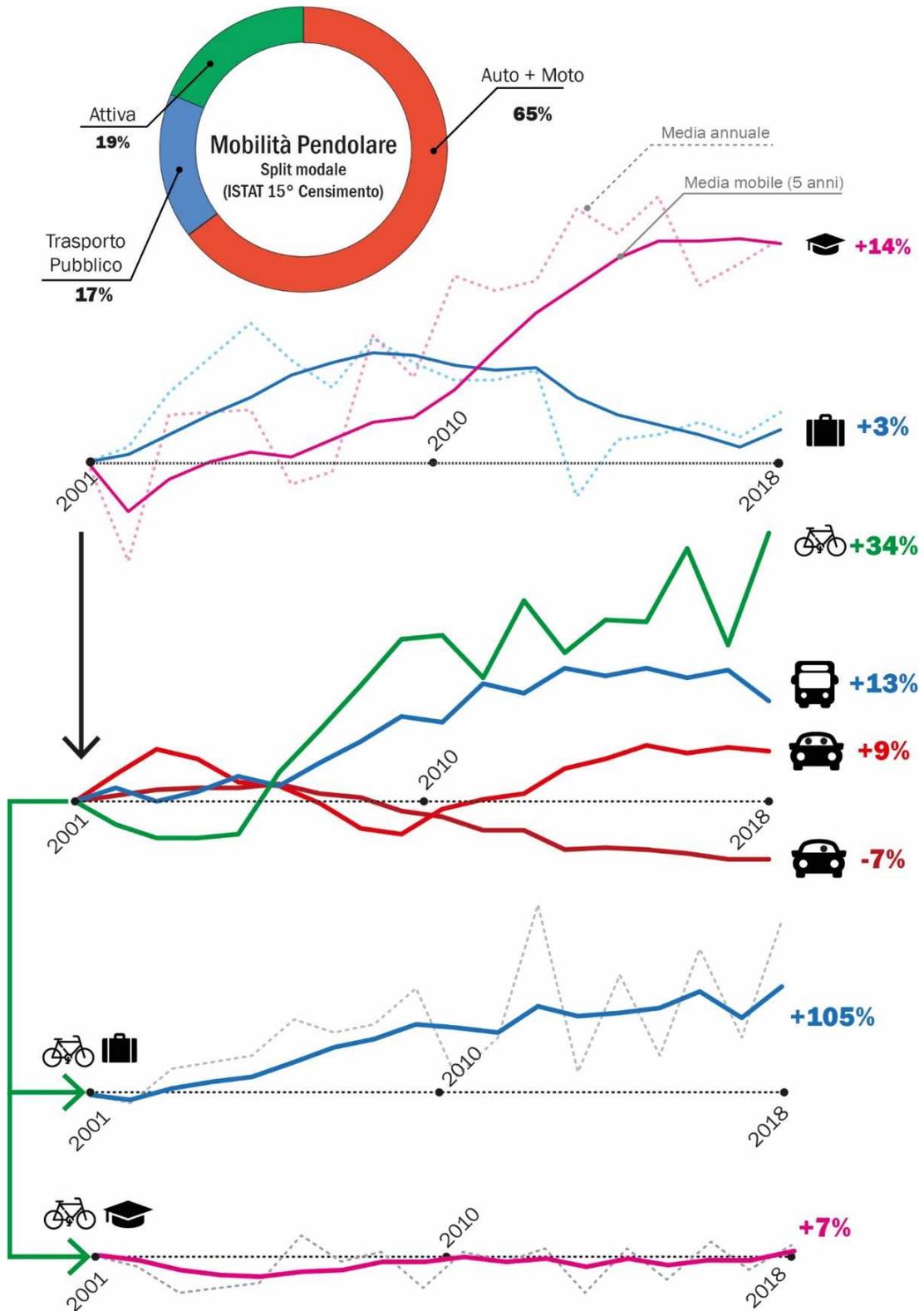
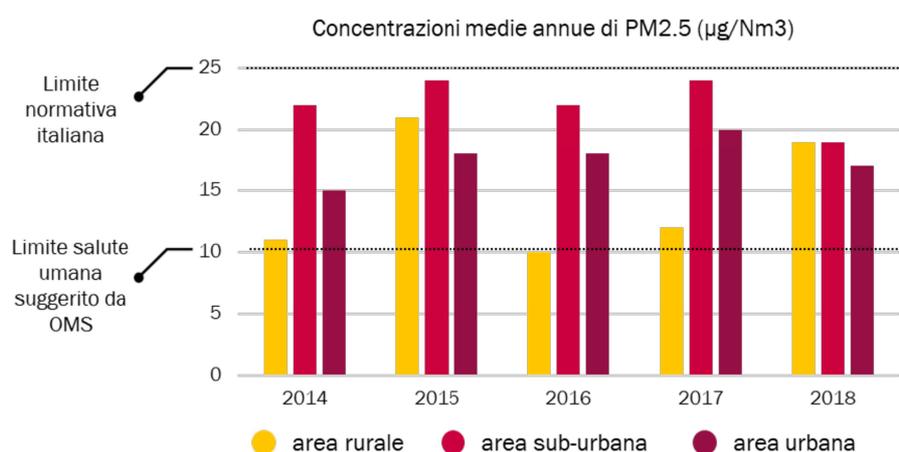


Figura Andamento mobilità

Fattori di rischio legati all'elevata motorizzazione

Nel Quadro Conoscitivo, sono state individuate ulteriori criticità d'interesse regionale che rientrano tra i cosiddetti "fattori di rischio legati alla mobilità" (vedere il doc. "Mobilità e Salute" a cura di Gelormino & Costa, 2007). In particolare, l'elevato utilizzo dell'automobile per distanze brevi in Piemonte concorre, oltre ai già citati elevati livelli di incidentalità, scarsa attività fisica, ed elevate concentrazioni d'inquinamento in area urbana/metropolitana, anche:

- **Congestionamento stradale:** fenomeno particolarmente pressante nei territori più urbanizzati del Piemonte e in particolare nell'area metropolitana di Torino. Nel 2019, l'automobilista "medio" perdeva 123 ore all'anno nel traffico a Torino - 3° città d'Italia e 27° nel mondo. I tempi di percorrenza sono in media 24% più alti rispetto al percorso in assenza di traffico, e la velocità media in ora di punta risulta di appena 14 km/h, pari o inferiori quella di uno spostamento in bicicletta (EU Cycling Challenge, 2016). Fenomeno mitigato dal lock-down pandemico ma, in parte compensato, dalla riduzione delle percorrenze in mezzo pubblico.
- **Inquinamento ambientale:** sulla base dell'analisi dei dati storici di ARPA Piemonte, si osserva un generale miglioramento della qualità dell'aria negli ultimi 20 anni, dovuto soprattutto la diffusione di nuove tecnologie (marmitte catalitiche nei trasporti, teleriscaldamento, metanizzazione del parco caldaie e abbandono del gasolio per riscaldamento fra le più importanti). Nonostante il trend positivo, rimangono diverse criticità che interessano in particolare le aree urbane e sub-urbane: Superamento dei limiti giornalieri (>35/giorni anno) di PM₁₀ ne 32% delle stazioni della rete di misura regionale, e in particolare nella maggior parte degli **AIT collocati lungo il bacino del Po** (Torino, Chivasso, Casale Monferrato) e Rivarolo (oltre 50 giorni di sfioramento dei limiti) negli altri «grandi comuni» quali Novara, Vercelli, Alessandria, Asti (tra 35 e 46 sfioramenti annui). In molti casi, il trasporto privato ne è la causa principale (fonte: ARPA Piemonte). Applicando i limiti suggeriti dall'OMS per la protezione della salute umana - più stringenti dei limiti di legge nazionali - **il 94% della popolazione piemontese che vive nei capoluoghi di provincia risulta esposta ad una concentrazione dannosa di PM₁₀**; tale percentuale sale al 100% per le concentrazioni di particolato ultrafine PM_{2,5} nei capoluoghi di provincia. Per quanto riguarda gli ossidi di azoto (NO₂), nonostante il miglioramento generale la media annuale degli ultimi anni è risultata spesso superiore al limite di legge nell'area di Torino e della sua cintura, a Carmagnola, ad Alessandria e nel Novarese. Le concentrazioni di ozono (O₃) nella regione hanno superato il limite consentito in tutte le AIT in un numero variabile tra circa 30 e 70 giorni a seconda della zona e dell'anno considerato.



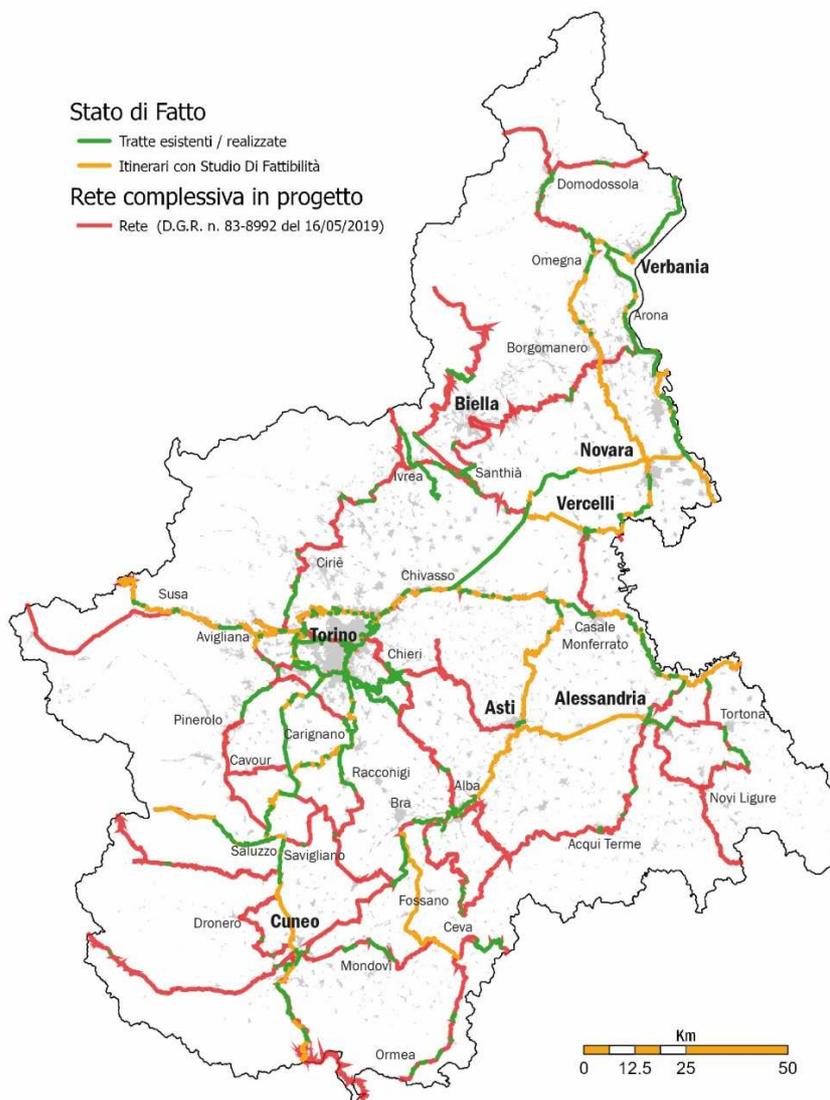
- **Inquinamento acustico.** L'esposizione prolungata e frequente al rumore del traffico determina problemi alla salute che possono assumere diverse forme; quelle per cui sono disponibili prove significative sono (OMS, 2011; OMS, 2017-2018; Defra, 2014): cardiopatia, ictus, demenza, ipertensione. È inoltre da considerare il fastidio subito da chi è esposto a situazioni di inquinamento acustico può inoltre ostacolare le persone nello svolgimento di determinate attività, che possono portare ad una varietà di risposte negative, tra cui irritazione, ansia, esaurimento e disturbi del sonno (WHO, 2011). Nonostante non

esistono statistiche puntuali che possano quantificare il fenomeno del disturbo rumoroso sulla scala regionale, ma considerato che circa **1.8 milioni di piemontesi vive in aree urbane con più di 30 mila abitanti**, è evidente che il tema dell'inquinamento acustico sia un fenomeno che possa riguardare una larga parte della popolazione. La bicicletta, producendo una quantità limitata di inquinamento acustico, se sostituita al traffico motorizzato privato può sensibilmente contribuire a ridurre i livelli di inquinamento rumoroso a vantaggio della qualità della vita delle persone e ridurre i costi sanitari legati alle malattie che da esso possono insorgere.

La rete ciclabile regionale

Sul piano dell'offerta, la Regione Piemonte è tra le realtà virtuose che, antecedentemente gli obblighi di Legge recenti, **si era già dotata di una propria Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale"** (approvato con D.G.R. n. 22-1903 del 27/07/2015), individuata attraverso un processo di progettazione partecipata con gli stakeholders e gli Enti del territorio.

La proposta di rete è stata successivamente revisionata, armonizzata e aggiornata alla luce dell'istruttoria in ordine alle istanze pervenute dal territorio nella versione approvata con D.G.R. n. 83-8992 del 16/05/2019.



Prima della Legge 2/2018, il Piemonte aveva già sviluppato un progetto di rete ciclabile di > 2.000 km ma solo una quota limitata è stata studiata nella sua fattibilità e ancor meno è stata realizzata

Figura Rete ciclabile d'interesse regionale complessiva in progetto fino al 2019 **Complessivamente, l'ultimo progetto di rete (2019) prevedeva circa 2.000 km di itinerari cicloturistici** (incluso l'asse internazionale di Eurovelo 8) suddivisa in 22 itinerari tra cui

l'itinerario VenTo. Tale progetto di rete, pur avendo un focus prevalentemente turistico, ha svolto un ruolo importante nel fornire una linea guida allo sviluppo ciclabile del territorio e nel governo gli studi di fattibilità e i finanziamenti regionali agli enti locali.

Dei 22 itinerari previsti totali, sono stati realizzati allo stato attuale (marzo 2021) solo 10 studi di fattibilità che riguardano parzialmente 13 itinerari per un totale di circa 880 km di rete. Mentre solo le ciclovie VenTo, Canale Cavour e Corona di Delizie presentano uno studio complessivo dell'itinerario. Tali studi di fattibilità, essendo stati realizzati precedentemente la Legge 2/2018, le recenti modifiche al C.d.S. i criteri stabiliti dall'Allegato A SNCT ed il PRMC, possono risultare da aggiornare affinché si allineino con i nuovi criteri / standard di qualità stabiliti dal MIMS.

Aspetto della rete di base buono, da colmare la componente sistematica

La ricostruzione dello stato di attuazione ha evidenziato delle carenze e criticità dalle quali la Regione intende partire per rafforzare la propria offerta. In particolare, si è osservato una certa frammentazione della rete esistente con realizzazioni discontinue, disomogenee e con una forte varietà tipologica. Risultata carente anche la componente sistematica della mobilità ciclistica che rappresenta una grande potenzialità e opportunità per il territorio. Una delle motivazioni è da attribuirsi all'assenza negli ultimi anni di **finanziamenti regolari e alla mancanza di un coordinamento sovra-territoriale strutturato**, per cui sono stati in definitiva realizzati interventi sulla base dell'iniziativa del singolo comune (o gruppo di comuni). Dal punto di vista delle azioni di governance, quindi, è fondamentale che il processo di pianificazione, progettazione e realizzazione degli interventi venga **coordinato a livello regionale senza sacrificare il dialogo continuo con il territorio**. Tale coordinamento, inoltre, deve essere integrato fra i diversi settori interessati (in particolare Mobilità, Ambiente, Turismo, Sanità e Comunicazione).

Un tema ulteriore di debolezza dell'attuale sistema ciclistico regionale emerso nel corso dell'analisi è **l'assenza di precedenti monitoraggi dello stato di attuazione dei percorsi e la dispersione dei dati**. Di qui la difficoltà nel recuperare informazione sull'esistente con un significativo livello di confidenza del dato. Tra le azioni di governance, la gestione informativa della rete deve rientrare sicuramente tra le priorità anche al fine di consentire valutazioni di efficacia ed efficienza delle misure nel tempo.

Nonostante tali criticità, l'impianto di base della struttura della proposta di rete ciclabile **risulta valida, accessibile e ben integrato** con il sistema di trasporto (e in particolare quello su ferro).

Oltre alla realizzazione delle piste ciclabili, il tema della **moderazione del traffico diffusa negli ambiti urbani come politica per favorire la convivenza sicura tra più modalità di trasporto** diventerà sempre più fondamentale per lo sviluppo della ciclabilità. Anche in questo caso, consapevolezza dei benefici di tali soluzioni e dunque l'applicazione di esse non è ancora pienamente diffusa in egual misura tra tutti gli enti.

L'intermodalità

L'ipotesi di rete ciclabile regionale è ben integrata rispetto all'offerta ferroviaria ma è da potenziare l'accessibilità ciclistica ai nodi

Una buona integrazione con il trasporto pubblico è essenziale per favorire non solo l'accessibilità turistica ma anche promuovere l'uso della bicicletta per le lunghe distanze e per promuovere la multimodalità. A livello generale, le ciclovie di progetto presentano una buona accessibilità rispetto alle fermate ferroviarie (in media 1 stazione ferroviaria raggiungibile entro 15 km). Tuttavia, ogni stazione possiede caratteristiche funzionali e prestazionali differenti che possono rappresentare una barriera o un'opportunità per l'intermodalità.

Allo stato attuale, **meno del 15 % delle stazioni ferroviarie nel territorio piemontese sono direttamente raggiungibili tramite un'infrastruttura ciclabile**. In generale, su tutto il territorio si osservano tratte di piste ciclabili non continue, che non consentono connessioni efficaci tra la stazione e i principali poli attrattori comunali. **L'offerta di stalli per il parcheggio di biciclette presso le stazioni ferroviarie è attualmente scarsa e poco adatta alle esigenze dell'utenza**. In totale, si contano circa 50 stazioni (23% del totale) con

presenti punti di sosta bici di qualsiasi tipo e qualità. Solamente **5 stazioni in Piemonte dispongono di una vera e propria «ciclostazione»**, ma in ciascuna esistono modalità di accesso differenti. Non sono inoltre disponibili servizi a supporto dell'utilizzo delle biciclette quali, ad esempio, ciclofficine⁷.

La governance e le politiche

Dal punto di vista della governance, la Regione Piemonte rappresenta **una realtà modello nel panorama italiano per aver riconosciuto la trasversalità della ciclabilità e avviato un approccio multidisciplinare alla mobilità ciclistica avendo istituito un Gruppo di Lavoro (GdL) interdirezionale** che coinvolge più settori per garantire un'iniziativa strutturata e coordinata, individuare le priorità e promuovere i necessari raccordi con gli altri soggetti pubblici e privati. Inoltre, la Regione Piemonte ha lavorato molto nel definire dei primi criteri di pianificazione e progettuali che, pur a livello qualitativo, risultano bilanciati per le esigenze della ciclabilità e che sono rafforzati nel piano.

La Regione Piemonte ha avviato già dagli anni 90 importanti iniziative sulla governance da valorizzare con il PRMC

Dal 1990, anno dell'entrata in vigore della legge regionale, al 2007 la L.R. n° 33/1990 ha avuto diffusione ed applicazione su tutto il territorio piemontese e **la Regione ha finanziato complessivamente n. 302 interventi fra Comuni, Province, Comunità Montane ed Enti Parco, investendo complessivamente risorse pari a € 23.569.761**. Con D.G.R. n. 12-5648 del 25.09.2017 la Giunta regionale ha approvato il **Programma annuale di attuazione del Piano regionale della sicurezza stradale**, che prevede la messa in sicurezza della categoria dei ciclisti sulla rete stradale urbana ed extraurbana prevedendo il fabbisogno finanziario di **€ 10 milioni per il Progetto "Percorsi ciclabili sicuri"**. Più recentemente, la Giunta ha approvato con D.G.R. n. 16-6611 del 16.03.2018 il **documento "Ciclopoteggi di interscambio con il trasporto pubblico – linee guida per la realizzazione"**, redatto da **Regione Piemonte, Agenzia della Mobilità Piemontese e FIAB**, che costituisce uno strumento di supporto tecnico nella realizzazione e nel mantenimento dei ciclopoteggi di interscambio.

Dal 2020 la Regione ha **inoltre finanziato con oltre 1.000.000,00 euro l'acquisto di velocipedi**. Le azioni di finanziamento vedranno un incremento a seguito dell'adozione del PRMC che garantirà un utilizzo coordinato delle diverse fonti di finanziamento.

La Regione Piemonte è infine impegnata in una serie di iniziative sul tema della **promozione del cambio di comportamento** verso scelte maggiormente sostenibili come programmi di pedibus, interventi sulla sicurezza stradale, la comunicazione/promozione del cicloturismo, la sperimentazione di iniziative di bike-to-work (etc.).

2.3 Letture locali

Il territorio piemontese presenta una diversità unica ed entrare nel merito delle problematiche e opportunità di ciascun ambito non consentirebbe di rispettare le esigenze di sintesi poste dal presente documento. Si ritiene tuttavia presentare alcune differenze di rilievo per la ciclabilità che contraddistinguono i diversi "macro-ambiti" del territorio:

- **Tutti i quadranti** si caratterizzano per un'offerta paesaggistica, storico culturale e dunque una potenzialità turistica variegata e attrattiva per diversi target (dal cicloturismo, alla mountain bike, etc.). Un'offerta che necessita approcci diversi anche nella promozione turistica che rifletta le unicità del territorio.
- Il **Quadrante Nord-Ovest** risulta fortemente incentrato sull'area metropolitana di Torino dove si concentra la maggior parte delle attività economiche del Piemonte e specularmente dei flussi di mobilità. Nonostante il sistema di mobilità diventi sempre più aperto e trasversale, Torino continua

⁷ Dati rilevati nell'ambito dell'azione C9.3 progetto LIFE IP PREPAIR.

a rimanere la polarità di riferimento. Polarità secondarie nel territorio sono: Pinerolese, Eporediese, Chierese e la Valle di Susa. Sono presenti forti differenze tra ambito “pianura metropolitana” e “montagna”, con la seconda caratterizzata da fenomeni di depauperamento economico e demografico. La Città Metropolitana di Torino ha recentemente adottato il PUMS che, grazie all’interazione con la Regione, ha introdotto importanti previsioni sulla ciclabilità (in particolare, le superciclabili del Servizio Ciclabile Metropolitan) ed il sistema Bike-to-Rail.

- **Quadrante Nord-Est** si caratterizza come multipolare e un territorio altamente variegato con sfide diverse. il Novarese rappresenta l’ambito maggiormente interessato da flussi di mobilità pendolare. Forte autocontenimento negli altri comuni (in particolare il Biellese). Forte vocazione turistica già consolidata nell’ambito lacuale con numeri elevati di presenze nel territorio.
- Il **Quadrante Sud-Ovest** si caratterizza per una mobilità fortemente diffusa a causa dei numerosi centri di piccole-medie dimensioni sparse per la provincia. I principali poli sono rappresentati da Cuneo con forti relazioni con Borgo S.Dalmazzo e Boves, l’asse Alba Bra. Fortemente autocontenuti le restanti realtà comunali anche se i dati mostrano una tendenza all’apertura delle relazioni. Di forte attrattività turistica i siti vitivinicoli di Langhe e Roero che sono già interessati da rilevanti flussi di turisti nazionali ed internazionali.
- Il **Quadrante Sud-Est** si presenta come un bi-polo con la presenza di due importanti capoluoghi di provincia: Asti ed Alessandria che insieme rappresentano la maggior parte della domanda di mobilità. Le caratteristiche dei bacini sono notevolmente diverse tra di loro con l’Astigiano che risulta fortemente autocontenuto e con scarse relazioni sovracomunali, mentre L’Alessandrino si presenta come un sistema più “aperto” con diverse e intense relazioni verso Tortona, Arcuata Scrivia e Valenza.
- **Aree a domanda debole.** In regione, quasi 900 mila piemontesi (il 20% del totale) vivono in comuni al di sotto dei 3.000 abitanti (957 comuni) e la maggior parte dei comuni piemontesi (e circa 1.7 milioni di persone, o il 40% dei piemontesi) vive in comuni classificabili come «rurali». Una polverizzazione territoriale rilevate anche per le politiche di ciclabilità per garantire uno sviluppo inclusivo. Di particolare rilevanza, l’8% della popolazione regionale vive in ambiti classificati come a “domanda debole” e dunque dove l’accessibilità di tali aree è spesso limitata. Pur limitate dai problemi intrinseci legati all’orografia del territorio, l’attuazione delle politiche ciclabili dovranno tenere conto delle condizioni particolarmente svantaggiate di questi territori, individuando soluzioni che – in integrazione con il trasporto pubblico – possano concorrere al miglioramento dell’accessibilità e limitare i fenomeni di depauperamento economico sociale che caratterizza questi contesti.

3. DOVE VOGLIAMO ANDARE

3.1 La Visione

Nella sua semplicità di un telaio e due ruote, la bicicletta può trasformare positivamente non solo il sistema di trasporto ma anche il tessuto sociale ed economico dei territori.

- La bicicletta rappresenta un mezzo economico, rapido ed ecologico per gli spostamenti in grado di **umentare l'accessibilità e favorire l'inclusione sociale** anche di categorie di persone che per questioni anagrafiche o economiche non avrebbero alternative di mobilità.
- Riducendo la necessità di ricorrere all'utilizzo di mezzi motorizzati privati per gli spostamenti di corto-medio raggio, la **bicicletta fluidifica il traffico, limita il consumo di suolo, rende più competitivo il trasporto pubblico e mitiga gli impatti ambientali** legati al consumo di carburanti e all'emissione di inquinanti.
- Muoversi in maniera attiva **migliora la salute fisica e mentale, nonché la qualità della vita delle persone, con una riduzione della spesa sanitaria**. Lo sviluppo cicloturistico rappresenta un'importante strategia di valorizzazione e accesso sostenibile alle risorse del territorio, nonché strumento di rivitalizzazione economica.
- Come riconosciuto dall'Organizzazione Mondiale, la bicicletta è **un mezzo congruo a rispondere alle esigenze di spostamento anche in situazione di emergenza** in quanto garantisce distanziamento, limita gli spazi occupati e garantisce il raggiungimento dei livelli minimi di attività fisica raccomandati⁸.
- Favorire l'utilizzo delle due ruote diventa inoltre occasione per promuovere la **rigenerazione degli spazi urbani**, del patrimonio pubblico e delle infrastrutture (dismesse e non), ricucendo ed eliminando barriere fisiche e naturali.

Con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, la Regione intende tracciare la via per un Piemonte più sostenibile ed efficiente: un Piemonte in rete, in cui **la bicicletta sia una scelta sicura, piacevole e vantaggiosa per sempre più persone, al pari degli altri mezzi**.

Lo fa attraverso un piano d'azione innovativo, ispirato alle eccellenze in Europa, fondato sui bisogni specifici di un territorio eccezionale per varietà e opportunità come il nostro. L'evoluzione che abbiamo in mente chiede infrastrutture, ma anche convinzione e uno scatto culturale. Vediamo la bici come un'esperienza comune di benessere quotidiano: in città e tra città, nella natura, per turismo. Un gesto abituale e entusiasmante, che incoraggia la vita locale, l'economia, l'ambiente — che esalta il dinamismo e la bellezza del territorio. Delle grandi opportunità per il Piemonte siamo certi. La bici, normale mezzo di tutti i giorni, può liberare le potenzialità di una regione straordinaria.

3.2 Gli obiettivi di risultato

Gli obiettivi che la Regione ha già assunto all'interno della propria pianificazione vigente che il PRMC intende ribadire hanno una duplice finalità: aumentare la quantità di spostamenti in bicicletta migliorando la qualità dell'esperienza in bicicletta in termini di sicurezza e percorribilità.

Quantità

Aumentare il numero di persone che sceglie di spostarsi in bicicletta in sicurezza per scopi quotidiani e per scopi turistici sia per gli spostamenti urbani che intercomunali (favorendo l'intermodalità), riducendo il ricorso ai mezzi motorizzati privati.

Qualità

Rendere il territorio percorribile in bicicletta in maniera più sicura da parte di tutti i tipi di utenti, migliorandone l'attrattività e la sostenibilità.

8 WHO (2020)

3.3 I target da raggiungere

Il PRMC, recependo le disposizioni normative e gli obiettivi di altri piani, declina gli obiettivi di risultato nei seguenti “target” da raggiungere per diverse scale temporali:

Obiettivi di risultato (dal PRMT)	Rif. Strategia PRMT	Indicatore ⁹	U.M.	Orizzonte temporale		
				SR	2030	2050
1. Aumentare la sicurezza reale e percepita degli spostamenti	A	Indice di mortalità degli incidenti stradali che coinvolgono velocipedi	n. morti ogni 1.000 incidenti	21.9 (1002 incidenti e 22 morti) (media 2019-18-17-16)	- 50% (rispetto a SR)	-> 0%
		Split modale complessivo (media Piemonte) (% bicicletta)	% bici su totale spostamenti	3.5% (2011)	≥ 8%	≥ 17%
2. Aumentare la vivibilità del territorio e dei centri urbani e contribuire al benessere dei cittadini	G	Split modale urbano (media Piemonte)	% bici	5% (2011)	≥ 10%	≥ 23%
		Split modale interurbano (media Piemonte)	% bici	< 1% (2011)	≥ 3%	≥ 10%
		Inattività fisica	Popolazione inattiva	29.9% (2019)	-15% (rispetto a SR)	-20% (rispetto a SR)
3. Aumentare la competitività della regione e lo sviluppo di imprese, industria e turismo	F	Indicatore di sviluppo cicloturistico	n./d.	Fenomeno limitato	+ Incremento	++ Incremento

In particolare,

- l’obiettivo numero 1 relativo alla sicurezza è in linea rispetto alle indicazioni del PRMT e ai più recenti indirizzi per il Piano Nazionale di Sicurezza Stradale.
- L’obiettivo numero 2 relativo allo split modale riprende gli obiettivi del PRMT sulla ciclabilità e li specifica rispetto al contesto urbano ed interurbano. Il valore è stato individuato in base all’analisi degli spostamenti per le diverse fasce di spostamento considerando generalmente gli spostamenti entro i 5 – 10 km come “potenzialmente” ripartibili sulle due ruote. Si specifica, che il PRMC intende raggiungere tali quote modali favorendo in particolare la sostituzione delle percorrenze chilometriche da mezzi motorizzati privati concorrendo così alla riduzione degli inquinanti e consumi energetici come espresso dal PRMT (obiettivo E) e dal PRQA
- L’obiettivo numero 2 relativo all’attività fisica ricalca i target definiti dall’OMS relativamente all’inattività fisica all’interno del Global Action Plan on Physical Inactivity e recentemente assunti nelle recenti “linee d’indirizzo sull’attività fisica per le differenti fasce d’età e con riferimento a situazioni fisiologiche e fisiopatologiche e a sottogruppi specifici di popolazione” approvato nella Conferenza Stato-Regioni del 7 marzo 2019. La mobilità quotidiana, se effettuata (anche solo in parte) a piedi e in bicicletta, rappresenta lo strumento più semplice per garantire il raggiungimento dei livelli “minimi” consigliati dall’OMS.
- L’obiettivo numero 3 fissa un target qualitativo non essendo presente ad oggi un sistema standard di misurazione del fenomeno cicloturistico. Importante è certamente la “direzione” dell’obiettivo che vuole tendere verso un aumento che va inteso non solo in relazione all’ “intensità” del flusso turistico ma soprattutto della modalità di trasporto con il quale il territorio viene fruito.

9 NB: il dettaglio degli indicatori è discusso nell’allegato sul monitoraggio.

3.4 Le strategie e le azioni

Le problematiche evidenziate in fase di studio e il raggiungimento degli obiettivi / target fissati richiedono un impegno che superi la settorialità verso un modello di lavoro maggiormente olistico, intersettoriale e integrato. È dunque necessario intervenire sia sulle infrastrutture e il parco mezzi ma anche sui comportamenti, la cultura di mobilità nonché promuovere una maggiore coordinamento dell'azione locale. In linea con l'approccio generale promosso a livello regionale, il PRMC individua le proprie strategie e azioni facendo riferimento a tre dimensioni principali:

- **Dimensione fisica o "infrastrutturale" delle reti, dei nodi e dei servizi**
- **Dimensione umana e "comportamentale"**
- **Dimensione organizzativa sulla "governance"**

Dimensione d'intervento	Descrizione / Necessità
 <p>Infrastrutture</p>	<p>Si tratta dell'insieme di interventi che mirano a realizzare un'offerta di mobilità ciclabile coesa, sicura, integrata e attrattiva.</p> <p><i>Esigenza: È necessario rendere il territorio piemontese percorribile in sicurezza e comodità con la bicicletta tramite infrastrutture e servizi di qualità sia per spostamenti quotidiani sia per turismo. Inoltre, è necessario migliorare l'intermodalità per l'accessibilità sulle distanze medio-lunghe.</i></p>
 <p>Cultura</p>	<p>Si tratta dell'insieme degli interventi che mirano a modificare la domanda di mobilità.</p> <p><i>Esigenza: È necessario agire sulla sfera comportamentale e culturale per promuovere la modifica di abitudini consolidate definendo azioni a supporto dei vari stadi del cambio comportamentale: dall'informazione per la presa di coscienza degli individui al mantenimento dei comportamenti virtuosi.</i></p>
 <p>Governance</p>	<p>Si tratta dell'insieme degli interventi che mirano a costruire un efficace modello organizzativo e di coordinamento dell'azione regionale e locale per l'attuazione degli interventi.</p> <p><i>Esigenza: È necessario limitare la frammentazione degli interventi, stabilire dei criteri più chiari per la gestione delle risorse e della realizzazione degli interventi, nonché favorire un approccio "evidence-based" per la determinazione delle priorità.</i></p>

Il PRMC individua tre strategie e 13 Macro-Azioni integrate con il PrMoP/Log, il PRQA e la SRSvS.

Strategie



Infrastrutture

A Rendere il territorio piemontese permeabile alla bicicletta

Macro-Azioni

- A.1) Completare il sistema delle **ciclovie turistiche europee e nazionali**
- A.2) Completare e connettere la **rete cicloturistica d'interesse regionale**
- A.3) Sviluppare un sistema di **ciclovie regionali per la mobilità sistematica** di bacino
- A.4) Riqualificare e mettere in sicurezza la **rete ciclabile nelle aree urbane ed extraurbane**
- A.5) Favorire l'**intermodalità bicicletta e micromobilità con il trasporto pubblico**
- A.6) Migliorare i servizi al ciclista



Cultura

B Diffondere la cultura della mobilità ciclistica

- B.1) Razionalizzare e uniformare la **comunicazione regionale** sulla mobilità ciclistica
- B.2) **Sensibilizzare la società** civile sulla mobilità ciclistica
- B.3) **Qualificare i tecnici, pubblici e privati**, sulla mobilità ciclistica
- B.4) **Rendere attrattiva la mobilità ciclistica** per i pendolari.



Governance

C Migliorare i processi decisionali

- C.1) **Rafforzare la governance** regionale sulla mobilità ciclistica
- C.2) **Migliorare la conoscenza del fenomeno** della mobilità ciclistica
- C.3) **Attivare collaborazioni scientifiche** per migliorare le policy

Di seguito nel documento si entra nel merito di ciascuna azione.

Queste sono suddivise in genere tra breve termine (1 – 2 anni dopo l'approvazione del PRMC), medio termine (2 – 5 anni dall'approvazione), lungo termine (oltre 5 anni). Inoltre, con "ad orizzonte di piano" si intende da realizzarsi entro gli obiettivi di piano.

4. INFRASTRUTTURE: RETI, NODI E SERVIZI

4.1 Classificazione della rete ciclabile

Con il fine di meglio definire l'ambito di azione e per orientare lo sviluppo della ciclabilità nel territorio, la Regione Piemonte fa riferimento alla classificazione della rete ciclabile che discende dalla programmazione superiore distinguendo tra rete d'interesse nazionale (Rete EuroVelo / Bicalta - Piano Generale Mobilità Ciclistica), rete d'interesse regionale (definita a partire da D.G.R. n. 83-8992 del 16/05/2019) e reti d'interesse locale e provinciale. Inoltre, esegue una distinzione di funzionalità in base all'utilizzo "prevalente" (tra sistematico e turistico). Per ciascuna classificazione sono associati criteri prestazionali e linee guida di attuazione specifiche meglio approfondite nelle Linee Guida Progettuali (Allegato A - LGP) della Regione Piemonte.



Rete	Chi le definisce	Chi le recepisce	Chi le attua	Criteri prestazionali e progettuali
1° Livello (Dorsale Nazionale Bicalta / Eurovelo)	Stato (<i>Piano Generale della Mobilità Ciclistica o PGMC*</i>)	Regioni, Province / Città Metropolitane e Comuni interessati nei rispettivi piani (<i>PRMC, Biciplan</i>)	Regioni in coordinamento con gli enti pubblici interessati	Allegato 4, SNCT, recepito nel PGMC e all'interno delle LGP
2° Livello (Dorsale Regionale turistica e sistematica)	Regione Piemonte (<i>Piano Regionale della Mobilità Ciclistica o PRMC</i>)	Città Metropolitana/Province e Comuni interessati nei rispettivi piani (<i>Biciplan e altri piani</i>)	Enti interessati in coordinamento con Regione Piemonte	Allegato
3° Livello (Dorsali urbane ed extraurbane locali e provinciali)	Città Metropolitana, Province e Comuni in base all'ambito (<i>Biciplan</i>)	Città Metropolitana, Province e Comuni in base all'ambito (<i>Biciplan e altri piani</i>)	Città Metropolitana, Province e Comuni	D.M. 557 / 1999 Per i progetti finanziati da Regione è necessario seguire i minimi stabiliti nelle LGP

In sintesi:

▪ **Rete di 1° livello, nazionale ed internazionale**, coincidente con la rete nazionale Bicalta ed integrata con il sistema transeuropeo EuroVelo, è definita a livello statale all'interno del **Piano Generale della Mobilità Ciclistica** (art. 2, Legge n°2/2018). Questa è assunta da Regione Piemonte all'interno del PRMC (e a cascata dagli altri enti) come dorsale della propria rete (art. 5, comma 2, ibid.). Le Regioni, sentiti gli altri enti locali interessati, individuano puntualmente il tracciato (art. 5, comma 2) e predispongono i progetti necessari alla realizzazione della rete Bicalta entro 12 mesi dall'approvazione del PGMC (art. 2, comma 4, ibid.). La Regione può presentare eventuali proposte di integrazione o modifica della rete "Bicalta"¹⁰. Lo Stato definisce gli indirizzi relativi alla predisposizione dei tracciati e i criteri di progettazione all'interno del PGMC e dell'Allegato 4 SNC – "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del

10 Ma le modalità non sono specificate nella legge.

Sistema nazionale delle ciclovie turistiche”. I requisiti di pianificazione e standard tecnici sono stati sintetizzati e resi operativi all’interno dell’**Allegato A – Linee Guida Progettuali del PRMC**.

▪ **Rete di 2° livello**, regionale turistica e sistematica, coincide con la rete d’interesse di Regione Piemonte ed è definita nel presente piano secondo le disposizioni all’art. 5 della Legge n°2/2018. La rete ciclabile regionale è individuata in coerenza con la Rete ciclabile nazionale “Bicitalia” ed è caratterizzata dall’integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali regionali a supporto delle altre modalità di trasporto. Regione Piemonte è responsabile, sentiti gli enti, per la sua puntuale individuazione (inclusa la dorsale nazionale) e definisce gli indirizzi relativi alla predisposizione (questi sono contenuti nell’**Allegato A – Linee Guida Progettuali del PRMC**). Regione Piemonte esegue una distinzione di massima tra ciclovie ad uso turistico e sistematico in funzione del contesto e l’utilizzo potenziale prevalente. In particolare, **le ciclovie turistiche regionali** sono funzionali e finalizzate a promuovere l’accessibilità e la fruizione sostenibile del paesaggio e dei beni storici, culturali e ambientali del territorio; **la rete per la mobilità sistematica di bacino** assolve ad una funzione di collegamento extraurbano per la mobilità casa scuola e casa lavoro e logistica di media distanza all’interno dei cluster della mobilità individuati dal PRMT al fine di promuovere un riparto modale a favore delle due ruote, riducendo la pressione del traffico veicolare, migliorare la salute pubblica e ridurre le esternalità. La suddivisione implica **principi e criteri di progettazione differenti meglio espressi all’interno dell’Allegato A al PRMC**.

▪ **Rete di 3° livello (Rete locale)** è la rete individuata dagli altri enti locali della regione all’interno dei **Piani Urbani (o Metropolitan) della Mobilità Ciclistica (Biciplan)**. In particolare, la Legge 2/2018 art. 6 e 7, specifica che città metropolitane e, i comuni che non fanno parte di città metropolitane, predispongono e adottano i piani urbani della mobilità ciclistica (Biciplan) che – in qualità di piani di settore del PUMS – sono finalizzati, tra le diverse azioni, ad individuare la rete degli itinerari ciclabili di propria competenza in coerenza con i piani di settore sovraordinati. **I criteri da adottare per la pianificazione sono stabiliti dalle Linee Guida Biciplan (MIT, 2020)**, mentre per la **progettazione si fa riferimento al Codice della Strada e al D.M. 557 / 1999**. Per gli interventi co-finanziati da Regione Piemonte che non ricadono in questa categoria di rete, i criteri minimi di riferimento sono stabiliti dall’ **Allegato A – Linee Guida Progettuali del PRMC**. La Regione oltre al sostegno nella realizzazione degli interventi, **intende assistere lo sviluppo dei piani e della progettazione** soprattutto per i territori con minore dotazione e capacità tecnica ed economica.

Mediante il coinvolgimento dei diversi livelli territoriali/istituzionali, la Regione Piemonte si pone l’obiettivo di fornire indicazioni utili per la definizione dei percorsi ciclabili ai diversi livelli di rete che, nel loro insieme, è auspicabile assumano, al pari delle altre reti infrastrutturali di trasporto, il **medesimo riconoscimento e la medesima attenzione** anche in termini di nuove progettualità, manutenzione e messa in sicurezza della rete, con la previsione di un’allocazione costante di risorse.

Indipendentemente dalla classificazione e dallo standard prestazionale, **lo sviluppo di ciascuna ciclovia deve essere visto come l’occasione di creare dei progetti integrati di sviluppo del territorio** attraverso fasi graduali di progettazione partecipata che favoriscano la creazione di sinergie tra gli attori e diventino l’occasione di recupero del patrimonio territoriale e l’occasione sperimentare soluzioni e pacchetti di misure innovative.

L’approccio nello sviluppo delle reti ciclabili seguirà un principio di progressività, a partire dalla modifica e rifunzionalizzazione delle infrastrutture esistenti con l’ottica di favorirne la permeabilità ciclistica. In secondo luogo, a seguito di opportune valutazioni, potranno essere rigenerate e recuperate infrastrutture esistenti ai fini della fruizione del traffico ciclistico (tratte ferroviarie dismesse, etc.). In ultima battuta ed in assenza di alternative, potranno essere realizzate infrastrutture su nuova sede.

Legenda

- Rete Turistica Regionale
- Rete Pendolare Regionale
- Stazioni Platinum
- Stazioni Gold
- Città di 1° Rango (PPR)
- Città di 2° Rango (PPR)
- Altri nodi individuati dal PGMC
- Cluster Mobilità (PRMT)

Ciclovie

- | | | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------|-----------------------|
| 1 Eurovelo 8 | 8 Via Provenzale | 19 Corona di Delizie | 22 Aida |
| 2 Vento | 9 Via del Monviso lungo il Po | 18 Bar2Bar | 23 Vela |
| 3 Canale Cavour | 10 Via Pedemontana | 17 2 Ruote 2 Regge | 24 Dell'Orco |
| 4 Via del Mare | 11 Via Granda Racconigi - Saluzzo | 18 Alessandria-Acqui-Alba | 25 Dora Baltea |
| 5 Via Francigena Valle d'Aosta | 12 Via Granda Saluzzo - Fossano | 19 Terre di Coppi | 26 Della Sesia |
| 6 Via Francigena Valle di Susa | 13 Via dalla Val Varaita | 20 Tracce dei ghiacciai | 27 Carmagnola - Bra |
| 7 Via del Ticino e del Lago Maggiore | 14 Via Lanpo | 21 Limone - Monesi | 28 Alba - Alessandria |

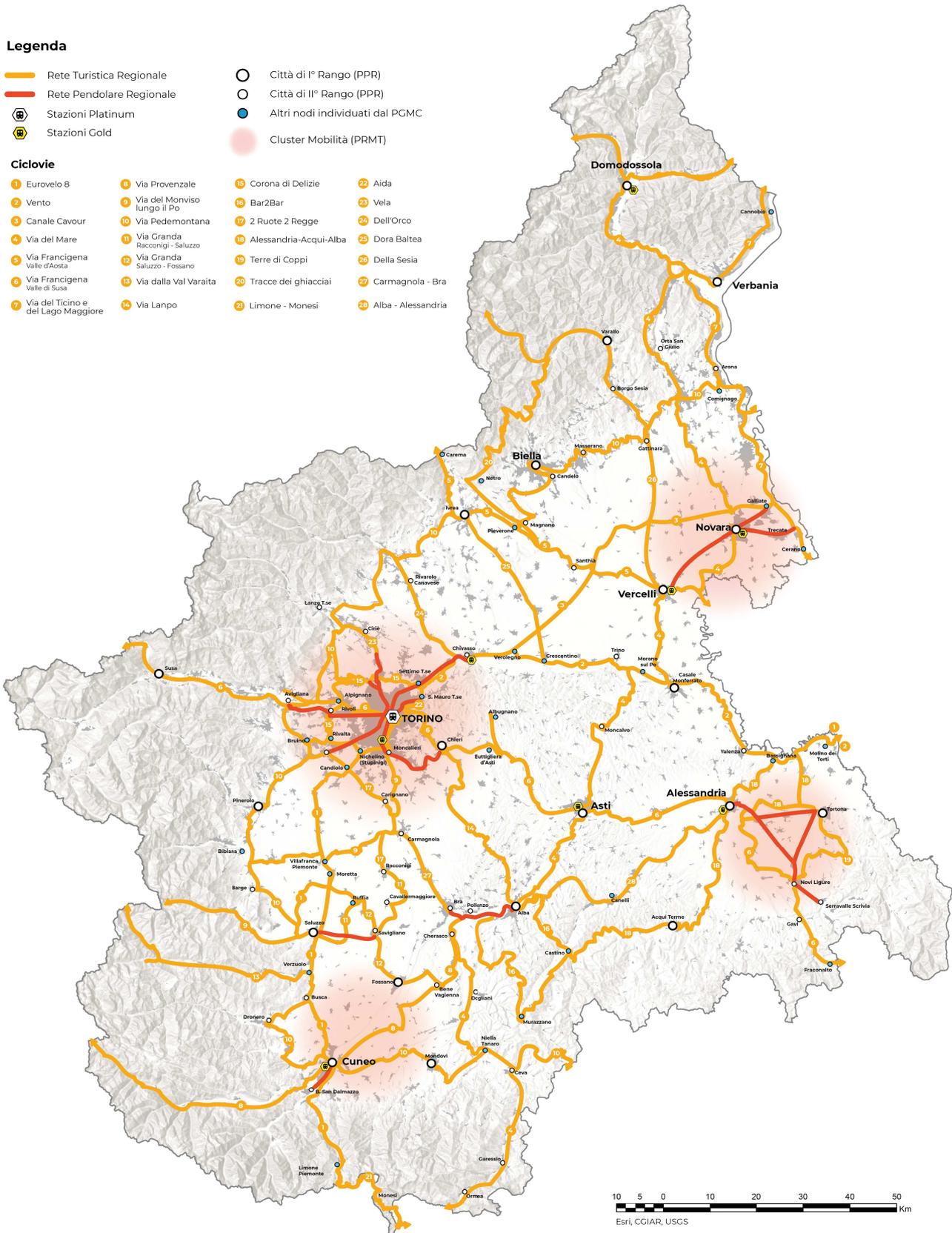
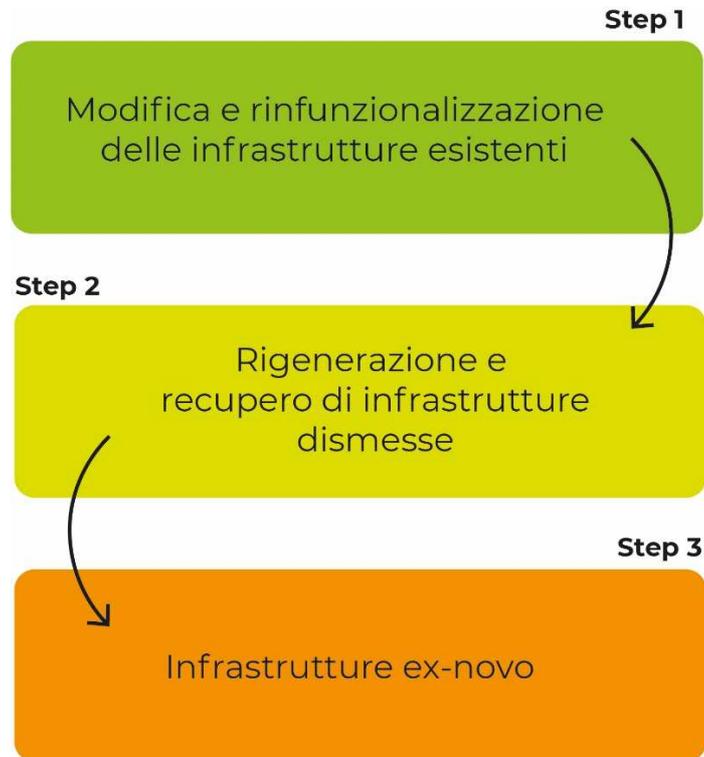


Figura Proposta di assetto funzionale della Rete strategica di interesse regionale di cui al presente PRMC

La finalità è quindi quella della valorizzazione del patrimonio esistente e la limitazione del consumo di suolo. Tale valutazione dovrà essere eseguita al momento della redazione dei progetti di fattibilità. I paragrafi successivi descrivono sinteticamente l'assetto della rete, le sue caratteristiche entrando nello specifico delle macro-azioni.



4.2 La rete internazionale e nazionale (1° livello)

Assetto della rete

La rete di 1° livello riconosciuta dalla Regione Piemonte è composta dagli itinerari EuroVelo (internazionale) e Bicalitalia (nazionale).

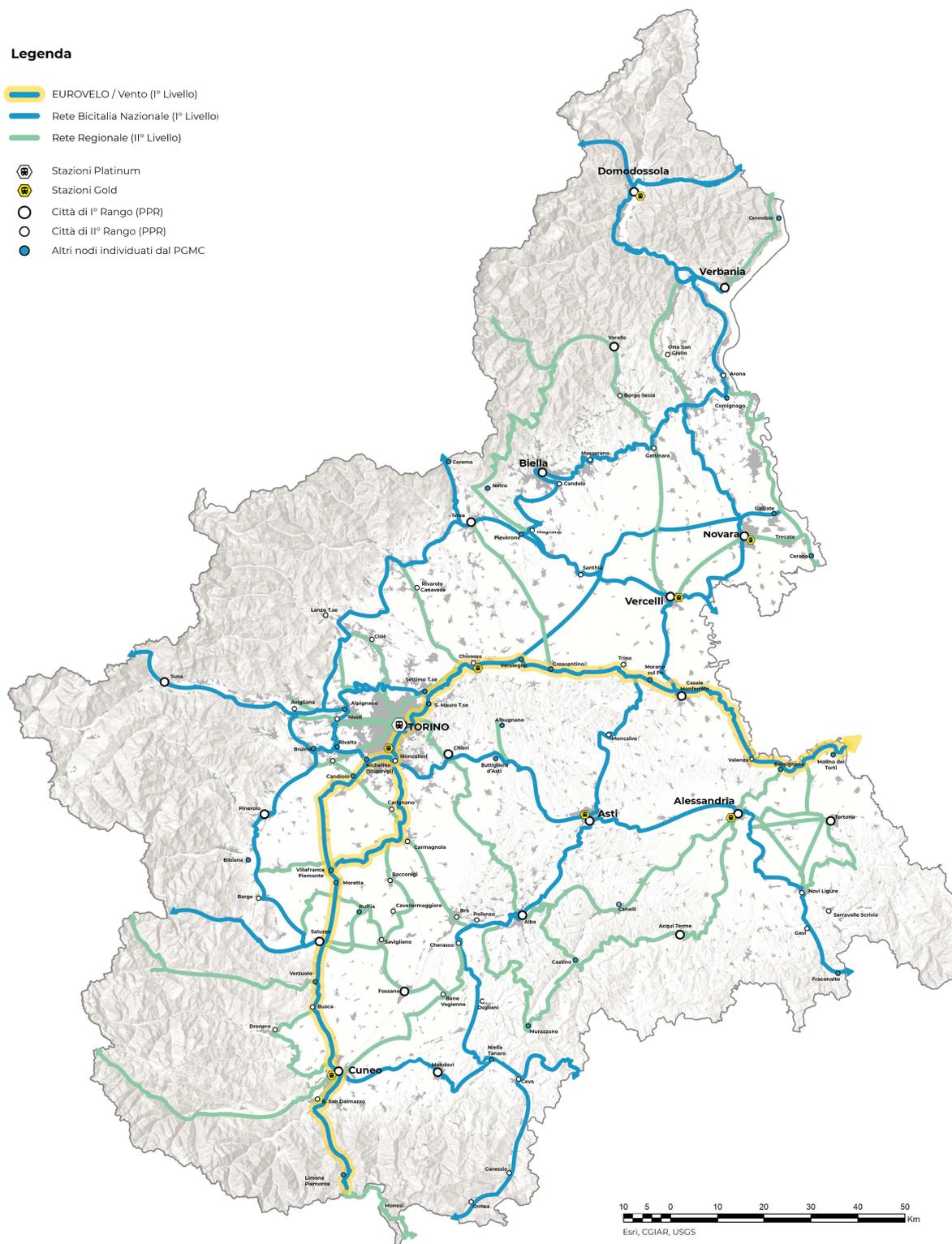


Figura Rete internazionale e nazionale proposta nel PGMC

Il territorio piemontese è interessato in particolare da 5 itinerari per una lunghezza complessiva di 872 km (fonte: MIMS) che rappresentano la dorsale di riferimento per lo sviluppo delle restanti reti del territorio.

Rango	Sistema	Itinerario
I	EuroVelo – BI 2	Del Po - EuroVelo – VenTO (da Torino)
N	Bicitalia- BI 3	Francigena Valle Susa / della Valle d’Aosta
N	Bicitalia – BI 12	Pedemontana alpina
N	Bicitalia – BI 15	Svizzera Mare
N	Bicitalia- BI 20	Aida

I = internazionale

N= nazionale

Itinerario BI 2 - del PO

Lunghezza: circa 750 km (solo una sponda)

Regioni attraversate: Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto.

Descrizione: sentieri e percorsi più o meno attrezzati, piste ciclabili e viabilità a scarso traffico, connessi l’uno all’altro per creare un’unica grande infrastruttura pedalabile in sicurezza. È parte di EuroVelo 8 itinerario europea Cadice ad Atene. In parte già inserita nel SNCT.

Itinerario BI 3 - FRANCIGENA (itinerario europeo)

Lunghezza: circa 2.000 km

Regioni attraversate: Lombardia, Emilia-Romagna, Liguria, Toscana, Lazio, Campania, Basilicata, Puglia (con varianti Piemonte e Valle d’Aosta).

Descrizione: Lungo l’asse portante dell’antica via Francigena: da Como e, oltreconfine, lungo il tracciato che arriva dal Nord Europa. Una volta a Roma, il tracciato si completa verso Brindisi, per secoli il porto per pellegrini e crociati diretti a Gerusalemme. Tutto l’itinerario italiano è parte di EuroVelo 5, itinerario europeo da Canterbury a Brindisi.

Itinerario BI 12 - PEDEMONTANA ALPINA

Lunghezza: circa 1.100 km

Regioni attraversate: Friuli-Venezia Giulia, Veneto, Trentino, Lombardia, Piemonte, Liguria

Descrizione: Le valli e i primi rilievi dell’intero arco alpino dal Carso triestino alla saldatura con l’Appennino al Colle di Cadibona, in vista dei grandi passi di montagna ma senza particolari dislivelli.

Itinerario BI 15 - SVIZZERA MARE

Lunghezza: circa 500 km

Regioni attraversate: Piemonte, Liguria

Descrizione: Uno dei tracciati nord-sud, che si riconnette al percorso nazionale svizzero 3 nel Cantone Ticino, dalle Alpi al mar Ligure sulla Via del Mare tra Piemonte e Liguria.

Itinerario BI 20 - AIDA

Lunghezza: circa 930 km

Regioni attraversate: Piemonte, Lombardia, Veneto, Friuli-Venezia Giulia

Descrizione: percorsi in gran parte già esistenti o in via di sviluppo, per unire le città della Pianura Padana da Susa a ovest al Carso a est ricucendo un paesaggio di grande fascino e suggestione. Grandi potenzialità per la possibilità di collegamento con Francia e Slovenia.

Ad integrazione dei suddetti itinerari, all’interno della Tavola 5 allegata al PGMC la Regione Piemonte ha chiesto l’inserimento di:

- Ciclovía Corone di delizia in bicicletta (percorso ad anello attorno a Torino di 112 km)
- Ciclovía Del Lago Maggiore (percorso che collega la Regione Lombardia e la Svizzera per una lunghezza nel solo tratto piemontese di 117 km).

La rete internazionale: EuroVelo

Il riferimento principale a livello europeo per la rete ciclabile è rappresentato dal progetto EuroVelo (EV), proposto dalla European Cyclists' Federation e teso a sviluppare una dorsale di lunga percorrenza attraverso tutto il continente europeo. Gli itinerari sono pensati principalmente per uso cicloturistico ma i criteri di progettazione prevedono anche l'utilizzo dell'infrastruttura per gli spostamenti quotidiani di breve distanza. La rete EuroVelo consiste di 19 percorsi ciclistici a lunga percorrenza, che attraversano 42 paesi, per un totale di 86.000 km una volta completata; allo stato attuale (2019) oltre 45.000 km sono stati completati su un mix di percorsi dedicati esistenti o realizzati appositamente e su percorsi stradali.

Figura Schema della rete EuroVelo (fonte: ECF, 2019)

La Regione Piemonte è attraversata dall'itinerario numero 8 lungo l'asse fluviale del Po, denominato percorso Mediterraneo.

Tale **asse fluviale del Po rimane gerarchicamente per la Regione Piemonte come il corridoio internazionale principale per la mobilità cicloturistica.**

Nella cartografia e nelle tabelle viene tenuto il riferimento più genericamente ad EuroVelo (o EV) senza numero specifico per via della possibile variazione futura.

Nella tratta specifica di EV tra Torino – Venezia, l'itinerario è inoltre denominato come VenTO (Venezia – Torino). Dal 2016, VenTO è parte del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT), ad aprile 2020 è stato dato avvio alla progettazione definitiva ed esecutiva dei primi quattro lotti funzionali (uno per ciascuna regione attraversata) e con il Decreto interministeriale 12.01.2022, n. 4, a valere sui fondi PNRR, sono stati ammessi a finanziamento ulteriori quattro lotti, uno per Regione, in continuità con i precedenti lotti finanziati.

Ulteriori raccordi di interesse regionale non rientranti in EuroVelo ma di **collegamento internazionale** sono costituiti da:

- c) Via Francigena della Valle di Susa e della Valle d'Aosta
- d) Svizzera - Mare

e) Via del Ticino e del Lago Maggiore

La rete nazionale: Bicalitalia

La Rete ciclabile nazionale denominata “Bicalitalia” (art. 4 Legge n°2/2018) costituisce la rete infrastrutturale di livello nazionale che integra il sistema EuroVelo. La rete storicamente nasce dalla proposta di FIAB Onlus che è stata gradualmente recepita, prima a livello regionale, e poi a livello nazionale con il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) approvato ad agosto 2022 ¹¹.

Il PGMC ha recepito la Rete Bicalitalia promossa dalla Fiab ed aggiornata al 2022.

Essa rappresenta l'infrastruttura di tracciati predisposta, sulla base dell'esperienza d'uso di ciclisti amatoriali, e che delinea percorsi sull'intero territorio nazionale. Essa è una rete di riferimento sulla quale integrare gli interventi strutturali di natura amministrativa previsti dal piano.

Secondo la legge, la rete è articolata in una serie di direttrici nord-sud, est-ovest che interessano tutto il territorio nazionale. La rete si sviluppa secondo i seguenti criteri (espressi dalla legge):

- È **integrata ed interconnessa** con la rete di trasporto e con le **altre reti ciclabili** presenti nel territorio.
- È **collegata con le aree naturali protette e con le zone a elevata naturalità** e di interesse escursionistico, paesaggistico, storico, culturale e architettonico.
- È **integrata con le altre reti di percorrenza turistica di interesse nazionale e locale**, con particolare attenzione alla rete dei cammini e sentieri, alle ippovie, alle ferrovie turistiche e ai percorsi fluviali, lacustri e costieri;
- Si sviluppa **tramite piste ciclabili, greenways, strade a basso traffico** e tramite il recupero a fini ciclabili, per destinazione a uso pubblico, di strade arginali di fiumi, torrenti, laghi e canali; tratturi; viabilità dismessa o declassata; sedimi di strade ferrate dismesse e comunque non recuperabili all'esercizio ferroviario; viabilità forestale e militare radiata; strade di esercizio; altre opere infrastrutturali lineari, comprese opere di bonifica, acquedotti, reti energetiche, condotte fognarie, cablaggi, ponti dismessi ed altri manufatti stradali;
- Da **continuità ed interconnessione a reti ciclabili urbane**, anche attraverso la realizzazione di aree pedonali e zone a traffico limitato, nonché l'adozione di provvedimenti di moderazione del traffico;

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC), partendo dagli itinerari Bicalitalia, ha l'obiettivo di definire la rete di percorsi e i criteri di progettazione e finanziamento della rete nazionale.

La proposta di Rete Bicalitalia presente nel PGMC ha preso avvio dalla ricognizione delle ciclovie e degli itinerari esistenti o individuati in strumenti di pianificazione regionale e locale o formulati da associazioni nazionali e internazionali riconosciute. In particolare, questa ricognizione ha analizzato le proposte di itinerari della rete nazionale formulate dalla FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta), da ECF (European Cycling Federation) per la rete EuroVelo, dal MIMS (Ministero Infrastrutture e Mobilità sostenibili) per il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT) e dalle Regioni nei loro strumenti di pianificazione e programmazione.

La fase ricognitiva è stata sviluppata analizzando le risorse di conoscenze e proposte formulate nell'ambito della rete FIAB- Bicalitalia, aggiornata al 2022 dalla Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, che ha proposto una rete di vie verdi, piste ciclabili in sede propria e strade senza traffico da percorrere a piedi e in bicicletta, che collegano le principali città e le più importanti attrazioni naturali e culturali per promuovere la mobilità attiva ai fini quotidiani e ricreativi.

FIAB- Bicalitalia nasce alla fine degli anni '90, quando alcuni membri di FIAB entrano a far parte del gruppo di lavoro per la pianificazione della rete ciclabile europea promossa da parte della ECF (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, 2017).

Reagendo ad un'assenza pianificatoria nazionale, nel 2000 viene presentata una carta della “rete nazionale di percorrenza ciclistica” costituita da sistema di ciclovie longitudinali e coast-to-coast che interessano tutte le Regioni italiane e si integrano con le dorsali transnazionali, avendo cura di valorizzare quanto sino a quel momento era stato realizzato ad opera di volenterose Regioni Province.

¹¹ Elementi tratti dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica, Ministero delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, approvato con DM del 23.08.2022 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale (GU Serie Generale n.239 del 12.10.2022).

La proposta della rete FIAB-Bicitalia, al di là della sua declinazione spaziale, è stata prima di tutto una proposta culturale finalizzata alla promozione ed alla diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto pulito e sostenibile.

Questa rete FIAB-Bicitalia è stata ulteriormente studiata ed approfondita in una edizione del 2015 (18 itinerari nazionali), nel 2019 ed infine nel 2022 (20 Ciclovie per 20 Regioni).

In quest'ultima edizione, oltre alla individuazione di "20 dorsali" per circa 18.000 km, vengono individuati anche i criteri attraverso i quali valutare l'appartenenza di una ciclovie alla rete ciclabile nazionale.

Questi criteri sono stati utilizzati per aggiornare la Rete Bicitalia che costituisce la rete nazionale di riferimento per il PGMC e sono i seguenti:

1. l'appartenenza di un itinerario all'interno della rete EuroVelo;
2. l'attraversamento di almeno tre Regioni ovvero 1/2 Regioni oltre ad uno stato confinante;
3. la lunghezza minima di 150 km;
4. la presenza dimostrata di flussi cicloturistici consolidati;
5. l'inserimento nel Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche;
6. il suo sviluppo lungo un corridoio con caratteristiche intermodali (bici+treno o bus);
7. l'inclusione di tratti rilevanti su ferrovie dismesse o altro tipo di sedimi dedicati
8. lo sviluppo lungo il corridoio di una strada consolare romana.

Il Comitato tecnico scientifico di FIAB- Bicitalia, che ha supportato il MIMS nell'aggiornamento della Rete Bicitalia, ha stabilito che il criterio 1 garantisce l'inserimento automatico nella rete, i criteri 2 e 3 devono essere entrambi rispettati dalla ciclovie nazionale e rappresentano un prerequisito indispensabile, mentre quelli da 4 a 8 possono essere presenti anche singolarmente.

La Rete ciclabile nazionale si integra e si interconnette con le altre reti ciclabili di rango superiore (europea EuroVelo) ed inferiore (regionali, provinciali e locali) per incentivare e sviluppare la mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano, nei territori di area vasta e a livello extraurbano sino alla scala regionale e nazionale, al fine di offrire una modalità di trasporto alternativa ed integrativa dell'attuale sistema di mobilità fondato principalmente su un uso tradizionale dell'automobile privata.

A livello locale, inoltre, **la continuità e l'interconnessione della rete "Bicitalia" con le reti ciclabili previste dai piani urbani della mobilità ciclistica (Biciplan) deve consentire di realizzare la penetrazione metropolitana ed urbana delle ciclovie di interesse nazionale.** L'interconnessione di livello internazionale si realizza con la rete stradale in corrispondenza dei valichi di confine del territorio nazionale su cui la configurazione di rete si attesta, ed in particolare con l'Austria, la Francia, la Slovenia e la Svizzera per evidenziare le differenti possibilità di accesso alla Rete ciclabile nazionale a livello europeo.

Si riporta di seguito la Rete Bicitalia ciclabile di interesse nazionale, allegata al PGMC ed il dettaglio del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT).

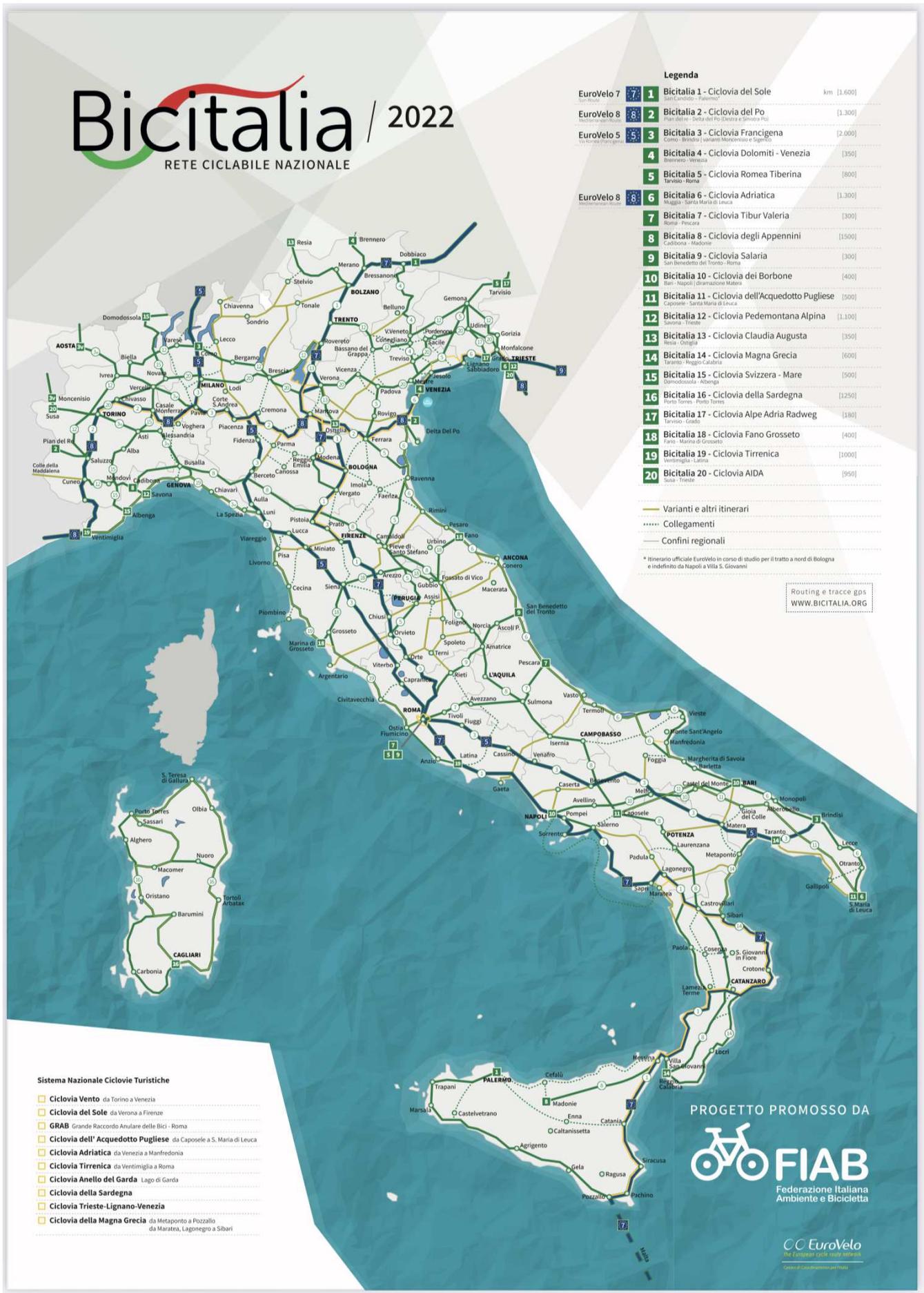


Figura 1 Ciclovie d'interesse nazionale (MIMS, 2022)



Figura Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT) (MIMS, 2022)

Modalità di attuazione

Le modalità di attuazione della rete sono espresse nella Legge 2/2018 all'art.4. In sintesi, **le Regioni, sentiti gli enti locali interessati, predispongono i progetti necessari alla realizzazione della rete entro 12 mesi dall'approvazione del PGMC.** Le Regioni, sentiti i pareri sul progetto, ne danno evidenza pubblica, provvedono ad inviarli al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili entro un mese dall'approvazione.

Per la realizzazione, i progetti devono essere approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Il provvedimento di approvazione dei progetti costituisce **variante a tutti gli strumenti urbanistici vigenti** e dispone la pubblica utilità sulle aree interessate.”

Le azioni del PRMC

A.1	Macro-Azione <i>“Completare il sistema delle ciclovie turistiche Europee e Nazionali”</i>	
Cod.	Azioni puntuali	Quando
A.1.1	Revisione e adeguamento degli studi di fattibilità già realizzati che riguardano gli assi della rete nazionale per verificare la coerenza rispetto ai criteri di pianificazione e progettazione stabiliti a livello nazionale	Breve e Medio termine
A.1.2	Progettazione e realizzazione delle ciclovie previste nel Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche dal PGMC: Ciclovie VenTo.	Breve termine
A.1.3	Progettazione e realizzazione delle ciclovie in base alla programmazione del MIMS	Medio e Lungo termine
A1.4	Caricamento sui sistemi informativi regionali (BDtre) delle ciclovie con le loro caratteristiche e l'attributo che specifichi lo stato di fatto e le previsioni	Alla consegna di ciascun progetto definitivo/esecutivo

4.3 La rete regionale turistica (2° livello)

Assetto della rete

Il reticolo di base della rete turistica regionale coincide con la dorsale individuata e già approvata dalla D.G.R. n. 22-1903 del 27/07/2015, "Progetto di Rete Ciclabile d'Interesse Regionale" e recentemente aggiornata con D.G.R. n. 83-8992 del 16/05/2019. Tale proposta era stata già oggetto di confronti partecipati con tutte le amministrazioni provinciali, gli enti interessati, associazioni e gruppi d'interesse (quali la FIAB) ed è stata oggetto di numerosi tavoli tecnici, sopralluoghi, nonché oggetto di bandi. Pertanto, è stato ritenuto opportuno mantenere e valorizzare tale lavoro poiché ha già acquisito una certa riconoscibilità e notorietà da parte degli enti territorio. La D.G.R. n. 83-8992 del 16/05/2019 individuava complessivamente **22 percorsi ciclabili d'interesse regionale** (PCIR), inclusi i percorsi attualmente inseriti a livello nazionale. All'interno del proprio territorio la regione individua complessivamente **22 percorsi ciclabili d'interesse regionale**.

Le principali **dorsali nord-sud** di attraversamento regionale sono:

- l'itinerario n. 10 "**Via Pedemontana**" che si estende da Borgomanero, passa per Ivrea, tocca la zona omogenea ovest della Città Metropolitana di Torino, prosegue verso il bacino del pinerolese e attraversa infine Saluzzo, Cuneo, Mondovì e si affaccia alla Liguria in prossimità di Ceva. Questa ciclovia può rappresentare il punto di partenza e raccordo di numerose estensioni di carattere locale in direzione delle principali valli piemontesi;
- l'itinerario n.4 "**Via del Mare**" dal confine con la Svizzera (Locarno), passando per Domodossola e il basso VCO, passa per Novara, Vercelli, Asti, il cuneese e si affaccia alla Liguria verso Imperia;

Le principali **dorsali est-ovest** di attraversamento regionale sono:

- l'itinerario n. 6 "**Via Francigena Val di Susa**" che partendo dal Moncenisio, attraversa la Val di Susa, si innesta sull'anello metropolitano costituito dalla "**Corona di Delizie**", prosegue attraversando Asti, Alessandria per giungere infine in territorio ligure in corrispondenza di Novi Ligure e Gavi;
- l'itinerario n. 22 "**Aida**" che partendo anch'esso dal Moncenisio, attraversa una parte della Val di Susa (Laghi di Avigliana), prosegue attraversando Torino, si innesta sul percorso "**Canale Cavour**", devia verso Vercelli, risale verso Novara e si affaccia verso la Lombardia in direzione di Busto Arsizio.

Oltre a questi percorsi, la rete regionale prevede la realizzazione dei "*parchi cicloturistici*" prevalentemente pensati per un target puramente turistico, visti i territori e i poli attrattivi da essi toccati:

- Itinerario n. 15 "**Corona di Delizie**", anello di 120km che mette in connessione 10 residenze reali e attraversa 16 comuni nell'intorno di Torino
- Itinerario n. 16 "**Bar2bar**", anello che si sviluppa nei territori delle Langhe, da Barbaresco a Barolo
- Itinerario n. 17 "**2Ruote 2 Regge**", tra Stupinigi e Racconigi
- Itinerario n.20 "**Tracce dei Ghiacciai**", tra Biella e Alagna Valsesia
- Itinerario n.21 "**Limone – Monesi**"

Progetto di rete ciclabile di interesse regionale

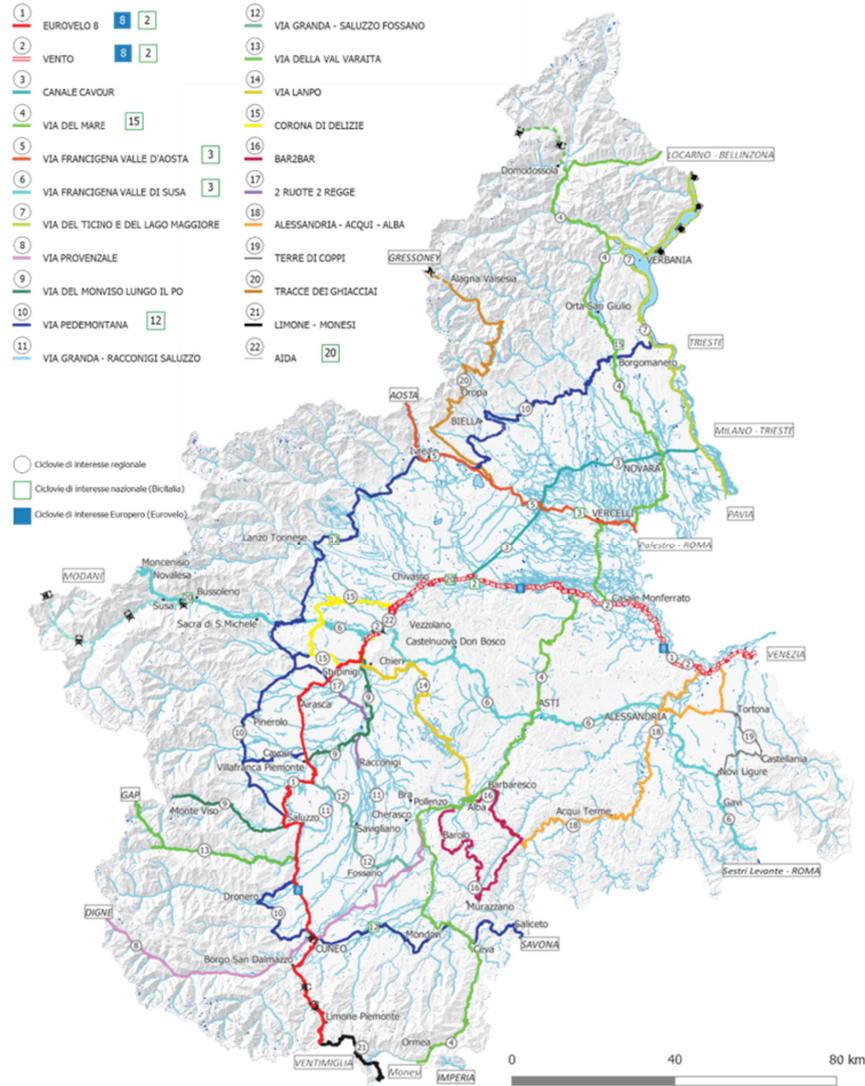


Figura Originario Progetto di Rete Ciclabile d'Interesse Regionale D.G.R. n. 83-8992 del 16/05/2019



Corona di Delizie declina la mobilità ciclabile nei territori interessati dal più ampio progetto della Regione Piemonte denominato **Corona Verde**. Quest'ultimo intende realizzare una infrastruttura verde che integri la Corona con la "cintura verde", rappresentata dal patrimonio naturale dei Parchi metropolitani, dei fiumi e delle aree rurali, per riqualificare il territorio metropolitano torinese e migliorarne la qualità di vita.

I diversi itinerari regionali, al netto dei percorsi compresi nelle reti d'interesse nazionale, sono descritti con maggiore dettaglio nell'Allegato B.

Di seguito viene riportata l'elenco completo di itinerari turistici dove è specificata e indicata la sovrapposizione con la rete Bicaltaia, la lunghezza stimata e lo stato di avanzamento della progettazione.

Nome	Tratte		Tratto studiato	Km
	Bicaltaia	PFTE		
2 Ruote 2 Regge	No	Assente	Assente	35
Aida	Sì	Parziale	Val di Susa (Moncenisio - Avigliana)	191
Alessandria - Acqui - Alba	No	Assente	Assente	100
BAR2BAR	No	Parziale	Alcune tratte realizzate	88
Canale Cavour	Sì	Presente	Intera tratta	85
Corona di Delizie	No	Presente	Intera tratta	67
EuroVelo	Sì	Parziale	VenTo e Torino - Saluzzo - Cuneo - Limone	252
Limone - Monesi	No	Assente	Assente	31
Terre dei Ghiacciai	No	Assente	Assente	39
Terre di Coppi	No	Assente	Assente	31
Tracce dei Ghiacciai	No	Assente	Assente	86
Via del Mare	Sì	Parziale	Alexala, Terre dell'Unesco	331
Via del Po Lungo il Monviso	Sì	Presente	Intera tratta	89
Via del Ticino e del Lago Maggiore	Sì	Parziale	Distretto dei Laghi	117
Via della Val Varaita	No	Assente	Assente	48
Via Francigena della Valle di Susa	Sì	Parziale	Val di Susa, Terre dell'Unesco	210
Via Francigena Valle d'Aosta	Sì	Assente	Assente	76
Via Granda: Racconigi Saluzzo	No	Assente	Assente	37
Via Granda: Saluzzo - Fossano	No	Assente	Assente	38
Via LAN-PO	No	Assente	Assente	60
Via Pedemontana	Sì	Parziale	Alexala	392
Via Provenzale	No	Parziale	Via del Mare Cherasco - Ceva	104
Totale				2,508

A questi itinerari, sono state recepite le proposte di inserimento di **sei "nuove" ciclovie** necessarie a completare l'assetto strategico della rete. In particolare:

- Ciclovìa **"Vela"** tra Lanzo Torinese, Ciriè e Borgaro Torinese.
- **"Ciclovìa dell'Orco"** lungo il torrente Orco mettendo in connessione la Via Pedemontana con EuroVelo/ VenTo passando per Rivarolo Canavese.
- Ciclovìa **"Dora Baltea"** che si sviluppa lungo l'asse dell'omonimo fiume mettendo in connessione la Via Pedemontana con VenTo e EuroVelo.
- Ciclovìa **"Carmagnola-Bra"** di Raccordo tra le due ciclovie d'interesse nazionale Eurovelo e Via del Mare.
- **Ciclovìa della "Sesia"** che raccorda Vercelli con la ciclovìa del canale Cavour, la ciclovìa Pedemontana (all'altezza di Gattinara) fino al sito Unesco dei sacri monti di Varallo Sesia.
- **Ciclovìa "Alba- Alessandria"** che ripercorrendo in parte il tracciato della ferrovia dismessa, raggiunge i diversi Comuni precedentemente collegati dal servizio ferroviario, come Borgonovo, Castagnole delle Lanze, Canelli, Nizza Monferrato, Regione San Giovanni. La ciclovìa si raccorda con la ciclovìa Alessandria Acqui Alba e la ciclovìa Bar2Bar

Legenda

- Rete Turistica Regionale
-  Stazioni Platinum
-  Stazioni Gold
-  Città di 1° Rango (PPR)
-  Città di 2° Rango (PPR)
-  Altri nodi individuati dal PGMC

Ciclovie

- | | | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------|-----------------------|
| 1 Eurovelo 8 | 8 Via Provenzale | 19 Corona di Delizie | 22 Aida |
| 2 Vento | 9 Via del Monviso lungo il Po | 18 Bar2Bar | 23 Vela |
| 3 Canale Cavour | 10 Via Pedemontana | 17 2 Ruote 2 Regge | 24 Dell'Orco |
| 4 Via del Mare | 11 Via Granda Racconigi - Saluzzo | 18 Alessandria-Acqui-Alba | 25 Dora Baltea |
| 5 Via Francigena Valle d'Aosta | 12 Via Granda Saluzzo - Fossano | 19 Terre di Coppi | 26 Della Sesia |
| 6 Via Francigena Valle di Susa | 13 Via dalla Val Varaita | 20 Tracce dei ghiacciai | 27 Carmagnola - Bra |
| 7 Via del Ticino e del Lago Maggiore | 14 Via Lanpo | 21 Limone - Monesi | 28 Alba - Alessandria |

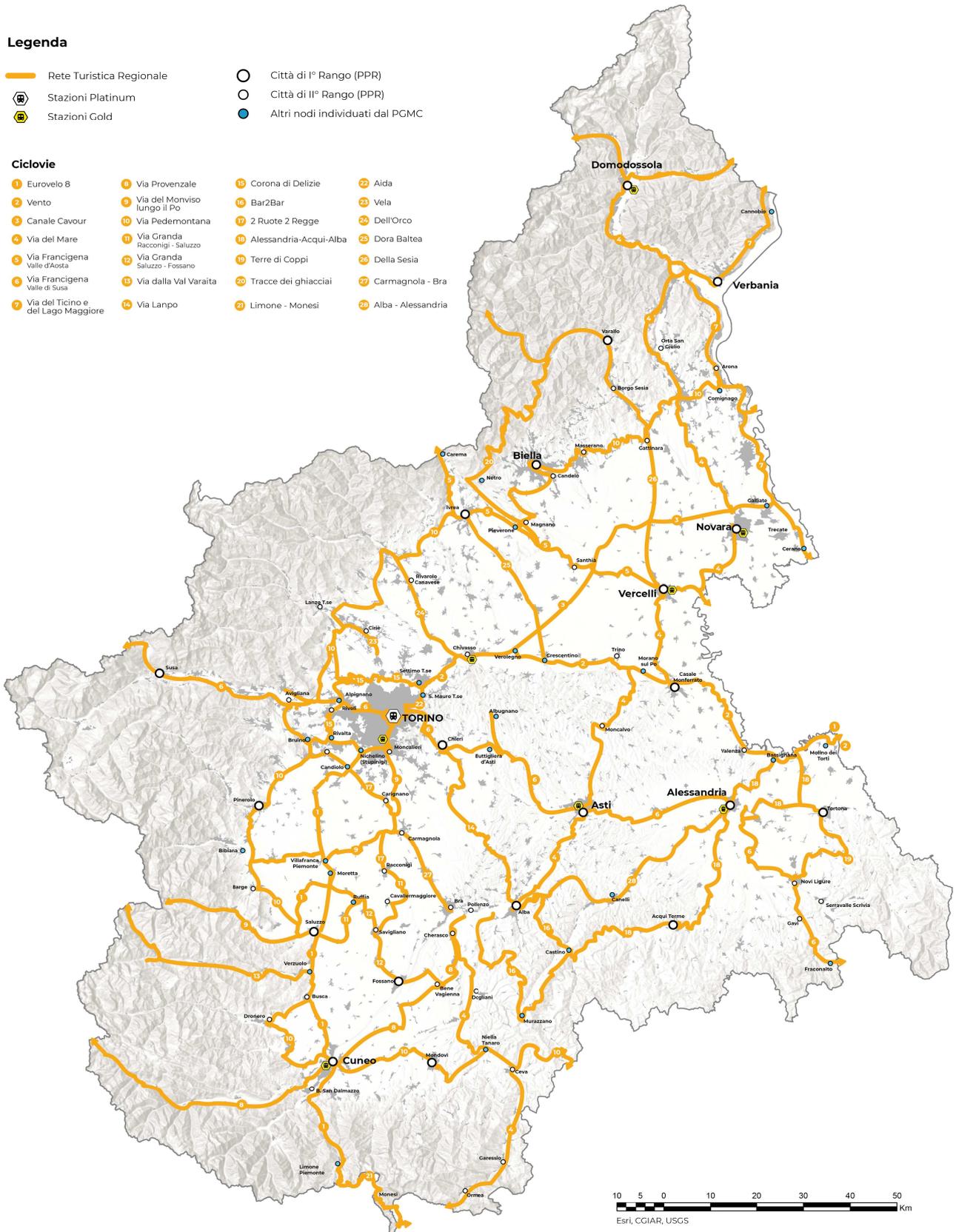


Figura Rete d'interesse regionale turistica proposta nel PRMC

Modalità di attuazione della rete regionale turistica

Premesso che la Legge n°2 11 Gennaio 2018 art. 5 stabilisce che la regione disciplina l'intero sistema ciclabile regionale, la Regione Piemonte individua le seguenti modalità di attuazione degli interventi per stadi gradualità:

- L'individuazione puntuale della collocazione territoriale di ciascuna ciclovia e la determinazione dei costi avviene attraverso lo sviluppo dei diversi stadi di progettazione (dallo studio di fattibilità alla progettazione definitiva ed esecutiva).
- La realizzazione degli studi di fattibilità potrà essere l'occasione per individuare ulteriori raccordi e varianti per rafforzare l'offerta ciclabile locale.
- La fase di predisposizione dei progetti deve essere occasione di favorire la sinergia tra enti e progettualità locali. Ovvero, creare dei veri e propri "progetti di territorio".
- L'iniziativa e gli oneri rispetto alla predisposizione dei progetti delle ciclovie che rientrano nella rete regionale potranno essere sia a carico della Regione Piemonte sia degli altri enti locali, sentite le parti e, laddove necessario, tramite accordi di programma.
- I progetti che riguardano la rete regionale dovranno essere sempre sottoposti al vaglio della Regione Piemonte che individua i criteri di qualità della progettazione secondo le disposizioni Allegato 4 - "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT)" di cui la **Regione intende adottare il criterio "buono" come standard di riferimento.**
- Laddove il tracciato dell'itinerario si sviluppi in contesti che non consentano di rispettare il criterio "buono" possono adottare il "minimo" previsto dagli standard tecnici nazionali purché motivato da comprovate ragioni di natura tecnica ed economica.
- Alla consegna dei progetti, dovranno essere trasmessi a Regione Piemonte gli shapefile delle tratte della rete così da consentire l'aggiornamento del grafo regionale delle piste ciclabili.
- Le fasi di attuazione e realizzazione dovranno essere seguite da fasi di monitoraggio dei risultati volte ad analizzare i risultati ottenuti dagli interventi sia in termini di domanda ciclistica attratta, sia in termini di impatto ambientale e socioeconomico (vedere cap. 7 sulla Governance).

Le azioni del PRMC

Per quanto concerne l'attuazione della rete turistica, la Regione Piemonte individua delle azioni specifiche in funzione dello stato di realizzazione:

- **Per le ciclovie già realizzate**, si dovrà verificare lo stato ed eventualmente individuare degli interventi di adeguamento affinché siano rispettati i criteri e i parametri tecnico-funzionali stabiliti all'interno dell'Allegato A al PRMC.
- **Per le ciclovie non realizzate ma di cui è presente uno studio di fattibilità o una progettazione di dettaglio**, Regione Piemonte verificherà che questo rispetti i criteri e i parametri tecnico-funzionali stabiliti all'interno dell'Allegato A al PRMC ed eventualmente si farà carico di predisporre aggiornamenti.
- **Per le ciclovie non realizzate di cui non è presente uno studio di fattibilità.** Regione Piemonte, predisporrà – sentiti gli enti – la redazione degli studi necessari.

Individuazione delle priorità d'intervento

Le priorità d'intervento saranno stabilite all'inizio di ogni ciclo di programmazione delle opere pubbliche impiegando il metodo dell'**analisi multicriteri** e bilanciando criteri di natura:

- Tecnico-economica
- Trasportistica
- Ambientale
- Turistica

La definizione degli indicatori, del metodo di quantificazione e dei pesi avverrà in maniera partecipata e in funzione della disponibilità dei dati.

A.2 Macro-Azione “Completare e connettere la rete cicloturistica d’interesse regionale”		
Codice Azione	Azioni puntuali	Quando
A.2.1	Revisione e integrazione degli studi di fattibilità e progetti già realizzati che riguardano gli assi della rete regionale per garantire la coerenza rispetto ai criteri e i parametri tecnico-funzionali stabiliti all’interno dell’Allegato A al PRMC	Breve e medio termine
A.2.2	Completamento degli studi di fattibilità e progettazione e realizzazione delle ciclovie della rete regionale già studiate/finanziate.	Breve e medio termine
A.2.3	Predisposizione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica e realizzazione degli assi di completamento della maglia nazionale	Breve e medio termine
A.2.4	Predisposizione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica e realizzazione delle dorsali regionali rimanenti	Lungo termine
A.2.5	Censimento e adeguamento degli interventi già realizzati inserendoli nella banca dati geografica regionale (BDtre) completi degli attributi descrittivi ivi incluso lo stato di fatto e di progetto.	Breve-termine
A.2.6	Caricamento sui sistemi informativi regionali (BDtre) delle ciclovie con le loro caratteristiche e l’attributo che specifichi lo stato di fatto e le previsioni	Alla consegna di ciascun progetto definitivo/esecutivo

4.4 La rete regionale sistemática di bacino (2° livello)

Assetto della rete

Per concorrere al raggiungimento degli obiettivi regionali di riequilibrio del riparto modale, il PRMC ha individuato all'interno dei "Cluster" della mobilità Piemontese e sulla base dell'analisi della domanda di mobilità una proposta di assi "superciclabili regionali" (SR) per il pendolarismo e la logistica in bicicletta (elettrica) e cargo bike, ma anche per futuri altri sistemi della mobilità nuova come la micro-mobilità elettrica.

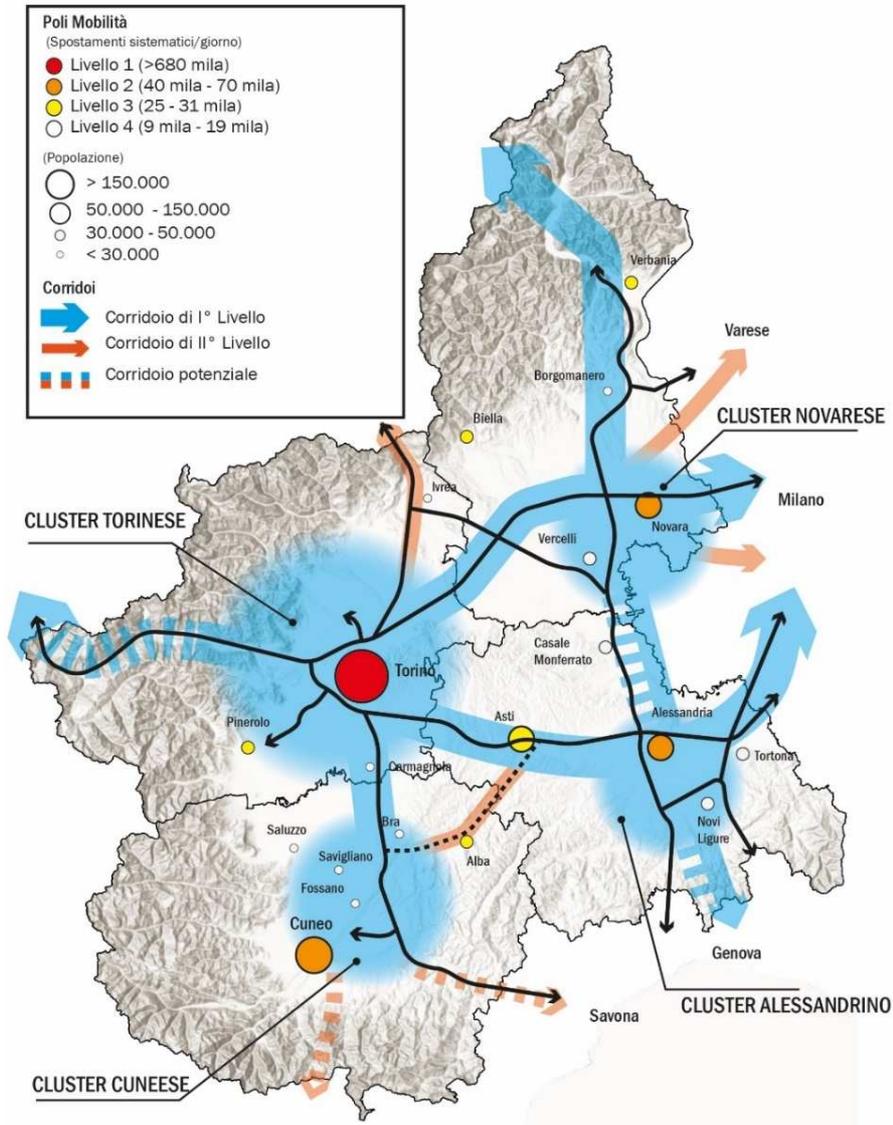


Figura Cluster della mobilità piemontese (elab. Decisio su base Links)

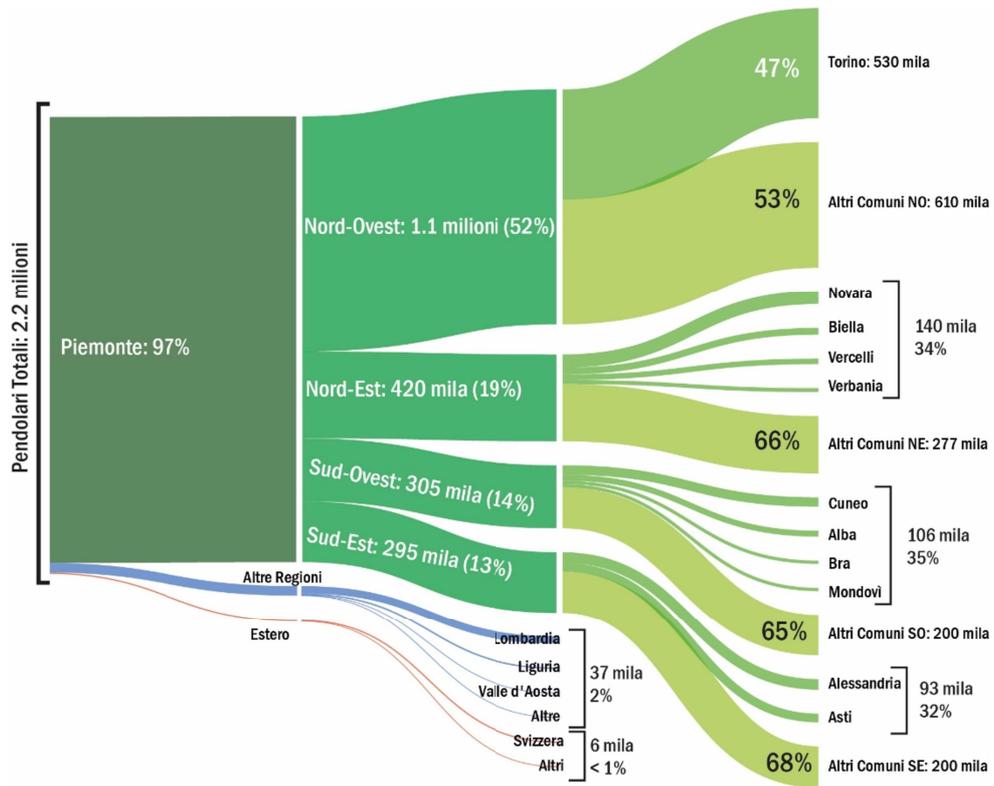


Figura Ripartizione dei flussi di pendolarismo per ambito territoriale (ISTAT, 15° Censimento)

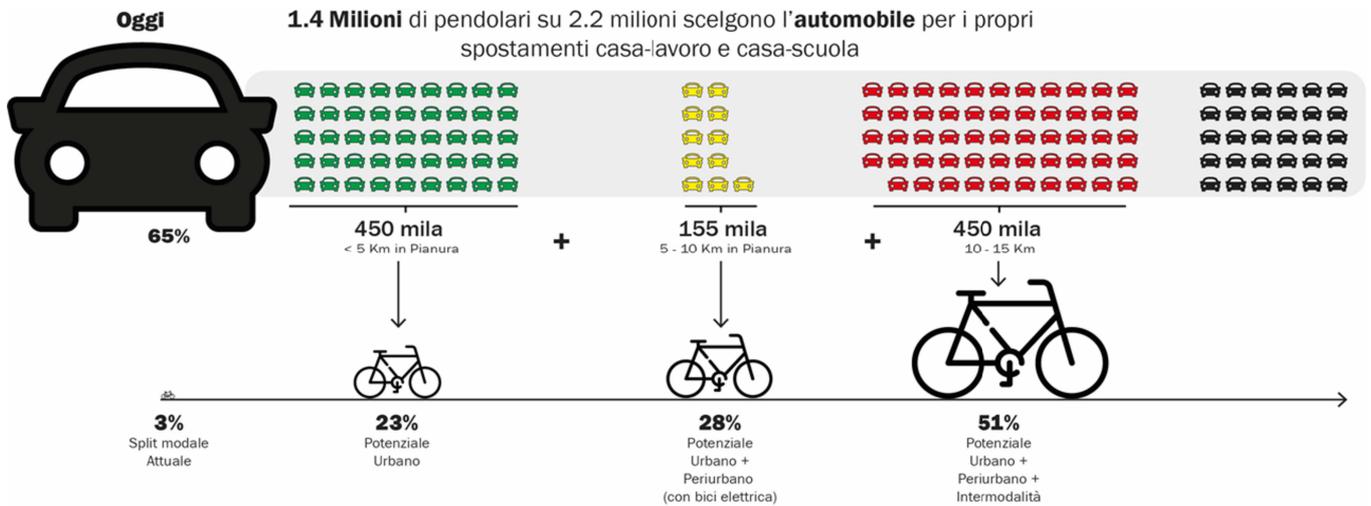


Figura Domanda potenziale in base alle fasce di distanza (ISTAT, 15° Censimento)

Tale sistema intende svilupparsi in ottica **integrata con il TPL regionale** al fine di **rendere competitivo l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti casa-scuola, casa-lavoro per breve-media distanza**, favorendo un riparto modale dal mezzo motorizzato privato alla mobilità attiva e un **incremento dell'utenza del trasporto pubblico**. Inoltre, l'obiettivo è altresì quello di migliorare la sostenibilità della logistica dell'ultimo miglio. A tal fine è stato inoltre osservato sia il rango della stazione (classificazione RFI), sia il livello di accessibilità del territorio al sistema ferroviario. Gli ambiti prioritari d'intervento sono stati individuati utilizzando **come criteri guida**:

- Il collegamento da/verso **stazioni ferroviarie Gold / Platinum**
- Il collegamento di bacini territoriali omogenei di **almeno 30.000 abitanti e 10.000 addetti**.
- Il **rango urbano** all'interno del sistema della mobilità del quadrante (interno al Cluster) e la presenza di **rilevanti flussi di pendolarismo** (indicativamente > 2.500/flussi giorno rilevati da ISTAT).
- La **presenza di attrattori di rilievo e riferimento per il quadrante** (Università, poli sanità, poli logistici, etc.).

Lo sviluppo di tali percorsi segue una **struttura radiale**, mentre è compito degli enti locali individuare dei raccordi trasversali / circolari e di completamento all'interno delle reti comunali. La scelta di intervenire sugli assi radiali della mobilità da parte della Regione Piemonte è motivata da quattro ragioni fondamentali:

- Gli assi radiali tipicamente **raccordano direttamente le periferie con i centri urbani** e, in particolare, i **nodi del trasporto pubblico**, interessando le direttrici di traffico principali (come da indicazione da parte della Legge 2/2018).
- Le direttrici di traffico principali rappresentano gli ambiti urbani interessati dai maggiori flussi di traffico in entrata/uscita dai comuni e dunque assolvono ad una **funzione fondamentale per la mobilità urbana** ma sono altresì gli ambiti che necessitano una certa **tutela della qualità della vita e della sicurezza stradale** con necessari investimenti importanti per una loro rigenerazione, talvolta fuori dalla portata delle amministrazioni locali.
- L'adeguamento di tali assi rappresenta un'operazione ambiziosa non priva di difficoltà politiche in quanto vengono **modificati spazi e abitudini** consolidati ed è dunque necessario **l'appoggio istituzionale di più enti**.

Tali assi risultano funzionali anche per il **sistema della logistica** dell'ultimo miglio.

Di seguito si descrive l'assetto preliminare individuato. È opportuno sottolineare che tale ha **valenza di indicazione generale che dovrà necessariamente essere sviluppato tramite programmi d'azione** appositi per quadrante e integrato nel tempo tramite approfonditi nei graduali stadi di pianificazione e progettazione.

Legenda

- Rete Pendolare Regionale
-  Stazioni Platinum
-  Stazioni Gold
-  Città di I° Rango (PPR)
-  Città di II° Rango (PPR)
-  Altri nodi individuati dal PGMC
-  Cluster Mobilità (PRMT)

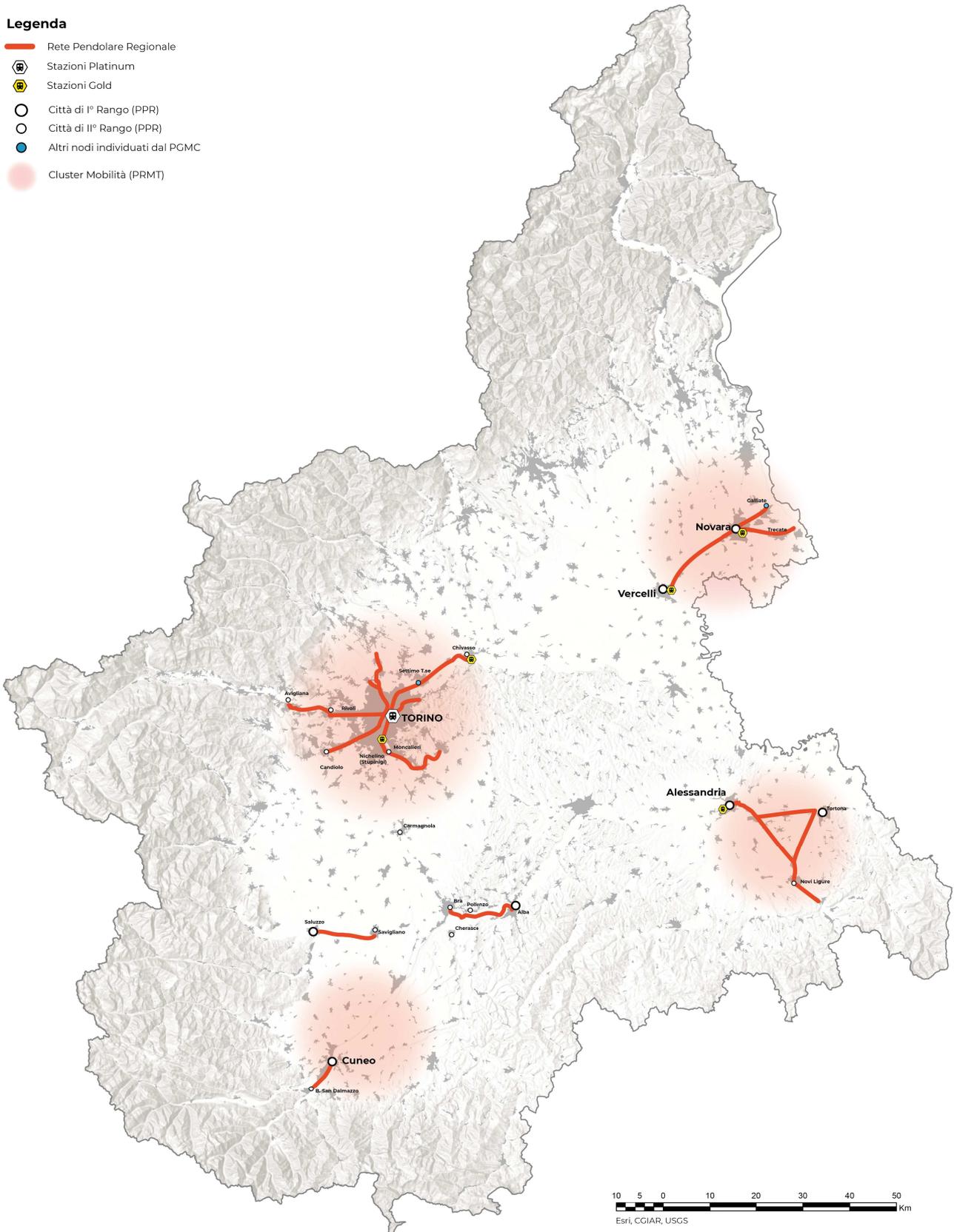


Figura Sistema delle superciclabili regionali

Quadrante Nord-Ovest

All'interno del quadrante Nord-Ovest si propone in linea con il PUMS di Città Metropolitana di Torino la realizzazione di un sistema di ciclovie per pendolarismo – denominato **Servizio Ciclabile Metropolitano (SCM)** – fortemente integrato con il Servizio Ferroviario Metropolitano e competitivo rispetto alla mobilità motorizzata privata.



Figura Bacino di Torino

Gli assi individuati interessano le principali radiali di forza con collegamenti tra Torino, in qualità di comune Polo, i comuni della cintura e con estensioni verso il Chierese, Chivassese e il bacino di Avigliana.

L'ambito d'intervento è motivato dalle caratteristiche urbanistiche e di mobilità del contesto che lo rende tra gli **ambiti maggiormente congestionati e inquinati** del Piemonte. Se si prende come riferimento il solo AIT di Torino, questo pesa il **30% della popolazione** (1.5 milioni) e il **40% degli addetti** (500 mila) del Piemonte. Qui è inoltre collocata la **metà di tutte le grandi aziende** (> 250 addetti) del Piemonte che muovono dunque ingenti flussi di pendolari. Il solo Comune di Torino attira su di sé il **25% di tutti i pendolari piemontesi** rappresentando di fatto il «polo attrattore» di mobilità principale di tutta la regione. La sola **area omogenea di Torino rappresenta circa il 64% dei flussi generati** (ovvero oltre 760 mila) dal territorio di Città Metropolitana. Flussi che in larga parte si esauriscono su **distanze brevi** (< 10 km) e dunque potenzialmente «catturabili» dalla bicicletta (tradizionale e elettrica) laddove si intervenga realizzando percorsi ciclabili sicuri.

Le relazioni più significative si hanno in particolare fra il comune di Torino e la prima cintura, con relazioni di scambio di oltre 130 mila pendolari. L'area urbana metropolitana di Torino e in particolare le relazioni tra Capoluogo e Prima cintura sono pertanto l'ambito soggetto a maggiori disagi causati dal COVID19 ma anche l'ambito dove risiede il maggiore potenziale di sviluppo della ciclabilità pendolare di scala sovracomunale nell'intera regione¹².

12 Vi è inoltre da notare che già al giorno d'oggi, > 50% degli spostamenti in bicicletta per pendolarismo superiori ai 5 km avvengono nell'area metropolitana di Torino e soprattutto tra Torino e comuni limitrofi in condizioni non sempre di sicurezza.

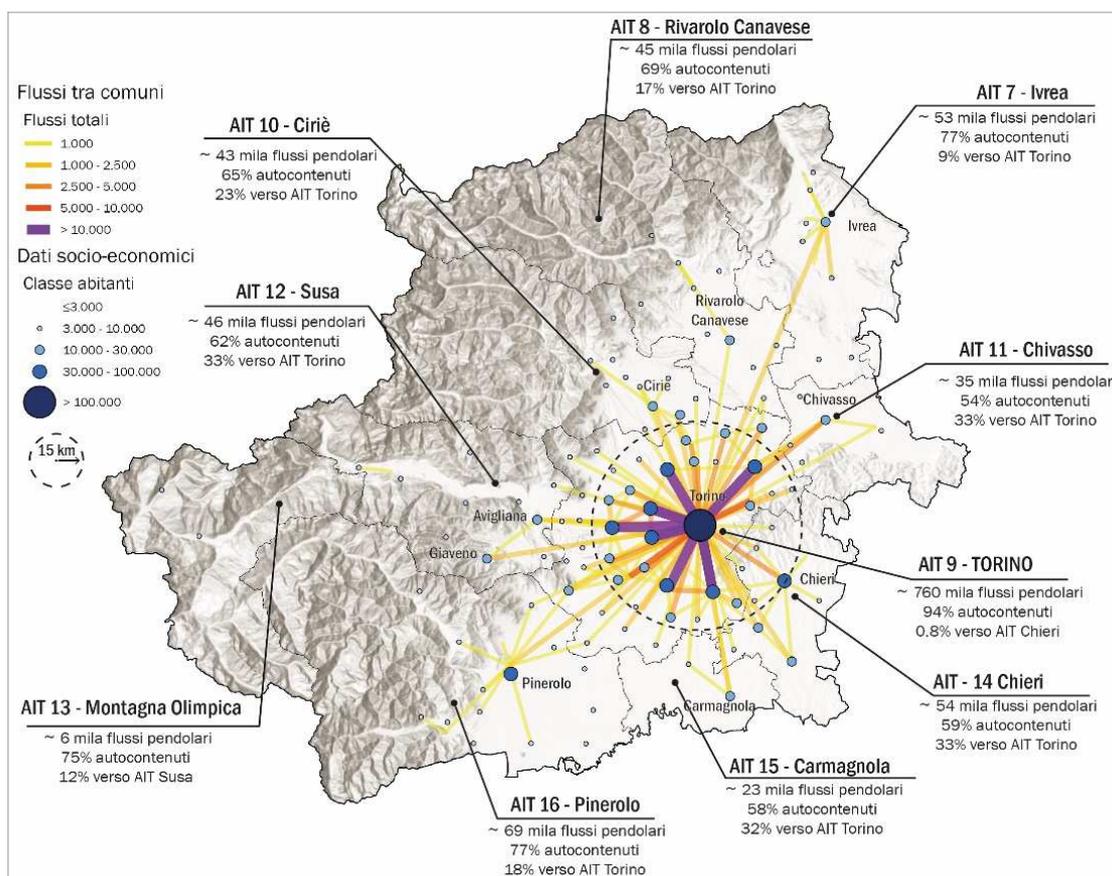


Figura Flussi di pendolarismo nel quadrante Nord-Ovest

Gli assi individuati inoltre fungono da **raccordo diretto con le reti del trasporto** su ferro dell'SFM e sono già stati individuati come “portanti” dagli strumenti di pianificazione locale come il Biciplan di Torino, Il PUMS di Città Metropolitana di Torino, il Biciplan di Collegno e il progetto di rete ciclabile del PTCP2 della ex-Provincia.

Assi con elevato potenziale d’interesse Regionale:

Rango	Sistema	Itinerario	Km
R	SCM	Anello centrale di Torino (collegamento tra stazioni e asse del Po)	7
R	SCM	Asse Torino – Rivoli – Avigliana	21
R	SCM	Asse Torino – Moncalieri – Chieri	22
R	SCM	Asse Torino – Venaria – Aeroporto	15
R	SCM	Asse Torino – Settimo – Brandizzo – Chivasso	22
R	SCM	Asse Torino – Beinasco - Orbassano	15

R = Rango Regionale

SCM = Servizio Ciclabile Metropolitan

Ulteriori ambiti già serviti dalla rete turistica e che potrebbero anch’esse assolvere ad una funzione sistematica solo dopo necessari approfondimenti sono gli assi:

- Via Pedemontana, tratta che connette Pinerolo a Orbassano passando da Piosasco,
- mentre d’interesse più locale, l’asse Pinerolo – Airasca – None – Candiolo che potrebbe essere valorizzato anche in ottica sistematica.

D’altra parte, il Carmagnolese e l’Eporediese non necessitano di interventi lineari sovracomunali di questa tipologia per via dell’elevato autocontenimento della domanda e bassi flussi intercomunali. Appare invece più rilevante uno sviluppo della rete turistica, soprattutto nell’area tra l’Eporediese e il Chivassese (attualmente poco valorizzato), mentre per quanto concerne la mobilità sistematica risulta importante il potenziamento dei nodi ferroviari per l’intermodalità come discusso nel capitolo successivo.

Quadrante Nord-Est

Se si osservano le principali relazioni per intensità e prossimità: Il potenziale della ciclabilità pendolare risiede soprattutto a sud del quadrante tra Novara, Vercelli e Borgomanero, e nei rispettivi AIT. Interessante notare che tra le principali relazioni di pendolarismo in Piemonte vi è la direttrice Novara – Milano che è andata via via crescendo nel tempo. Il Biellese, d'altra parte, risulta fortemente autocontenuto. Mentre, l'asse Nord-Sud tra Domodossola e Verbania verso Novara risulta principalmente strategico per la mobilità turistica.

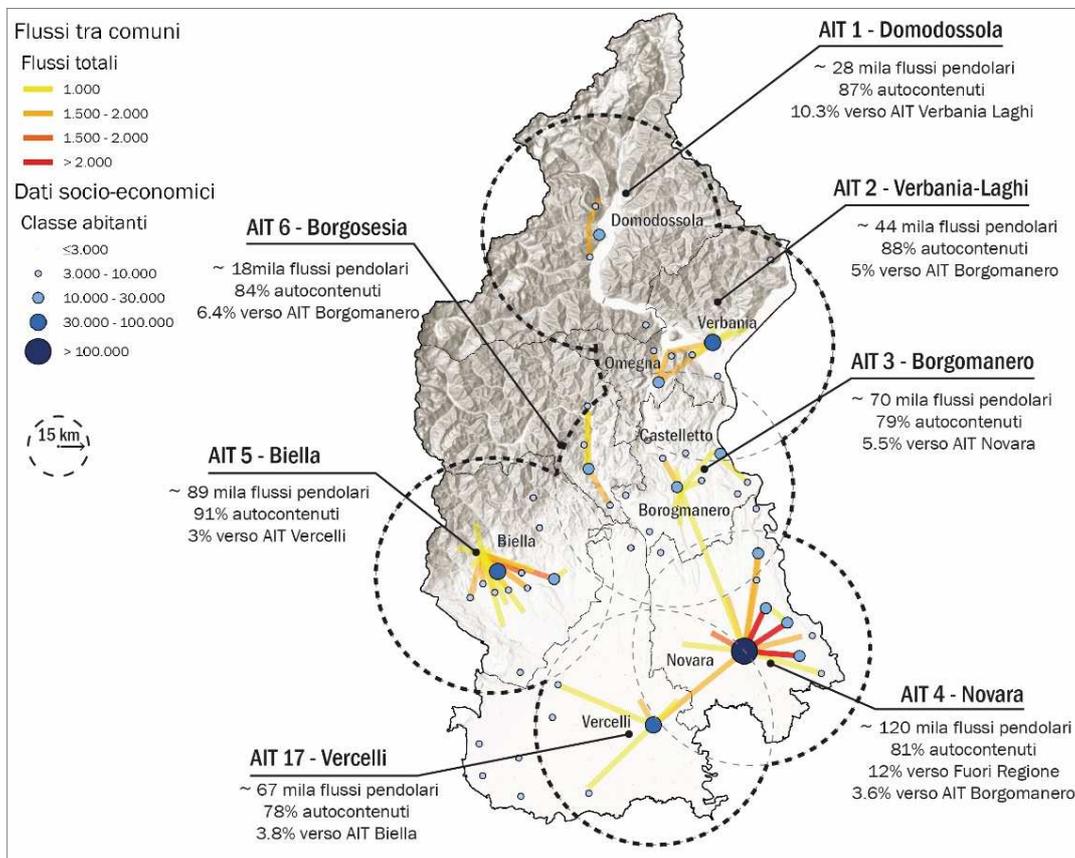


Figura Flussi di pendolarismo nel quadrante Nord-Est

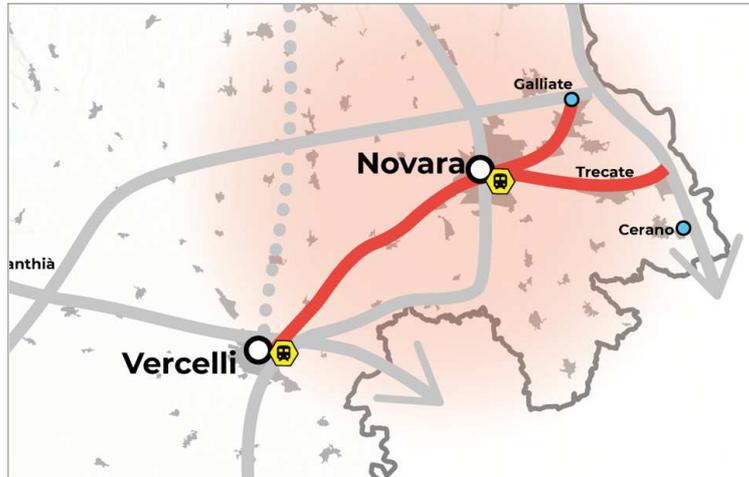
Data la prossimità, il livello di accessibilità, il diffuso sistema di relazioni di interdipendenza e l'importanza strategica è stato individuato il **bacino del Novarese** costituito dai comuni di Novara, Cameri, Galliate, Romentino, Trecate come ambito potenziale dove risulta rilevante un intervento di supporto da parte di Regione Piemonte nello sviluppare la mobilità pendolare ciclistica extraurbana, a partire dalla valorizzazione, potenziamento e ramificazione del Canale Cavour.

Infine, come intervento di medio-lungo termine e parallelo al potenziamento dell'**asse Vercelli-Novara**, risulta opportuno l'inserimento di una ciclovia sistemica per migliorare l'accessibilità sostenibile tra i due capoluoghi di provincia che comunque risultano relativamente prossimi.

Il resto delle relazioni del quadrante risulta allo stato di fatto ben servito dalla rete turistica. Eventualmente, in sede di approfondimento della pianificazione e fattibilità degli interventi, potranno essere individuati eventuali potenziamenti in chiave sistemica. In via preliminare, si segnalano da valutare:

- Il potenziamento della Via del Mare tra Caltignaga – Novara, Borgomanero – Gozzano, Omegna – Gravellona Toce,
- Il potenziamento della Via Pedemontana tra Biella e Cossato e tra Biella e Candelo.
- Il potenziamento dell'asse Vercelli – Santhià – Cavaglià sulla Via Francigena della Valle d'Aosta.

Altri interventi in ottica sistemica dovrebbero essere focalizzati sull'intermodalità con il sistema ferroviario.



Assi con elevato potenziale:

Rango	Sistema	Itinerario	Km
R	SR	Ciclovie Sistematiche Bacino di Novara	(ca.) 10 km per asse
R	SR	Asse Vercelli – Novara	23

R = Rango Regionale,
SR = Superciclabili Regionali

• **Quadrante Sud-Ovest**

Il quadrante Sud-Ovest rappresenta l'ambito con il maggior tasso di autocontenimento e diffusione della mobilità, dunque interventi sovracomunali in termini di mobilità sistemica richiedono un approfondimento provinciale maggiore.

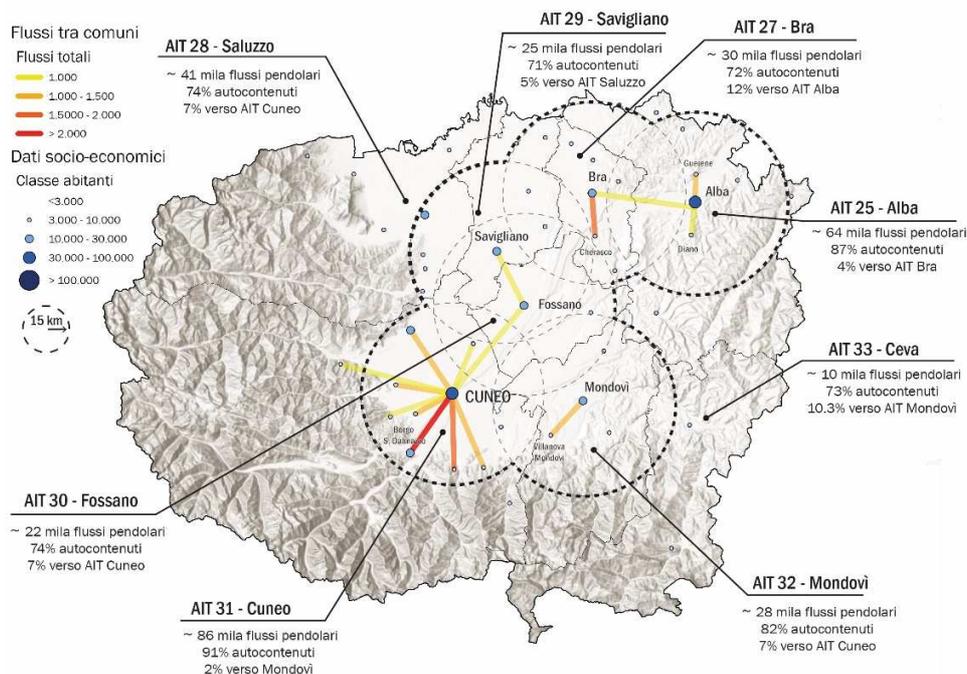
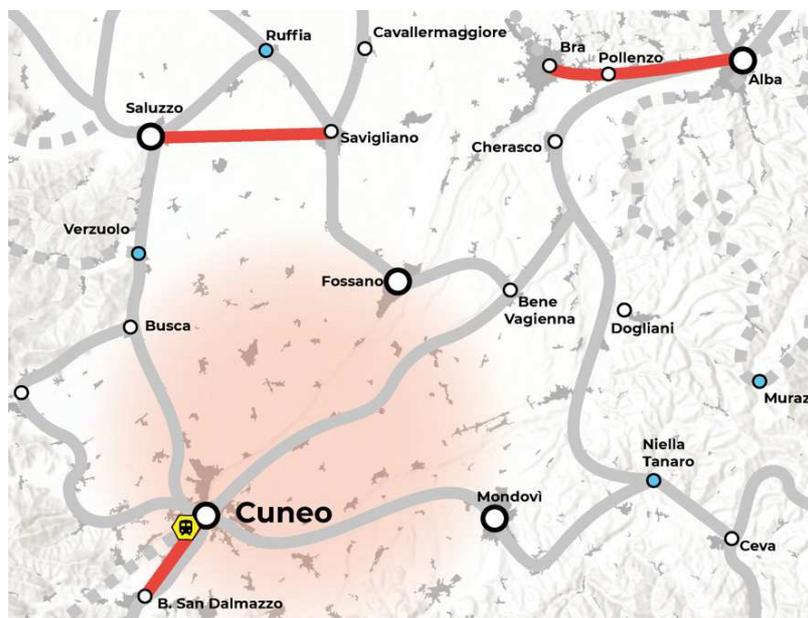


Figura 2 Flussi di pendolarismo nel quadrante Sud-Ovest

In generale, si individuano tre ambiti principali dove esiste del potenziale:

- l'asse Cuneo – S.Dalmazzo,
- Saluzzo - Savigliano e
- tra le città di Alba – Bra.



Assi con elevato potenziale:

Rango	Sistema	Itinerario	Km
R	SR	Cuneo – S.Dalmazzo	8
R	SR	Saluzzo – Savigliano	12
R	SR	Alba – Bra	14

*R = Rango Regionale,
SR = Superciclabili Regionali*

Altre direttrici risultano essere ben servite dalla rete turistica che puntualmente potranno essere potenziate in sede di studio di fattibilità e ulteriormente integrate dalla rete di livello provinciale. In generale, risulta rilevante lavorare sul rafforzare l'interscambio bici-TPL come strategia principale per la mobilità sistemica.

• Quadrante Sud-Est

Da un punto di vista della ciclabilità pendolare, le **relazioni «triangolari»** tra **Alessandria – Tortona – Novi Ligure** rappresentano l'area di maggiore potenziale. Rilevante, ma di livello provinciale, è inoltre, la «gamba» **Alessandria – Castellazzo Bormida**, che si estende su Acqui Terme lungo il Bormida.

Pur significativa la relazione tra Valenza e Alessandria, un ostacolo significativo è rappresentato dai rilievi tra i due poli. Nell'astigiano, le relazioni principali sono tra **Asti e Castell'Alfero**. Mentre un potenziale asse pendolare potrebbe svilupparsi tra **Casale Monferrato e Valenza** lungo il Po sfruttando le progettualità legate a VenTo. Tra Asti ed Alessandria le distanze sono elevate ma è rafforzabile l'intermodalità bici+treno.

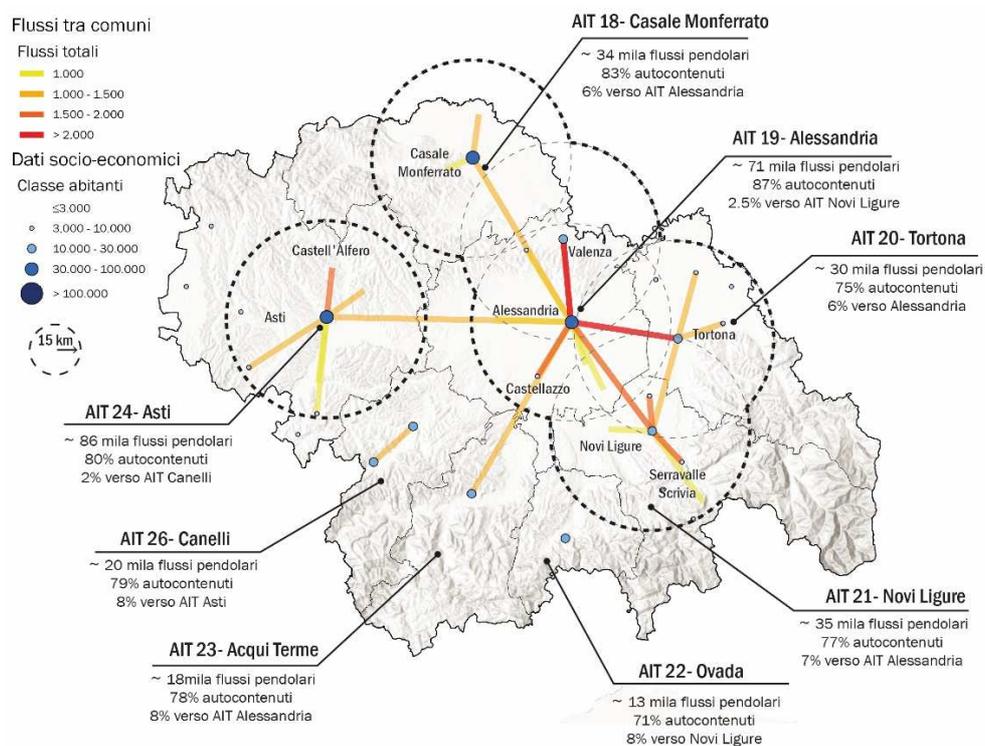
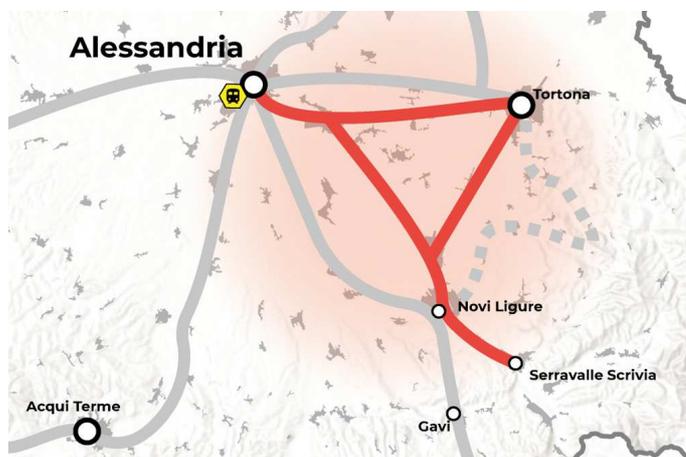


Figura 3 Flussi di pendolarismo nel quadrante Sud-Est

L'area di Canelli, l'Ovadese e il Monferrato rappresentano invece aree meno interessanti per il pendolarismo in bicicletta (data anche l'orografia) ma d'interesse per sviluppare il cicloturismo.

Da valutare inoltre un collegamento tra Serravalle Scrivia – Arquata Scrivia. Della rete turistica potrebbe essere potenziato in ottica sistematica l'asse Asti – Castell'Alfero.



Assi con elevato potenziale:

Rango	Sistema	Itinerario	Km
R	SR	Alessandria – Spinetta Marengo - Tortona	20
R	SR	Alessandria – Novi Ligure – Serravalle Scrivia	30
R	SR	Tortona – Serravalle Scrivia	20

R = Rango Regione,
SR = Superciclabili Regionali

Modalità di attuazione della rete regionale sistematica

Premesso che la Legge n°2 11 Gennaio 2018 art. 5 stabilisce che la regione disciplina l'intero sistema ciclabile regionale, la Regione Piemonte individua le seguenti modalità di attuazione degli interventi per stadi gradualità:

- Per ciascuno dei cluster della mobilità sono sviluppati **programmi d'azione per la mobilità ciclistica** volti a studiare, a livello di prefattibilità, lo sviluppo complessivo degli assi e i sistemi d'interscambio, individuare le priorità d'intervento e i relativi costi/benefici dell'attuazione del programma e dei singoli assi.
- Le misure studiate dovranno inoltre **concorrere allo sviluppo della logistica dell'ultimo miglio** con l'individuazione di apposite strategie e interventi.
- Attraverso tali strumenti di programmazione sarà possibile **individuare eventuali raccordi volti a migliorare l'accessibilità** di aree del territorio scarsamente servite dal Trasporto Pubblico.
- Oltre alle misure infrastrutturali dovranno essere individuati **ulteriori interventi (comportamentali e di processo) necessari ad assicurare un utilizzo diffuso della bicicletta nel territorio**.
- Sono sviluppati i vari gradi di progettazione di ciascun intervento in maniera **partecipata**, partendo dagli interventi individuati come prioritari.
- Gli **interventi prioritari dovranno essere individuati secondo l'utilizzo di analisi multi-criteri e costi-benefici**, valorizzando criteri di natura tecnico-economica, trasportistica e ambientale.
- L'implementazione degli interventi potrà essere accompagnata da **processi di sensibilizzazione e comunicazione** rivolti al territorio e gli stakeholders.
- All'interno delle aree interessate dagli interventi potranno essere sviluppati **progetti pilota** riguardanti misure tecnologiche e comportamentali.
- Gli interventi attuati dovranno essere **monitorabili e monitorati nel tempo**, restituendo dati confrontabili e apertamente fruibili in formato open data.
- Le fasi di attuazione e realizzazione dovranno essere seguite da fasi di monitoraggio dei risultati volte ad analizzare i risultati ottenuti dagli interventi sia in termini di domanda ciclistica attratta, sia in termini di impatto ambientale e socio-economico (vedere cap. 7 sulla Governance).
- Durante le fasi di pianificazione dovranno essere prodotte **cartografie in shapefile** che mano a mano che si sviluppano le diverse fasi di progettazione dovranno essere arricchite di dettaglio e attributi, coerentemente con i sistemi informativi regionali (Bdtre)

I programmi d'azione della mobilità nei cluster dovranno essere sviluppati in maniera integrata: orizzontalmente con altri programmi e progetti regionali che riguardano il territorio, e verticalmente con i piani territoriali e della mobilità degli enti interessati (ad esempio, è necessaria una forte sinergia con i PUMS e gli altri piani e programmi locali).

Le azioni del PRMC

A.3 Macro-Azione "Sviluppare un sistema di ciclovie regionali sistematiche di bacino"		
Codice Azione	Azioni puntuali	Quando
A.3.1	Sviluppo di programmi d'azione specifici per ciascun Cluster della mobilità al fine di individuare con maggior grado di dettaglio (a livello di prefattibilità) lo sviluppo degli assi pendolari prioritati e degli interventi sull'intermodalità	Breve termine
A.3.2	Predisposizione dei progetti e realizzazione degli interventi prioritari individuati.	Medio-termine
A.3.3	Predisposizione dei progetti e realizzazione dei restanti interventi.	Lungo-termine
A.3.4	Studio e implementazione di azioni di carattere comportamentale/comunicativo per lo stimolo all'utilizzo delle due ruote	Post-intervento
A.3.5	Implementazione dell'analisi di impatto socio-economico delle infrastrutture ciclabili come strumento di "decision-making" a livello locale, al fine di acquisire gli strumenti per poter valutare i benefici economici sulla società a seguito di investimenti sulla mobilità attiva.	Pre-intervento
A.3.6	Monitorare lo stato di avanzamento della rete e gli effetti ottenuti a livello di utilizzo e di impatto ambientale e socio-economico	Post-intervento

4.5 La rete provinciale e locale (3° livello)

Assetto generale

Con il termine “rete di 3° livello” Regione Piemonte individua genericamente la **rete di competenza degli altri enti** di livello inferiori (comunale e provinciale). I riferimenti per lo sviluppo delle reti di 3° livello sono i seguenti:

Rete	Strumento	Rif. Normativo	Linee Guida
Rete comunale	Biciplan comunale	Art. 6 e 8 Legge n°2/2018	Linee guida per la redazione e l’attuazione del “Biciplan” MIT (ottobre, 2020)
Rete provinciale / città metropolitana	Biciplan metropolitano / provinciale	Art. 6 e 7 Legge n°2/2018	

Legge n. 2/2018 specifica che (art. 6) il biciplan è predisposto, adottato e aggiornato dai comuni non facenti parte di città metropolitane quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS). La legge, tuttavia, non vieta la predisposizione di biciplan da parte di comuni all’interno di città metropolitane; tuttavia, ribadisce l’importanza della coerenza con la previsione dei piani di settore sovraordinati. In sintesi, le reti dei biciplan comunali dovranno definire:

- La rete degli itinerari ciclabili prioritari (reti primarie) o delle ciclovie destinate all’attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico con infrastrutture capaci, dirette e sicure.
- La rete secondaria dei percorsi ciclabili all’interno dei quartieri e dei centri abitati.
- La rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse reti primarie e secondarie.
- La messa in sicurezza dei nodi più critici dove esistono interferenze con il traffico veicolare.
- Ulteriori azioni sull’intermodalità e la promozione dell’utilizzo della bicicletta.

Nella redazione dei piani, Regione consiglia di utilizzare come riferimento le proprie Linee Guida Progettuali e Cicloposteggi per garantire un approccio uniforme su tutto il territorio.

Modalità di attuazione della rete provinciale e locale

L’attuazione degli interventi sulla rete di 3° livello è di **competenza degli enti locali**. I biciplan comunali e provinciali dovranno essere coerenti con la programmazione regionale e nazionale e assumere come dorsali le reti di 1° e 2° livello e come prioritari gli altri interventi che interessano Regione Piemonte.

La Regione Piemonte intende **sostenere il territorio promuovendo soprattutto la sicurezza del traffico ciclistico in ambito urbano ed extraurbano (in particolare sulle strade provinciali)** attraverso tre linee d’intervento specifiche:

1. L’adeguamento e messa in sicurezza della rete ciclistica già realizzata.
2. L’adeguamento delle previsioni della rete ciclistica in progetto per adattarla ai nuovi standard.
3. La realizzazione di nuovi raccordi tra le reti ciclabili esistenti al fine di interconnettere e rendere sicura la percorribilità ciclistica tra i territori

Vista la difficoltà dei territori più deboli nello sviluppare e realizzare progetti di territorio, la Regione Piemonte intende inoltre individuare forme di sostegno per tali territori affinché si accresca la coesione territoriale (e.g. sostenendo la redazione di piani e programmi, la redazione di studi di fattibilità e progettazioni).

Per garantire la massima sicurezza e omogeneità degli interventi, si dovrà favorire la separazione fisica dei flussi di traffico ciclistici dal resto della viabilità lungo gli assi della rete stradale (urbana ed extraurbana) principale caratterizzata da elevati volumi di traffico e velocità. Mentre nelle strade a basso traffico si dovrà favorire il concetto di “*ciclabilità diffusa*” attraverso l’implementazione di misure strutturali (e.g. Zone 30) che

favoriscano la convivenza e l'interazione sicura tra mezzi diversi. Particolare attenzione dovrà essere posta agli attraversamenti e ai nodi stradali che dovranno essere riprogettati in funzione di una maggiore sicurezza senza degradare il comfort e la linearità del percorso. La traduzione pratica di questi concetti avviene attraverso gli indirizzi contenuti all'interno dell'Allegato A del PRMC che al loro interno recepiscono le nuove normative e sintetizzano ed esemplificano tali concetti al fine di guidare gli interventi secondo i principi di vision zero.

L'eventuale realizzazione di nuovi raccordi dovrà tenere conto invece dei criteri di sviluppo delle ciclovie come stabilito dal PRMC e dalle Linee guida (Allegato A) in base alla classificazione in cui ricade (1, 2, 3 livello). Infine, la messa in sicurezza della rete dovrà essere occasione di favorire una generale riqualificazione dell'ambiente attraversato con la sistemazione di sottoservizi, miglioramento dell'intermodalità e di realizzare nuovi arredi e dispositivi per il miglioramento della qualità e della sostenibilità e dell'estetica dell'ambiente attraversato. Gli interventi specifici da realizzare saranno individuati all'interno di un programma operativo di messa in sicurezza del traffico ciclistico che individuerà delle priorità d'intervento in funzione del rapporto costi-efficacia / costi-benefici. A sua discrezione, Regione Piemonte potrà destinare risorse per la realizzazione di interventi sulla rete di 3° livello richiesti dal territorio purché siano comprovati i seguenti criteri qualitativi minimi generali:

Tipologie di rete	Criteri	Descrizione
Tutte	Coerenza dell'intervento rispetto agli strumenti di pianificazione	Gli interventi presentati devono essere previsti dalla pianificazione locale ed essere in coerenza con gli strumenti di pianificazione provinciale regionale o dimostrare di essere fortemente migliorativi.
	Interesse sovralocale	I tratti presentati devono collegare almeno due territori comunali in continuità fisica e funzionale o qualora insistano su un unico territorio comunale siano funzionali a collegare tratte esistenti su altri territori o di potenziamento dell'intermodalità con il trasporto pubblico.
	Modello gestionale	Gli interventi presentati devono dimostrare la loro sostenibilità economico-finanziaria pluriennale e l'efficacia del modello di gestione.
	Accessibilità sostenibile	Le tratte proposte devono essere raggiungibili con l'intermodalità bici-transporto pubblico e/o potenziare l'intermodalità stessa.
	Coerenza con gli obiettivi regionali	Gli interventi devono dimostrare di concorrere al raggiungimento degli obiettivi del PRMC in termini di aumento della sicurezza, aumento dell'utenza ciclistica e di valorizzazione dei territori attraversati.
	Costi-benefici sociali	Gli interventi devono dimostrare un buon rapporto costi-benefici (anche qualitativo) in relazione all'incremento della mobilità sostenibile e la riduzione delle esternalità negative.
Ciclovie verdi / turistiche	Rilevanza turistica	Gli interventi dimostrati devono dimostrare la rilevanza ambientale, paesaggistica, storico-culturale e architettonica degli ambiti attraversati per la Regione Piemonte. Con particolare riferimento ai siti di elevato valore paesaggistico individuati nel PPR.
Ciclovie sistematiche	Rilevanza pendolare	Gli interventi dovranno essere tratti di rete primaria e dimostrare di essere sicuri e competitivi con la mobilità motorizzata privata. Gli interventi devono dimostrare di raccordare poli attrattori attrattori/generatori di traffico di elevata rilevanza provinciale/regionale.

Criterio di qualità (“scala progettuale”)

Le reti ciclabili dovranno bilanciare i principi generali definiti a livello nazionale:

sicurezza (<i>Safety</i>)	deve essere garantita tramite la massima protezione del ciclista da altri mezzi di trasporto evitando il più possibile sedi promiscue e risolvendo adeguatamente le intersezioni;
percorribilità (<i>Comfort</i>)	deve essere ottenuta mediante pendenze lievi e sedi scorrevoli in modo da rendere la ciclovia usufruibile dal massimo numero di utenti delle diverse tipo
linearità (<i>Directness</i>)	deve assicurare facilità di connessione tra le destinazioni principali al fine di ottemperare al ruolo nazionale della ciclovia;
coerenza (<i>Coherence</i>)	con le altre modalità di trasporto pubblico, che deve essere perseguita mediante facili connessioni tra ciclovia e aeroporti, stazioni ferroviarie, fermate TPL e attracchi dei servizi di navigazione marittima e lacustre;
attrattività (<i>Attractiveness</i>)	che non deve riguardare solo i luoghi attraversati e raggiunti dalla ciclovia ma anche i suoi stessi caratteri architettonici in modo tale sia da inserire armonicamente la nuova infrastruttura nel suo contesto, sia da renderla attrattiva in sè

Questi principi generali si concretizzano nei requisiti individuati dalle Linee Guida Progettuali della Regione Piemonte (Allegato A) che individuano le caratteristiche funzionali e geometriche “minime” per ciascuna tipologia di rete.

Le infrastrutture lineari che ricadono sotto il termine di "ciclovia" si intendono tutte le tipologie specificate dalla Legge 2/2018, art 2.

Le fasi di attuazione e realizzazione dovranno essere seguite da fasi di monitoraggio dei risultati volte ad analizzare i risultati ottenuti dagli interventi sia in termini di domanda ciclistica attratta, sia in termini di impatto ambientale e socioeconomico (vedere cap. 7 sulla Governance).

Le azioni del PRMC

A.4 Macro-Azione “Riqualificare e mettere in sicurezza la rete ciclabile nelle aree urbane ed extraurbane”		
Codice Azione	Azioni puntuali	Quando
A.4.1	Sostegno nella redazione di Biciplan e programmi d’intervento per le aree più deboli del territorio e non facenti parte di Città Metropolitana di Torino.	Breve termine
A.4.2	Individuazione di un programma per la messa in sicurezza della rete ciclabile locale con l’individuazione di priorità.	Medio-termine
A.4.3	Sostegno nello studio, la progettazione e realizzazione di ciclovie urbane ed extraurbane.	Medio-termine
A.4.4	Messa a disposizione dei biciplan e programmi di intervento sui sistemi informativi regionali con attributi che ne descrivano lo stato di attuazione	Breve termine + ad ogni aggiornamento

4.6 I nodi di interscambio

Intermodalità bicicletta – trasporto pubblico

Regione Piemonte ritiene fondamentale il potenziamento dell'intermodalità, tra la bicicletta ed altri mezzi di trasporto pubblico (TP) (treno, metro, tram, navigazione, etc.), per favorire la competitività delle due ruote anche su lunghe distanze e come mezzo per il primo/ultimo chilometro.

Favorire l'intermodalità intesa come il ricorso a più mezzi di trasporto concatenati per giungere a destinazione è una strategia fondamentale per efficientare e rendere più sostenibile la mobilità sulla scala regionale. Particolarmente efficace è l'intermodalità fra la bicicletta ed il trasporto pubblico (sistema ferroviario, sistema metro, trasporto su gomma, vaporetti, cremagliere, impianti di risalita, etc.) come risposta sia alle esigenze di mobilità quotidiana sia per la mobilità turistica. La bicicletta rappresenta infatti un mezzo congeniale per gli spostamenti di breve – media distanza e l'integrazione di questa con il trasporto pubblico favorisce un "prolungamento" del raggio d'azione nelle lunghe distanze. Evidenze e casi di studio dimostrano che la presenza di servizi per l'intermodalità bici-treno, bici-metro, bici-bus, bici-vaporetto (etc.) migliora la competitività e dunque l'attrattività di entrambi i sistemi.

L'intermodalità apporta inoltre numerosi benefici quali:

- Il raggiungimento di un **maggiore bacino di utenza**: considerando che con una bicicletta è possibile coprire circa il triplo della distanza fatta a piedi nello stesso tempo, una integrazione efficace del TP con una connessione in bici aumenta il bacino di utenza fino a nove volte. Un numero decisamente maggiore di persone avrebbe così accesso al TP, con benefici sociali ed economici per utenti e operatori;
- **Maggior scelta**: avendo in bici un maggior raggio d'azione, le persone avrebbero accesso a un numero maggiore di punti di connessione con il TP. Gli utenti non sarebbero più limitati a scegliere la stazione più vicina, ma avrebbero accesso al servizio e stazione di TP a loro più funzionale;
- **Maggiore personalizzazione**: quando è possibile portare con sé la propria bicicletta sul TP oppure esiste un efficace sistema di sharing, l'utente può muoversi con più libertà attorno alle stazioni del TP. Un sistema ben integrato TP+bici permette agli utenti di organizzare i propri viaggi di andata e ritorno in base alle proprie necessità, scegliendo di utilizzare la rete nel modo a loro più congeniale in base agli impegni quotidiani.
- **Maggior mercato per servizi di TP più rapidi**: l'avvicinamento in bicicletta permette all'utente di scegliere la stazione di accesso al TP che gli offre il servizio più rapido, aumentando la richiesta per questo tipo di collegamenti e sostenendone l'esistenza e la sostenibilità economica. È importante che tale servizio distanzi adeguatamente i punti di accesso per mediare tra rapidità e accessibilità in bici;
- **Maggiore vitalità**: avere più biciclette attorno alla stazione del TP significa rendere più vive dal punto di vista umano ed economico aree di superficie maggiore. Perché le persone che si spostano in bici sono portate a compiere le loro commissioni in un'area più grande attorno al TP, creando maggiore domanda per servizi locali e supportandone il business, oltre a rendere la zona più attraente e sicura – perché vissuta in maniera più "lenta" e condivisa;
- **Creazione di centri diffusi**: una diretta conseguenza di quanto appena descritto è la creazione di agglomerati urbani caratterizzati da grande vitalità e bassa velocità, che richiedono un utilizzo dello spazio più a misura di cittadino che a misura di auto. Tutto a questo aumenta la sicurezza, la ricchezza e l'interconnessione di questi tessuti urbani policentrici e autonomamente sostenibili, causandone di fatto la trasformazione.

La realizzazione di un sistema intermodale tra le biciclette ed il trasporto pubblico richiede un lavoro complesso che riguarda non solo l'attrezzaggio dei nodi con cicloposteggi ma anche una serie di interventi volti a migliorare l'accessibilità in bicicletta da/verso i nodi con sistemi di percorsi ciclabili, l'implementazione di sistemi di wayfinding, l'attrezzaggio di (alcuni) autobus e treni per il trasporto delle biciclette (soprattutto in ora di morbida, e con destinazione turistiche), la realizzazione di servizi di assistenza ai ciclisti (e.g. ciclofficine) e l'eventuale realizzazione di servizi di sharing o noleggio biciclette. Ne consegue che l'impegno riguarda l'attivazione di molteplici stakeholders nelle diverse fasi: dall'ideazione, alla realizzazione fino alla gestione e monitoraggio.

In ottica di realizzazione e completamento della rete ciclabile regionale e di migliorare l'intermodalità è fondamentale che i nodi del TP vengano sempre connessi all'infrastruttura ciclabile (lineare e di sosta). In particolare, la rete principale o portante della rete ciclabile dovrebbe sempre utilizzare stazioni, movicentri ed altri nodi intermodalità di rilievo come punto di riferimento per il proprio sviluppo.

Legge 11 gennaio 2018, n. 2 prevede esplicitamente che all'art. 5 comma 3 la possibilità per Regioni ed Enti locali di stipulare accordi con i gestori del trasporto pubblico per promuovere lo scambio intermodale e favorire l'accesso al nodo di interscambio con la bicicletta. L'art. 8 comma 1 aggiunge inoltre che i comuni possano prevedere, in prossimità dei detti nodi, la realizzazione di ciclostazioni, ossia di centri per il deposito custodito di biciclette, l'assistenza tecnica e l'eventuale servizio di noleggio (punto approfondito nel paragrafo sui servizi al ciclista 5.2).

In linea con gli obiettivi e i target fissati dal PRMT, del PRQA e le vigenti disposizioni di legge, la Regione intende agire su tre linee d'intervento:

1. Potenziare le infrastrutture e i servizi per l'**interscambio tra bicicletta ed il sistema "Ferro"**.
2. Potenziare le infrastrutture e i servizi per l'**interscambio tra bicicletta ed il sistema "Gomma"**.
3. Potenziare le infrastrutture e i servizi per l'**interscambio tra la bicicletta ed il sistema della "Navigazione"**.

A livello generale, l'intermodalità e l'interscambio con la bicicletta dovrà essere reso semplice ed intuitiva sin dal momento della partenza fino all'arrivo garantendo una percorribilità in bicicletta da/verso il nodo di interscambio che sia sicura, confortevole e con chiara segnalazione.

Presso i nodi di partenza e di arrivo dovrebbe essere possibile parcheggiare la propria bicicletta presso il nodo attraverso soluzioni che siano facilmente accessibili, garantiscano un ricovero sicuro e prolungato nel tempo e limitino in disagi dovuti alle "rotture di carico" tra un passaggio di mezzo all'altro.

Il pendolare inoltre dovrebbe poter aver accesso a servizi dedicati come ciclofficina, servizi in sharing, etc, tarati in funzione dell'importanza strategica del nodo. Dovrebbe infine essere possibile in alcuni casi consentita la possibilità di trasporto della bicicletta sul TPL attraverso soluzioni concordate con gli operatori.

Interscambio Bicicletta – Sistema Ferro

Con il sistema "Ferro" si intende in generale il trasporto pubblico su rotaia (metro, treno, tram, etc.). La Regione Piemonte ha individuato come di suo principale interesse l'interscambio su ferro come ambito di azione principale dato il ruolo ricoperto dall'ente e pertanto la trattazione è focalizzata su questo tema. Nonostante questo, l'Allegato A al PRMC individua delle proposte anche sul resto del TPL su ferro.

Allo stato attuale, nella Regione Piemonte l'interscambio con il sistema ferroviario è ancora piuttosto debole. Le persone che raggiungono in bici la stazione ferroviaria e della metro/tram rappresentano infatti meno del 4% degli spostamenti, rispetto al 30% degli spostamenti in auto come conducente, al 26% in autobus e al 21% a piedi. Nonostante questo, il recente studio dell'ISFORT 2020, che riporta statistiche su scala nazionale, evidenzia una tendente crescita dell'utilizzo della bicicletta come mezzo per il primo miglio. In paesi dove il sistema "bici+TPL" (e.g. Paesi Bassi) è consolidato le percentuali di utilizzo della bicicletta come mezzo per il primo/ultimo miglio con il sistema ferro superano il 40%. Le indagini conoscitive per investigare il fenomeno condotte dalla Regione hanno mostrato delle carenze nei seguenti aspetti:

- Ad eccezione di alcuni casi virtuosi, la maggior parte dei nodi è sprovvista di ciclopoggi e altre forme di ricovero bici che garantiscano una sosta sicura prolungata. Questa carenza è diffusa sia nelle stazioni e nei nodi più importanti come quelli minori.
- L'accessibilità delle stazioni ferroviarie e della metro e dei vagoni non è spesso ottimale in quanto sono spesso assenti canaline adeguate al passaggio delle biciclette, ascensori di dimensioni idonee e, talvolta, l'altezza delle banchine rispetto ai vagoni non facilita le operazioni di carico/scarico delle biciclette.
- Nonostante il trasporto biciclette (soprattutto le pieghevoli) e dei monopattini sia consentito sul trasporto ferroviario regionale, gli spazi dedicati sui vagoni sono in alcuni casi non sufficienti a gestire la domanda.
- Solo il 29% delle stazioni ferroviarie risulta presente un percorso ciclabile (di qualsiasi natura) protetto entro 500 metri, mentre circa il 15% possiede un collegamento diretto alla stazione. Tuttavia, sia per quanto concerne la sosta; Sia per quanto concerne i collegamenti da/verso i nodi come nelle soluzioni per la sosta non esistono standard uniformi nelle soluzioni adottate

- Per quanto concerne l'alta velocità, nel 2019 Il Comitato dei trasporti e del turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha votato la proposta di dotare tutti i treni ad alta velocità in circolazione in Europa di un numero minimo di posti bici. A questo punto la trasformazione in direttiva europea è vicinissima. Il provvedimento, una volta legge, comprenderà sia i treni locali che quelli ad Alta Velocità di nuova costruzione o anche solo ristrutturati. La proposta stabilisce che "Tutti i materiali rotabili passeggeri nuovi o ricondizionati devono, al più tardi due anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, includere uno spazio appositamente indicato per il trasporto di biciclette assemblate, con un minimo di 8 spazi. Le imprese ferroviarie, i venditori di biglietti, gli operatori turistici e, se del caso, i gestori delle stazioni, informano i passeggeri, al più tardi al momento dell'acquisto del biglietto, delle condizioni per il trasporto di biciclette su tutti i servizi conformemente al regolamento (UE) n. 454/2011.". Questa iniziativa può rappresentare una grande opportunità soprattutto in chiave cicloturistica e di apertura del cicloturismo italiano verso il mercato europeo. Infatti, essendo l'Italia un "attrattore" di cicloturisti soprattutto dal centro e nord Europa, l'utilizzo dell'alta velocità con il trasporto bici può essere sicuramente un incentivo all'arrivo in Italia.

Alla luce di questi aspetti, la Regione Piemonte intende:

- Breve termine:** Individuare le esigenze specifiche per i diversi nodi ferroviari.
- Medio termine:** sostenere la realizzazione di cicloposteggi e velostazioni in funzione del rango dei nodi nei modi e con lo standard descritto nell'Allegato A al PRMC e le Linee Guida Cicloposteggi.
- Medio-lungo termine:** Sostenere la realizzazione e il miglioramento di servizi funzionali all'intermodalità presso i nodi (canaline e scivoli per le biciclette, adeguamento ascensori, segnaletica di indirizzamento, servizi digitali per l'integrazione tra servizi, allestimento di spazi per bicigrill e ciclofficine, etc.).
- Ad orizzonte di piano:** Avviare dei tavoli di confronto con i gestori e agire affinché vengano definiti standard via via più elevati rispetto la fornitura di nuovo materiale rotabile, l'adeguamento dei mezzi e l'individuazione di modelli di gestione efficienti per le velostazioni.

A livello operativo, si intende:

- Avviare degli approfondimenti per ciascuna tipologia di nodo** individuando delle soluzioni ad-hoc ed un programma d'interventi prioritari, a partire dalle indicazioni provenienti dalle indagini condotte nel 2019 e dallo studio condotto all'interno dell'azione dallo studio condotto all'interno dell'azione C.9.3 del progetto LIFE IP PREPAIR.
- Avviare la progettazione degli interventi**, seguita dallo studio di modelli di gestione efficaci per i nodi più importanti.
- Attuare gli interventi individuati e mantenere il livello di servizio elevato** attraverso opportune operazioni di manutenzione regolare.
- Laddove opportuno, prevedere **modalità di monitoraggio dei risultati** (e.g. monitoraggio dell'utilizzo delle velostazioni utili sia ai fini della gestione sia della programmazione di futuri interventi).
- Sviluppare un **dataset territoriale informativo** da inserire nel geoportale regionale.

L'Allegato A al PRMC ha approfondito il tema della sosta bici, proponendo schede tipologiche rispetto alle soluzioni infrastrutturali e delineando, parametricamente, la quantità di stalli bici che sarebbe necessario realizzare in funzione del numero di passeggeri, si riporta nella seguente tabella sotto il fabbisogno stimato di cicloposteggi e la tipologia realizzativa da prediligere.

Tipo di stazione	Tipologia posteggio bici	Quantificazione preliminare*
Stazioni alta velocità	Velostazione	1 posto ogni 10 passeggeri medi orario di punta
Elevata frequentazione		
Media frequentazione	Struttura coperta	1 posto ogni 8 passeggeri medi orario di punta
Bassa frequentazione	Struttura coperta/ Rastrelliera semplice	1 posto ogni 6 passeggeri medi orario di punta

*PRMC Regione Piemonte, Linee Guida Progettuali per la ciclabilità diffusa, indicazioni integrative rispetto alla Linee Guida regionali sui cicloparcheggi.

Ulteriori elementi che dovrebbero essere presi in considerazione per **incrementare il livello di accessibilità ai nodi** stessi sono:

- **Canaline e scivoli** di dimensioni geometriche confortevoli per il superamento dei dislivelli alle stazioni/fermate;
- **Ascensori** fruibili per le bici, al pari dell'utenza diversamente abile (tema dell'abbattimento delle barriere architettoniche);
- **Segnaletica di indirizzamento e informazione**, specifica per ciascuna utenza, ivi compresa la componente ciclabile;
- **Servizi e strumenti "digital" per l'integrazione dei vari servizi offerti**, con il fine di facilitare l'utenza combinata di diversi modi di trasporto.

Interscambio Bicicletta – Sistema Gomma

Analogamente, il trasporto su gomma riveste un ruolo molto importante, soprattutto per gli spostamenti extraurbani di medio raggio in zone a una bassa densità abitativa. La possibilità di parcheggiare la bicicletta presso il nodo del trasporto su gomma (e.g. i Movicentri e Autostazioni) ed eventualmente il trasporto di biciclette sui mezzi consente di migliorare l'accessibilità sostenibile al territorio e aumentare l'utilizzo della bicicletta e del TPL rispettivamente.

La possibilità di trasportare la bicicletta, ad eccezione dei modelli pieghevoli, è ancora piuttosto ridotta, soprattutto per gli spostamenti sistematici, mentre alcuni gestori stanno attivando servizi dedicati al cicloturismo (esempio: BikeBus nell'alta Val Susa). La Legge 2/2018 ha introdotto la possibilità di attrezzare gli autobus con strutture portabiciclette applicate a sbalzo anteriormente, già utilizzate con successo al di fuori dell'ambito nazionale, ma non in Italia fino ad ora. L'utilizzo di tali strutture presenta alcuni vantaggi: consentono infatti di eliminare il problema dell'ingombro interno, garantendo operazioni di carico e scarico rapide e sicure, dato che il conducente mantiene sempre il contatto visivo con il ciclista. In questo senso possono essere intraprese azioni a livello regionale che incentivino i gestori ad attrezzare i vettori in modo da consentire un più capillare trasporto delle biciclette.

Alla luce di questi aspetti, la Regione Piemonte intende:

- a) **Breve termine:** sostenere il potenziamento delle fermate con parcheggi bici ed opere utili al miglioramento dell'accessibilità (segnaletica d'indirizzamento, canaline e scivoli per le biciclette, etc.).
- b) **Medio-lungo termine:** sostenere l'attrezzaggio dell'autotrasporto con portabiciclette (a sbalzo esterne o altre soluzioni).
- c) **A scenario di piano:** avviare dei tavoli di confronto con i gestori e agire affinché vengano definiti standard via via più elevati rispetto la fornitura di nuovo materiale rotabile, l'adeguamento dei mezzi e l'individuazione di modelli di gestione (soprattutto nel caso di strutture coperte per i Movicentro).

A livello operativo, si intende:

- a) Avviare un **censimento sullo stato di fatto** dei nodi d'interesse Regionale e individuare un programma d'interventi prioritari.
- b) **Attuare gli interventi individuati e mantenere il livello di servizio elevato** attraverso opportune operazioni di manutenzione regolare.
- c) Laddove opportuno, prevedere **modalità di monitoraggio dei risultati** (e.g. monitoraggio dell'utilizzo delle velostazioni utili sia ai fini della gestione sia della programmazione di futuri interventi).
- d) Sviluppare un **dataset territoriale informativo** da inserire nel geoportale regionale.

Interscambio Bicicletta – Sistema Navigazione

Rispetto al trasporto lacuale e fluviale, non sempre è consentita il trasporto delle biciclette o la sosta in prossimità delle stazioni d'imbarco. Da un punto di vista del cicloturismo, migliorare l'accessibilità ai sistemi di navigazione e del trasporto biciclette potrebbe essere un'importante strategia per migliorare l'offerta al turista. Soprattutto sui grandi laghi: (Lago Maggiore, Lago d'Orta, etc.), il potenziamento dell'intermodalità con il sistema della navigazione potrebbe giovare anche la mobilità sistematica ma l'attenzione alla tematica risulta ancora insufficiente.

La Regione intende avviare dei tavoli con gli operatori dei servizi al fine di sensibilizzarli alla tematica e invitarli ad adottare degli standard sempre più “bike-friendly” per il servizio di navigazione. Inoltre, dovrà essere effettuata una verifica rispetto alle stazioni d’imbarco per valutarne il grado di accessibilità per le biciclette e la dotazione di aree di sosta con il fine di individuare possibili interventi di miglioramento dell’offerta.

Modalità di attuazione degli interventi

Il PRMC si attua attraverso dei programmi d’intervento ad-hoc:

- Per ciascuna tipologia di nodo (ferroviario, movicentro, etc.) sono eseguiti dei **censimenti rispetto allo stato dell’offerta**,
- sono individuate delle possibili **soluzioni “standardizzate” e**
- **sono quantificate puntualmente le risorse** (prefattibilità) necessarie per l’adeguamento del nodo.

In tutte le fasi sarà necessario **il dialogo con i gestori e gli operatori interessati** e gli interventi attuati (soprattutto i più importanti) dovranno essere monitorabili e monitorati nel tempo, restituendo dati confrontabili nel tempo e aperti in formato open data (e.g. si dovrà poter essere in grado di monitorare l’utilizzo delle principali velostazioni).

Lo sviluppo degli interventi d’interscambio dovrà essere condotto in parallelo allo sviluppo delle reti (in particolare le ciclovie sistematiche che dovranno essere il più possibile interconnesse ai nodi multimodali). Regione Piemonte potrà sostenere ulteriori interventi in piste ciclabili nei pressi dei nodi purché tali interventi rispettino i criteri minimi individuati nelle reti di 3° livello (paragrafo 5.5 e Allegato A al PRMC).

Le azioni del PRMC

A.5 Macro-Azione “Favorire l’intermodalità bicicletta e micromobilità con il trasporto pubblico”		
Codice Azione	Azioni puntuali	Quando
A.5.1	Eeguire un censimento circa la dotazione di servizi e infrastrutture per l’intermodalità e l’interscambio tra la bicicletta e i diversi sistemi di trasporto pubblico (ferro, gomma, navigazione, etc.)	Breve termine
A.5.2	Individuare delle soluzioni standardizzate per l’interscambio per i diversi nodi del TPL e individuare delle priorità d’intervento.	Medio-termine
A.5.3	Sostenere il potenziamento dei nodi d’interscambio con soluzioni standardizzate e funzionali alla tipologia di nodo.	Medio-termine
A.5.4	Avviare dei tavoli di confronto con i gestori e agire affinché vengano definiti standard via via più elevati rispetto la fornitura di nuovo materiale rotabile, l’adeguamento dei mezzi e l’individuazione di modelli di gestione	A scenario di piano
A.5.5	Realizzare dei dataset informativi ed effettuare il carico sui sistemi informativi regionali (e.g. Geoportale) delle informazioni relative ai nodi.	Alla consegna di ciascun progetto definitivo/esecutivo
A.5.6	Realizzare monitoraggi regolari circa l’utilizzo dei punti d’interscambio.	Post-intervento

4.7 I servizi al ciclista

Creare un sistema di servizi dedicati ai ciclisti e cicloturisti è un modo per migliorare la qualità dell’esperienza per chi si muove con le due ruote. Con la crescita del fenomeno cicloturistico e la spinta nazionale nella realizzazione della rete Bicalia, l’esigenza di sviluppare una “rete di servizi” diventa sempre più importante sia per chi si muove per cicloturismo ma anche per la mobilità ciclistica quotidiana. Lo sviluppo dei servizi diventa altresì un’imperdibile opportunità di valorizzare il patrimonio regionale, di innescare un’economia circolare legata alla Bikeconomy e di rigenerare territori depressi economicamente e demograficamente. Allo stato attuale, non mancano le prime iniziative spontanee di “Bicigrill”, “Bikehotel”, ciclofficine (più o meno) autogestite, punti di assistenza tecnica lungo il tracciato, (etc.) promosse sia dal tessuto imprenditoriale di alcuni territori come da alcune amministrazioni volenterose.

Tale sviluppo potrebbe trovare giovamento sia da una maggiore azione di promozione, facilitazione e coordinamento da parte della Regione Piemonte; come da una più diffusa verifica dell’applicazione degli standard tecnici di realizzazione delle ciclovie turistiche (Allegato 4 del Decreto del MIT 29/11/2018 “Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche”) e dell’art.8 comma 1 della Legge n°2/2018 che prevedono la realizzazione di alcuni servizi lungo le ciclovie e i nodi d’interscambio.

Per una ciclabilità sicura e confortevole, i servizi possono essere classificati in macrocategorie:

1. Servizi per l’utente lungo il percorso e presso i nodi.
2. Servizi per favorire l’accoglienza turistica.

Servizi per l’utente lungo il percorso e presso i nodi

L’ **Allegato 4 del Decreto del MIT 29/11/2018 “Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT)”** indica che “lungo il percorso delle ciclovie turistiche del SNCT o loro singoli tronchi devono essere garantiti alcuni servizi, affinché le stesse possano essere fruibili in sicurezza e con piacevolezza, per le diverse tipologie di utenti. I sotto-requisiti indicati, suddivisi nei tre livelli *minimo*, *buono* ed *ottimo*, anche laddove indicati come “*non richiesto*”, sono da ritenersi utili e qualificanti per le ciclovie del SNCT.

a) Sosta biciclette

1. Livello *minimo*: presenza di aree di sosta per biciclette ogni 50 km;
2. Livello *buono*: presenza di aree di sosta per biciclette ogni 25 km;
3. Livello *ottimo*: presenza di aree di sosta per biciclette ogni 10 km.

b) Noleggio e assistenza bici

1. Livello *minimo*: non richiesto;
2. Livello *buono*: presenza servizi di noleggio e assistenza bici ad inizio/fine tronco;
3. Livello *ottimo*: presenza servizi di noleggio e assistenza bici ad inizio/fine ciclovia ed almeno ogni 50 km.

c) Tecnologie smart

Il sotto-requisito è univoco per tutti e tre i livelli *minimo*, *buono* e *ottimo*, prevedendo che per le ciclovie turistiche del SNCT dotate di servizi di copertura telefonica sia utilizzato il QR-code e/o Hi-code visual del SNCT – in relazione anche al requisito “segnaletica e riconoscibilità” – elaborato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ed inserito nei rispettivi siti web istituzionali dedicati ed, eventualmente, anche quello della specifica ciclovia turistica. In tal modo, tramite l’uso dello smartphone, si possono ottenere in modo puntuale ed aggiornato le diverse informazioni inerenti il SNCT e la ciclovia percorsa.

d) Punti di approvvigionamento acqua potabile

1. Livello *minimo*: presenza di punti di approvvigionamento acqua potabile ad inizio/fine tronco;
2. Livello *buono*: presenza di punti di approvvigionamento acqua potabile ad inizio/fine tronco ed almeno ogni 20 km;

3. Livello *ottimo*: presenza di punti di approvvigionamento acqua potabile ad inizio/fine tronco ed almeno ogni 10 km.”

Nello specifico, la Regione Piemonte **interverrà direttamente verificando che i progetti delle ciclovie nazionali e regionali prevedano un’adeguata offerta di servizi di base e garantendo che tale dotazione raggiunga almeno il livello “buono”** come espresso dall’ Allegato 4 del Decreto del MIT 29/11/2018 “Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche” e che sia implementato un adeguato piano di manutenzione/gestione.

Oltre alla verifica dei requisiti, la Regione Piemonte sosterrà la creazione di nuovi servizi agendo da “facilitatore” nell’incontro tra domanda e offerta tramite:

- Un’azione di promozione, sensibilizzazione, animazione e attivazione degli enti e degli operatori economici interessati.
- Un’azione di semplificazione normativa e burocratica per facilitare la sperimentazione di servizi innovativi rivolti ai ciclisti e cicloturisti lungo le ciclovie d’interesse regionale e nazionale.

Un ventaglio, non totalmente esaustivo ma esemplificativo e suggestivo dei servizi ipotizzabili possono essere:

Bike repair stations: il servizio di ciclofficina può caratterizzarsi per la localizzazione (assistenza all’interno di un esercizio commerciale di vendita biciclette, postazioni facenti parte di strutture outdoor ricettive, colonnine isolate) e per la tipologia del servizio erogato (riparazioni effettuate da personale su compenso, self-service gratuito). Ovviamente, a ciascuna tipologia corrisponde un diverso piano di investimento e di gestione, da valutare attentamente sotto il profilo della sostenibilità economica per garantire la continuità del servizio a regime. Operativamente, si citano alcuni aspetti chiave per un buon successo del servizio:

- La station non deve essere localizzata necessariamente nelle vicinanze dei cicloposteggi, ma piuttosto in luoghi strategici delle infrastrutture ciclabili, di transito, al fine di intercettare ed essere funzionale per una più vasta platea di fruitori;
- Deve essere segnalata in maniera chiara e ridondante, facilmente individuabile sulle mappe e il materiale informativo/comunicativo;
- Deve garantire adeguati spazi di lavoro, dimensionati alla presenza di una bicicletta e di un operatore senza interferire con la viabilità pedonale;
- Deve essere soggetta a vigilanza passiva (illuminazione e videosorveglianza) al fine di trasmettere sicurezza a chi deve sostare per necessità nel sito.

Aree di sosta attrezzate: soprattutto per gli itinerari extraurbani e di media-lunga percorrenza, è necessario dotare i percorsi ciclabili di aree di sosta e ristoro, comprensive di panchine, stalli di sosta, fontanelle con acqua potabile e cestino dei rifiuti (possibilmente con raccolta differenziata). La localizzazione di queste aree dipende dalla tipologia del percorso (montano, pianeggiante, esposto al sole), dal contesto (percorso isolato o inserito in una rete di itinerari) e dalla tipologia di utenza (sportiva, turistica, sistematica.). A livello gestionale, le aree devono essere facilmente raggiungibili e mantenibili, per evitare stati di abbandono nel tempo. Già a livello di studio di fattibilità si dovrebbe analizzare questi aspetti, con il fine di dare input utili per le fasi progettuali di maggior dettaglio. Idonea segnaletica dovrà essere progettata e predisposta per informare efficacemente l’utente lungo il percorso, con indicazione delle distanze da percorrere in entrambe le direzioni di marcia per consentire una programmazione ottimale del viaggio.

Deposito bagagli: La necessità di un sistema di ricovero temporaneo di bagagli è legata alla presenza di un flusso di utenti che, per diverse necessità, hanno esigenza di custodire i propri effetti personali in un luogo fisico con specifiche caratteristiche quali l’accessibilità, il confort di utilizzo e la sicurezza. I siti di custodia si classificano prevalentemente in depositi gestiti direttamente da personale o automatizzati. Nella prima tipologia, oltre al classico sito in stazioni o porti, si sta affermando una nuova tipologia di servizio delocalizzato nei pressi di questi nodi, soprattutto ferroviari, come negozi o strutture di ospitalità, le quali integrano il loro giro di affari fornendo anche questa possibilità di custodia. I servizi automatizzati invece si compongono di armadi di varie dimensioni utilizzabili in modalità self-service dall’utente, con un sistema quindi svincolato dagli orari di servizio delle attività commerciali. Tale servizio può rendersi utile per svariate tipologie di utenza: ciclisti che decidono di organizzare un itinerario a tappe (deposito del bagaglio per una

deviazione giornaliera), pendolare (deposito borsa per attività sportiva da recuperare al rientro da lavoro), tour combinati ciclo-pedonali (deposito bagaglio per un'escursione a piedi), ecc. Anche in questo caso, la funzionalità, la sicurezza e il comfort della struttura devono essere oggetto di un piano di gestione e manutenzione pluriennale.

Bike sharing: Guardando alle esperienze di paesi più avanzati dal punto di vista della diffusione della mobilità ciclistica si riconosce chiaramente il ruolo dello sharing. Nei Paesi Bassi quattro viaggiatori su dieci che utilizzano i mezzi pubblici arrivano in bicicletta alla stazione o alla fermata del mezzo pubblico. Tuttavia, pur esistendo grandi strutture dedicate alla sosta ciclabile, spesso la domanda non riesce ad essere assolta completamente. La ciclabilità condivisa diventa quindi il mezzo per diminuire il bisogno di posteggi bici in città, e permettere, anche arrivati a destinazione, di utilizzare la bici da e per la fermata di TPL e per garantire maggiore accessibilità alla bicicletta a tutti gli utenti. Diversi sistemi sono ormai presenti a scala comunale: a Torino sharing a postazione fissa TOBike, sharing free floating Mobike e Helbiz, in altri comuni Bicincittà. Pur trattandosi di un tema strettamente comunale, Regione Piemonte potrebbe avviare un monitoraggio dei risultati dei diversi sistemi, in modo da verificare i risultati e le possibili strategie di integrazione.

Colonnine di ricarica per bici elettriche: la promozione della mobilità elettrica è una delle misure che il sistema della mobilità può adottare per conseguire i target di riduzione delle emissioni di gas climalteranti e cercare di contenere gli impatti ambientali a livello globale. La ciclabilità elettrica sta diventando rapidamente una soluzione comoda ed efficace per diversi target di utenza: cicloturisti lungo itinerari di lunga percorrenza o con notevoli dislivelli, utenza poco allenata, pendolari lungo tragitti extraurbani. Per favorire e incentivare questa “fetta” di ciclabilità, è quindi importante garantire idonei servizi di sosta e di ricarica dei mezzi. Le colonnine possono essere private, semi-pubbliche oppure completamente pubbliche; la loro progettazione, oltre a dover rispettare il quadro normativo di riferimento nazionale e internazionale, deve considerare la loro funzionalità rispetto alle esigenze di mobilità dei ciclisti (al pari degli automobilisti). La Regione può sviluppare un piano di implementazione delle strutture, monitorandone l'utilizzo per orientare le proprie strategie di ampliamento della rete.

Servizi alle destinazioni

All'interno dell'Allegato A al PRMC è stato stimato il fabbisogno di diverse tipologie di stallo per diverse destinazioni: dalle aree residenziali, alle scuole, dalle biblioteche, ai poli del lavoro. Il quantitativo è stimato in funzione dei target di riparto modale ed è ovviamente necessario “calarlo” nella realtà del contesto locale.

Servizi di accoglienza turistica

Sempre in qualità di “facilitatore”, la Regione Piemonte intende supportare la nascita di servizi dedicati all'accoglienza turistica quali:

Bike Hotel: lo sviluppo del cicloturismo, oltre a una buona rete di infrastrutture e di collegamenti intermodali, richiede anche un certo grado di comfort del settore ricettivo. Un target sempre più ampio necessita infatti di pernottare in una certa località con bici al seguito. Ecco, quindi, che le strutture dotate di servizi specifici per il ciclista possono contribuire ad attrarre e incentivare questo tipo di turismo, alla scoperta del territorio e delle bellezze regionali. Posteggio bici notturno sicuro e coperto, riparazione, noleggio e kit di colazione/pranzo da asporto sono i servizi tipici di queste strutture. La FIAB stessa ha implementato il portale “Albergabici”, ove la domanda (il ciclista) può intercettare l'offerta (l'albergatore) e viceversa.

Regione Piemonte (settore turismo) può mettere a sistema.

Bicigrill: strutture che stanno conoscendo un certo sviluppo in Italia lungo le ciclovie e, di recente, anche in Piemonte sono i Bicigrill (primo Bicigrill ha aperto lungo la ciclovia del Sangone a Rivalta di Torino). Il Bicigrill è struttura collocata lungo i percorsi ciclabili e ciclopedonali, finalizzata a fornire agli utenti degli stessi percorsi un posto di ristoro, informazioni sulla rete ciclabile, approvvigionamento, noleggio bici, servizio di riparazione e assistenza”. Situati presso punti strategici dei vari percorsi ciclopedonali, hanno lo scopo di:

- Ristorare attraverso la distribuzione di bevande e generi alimentari legati all'attività sportiva;

- assistere il cicloturismo attraverso la messa a disposizione di piccole attrezzature idonee alla manutenzione delle biciclette;
- informare attraverso la distribuzione di materiale informativo e l'assistenza di personale qualificato per promuovere le varie possibilità di movimento in bicicletta e le varie offerte del territorio limitrofo.

In alcune regioni, tali strutture sono disciplinate da linee guida specifiche (e.g. Trentino delibera di Giunta Provinciale n. 1771 d.d. 17 ottobre 2015 la quale stabilisce dei criteri di definizione specifici).

Noleggio e-bike/MTB: soprattutto in ambito extraurbano e montano, servizi di noleggio e-bike e mountain bike possono contribuire a diffondere il cicloturismo. Postazioni e hub di partenza/arrivo dovrebbero essere dislocati in modo tale da consentire una buona accessibilità in auto o in treno e la prosecuzione dell'itinerario in bici.

Modalità di attuazione degli interventi

Lo sviluppo dei servizi dedicati alla mobilità ciclistica seguirà di passo l'implementazione della rete ciclabile e dei nodi individuando soluzioni ad-hoc. Per ricapitolare, il ruolo della Regione potrà essere quello di:

- **Verificare che i progetti delle ciclovie nazionali e regionali prevedano un'adeguata offerta di servizi di base e garantendo che tale dotazione raggiunga almeno il livello "buono" come espresso dall'Allegato 4 del Decreto del MIT 29/11/2018 "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche" e che sia implementato un adeguato piano di manutenzione/gestione.**
- **Promuovere, sensibilizzare, animare e attivare gli enti e gli operatori economici interessati.**
- **Semplificare le normative e le procedure burocratiche per facilitare la sperimentazione/nascita di servizi innovativi rivolti ai ciclisti e cicloturisti lungo le ciclovie d'interesse regionale e nazionale.**
- Infine, la Regione Piemonte potrà facilitare la **creazione di una rete di operatori affinché venga promossa una cultura diffusa dell'offerta di servizi.**

Essendo alcune di queste azioni già in essere da parte della Regione, sarà necessario migliorare la sinergia e il coordinamento interno affinché sia più efficace il rapporto con il territorio.

Le azioni del PRMC

A.6 Macro-Azione "Migliorare i servizi al ciclista"		
Codice Azione	Azioni puntuali	Quando
A.6.1	Verifica della dotazione di servizi in linea con l'allegato 4 SNCT rispetto alle ciclovie esistenti e in progetto.	Breve termine
A.6.2	Promozione, sensibilizzazione e animazione degli enti e degli operatori economici rispetto ai servizi della ciclabilità.	Medio-termini
A.6.3	Semplificazione burocratica rispetto all'ideazione di servizi di accoglienza al cicloturista lungo le ciclovie d'interesse regionale e nazionale.	Medio-termini
A.6.4	Favorire la creazione di reti di operatori turistici e diffusione della cultura del cicloturismo.	A scenario di piano

5. CULTURA E COMPORAMENTI

Il PRMC ha per obiettivo un sistema più efficiente e sostenibile e, al pari dei casi modello europei, considera le azioni “soft” sul cambio dei comportamenti come un fattore strategico al pari della realizzazione delle infrastrutture e dei servizi.

Creare l’*“infrastruttura sociale”* è particolarmente importante soprattutto in territorio come quello piemontese dove lo spostamento su due ruote non è ancora una pratica diffusa. Il piano individua degli ambiti d’intervento sulla dimensione “umana” del fenomeno della mobilità intervenendo nelle tre “macro” fasi del cambio dei comportamenti: la presa di consapevolezza, lo sviluppo delle competenze per favorire il cambio di comportamento e lo stimolo al cambio di comportamento verso modelli virtuosi ed il loro mantenimento.

Allo stato attuale, la Regione Piemonte e gli enti del territorio hanno avviato già molteplici iniziative «soft» di promozione, incentivo, comunicazione e formazione sui temi della mobilità ciclistica. Allo stesso tempo, tali iniziative sono state frammentate e poco coordinate. Questo appare evidente soprattutto nella comunicazione istituzionale dove non esiste un chiaro «brand» e sistema di comunicazione riconoscibile del cicloturismo piemontese, e i riferimenti per i turisti risultano sparsi su numerosi portali, con informazioni talvolta non aggiornate e incoerenti tra di loro.

Il primo punto del PRMC è dunque partire da una **razionalizzazione degli strumenti di comunicazione** interna per poi affrontare i restanti temi urgenti quali la formazione, la promozione e la comunicazione verso l’esterno.

5.1 Razionalizzare e uniformare la comunicazione regionale sulla mobilità ciclistica

L’immagine della bicicletta nel territorio è un elemento di grande importanza per la sua promozione, soprattutto per quanto riguarda il cicloturismo, ma sempre di più anche per la mobilità sistematica. Questo vuol dire che l’offerta della mobilità ciclistica dovrà essere riconoscibile in un’immagine unitaria. I vari elementi di questa immagine possono essere una linea grafica unitaria, un sito web monotematico, un’identità visiva accattivante, una segnaletica uniforme, anche per quanto riguarda il materiale informativo e promozionale, le mappe, la cartellonistica, la segnaletica.

Il primo elemento individuato di lavoro è la razionalizzazione e messa a sistema dell’impianto comunicativo oggi esiste nella Regione Piemonte per migliorarne l’efficacia comunicativa interna ed esterna. In particolare, risulta necessario **sviluppare un branding uniforme e condiviso** che si inserisca in maniera fluida nell’identità visiva generale proposta dalla Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile.

Il lavoro di predisposizione del PRMC ha dato avvio ad un intenso studio e confronto per lo sviluppo di una proposta di branding ¹³ tale da favorire e coordinare le future azioni di promozione e coinvolgimento del pubblico.



13 Il risultato è presentato nell’Allegato C

Che cos'è Il brand *Piemonta in bici* è uno strumento a supporto del piano regionale. La presenza di una marca unica e ben definita, a cui fare riferimento in tutte le iniziative in programma (hardware, software, orgware), fa da garanzia di continuità, riconoscibilità e distinzione per l'attività della Regione e così, in una strategia opportuna, diventa una risorsa per l'efficacia generale degli investimenti.

Al tempo stesso, il brand rappresenta l'intero piano e la visione del Piemonte sulla mobilità ciclistica. Con la sua voce, *Piemonta in bici* racconta i valori positivi della bici e il dinamismo della regione: a partire dal nome, è un invito, piacevole e originale, a valutare la bici per vivere il territorio, e in questo fa anche da mezzo di promozione locale. Come il piano, il brand ha infatti una doppia valenza e promuove sia la dimensione sistematica della bici sia la dimensione ricreativa e turistica.

Più di un logo In questo quadro, il ruolo di *Piemonta in bici* va dunque oltre il solo aspetto grafico, di simbolo ricorrente e segno di visibilità. Secondo un'idea evoluta di comunicazione di marca, il brand si propone ai responsabili regionali e ai consulenti come una base concettuale capace di indicare un orizzonte e orientare l'attività.

Il brand è un insieme di valori e messaggi sui vantaggi materiali e intangibili, singolari e collettivi, della mobilità ciclistica, definito attraverso il confronto con i responsabili del PRMC e figure di esperti nel settore. Il brand è un sistema visivo dal linguaggio contemporaneo, capace di organizzare tipologie di comunicazione diverse, sempre esprimendo una personalità di marca positiva e coinvolgente, progettata in base alle finalità pubbliche del piano.

Le applicazioni Gli usi pratici del brand, e più in generale della sua identità visiva, riguardano tutta la varietà di occasioni in cui la Regione Piemonte gestisce in prima persona, o sostiene con altri, iniziative legate alla mobilità ciclistica. Il brand potrà, a scopo illustrativo:

- farsi promotore principale di campagne di comunicazione pubblica a favore dell'uso della bici;
- dare vita a iniziative e materiali di comunicazione dedicati alla mobilità ciclistica e al cicloturismo in Piemonte (anche in collaborazione con altri enti della Regione);
- presentare documenti, report, analisi sulla mobilità ciclistica, intesi come materiali a uso pubblico o di comunicazione interna;
- fare da "cornice" generale o affiancare istituzioni e realtà nella comunicazione di iniziative con finalità affini (es. ambiente, turismo, sport) e a diversi livelli locali, come segno del coinvolgimento della Regione Piemonte nell'iniziativa;
- nella segnaletica, fare da elemento di visibilità e riconoscimento del ruolo attivo della Regione nell'implementazione e manutenzione delle infrastrutture.

In tutti i suoi usi, il brand va sempre inteso come emanazione della Regione Piemonte e, a seconda dei casi, rafforzato dal brand della Regione stessa.

Grazie a tale lavoro, la Regione Piemonte si dota inoltre di:

- Un **sistema di valori** condivisi per la comunicazione esterna al quale gli enti possono fare riferimento per una comunicazione esterna positiva.
- Una serie di **esempi pratici** per la creazione di campagne comunicative.
- Uno **standard nelle scelte stilistiche**.

Ulteriori "necessità" che dovranno essere studiate e tradotte in azioni puntuali riguardano:

- La necessità di **razionalizzare ed integrare meglio la comunicazione esterna** (online e offline).
- La necessità di **aggiornare l'offerta comunicativa esistente rendendola conforme all'identità visiva piemontese**.

Questo lavoro dovrà essere svolto in maniera intersettoriale coinvolgendo tutti gli uffici che nel tempo si sono occupati, in modi diversi, della comunicazione sulla mobilità ciclistica.

Le azioni del PRMC

B.1 Macro-Azione “Razionalizzare e uniformare la comunicazione regionale sulla ciclabilità”		
Codice Azione	Azioni puntuali	Quando
B1.1	Sviluppare un branding e un’identità visiva della Regione Piemonte sulla mobilità ciclistica in coordinamento con l’immagine della SrSvS.	Breve termine
B1.2	Razionalizzare l’offerta comunicativa (online / offline) della Regione Piemonte sulla mobilità ciclistica e renderla conforme all’identità visiva	Medio termine

5.2 Sensibilizzare la società civile sulla mobilità ciclistica

Le attività di comunicazione dovrebbero spiegare le scelte fatte in termini di infrastruttura e servizi (facilitandone l’accettazione), descrivere il funzionamento delle nuove tecnologie e servizi messi a disposizione degli utenti e, soprattutto, rendere le scelte di mobilità una parte integrante dell’identità del territorio, e dello stile di vita che propone. In questo senso, la comunicazione della ciclabilità dovrebbe **promuovere l’idea che essere un Piemontese vuol dire muoversi in maniera sostenibile, salutare, agile e non inquinante.**

Le scelte di comunicazione devono essere necessariamente tarate sulla base del ricevente: in particolare, diversi segmenti della popolazione hanno esigenze, aspettative ma anche “preoccupazioni” differenti, che devono essere oggetto di strategie di comunicazione sviluppate appositamente.

È infine fondamentale che la comunicazione avvenga trasversalmente a tutte le fasi di realizzazione di un progetto di ciclabilità:

- Dalla pianificazione e progettazione di un’azione.
- Prima e durante l’apertura di un cantiere.
- Post-cantiere (illustrando esempi di prima/dopo).
- Nelle fasi di manutenzione e riqualificazione.

In tal senso, risulta dunque che, a partire dal branding (B1.1), la Regione Piemonte sviluppi **una strategia e delle azioni di comunicazione specifiche e differenziate** in base a:

- Chi - a quale target ci si rivolge:** ad esempio lavoratrici, anziani, bambine, studenti etc.
- Come – su quale supporto e con che tono si comunica:** articoli online e sui social, pubblicazione di notizie sui giornali locali, campagne nelle scuole etc.
- Dove - in quale luogo si comunica:** online, fisicamente sul posto, localmente nei quartieri o con convocazioni cittadine etc.
- Perché - quale fine principale si vuole raggiungere:** informare, motivare, anticipare critiche, raccogliere opinioni etc.

Ad esempio:

Con l’aumento dell’utilizzo della bicicletta sulle strade piemontesi e i recenti cambi di normative e codice della strada, risulta urgente informare sia gli utenti che già si muovono in bicicletta ma anche il resto della società civile rispetto al ruolo sempre più centrale che la bicicletta sta assumendo nelle politiche di trasporto, nonché dei benefici della mobilità attiva. Questo si traduce non solo di studiare interventi di informazione e comunicazione (online/offline etc.) rivolti a vari target, a partire dagli utenti della strada, fino agli istituti scolastici, le scuole guida, e le grandi aziende del territorio. Inoltre, l’interazione e il dialogo con gruppi d’interesse e le associazioni di categoria deve essere uno degli strumenti con il quale diffondere maggiormente le informazioni verso il pubblico.

Nella pratica, le azioni individuate dalla strategia potranno tradursi nella diffusione di materiale informativo, nello sviluppo di campagne di comunicazione online/offline, nella partecipazione e sostegno/patrocinio ad eventi riguardanti la mobilità sostenibile, nel sostegno alla nascita di bike ambassadors, nella diffusione “comunicativa” dei risultati degli studi di monitoraggio degli interventi, etc. Il piano della mobilità ciclistica, ma anche i progetti previsti e le iniziative programmate, devono trovare larga diffusione sui mezzi di informazione (quotidiani, TV, radio, siti web di informazione, agenzie di stampa).

Le azioni del PRMC

B.2 Macro-Azione “Sensibilizzare la società civile sulla mobilità ciclistica”		
Codice Azione	Azioni puntuali	Quando
B.2.1	Sviluppare una strategia di comunicazione sulla mobilità ciclistica con l’individuazione di azioni puntuali da implementare in sinergia con le altre direzioni regionali e stakeholder interessati.	Breve termine
B.2.2	Attuare gli interventi di comunicazione e sensibilizzazione.	Medio termine
B.2.3	Valutare l’efficacia degli interventi adottati	Post-intervento

5.3 Qualificare i tecnici pubblici e privati sulla mobilità ciclistica

Regione Piemonte intende qualificare le competenze interne ed esterne rispetto ai temi che riguardano la mobilità ciclistica attraverso diverse azioni mirate a vari target.

Competenze interne agli enti

L’approvazione della legge n°2/2018 e con l’adozione e approvazione del PRMC, si aprirà una stagione nuova che richiederà un aggiornamento e valorizzazione delle competenze tecniche e di programmazione interne agli enti della regione. Inoltre, è probabile che le innovazioni sulla tematica non andranno esaurendosi rapidamente ma vi sarà costante bisogno di apprendimento e condivisione di buone pratiche. Regione Piemonte intende pertanto sostenere percorsi di formazione e scambio di buone pratiche interne **al territorio continua e diffusa nel tempo per mantenere sempre aggiornate le competenze degli enti**. Le modalità della formazione potranno comprendere varie forme, oltre al semplice “corso” anche visite studio, pubblicazione di articoli, raccolte di casi studi e monitoraggi pre-post di interventi che siano utili e funzionali a migliorare le competenze e conoscenze degli enti. La qualifica delle competenze può anche accrescere grazie alla ricerca del contatto, la co-creazione di progetti territoriali e la realizzazione di bandi di concorso.

Nel breve periodo, un primo percorso di formazione tecnica sarà inaugurato e finanziato attraverso l’azione C9.1 del progetto LIFE IP PREPAIR. Tale percorso tuttavia non dovrà esaurirsi in un unico momento ma dovrà essere riproposto nel tempo anche con il coinvolgimento di formatori esperti in materia.

Competenze nella società civile

Parallelamente, Regione Piemonte individua come strategico il sostegno alla formazione alla società civile e agli operatori economici. In particolare, per quanto concerne la mobilità sistemica la formazione nei confronti di mobility manager aziendali e scolastici diventa, alla luce della recente pandemia, ancora più importante.

D’altra parte, gli operatori economici attivi nei settori dell’edilizia, della progettazione e pianificazione dovrebbero essere informati e formati rispetto alle novità introdotte a livello nazionale e regionale al fine di adeguare le proprie iniziative agli standard regionali.

Le scuole guida e la motorizzazione civile rappresentano degli stakeholders fondamentale per formare i neo-patenti sulla convivenza tra automobile e bicicletta e le novità introdotte sul CdS..

Infine, la Regione Piemonte potrà svolgere un ruolo di promotore del cicloturismo tra gli operatori del settore turistico favorendo la diffusione della cultura sull’accoglienza e mettendo in rete buone pratiche esistenti.

Le azioni del PRMC

B.3 Macro-Azione “Qualificare i tecnici pubblici e privati sulla mobilità ciclistica”		
Codice Azione	Azioni puntuali	Quando
B.3.1	Sviluppare e attuare un programma di formazione e aggiornamento professionale rivolto agli enti della pubblica amministrazione della regione.	Orizzonte di piano
B.3.1	Sviluppare e attuare un programma per qualificare le competenze nella società civile	Orizzonte di piano

5.4 Rendere attrattiva la mobilità ciclistica per i pendolari

Oltre alle campagne di sensibilizzazione e comunicazione, la Regione Piemonte potrà prevedere delle azioni per rendere la mobilità ciclistica attrattiva per alcuni target group che “muovono” volumi consistenti di pendolari e incentivarli a modificare abitudini. Tali azioni potranno riguardare sia interventi di carattere monetario ma anche e soprattutto non-monetario (competizioni, facilitazioni, eliminazione di barriere burocratiche, etc.).

Ad esempio:

- le scuole di ogni ordine e grado, con un’adeguata politica di promozione della mobilità ciclistica rivolta agli alunni, insegnanti e famiglie con il supporto dei Comuni per incentivare gli spostamenti in bici casa/scuola.
- le aziende private e gli uffici pubblici, per promuovere l’uso della bicicletta nei tragitti casalavoro dei dipendenti con azioni specifiche di mobility management (incentivi, premi, installazione di rastrelliere per bici, ecc.). In questo caso è importante la collaborazione attiva dell’organizzazione sindacali e di categoria.
- I negozi, per promuovere maggiormente l’uso della bicicletta negli acquisti, anche in questo caso in sinergia con i Comuni le associazioni di categoria.
- Gli impianti sportivi, per promuovere la combinazione sport-salute-mobilità sostenibile con il sostegno delle associazioni sportive. - il settore del turismo in genere per promuovere il cicloturismo, un’attività del tempo libero in fortissima crescita che deve coinvolgere oltre ai Comuni anche gli operatori turistici.
- Attività con i media. La collaborazione dei media nella promozione della mobilità ciclistica è di fondamentale importanza.

Tali azioni dovranno essere studiate prioritariamente all’interno dei bacini della mobilità e individuate tramite i programmi d’azione della mobilità ciclistica di bacino.

Le azioni del PRMC

B.4 Macro-Azione “Rendere la mobilità ciclistica attrattiva per i pendolari”		
Codice Azione	Azioni puntuali	Quando
B.4.1	Individuare degli interventi di promozione all’interno dei bacini della mobilità Piemontese e delle modalità di attuazione.	Breve termine
B.4.2	Attuare gli interventi di promozione e monitorarne gli effetti.	Medio termine

6. LA GOVERNANCE

Il fenomeno della mobilità è il prodotto di dinamiche sociali, economiche, urbanistiche, territoriali e comportamentali complesse che – nel loro insieme – concorrono a generare scelte più o meno sostenibili di trasporto. Governare la transizione verso una mobilità sostenibile e ciclabile, quale irriducibile sistema complesso e stocastico, richiede un approccio olistico, transdisciplinare e multi-attoriale.

- **Olistico:** è necessario studiare gli interventi sul territorio tenendo conto delle diverse componenti del sistema e del loro sistema di interrelazioni avendo sempre in mente quali sono gli obiettivi fissati.
- **Transdisciplinare:** occorre mettere insieme competenze diverse (sociali, tecniche, normative) che possano “prestarsi” vicendevolmente strumenti e prospettive di analisi al fine di ricercare soluzioni che vadano incontro a tutte le esigenze.
- **Multi-attoriale.** Le sfide della mobilità spesso superano le competenze del singolo ufficio per riguardare altri uffici / settori / dipartimenti e possono coinvolgere più enti e soggetti del territorio. Questo richiede capacità di fare sistema e sinergia con più attori e un impegno reciproco.

Nonostante i sistemi complessi siano difficilmente prevedibili, è anche vero che si tratta di sistemi evolutivi e adattabili dove, talvolta, piccoli interventi possono generare grosse modifiche strutturali che si ripercuotono su tutto il sistema (vedi “effetto farfalla”).

Questo suggerisce una modalità di approccio al PRMC che dovrà necessariamente **procedere per “sperimentazioni”** e “laboratori di innovazione” nella costante ricerca di quell’ “effetto farfalla” che possa innescare un processo di cambiamento positivo su tutto il sistema della mobilità.

Essendo gli effetti generati – sia positivi come negativi – è necessario mettere in piedi sistemi di monitoraggio che possano misurare a livello quali-quantitativo i progressi generati e la direzione verso la quale il sistema di mobilità sta evolvendo.

Questa breve digressione, a tratti “teorico-accademica”, è necessaria per poter tradurre nella pratica le scelte della Regione Piemonte nella sua organizzazione del sistema della Governance del piano.

In particolare, il PRMC ha individuato le seguenti tre strategie per una “Governance Intelligente” del sistema della ciclabilità regionale:

1. **Rafforzare la governance regionale della mobilità ciclistica**
2. **Migliorare la conoscenza sullo stato attuale e le esigenze future del sistema di mobilità e dell’accessibilità.**
3. **Governare il processo di cambiamento del sistema della mobilità cittadina.**

Oltre al PRMC che esso stesso rappresenta il principale strumento di Governance, Regione Piemonte individua delle ulteriori azioni per potenziare la propria capacità di governance della ciclabilità. In particolare, sono individuati due ambiti strategici: il rafforzamento delle conoscenze del fenomeno, e la necessità di migliorare le capacità di gestione delle iniziative.

6.1 Rafforzare la governance regionale della mobilità ciclistica

Struttura operativa regionale sulla mobilità ciclistica

Al fine di migliorare la gestione degli interventi, e specularmente alla proposta di struttura nazionale (fonte: PGMC), Regione Piemonte potrà dotarsi di una struttura operativa regionale sulla mobilità ciclistica che porti avanti le funzioni di programmazione, attuazione, valutazione e coordinamento degli interventi. Inoltre, tale struttura diventerà il riferimento interno ed esterno per le politiche che riguardano la ciclabilità.

Di seguito si riporta la struttura proposta nella proposta di Piano Generale della Mobilità Ciclistica.



Figura 4 Struttura Operativa di Gestione del MIMS (fonte PGMC)

Sviluppo di strumenti operativi

Regione Piemonte si dota di standard uniformi sia per gli interventi infrastrutturali sia per la segnaletica attraverso le LGP che rappresentano lo standard minimo da rispettare per gli interventi d’interesse regionale e per i progetti che godono di (co-)finanziamento o altro sostegno da parte della Regione.

Tali linee guida sono state predisposte come Allegato A del Piano ma dovranno essere costantemente migliorate e aggiornate per recepire le ultime novità normative relative al C.d.S. che, soprattutto negli ultimi anni, ha subito numerose modifiche.



Oltre al tema delle linee guida progettuali, la Regione Piemonte dovrà dotarsi di strumenti di valutazione dell’impatto socio-economico delle infrastrutture ciclabili come strumento di “*decision-making*” a livello regionale e locale. Allo stato di fatto, le linee guida studi di fattibilità (2012) e le più recenti linee guida nazionali per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche (2017) si focalizzano principalmente sulla mobilità motorizzata e il trasporto pubblico e risultano meno idonee per quanto concerne la valutazione di

impatti sociali, ambientali e sulla salute che riguardano nello specifico la mobilità attiva. Pertanto, la Regione Piemonte intende aggiornare ed integrare i propri strumenti di valutazione delle opere affinché si possa tenere conto in maniera più olistica degli effetti degli investimenti sulle opere di mobilità “attiva” e garantire un adeguato bilanciamento della spesa negli investimenti.

Infine, e collegato allo sviluppo di strumenti di valutazione, la Regione intende elaborare una strategia per accedere alle risorse comunitarie, articolate in due grandi blocchi: i fondi erogati agli Stati membri e gestiti dalle regioni d’Europa per l’attuazione della politica di coesione (fondi strutturali) e i fondi diretti, gestiti dalla Comunità Europea, per l’implementazione di azioni in ambiti tematici ben definiti.

Le azioni del PRMC

C.1 Macro-Azione <i>“Rafforzare la governance regionale della mobilità ciclistica”</i>		
Codice Azione	Azioni puntuali	Quando
C.1.1	Individuare una struttura operativa sulla mobilità ciclistica nell’ambito del Tavolo della Smart Mobility finalizzata a garantire: - un uso coordinato delle risorse proveniente dalle diverse fonti di finanziamento - coordinare le diverse iniziative di promozione, educazione, formazione e comunicazione	Breve termine (dopo approvazione del PRMC)
C.1.2	Sviluppare delle linee guida sulla progettazione degli interventi in mobilità ciclistica.	Medio termine
C.1.3	Sviluppare degli strumenti di valutazione dell’impatto socio-economico delle infrastrutture ciclabili come strumento di “decision-making”	All’approvazione del PRMC
C.1.4	Elaborare una strategia per accedere alle risorse comunitarie	Breve termine
C.1.5	Prevedere con norma che tutti i contributi/finanziamenti regionali e da parte degli enti prevedano tra i requisiti minimi il rispetto dei criteri tecnici stabiliti dal PRMC e relative LG	All’approvazione del PRMC

6.2 Migliorare la conoscenza del fenomeno della mobilità ciclistica

Determinare con maggiore dettaglio gli effetti e l’insorgere di eventuali criticità in ex-ante ed ex-post (monitoraggio e valutazione) del piano è necessario per poter programmare con maggiore efficacia i progetti di oggi e di domani nel conseguimento degli obiettivi fissati.

Monitoraggio e valutazione servono inoltre a fornire le prove a sostegno dell’efficacia del piano e delle sue misure previste e di instaurare un rapporto trasparente tra amministrazione, cittadini e stakeholder sul modo in cui vengono spesi i fondi stanziati.

Tutto ciò richiede dati quali-quantitativi sui vari aspetti che determinano e compongono il sistema della ciclabilità ma, data la carenza generalizzata di fonti ufficiali e standardizzati sulla domanda / offerta, è altresì necessario agire sulla costruzione di banche dati e fonti confrontabili e validate nel tempo.

Allo stato attuale, la regione Piemonte presenta un patrimonio informativo avanzato rispetto a molte altre realtà territoriali ma esistono evidenti possibilità di miglioramento sia sui sistemi di monitoraggio odierni, sia sulla domanda e sull’offerta ciclistica.

La Regione intende pertanto studiare le possibili azioni che andranno dettagliate scendendo in fase attuativa.

1. **Costruire un “Cruscotto di Monitoraggio” del PRMC.** La Regione intende dotarsi di uno strumento di ausilio per monitorare lo stato di attuazione del PRMC. Inoltre, il monitoraggio dovrà estendere aspetti di rilievo sul turismo (e.g. presenze di cicloturisti nel territorio, etc.) che attualmente risultano essere non disponibili o poco idonei ai fini valutativi.
2. **Estendere la rete di monitoraggio della rete ciclabile.** All’interno dell’Allegato A, la Regione ha individuato possibili strategie per lo sviluppo di una rete di monitoraggio.

3. **Migliorare il proprio patrimonio di banche informative e dati geografici.** La Regione lavorerà per mettere a sistema il patrimonio esistente di dati rilevanti per le politiche sulla ciclabilità e per estendere la qualità/quantità di informazioni.
4. **Realizzare dei rapporti di monitoraggio.** Con cadenza regolare, saranno rilasciati rapporti circa lo sviluppo delle politiche regionali sulla ciclabilità e i risultati ottenuti. Tali rapporti avranno anche la finalità di mantenere elevata l'attenzione della politica sul tema della ciclabilità.

Le azioni del PRMC

C.2 Macro-Azione "Migliorare la conoscenza del fenomeno della mobilità ciclistica"		
Codice Azione	Azioni puntuali	Quando
C.2.1	Costruire un set di indicatori standard di monitoraggio del PRMC integrato e specifico rispetto agli indicatori del PrMoP / PrLog / PRQA	Breve termine
C.2.2	Estendere la rete di rilevamento del traffico ciclistico lungo le principali direttrici della rete.	Medio termine
C.2.3	Sviluppare rapporti di monitoraggio a cadenza prefissata.	Breve termine
C.2.4	Migliorare ed estendere la banca dati informativa e geografica presente favorendo una migliore integrazione delle diverse fonti (comunali, regionali, provinciali, etc.)	Breve termine

6.3 Attivare collaborazioni scientifiche per migliorare le policy

La Regione Piemonte intende promuovere la conoscenza sul fenomeno della mobilità non solo al fine di favorire lo scambio di buone pratiche, migliorare le strategie, il monitoraggio e le politiche ma anche con l'intenzione di sviluppare un corpo di evidenze scientificamente valide a dimostrazione dei benefici della mobilità sostenibile così da favorire una più ampia accettazione del fenomeno.

Tali attività potranno essere condotte attraverso partnership specifiche all'interno di progetti di ricerca finanziati dall'Unione Europea, e la collaborazione con il terzo settore ed enti di ricerca e consulenza presenti sul territorio.

Le informazioni e i prodotti saranno di patrimonio ed interesse pubblico.

Le azioni del PRMC

C.3 Macro-Azione "Attivare collaborazioni scientifiche per migliorare le policy"		
Codice Azioni	Azioni puntuali	Quando
C.3.1	Individuare un elenco di temi prioritari di ricerca sul tema della mobilità ciclistica	Orizzonte di piano
C.3.2	Avviare della collaborazione di studio e ricerca rispetto agli obiettivi individuati.	Orizzonte di piano
C.3.3	Partecipazione a network nazionali ed europei per facilitare lo scambio e il trasferimento di conoscenze sulle buone norme della mobilità ciclabile e l'intermodalità tra le università europee.	Medio termine
C.3.4	Dare evidenza pubblica dei risultati dei progetti di ricerca	Medio termine