



Piano Mobilità Lazio
il piano dei cittadini

P IANO **R** EGIONALE della **M** OBILITA' dei **T** RASPORTI e della **L** OGISTICA

La Mobilità Ciclabile

Dicembre 2020



**REGIONE
LAZIO**



**CENTRO DI RICERCA
PER IL TRASPORTO
E LA LOGISTICA**



**SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA**

Indice

Indice.....	2
Sintesi	3
1 Introduzione	6
1.1 Trend e analisi.....	6
1.1.1 Analisi dello stato di fatto	6
1.1.2 Azioni intraprese nel periodo 2013-2020	7
1.1.3 Quadro programmatico e normativo.....	8
1.1.4 Fondi disponibili	35
2 Visione e obiettivi	39
2.1.1 La ciclabilità nella dimensione d'area vasta.....	39
2.1.2 Gli obiettivi generali.....	40
2.1.3 Gli obiettivi specifici.....	41
2.1.4 Gli itinerari del Piano	44
3 Le direttrici previste dalla pianificazione di livello nazionale e regionale	46
Bibliografia	49
Allegato A Ulteriori progetti strategici di riferimento	50

Sintesi

Il Sistema della Ciclabilità, inizialmente inserito nel sistema stradale del Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica (PRMTL), è stato successivamente sviluppato in un'autonoma sezione del Piano stesso, propedeutica alla definizione dei contenuti del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) seppur previsti nella legge regionale di successiva emanazione.

La legge regionale 28 dicembre 2017, n. 11, “*Disposizioni per favorire la mobilità nuova*” e in particolare l'art. 4, comma 6, prevede l'approvazione da parte della Giunta regionale, sentita la commissione consiliare competente, del PRMC, il quale costituirà il piano di settore del PRMTL e del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) di cui all'articolo 11 della legge regionale 16 luglio 1998, n. 30 (Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale) e successive modifiche.

Con questo documento la Regione Lazio definisce un primo scenario ed una strategia di sviluppo della mobilità ciclistica regionale, coerentemente con quanto indicato negli strumenti pianificatori sulla ciclabilità provinciali e comunali, e con quanto stabilito nel mese di giugno 2020 durante i tavoli tecnici promossi dal MIT per un approccio condiviso alla definizione della configurazione di livello strategico dello schema di rete delle ciclovie d'interesse nazionale finalizzato all'approvazione del (PGMC) di cui alla Legge n.2/2018.

La Regione Lazio, prevede oltre che di mettere in sicurezza chi già ora si muove in bicicletta, di incrementare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto primario, capace di soddisfare anche gli spostamenti sistematici nei luoghi urbanizzati, fra casa e lavoro e di accesso ai servizi, oltre a quelli ricreativi, sportivi e cicloamatoriali già tradizionalmente praticati a scala vasta regionale. Con la strategia definita in questo documento, che verrà sviluppata all'interno del PRMC, la Regione Lazio intende aiutare quelle amministrazioni locali che stanno già promuovendo una rete efficiente di piste e percorsi ciclabili anche per gli spostamenti urbani locali. Con questo documento di Piano come quadro di riferimento, la Regione potrà sollecitare in modo organico i Comuni a concorrere alla realizzazione e integrazione della rete regionale.

La Regione si fa carico di promuovere il coordinamento fra le istituzioni locali, in grado di rendere effettiva la strategia d'area vasta di cui è promotrice. Per questi motivi ha deciso di considerare il Sistema della Ciclabilità (SdC) come parte del PRMTL, perché riconosce alla mobilità ciclistica un ruolo importante nella gestione della mobilità complessiva, in tutte le sue modalità e obiettivi. I riferimenti principali per la mobilità sono nei Piani Territoriali Provinciali Generali (PTPG), approvati negli anni più recenti.

Il SdC nasce dal basso, da chi già utilizza la bicicletta come mezzo di spostamento quotidiano e si è organizzato come portatore di interessi, esprimendo una domanda ma anche una conoscenza dell'accessibilità del territorio e una capacità progettuale. Tiene conto del Piano Quadro della Ciclabilità del Comune di Roma e di *Ciclinpro*, il Piano della Ciclabilità della Provincia di Roma, che riguarda l'intera area

metropolitana, entrambi approvati nel 2012. Ne conferma criteri, metodo e tutti i contenuti generali validi per la dimensione regionale.

Con l'approvazione del SdC come componente del PRMTL, l'intero territorio regionale è in possesso di uno scenario e di una strategia di sviluppo della mobilità ciclistica.

Il Piano adotta come riferimenti sovregionali il progetto europeo EuroVelo e quello italiano Bicalia.

EuroVelo, promosso dalla ECF¹, prevede una rete ciclabile transnazionale attraverso l'intero continente europeo, che si articola in 12 grandi itinerari per collegare Dublino a Mosca, Capo Nord a Malta, lo stretto di Gibilterra a Cipro. Due dei tre percorsi che passano in Italia, la Romea Francigena (EV5) e la ciclovia del Sole (EV7), attraversano Roma e il Lazio, da Nord-Ovest a Sud-Est, sono interamente integrati nel Piano regionale e ne rappresentano l'ossatura.

Bicalia (BI) è il progetto di rete ciclabile nazionale proposto dalla FIAB² nel 2000, ad integrazione nazionale di EuroVelo (EV). Complessivamente prevede 14 grandi itinerari che attraversano tutta l'Italia da nord a sud e da est ad ovest.

La Regione Lazio è attraversata da 5 itinerari Bicalia, naturalmente compresi nel disegno del SdC.

- BI 5 Ciclovia Romea Tiberina. (km 800), da Tarvisio a Roma
- BI 7 Ciclovia Tibur Valeria (km 300), da Roma a Pescara
- BI 9 Ciclovia Salaria. (km 400), da Roma a San Benedetto del Tronto
- BI 13 Ciclovia dei Tratturi (km 300), da Vasto a Gaeta
- BI 19 Ciclovia Tirrenica (km 814), da Ventimiglia a Latina

Il Piano considera anche le ferrovie abbandonate, che vengono distinte in 3 gruppi: ferrovie chiuse al traffico; varianti di tracciato; ferrovie incomplete. Sono individuate 16 linee, quasi tutte suscettibili di recupero.

Oltre ai percorsi principali il SdC prevede reti di percorsi secondari, a minore intensità di traffico, in alcuni casi parte delle direttrici prevalenti:

- reti per sistemi o sottosistemi urbano territoriali, di adduzione ai nodi di scambio (stazioni ferrovie regionali) e ai centri di sistema locale, destinate alla mobilità quotidiana per lavoro e accesso ai servizi
- circuiti cicloturistici locali, a partire dai nodi di scambio o dalle direttrici longitudinali e trasversali.

Il SdC segnala anche le stazioni della rete ferroviaria regionale che svolgono un ruolo di nodi intermodali bici/ferro. In questi il PRMC prevedrà la realizzazione di servizi per le biciclette, come gli stalli per il parcheggio bici.

Pertanto, la configurazione di livello strategico dello schema di rete delle ciclovie si distingue fra:

- interventi previsti dalla pianificazione di livello nazionale

¹ [European Cyclists' Federation \(ECF\)](#)

² Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta

- interventi previsti dalla pianificazione di livello regionale

Nel dettaglio, gli interventi proposti riguarderanno:

- la realizzazione integrale dei percorsi Eurovelo e Bicalia e delle direttrici trasversali, coerentemente con i protocolli d'intesa interregionali sottoscritti dalla Regione Lazio con la Toscana e la Liguria per la Ciclovia Tirrenica (Bicalia 19) e con la Toscana e l'Umbria per la Ciclovia del Sole e la Ciclovia Romea (Eurovelo 7 e Bicalia 5), così come quanto recepito dallo schema strategico nazionale definito dal MIT relativamente al territorio della Regione Lazio.;
- l'integrazione di cicloservizi (ciclostazioni e area di sosta) e di segnaletica specializzata su tutto il territorio (segnaletica di direzione e informativa).

Nell'ambito delle direttrici appartenenti alla pianificazione di livello nazionale, è stata già riconosciuta e finanziata dal MIT nel Lazio la Ciclovia Tirrenica, ad oggi beneficiaria di un finanziamento destinato alla redazione del progetto unitario di fattibilità tecnica ed economica dell'intero tracciato e di un 1° lotto funzionale per ciascuna delle regioni (per il Lazio con un contributo per il 1° lotto pari a 4 milioni di euro).

Inoltre, come indicato nella L.R. n.11/2017, oltre ai percorsi, sono previsti i seguenti servizi:

- la creazione di una rete di ciclostazioni per favorire l'intermodalità tra bicicletta e altri mezzi di trasporto;
- la promozione di strumenti informatizzati per la diffusione della conoscenza delle reti ciclabili e delle strutture di supporto collegate;
- la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione dell'intermodalità bici più treno e bici più bus;
- la promozione di eventi e manifestazioni dedicate alla promozione della mobilità ciclistica;
- l'integrazione delle stazioni di bike sharing con quelle del trasporto pubblico locale.

La Regione ha previsto come costo di investimento per la rete ciclopedonale integrata l'importo di € 363.890.598,78, di cui € 30.000.000 sono stati finanziati con i Fondi per lo Sviluppo e la Coesione 2021/2027.

1 Introduzione

1.1 Trend e analisi

1.1.1 *Analisi dello stato di fatto*

Pur considerando le problematiche legate alla conformazione orografica del territorio, è evidente nell'area della regione Lazio la carenza di infrastrutture ciclabili e di un disegno globale di rete. Mancano gli opportuni collegamenti tra i pochi percorsi attrezzati esistenti e gli itinerari ciclabili praticati spontaneamente dai ciclisti non possiedono alcuna opera destinata a proteggere il transito delle biciclette, anche quando il loro uso è sistematico e, soprattutto nei giorni festivi, sono promossi dalle stesse amministrazioni locali per il ciclismo turistico e sportivo. Particolarmente critica, per l'attuale mobilità ciclistica, è l'assenza di infrastrutture adeguate per entrare e uscire dalla città di Roma verso gli altri territori della regione. Le infrastrutture stradali radiali esistenti sono sovraccariche di traffico di auto e non possiedono alcuna protezione destinata alle biciclette e spesso nemmeno ai pedoni.

Nel territorio regionale sono presenti i tracciati di alcune ferrovie dismesse. Alcuni di questi, già oggi, vengono utilizzati informalmente dai ciclisti (ad esempio la Capranica Civitavecchia), anche se non sono mai stati adeguati al nuovo uso e non sono, di conseguenza, accessibili e praticabili in maniera confortevole e sicura. Numerose associazioni di cittadini, ciclisti e non, richiedono la trasformazione di tali tracciati in percorsi adeguati sia alla mobilità ciclistica che alla mobilità pedonale.

All'interno del Comune di Roma sono già in funzione 115 km di piste ciclabili, e altri 110 km di percorsi ciclabili nelle aree verdi. Sono stati, inoltre realizzati alcuni tracciati che rientrano nel progetto più ampio del Grande Raccordo Anulare della Bici (GRAB), che prevede la realizzazione di un anello ciclopedonale di circa 45 km all'interno della città di Roma.

Per quanto concerne il dettaglio degli itinerari presenti nel territorio regionale, nella tabella che segue vengono indicati i principali percorsi.

Tabella 1-1 Principali itinerari presenti sul territorio regionale

Nome itinerario	Provincia	Distanza	Tipologia
Acilia stazione – Ostia, Porto turistico	Roma	21 Km	ciclopedonale
Altipiani di Arcinazzo Arco di Trevi Fiuggi	Roma	30 Km	ciclabile
Appia Antica - Ciampino - Marino - Lago Castel Gandolfo	Roma	17 Km	ciclopedonale
Fiumicino- Focene	Roma	6 Km	ciclopedonale
Roma - Fiumicino	Roma	22 Km	sentiero

Piglio - Fiuggi (ferrovia dismessa Roma – Fiuggi)	Frosinone	17 Km	ciclopedonale
Altipiani di Arcinazzo Arco di Trevi Fiuggi	Frosinone	29 Km	ciclabile
Latina - Lido	Latina	6,5 Km	ciclopedonale
Latina - Foceverde	Latina	12 Km	ciclopedonale
Ciclabile della conca reatina (anello)	Rieti	21 Km	ciclabile
Riserva Nazzano Tevere Farfa: sponda destra del Tevere	Rieti	9 Km	ciclopedonale
Monte Romano – Capranica (ex ferrovia merci Civitavecchia - Capranica)	Viterbo	71 Km	ciclabile
Nepi Ronciglione sotto Monte Antenne	Viterbo	48 Km	ciclopedonale
Giro Torre di Maremma - Montalto di Castro - Marina di Montalto	Viterbo	8 Km	ciclopedonale

Dal punto di vista della rete regionale, per l'uscita da Roma, si segnalano come rilevanti:

- la pista che percorre l'argine destro del Tevere, dal GRA a nord presso Labaro, al GRA a sud, oltre Tor di Valle. La pista è una delle più importanti dal punto di vista degli obiettivi territoriali del SdC, facendo parte delle due direttrici strategiche del Tevere (verso il mare e verso le province di Terni e Rieti) entrambe percorsi Bicitalia, ciclovia n. 5 Romea e n. 9 Salaria, ed essendo anche infrastruttura di parziale attraversamento della città per le due ciclovie EuroVelo, quella Francigena e quella del Sole. Il progetto esecutivo di questa pista verso il mare fino a Fiumicino è già completato
- la pista inaugurata nel 2013 sulla ferrovia FL3 da monte Ciocci al S. Maria della Pietà (circa 6 km);
- la pista realizzata lungo l'asse Cristoforo Colombo/via Laurentina, ancora da completare nel tratto via delle Tre Fontane/viale dell'Aeronautica, fino al Laurentino 38;
- la pista ciclabile realizzata all'interno dell'area di Tor Vergata in direzione Frascati.
- Fra gli altri capoluoghi provinciali, soltanto Latina possiede una pista ciclabile di una certa consistenza (circa 7 km) in sede propria, per l'uscita dalla città fino al Lido di Latina.

1.1.2 **Azioni intraprese nel periodo 2013-2020**

Della rete prevista dal SdC alcune tratte sono già state realizzate negli anni passati. In particolare, prima del 2013, oltre a brevissimi percorsi, esistevano già le seguenti tratte:

- Ferrovia dismessa Paliano - Fiuggi (tratta della ferrovia dismessa Roma Giardinetti/Pantano – Frosinone), circa 20 km
- Pista lungo l'argine Tevere all'interno GRA, circa 33 km
- Pista da Latina centro a Lido di Latina, circa 7 km
- Il tratto Settecamini Guidonia, circa 5 km

Dopo il 2013 sono state realizzate alcune tratte facenti parte della direttrice nazionale della ciclovia Tirrenica, tra cui: la pista di Coccia di Morto, il tratto di Fregene e di Passoscuro, la tratta da Focene a Fiumicino, fino ad Isola Sacra..

Sempre relativamente alla ciclovia Tirrenica, sono in corso d'esame, sempre a cura del Comune di Fiumicino:

- il collegamento tra Fregene e Maccarese;
- il percorso denominato di "mobilità lenta" tra Maccarese e Passoscuro;
- il tratto che completa, attraverso l'argine del Tevere, la stessa Ciclovia fino al confine con il Comune di Roma.

Inoltre, per quanto riguarda la pista ciclabile Roma – Fiumicino, è in via di realizzazione il tratto da Fiumicino a Parco Leonardo, mentre per la tratta Parco Leonardo – Mezzocammino (altezza del GRA), il Comune di Roma, territorialmente competente, ha elaborato nel 2012 un progetto esecutivo, in attesa di finanziamento.

La Regione Lazio, nell'ambito delle azioni a sostegno della realizzazione degli itinerari Bicalitalia e EuroVelo, ha firmato nell'aprile/maggio 2017 due protocolli di intesa interregionali con la Regione Liguria e Toscana per la Ciclovia Tirrenica, e con la Regione Toscana ed Umbria per le due ciclovie, del Sole e Romea. Nell'ambito delle direttrici appartenenti alla pianificazione di livello nazionale, è stata già riconosciuta e finanziata dal MIT nel Lazio la Ciclovia Tirrenica.

A causa dell'eterogeneità delle diverse fonti di finanziamento, che vengono erogate non solo dalla Regione ma anche da Provincie, Comuni, enti del turismo, dell'ambiente e della salute, una attenta ed esaustiva ricostruzione dell'esistente dal 2017 ad oggi risulta attualmente complessa. Pertanto, la Regione si è attivata per effettuare una ricognizione delle opere già realizzate e in via di realizzazione, che verranno opportunamente sviluppate all'interno del PRMC.

1.1.3 **Quadro programmatico e normativo**³

Normativa europea e policy globale

La mobilità ciclistica si è affermata da tempo in Europa come uno strumento fondamentale per affrontare le gravi criticità ambientali e di efficienza tipiche della mobilità delle grandi aree urbane e dell'urbanizzazione diffusa. A partire dal 1994 l'Unione Europea, con la decisione **94/914/CE** del Consiglio d'Europa, ha fornito chiare indicazioni sulle buone pratiche necessarie per fronteggiare la crisi del modello di mobilità fondato sull'auto privata. Ha avviato un programma di sviluppo volto a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità urbana, con gli obiettivi

³ Testo tratto, con aggiornamenti, dal Piano Ciclabilità Provinciale di Roma, del 2012

fondamentali della tutela delle utenze deboli e dell'aumento delle opportunità di accesso attraverso l'integrazione della mobilità ciclistica nelle strategie di sviluppo dei trasporti urbani.

L'impegno a incrementare la quota di spostamenti effettuati con i mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta, figura inoltre anche negli **Aalborg Commitments** (2004), anche come strumento per la riduzione dei gas serra. Infatti il settore che utilizza in maggior quantità di carburanti fossili, principali responsabili delle emissioni di CO₂, è quello dei trasporti urbani. La riqualificazione dell'ambiente urbano passa quindi attraverso un cambiamento del modello di trasporto urbano che deve andare verso un riequilibrio del modal split incrementando la componente delle mobilità dolce (ciclabile e pedonale). Tale cambiamento, così come dimostra il Copenhagen Climate Plan⁴, è possibile se si persegue una forte integrazione tra le politiche ambientali, della mobilità, della salute, dell'educazione e delle attività sociali e culturali.

Va citato, inoltre, il **Libro Verde** del 2007 e il **Piano d'Azione sulla Mobilità Urbana** del 2009, dove si promuove una nuova cultura della mobilità urbana, riaffermando la necessità dell'integrazione della mobilità ciclistica nelle politiche dei trasporti. La sfida proposta dai due documenti è grande, in quanto, da un lato, si propone di conciliare lo sviluppo economico delle città con l'accessibilità del territorio e, dall'altro, di potenziare la tutela ambientale e la qualità della vita.

Nel 2009, a conclusione dell'evento Velo-city, 27 comuni hanno sottoscritto la **Carta di Bruxelles** il cui obiettivo principale è stato quello di proporre il raggiungimento della soglia del 15% di spostamenti in bicicletta entro l'anno 2020. I comuni firmatari hanno inoltre preso l'impegno di ridurre il 50% dei decessi per incidenti attraverso la promozione di politiche di *enforcement* volte ad aumentare gli spostamenti sicuri in bicicletta. La Carta, che è stata firmata al Parlamento Europeo, si propone, inoltre, di promuovere il cicloturismo e una maggiore cooperazione tra i diversi enti locali, regionali, nazionali ed europei.

Nel 2011 la Commissione Europea (CE) ha pubblicato il **Libro Bianco sui trasporti**. Il documento strategico ha l'obiettivo di presentare le idee della Commissione relativamente al futuro del sistema dei trasporti in Europa, definendo un'agenda politica per il decennio. Tale programma rientra nella strategia *Europe 2020*⁵. Il Libro bianco sui trasporti intende intervenire anche sulla sicurezza stradale e sulla promozione della sostenibilità, come ad esempio, sensibilizzando l'opinione pubblica sull'uso della bicicletta per percorrere piccole distanze. Inoltre, nel Libro, si ribadisce il concetto che le misure per facilitare gli spostamenti in bici o a piedi devono essere inserite all'interno del processo di pianificazione della mobilità urbana.

Nel 2013, con la Comunicazione della Commissione **COM(2013)913**, in cui vengono prese in considerazione le azioni da intraprendere per una nuova mobilità urbana, l'uso della bicicletta è considerato in più punti. Ad esempio, nel paragrafo dedicato ai piani di mobilità urbana sostenibile, la bicicletta viene inclusa nei modi di trasporto

⁴ Copenhagen Climate Plan, City of Copenhagen, The Technical and Environmental Administration City Hall, 1599 Copenhagen V, www.kk.dk/klima.

⁵ https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction/european-semester/framework/europe-2020-strategy_it

da sostenere e stimolare, presentandola anche come possibile modalità integrata di trasporto.

Nel 2014 con la **Dichiarazione di Parigi** (UNECE), firmata dai ministri degli Stati Membri della Commissione economica per l'Europa⁶ e dell'Organizzazione Mondiale per la Sanità (OMS), si rafforza il riconoscimento dell'impatto positivo della ciclabilità sulla salute e sull'ambiente. Nella Dichiarazione, si definisce la visione di **THE PEP**, "*Green and healthy mobility and transport for sustainable for all*", individuando degli obiettivi prioritari.

THE PEP, oltre a promuovere un piano di mobilità sostenibile ed un efficiente sistema di trasporti, viene valutato positivamente lo studio sulla segnaletica per pedoni e ciclisti, auspicando a possibili emendamenti alla Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale (Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale 1968).

Uno dei procedimenti proposti per il raggiungimento degli obiettivi fissati dalla Dichiarazione, consiste nella creazione di partnership dedicate a specifici ambiti di azione, tra cui quello sull'uso della bicicletta.

Il 7 novembre 2015 si è tenuto a Lussemburgo il primo "Summit sulla mobilità ciclistica" che ha visto coinvolti i Ministri dei Trasporti dell'UE. L'incontro ha portato alla definizione della "Dichiarazione sulla mobilità ciclistica come modalità di trasporto climate friendly", meglio conosciuta come la **Dichiarazione di Lussemburgo**. La Dichiarazione ha l'obiettivo di sviluppare una strategia ciclista europea e a istituire un punto di riferimento europeo sulla bicicletta, consigliando la creazione in tutti gli Stati Membri di un punto di riferimento nazionale sul ciclismo.

Tra le nuove iniziative europee per la promozione della mobilità sostenibile, troviamo:

- **Parere del Comitato delle Regioni (2017/C 088/10)**, in cui viene espressa la propria preoccupazione per i cambiamenti climatici, l'inquinamento atmosferico, i problemi di salute per la popolazione, i problemi di sicurezza stradale, della congestione del traffico e sulla scarsa qualità degli spazi pubblici. Il parere del Comitato, riprende la Carta di Lussemburgo accogliendo con favore la nomina di referente per la ciclabilità presso la DG MOVE, chiedendo il supporto della CE per istituire un centro di informazione per la ciclabilità con possibilità di finanziamento.
- **Parere del Comitato delle Regioni (2017/C 342/09)**, in cui viene richiesta l'attuazione di una politica europea di investimenti che consenta di migliorare la salute pubblica anche attraverso un investimento nella ciclabilità di almeno il 10% dei fondi europei destinati ai trasporti in alcune determinate regioni.

Infine, nel 2018, l'ONU dichiara il 3 giugno come la **Giornata Internazionale Mondiale della Bicicletta**. La risoluzione A/72/L.43 ha visto il parere favorevole di tutti i 193 membri, invitando gli Stati Membri e i più importanti stakeholder promuovere l'uso della bicicletta.

⁶ La Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) è una delle 5 commissioni che riportano al Consiglio Economico e Sociale dell'ONU (ECOSOC). <http://www.unece.org/info/ece-homepage.html>

Normativa nazionale e regionale

Riguardo la normativa di livello nazionale è importante ricordare:

- la **Legge 19 ottobre 1998, n. 366** “Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica”, finalizzata allo sviluppo della mobilità ciclistica. Tra gli interventi disposti nella legge figurano: la realizzazione di infrastrutture ciclabili anche in integrazione con il trasporto pubblico locale, il supporto al cicloturismo ed il supporto alla ciclabilità tramite iniziative di informazione e formazione. La legge ha introdotto nel Codice della Strada una serie di obblighi per gli enti proprietari delle strade sostanzialmente mantenuti nelle stesure successive dello stesso. Gli obblighi sono:
 - le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E e F del comma 2 dell’articolo 2 devono avere, per l’intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza (Art 13, comma 4 bis);
 - gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza (Art 14, comma 2 bis);
- parte dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie possono essere utilizzate per misure di supporto alla mobilità ciclistica. **D.M. 30/11/1999 n.557** recante norme tecniche per la progettazione delle piste ciclabili;
- il **Decreto Legge 27 giugno 2003 n.151**, poi convertito in legge, ha introdotto le seguenti **modifiche al Codice della Strada**:
 - tra i soggetti che possono utilizzare le aree pedonali (definizione) sono state incluse anche le biciclette;
 - la definizione di utente debole della strada comprende: pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.
- D.L. 30 dicembre 2019, n. 162, **convertito con modificazioni dalla L. 28 febbraio 2020, n. 8**, relativo ad **ulteriori modifiche al Codice della Strada**. Le novità non riguardano solo l’introduzione di provvedimenti per la tutela di ciclisti e pedoni, ma anche per incentivare la mobilità sostenibile. Tali cambiamenti sono stati possibili grazie alla conversione in legge del “DL Semplificazioni” che ha incluso molte delle richieste arrivate dai Comuni di tutta Italia alle prese con il cambiamento della mobilità al tempo della pandemia. Di seguito vengono riportate le principali novità (per ulteriori dettagli si rimanda al link in nota⁷).

Uno dei principali cambiamenti sta nel doppio senso ciclabile all’interno delle strade cittadine. Nelle strade con limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h i ciclisti potranno circolare anche in senso opposto all’unico senso di tutti gli altri veicoli restando sempre lungo la corsia ciclabile presente sulla strada

7

<https://www.altalex.com/documents/codici-altalex/2014/10/22/codice-della-strada>

stessa. Il doppio senso ciclabile sarà applicato indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza di parcheggi e dalla tipologia di veicoli autorizzati al transito (auto, autobus, camion...). Inoltre, all'interno delle corsie già delimitate da segnaletica orizzontale e linee continue sarà possibile per le biciclette circolare al loro interno, purché non siano presenti binari tramviari a raso e che la corsia non sia inferiore a 4,30 metri.

- il **Decreto-legge n. 83/2014** (cosiddetto Art-bonus) che prevede l'adozione di un piano straordinario della mobilità turistica e la convocazione da parte del Ministero per i beni e le attività culturali e il turismo (MiBACT) di apposite conferenze di servizi per semplificare e velocizzare il rilascio di atti autorizzativi di varia natura relativi alla realizzazione di circuiti nazionali di eccellenza.
- La **Legge n. 208, del 28 dicembre 2015**, recante: “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)”⁸, nel 2016 vengono firmati quattro protocolli d'intesa fra MIT e MiBACT e otto regioni coinvolte, oltre al Comune di Roma, per la progettazione e la realizzazione delle prime ciclovie turistiche nazionali, previste nella Legge di Stabilità, con l'impegno di 91 milioni nel triennio 2016/19⁹. Tra le prime quattro ciclovie rientra il Grab (grande raccordo anulare delle biciclette), che si sviluppa all'interno del Comune di Roma.
- Il **D.M. n. 481 del 29/12/2016** (che da attuazione al disposto normativo di cui all'art. 20 della Legge n.98/2013) ha ripartito tra le Regioni l'importo complessivo di € 12.348.426 per gli esercizi finanziari 2016-17-18 per la realizzazione, in cofinanziamento, di un programma di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali. Il finanziamento statale è erogabile per ciascun programma d'interventi presentato dalle regioni nella misura massima del 50% delle spese di progettazione ed esecuzione ed entro i limiti del piano di riparto che, nel caso della Regione Lazio, assegna una quota di cofinanziamento massima di €1.080.972,70.
- La **Legge regionale n.11 del 28 dicembre 2017** sulle “Disposizioni per favorire la mobilità nuova”, che ha come obiettivo la promozione della mobilità ciclistica “nei tragitti quotidiani e negli spostamenti urbani ed extraurbani”. La LR punta a

⁸ Vedi articolo 1, comma 640 come modificato dall'articolo 52, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, recante: “ Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo.

⁹ Il DL n. 50 del 24/04/2017 “Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”, all'art. 52 “Sviluppo sistema nazionale di ciclovie turistiche” integra l'art. 1 co. 640 della Legge 28 dicembre 2015 n.208 comprendendo tra i percorsi prioritari anche la ciclovie Tirrenica ed autorizzando la spesa di 17 milioni di euro per l'anno 2016 e di 37 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018, per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina. I progetti e gli interventi saranno individuati con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e, per quanto concerne quelli relativi alla ciclovie turistiche, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali del Turismo.

contenere la quota di spostamenti tramite mezzi motorizzati privati¹⁰ e ad individuare strategie per contenere e controllare il problema della congestione stradale. Oltre alla promozione delle forme di spostamento collettivo (carpooling e carsharing), il provvedimento prevede:

- la definizione e la classificazione dei percorsi ciclabili;
- la creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonali attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico;
- le modalità per attivare informazione, formazione e monitoraggio sulla diffusione dell'uso della bicicletta (anche mediante l'utilizzo delle nuove tecnologie).

Inoltre, con la stessa Legge vengono introdotti i "Piani strategici per la mobilità ciclistica" che saranno curati dalla Città metropolitana di Roma Capitale, dalle Province e dai Comuni (articolo 6). Tali piani hanno il compito di individuare la rete ciclabile e ciclopedonale come parte della rete di livello regionale. Ma il punto centrale del provvedimento è il "Piano regionale della mobilità ciclistica (Prmc)" (articolo 4), che dovrà essere elaborato in forma concertata con la Città Metropolitana di Roma Capitale, le province, i comuni, le unioni di comuni e le associazioni¹¹ che promuovono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta. Per quanto riguarda le tipologie di interventi (articolo 7), la legge prevede azioni per la progettazione, la realizzazione e la promozione di reti urbane o extraurbane di itinerari e piste e percorsi ciclabili e ciclopedonali, anche turistici, oltre ad aree urbane a prevalenza di traffico non motorizzato. Comprende il recupero delle ferrovie dismesse. Infine, per quanto riguarda i finanziamenti e le agevolazioni, la Legge prevede il sostegno prioritario alle opere di connessione con:

- il sistema della mobilità collettiva pubblica (stazioni, aeroporti, porti, ecc.);
 - altre forme di mobilità collettiva (carpooling, car sharing, ecc.);
 - le reti ciclabili intercomunali;
 - le sedi universitarie, le scuole, gli uffici, gli ospedali;
 - i musei, i monumenti naturali, le aree naturali protette, le spiagge, le aree pubbliche sportive attrezzate e luoghi di interesse turistico-culturale.
- **Legge n. 2 dell'11 gennaio 2018** "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"¹². La Legge prevede disposizioni sulla mobilità ciclistica in tutti i suoi aspetti, come forma di mobilità urbana, tutela dell'ambiente, valorizzazione del territorio e sviluppo del turismo. Tra le iniziative si prevedono: la classificazione delle ciclovie, l'inserimento del Piano Generale della Mobilità Ciclistica nel più

¹⁰ Stabilisce per i comuni con più di 10mila abitanti l'obbligo di ridurre al di sotto del 40 per cento gli spostamenti individuali motorizzati con mezzi privati entro tre anni dall'approvazione della legge (47 per cento dopo il primo anno e 45 per cento dopo il secondo).

¹¹ <https://www.consiglio.regione.lazio.it/>

¹² Vedi <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2018/01/31/18G00013/sg>

generale Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, i settori di intervento (urbani, metropolitani e regionali, nazionali ed europei), le risorse, le azioni per lo sviluppo della ciclo mobilità anche in ambito urbano, gli obiettivi annuali, specie per quanto riguarda le competenze degli enti locali, l'intermodalità bici e trasporto pubblico locale. Relativamente alla pianificazione regionale, la Legge prevede l'integrazione con i piani dei diversi livelli territoriali, urbanistici e territoriali, della mobilità e l'intermodalità. La Legge n.2/2018 di fatto integra la vigente Legge n. 366/98, inapplicata da una decina di anni per mancato rifinanziamento e la arricchisce con tutti i contenuti che negli ultimi 10-15 anni hanno rappresentato punti cardine della battaglia delle associazioni e della FIAB in particolare¹³: la rete nazionale Bicitalia, definita come una rete infrastrutturale di livello strategico nazionale; il Piano nazionale della mobilità ciclistica; il Piano Generale della Mobilità Ciclistica; il coinvolgimento pieno del Ministero Infrastrutture e Trasporti, piuttosto che altri Ministeri (anche se l'istituzione di un apposito Dipartimento per la Mobilità Ciclistica non è prevista dalla nuova legge); la segnaletica di direzione/indicazione; la ridefinizione delle strade ciclabili e tanto altro ancora.

- **D.M. 20 luglio 2017, n. 375** “Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul sistema e sui requisiti del Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche (SNCT)”. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha sottoscritto in data 20 luglio 2017 un Protocollo di Intesa tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in concerto con il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, le Regioni Veneto, Lombardia, Emilia Romagna, Toscana, Piemonte, Campania, Basilicata, Puglia, Sardegna e il Comune di Roma, al fine di *“promuovere lo sviluppo della mobilità ciclistica quale modalità di spostamento ecosostenibile”* 4 ed emanato la seguente direttiva.

EuroVelo: la rete ciclabile europea

Il Piano della Regione Lazio si inserisce nel quadro dello sviluppo della ciclabilità in Europa, che ha dato vita a numerosi percorsi destinati al cicloturismo. In particolare fa riferimento al progetto EuroVelo, che prevede una rete ciclabile transnazionale che attraversa l'intero continente europeo e che si articola in 12 grandi itinerari per collegare Dublino a Mosca, Capo Nord a Malta, lo stretto di Gibilterra a Cipro. Il progetto (Figura 1-1), che prevede uno sviluppo complessivo di 65.380 km, non mira a creare solo nuove ciclovie ma a individuare e mettere in rete, per quanto possibile, ciclovie esistenti o progettate a livello locale, regionale e nazionale.

La rete EuroVelo è pensata inoltre con i seguenti obiettivi¹⁴:

- assicurare che tutte le nazioni europee siano attraversate almeno da un itinerario ciclabile di qualità. In questo modo si fissa un principio di continuità territoriale basato sul mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente e, a differenza dell'automobilista chiuso nel suo involucro metallico, immerso nello stesso.

¹³ Vedi per maggiori dettagli, il sito della FIAB <http://fiab-onlus.it/bici/>.

¹⁴ <http://www.bicitalia.org/cms/it/eurovelo>

- favorire la cooperazione internazionale e la armonizzazione degli standard nelle infrastrutture ciclistiche.
- promuovere l'attenzione ai problemi dei ciclisti con una iniziativa di grande significato. Il tracciato EuroVelo può servire infatti a portare le biciclette e le sue esigenze in luoghi dove il suo utilizzo è ancora poco conosciuto o penalizzato da scelte trasportistiche tutte orientate sulla automobile.
- favorire l'avvicinamento alla bicicletta in un ambiente sicuro e di pregio ambientale da parte di non ciclisti. Molti sono infatti i ciclisti, ad esempio quelli con figli piccoli, che sono frenati dal timore di incidenti tutt'altro che infrequenti sulle strade normali e la presenza di un itinerario protetto può costituire un elemento determinante per introdursi alla pratica del turismo in bicicletta.
- catalizzare la realizzazione di cicloitinerari locali beneficamente influenzati dall'itinerario europeo, che diventa l'elemento trainante per fare crescere reti locali di itinerari per ciclisti.
- promuovere la bicicletta come migliore pratica di turismo sostenibile. Uno degli elementi più critici del turismo é il mezzo di trasporto motorizzato con i suoi effetti dannosi sui territori attraversati e sulla meta del viaggio. La bicicletta ha ovviamente tutte le caratteristiche di sostenibilità in termini di impatto.
- portare benefici economici alle comunità locali. Il ciclista attraversa il territorio lentamente e senza proprie risorse, attingendo altresì ai commerci, ai ristoranti e agli alberghi dei piccoli centri, che sono quelli elettivamente scelti dal turista in bicicletta.
- indurre maggiore utilizzo del trasporto pubblico a scapito dell'auto privata o dell'aereo. La bici si sposa naturalmente con mezzi di trasporto come il treno, il traghetto, o il bus che sono quelli a minore impatto ambientale.



Figura 1-1 La mappa dei corridoi EuroVelo. Fonte: Bicitalia

Lanciata nel 1995 dalla European Cyclists' Federation (ECF), EuroVelo può essere considerata una vera e propria Rete di trasporto trans-europea per la mobilità e il turismo sostenibile. Nell'estate del 1997 esce la prima mappa che fissa, a grandi linee, i dodici itinerari¹⁵. La possibilità che un itinerario ciclabile locale entri a far parte di una rete pan-europea di trasporto sostenibile è una prospettiva allettante per i cittadini, gli amministratori e i politici di qualsiasi comunità.

¹⁵ 1 - Atlantic Coast Route: Sagres - Capo Nord; 2 - Mediterranean Route: Tarifa- Atene; 3 - El Camino de Santiago: Trondheim - Santiago di Compostela; 4 - Atlantic Ocean to Black Sea. (La strada del cibo e del vino): Nantes – Costanza; 5 - Via Romea Francigena: Londra – Roma; 6 - The Channel to Black Sea: RoScoff – Odessa; 7 - Middle Europe Route: - Capo Nord – Malta; 8 - Capitals Route: Galway – MoSca; 9 - Baltic Sea to Adriatic's sea (La strada dell'ambra): Danzica – Pola; 10 - Baltic Sea Circuit: (Il circuito della lega anseatica); 11 - East Europe Route: Capo Nord – Atene; 12 - North Sea Circuit: il circuito del mare del Nord.

I corridoi di EuroVelo vengono normalmente individuati sulla base di argomenti/tematismi geografici o culturali (ad es. lungo un fiume o una linea costiera, una via di pellegrinaggio, ecc.).

EuroVelo coinvolge l'Italia con il passaggio di 3 percorsi:

- da Capo Nord a Malta lungo la Ciclovía del Sole fino in Sicilia (EV 7), itinerario portante di Bicalia (BI1);
- da Londra a Brindisi lungo la Via Romea-Francigena (EV 5);
- da Gibilterra ad Atene attraverso la Pianura Padana (EV 8).

Questi itinerari sono nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili esistenti opportunamente raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali e hanno il duplice scopo di favorire il transito di turisti in tutta l'Europa e di valorizzare localmente la mobilità ciclabile come soluzione alternativa al traffico motorizzato. Di questi tre itinerari ben due, la Via Romea Francigena (EV5) e la ciclovía del Sole (EV7) attraversano Roma e il Lazio, da Nord-Ovest a Sud-Est e sono stati interamente presi in considerazione nel Piano regionale, sia pure con proposte di varianti.

Bicalia: la rete ciclabile italiana

Bicalia è un progetto di rete ciclabile nazionale proposto dalla FIAB onlus (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) nel 2000, ad integrazione di EuroVelo. Bicalia rappresenta un network di grande respiro, di dimensione sovraregionale o di collegamento con i paesi confinanti (vedi EuroVelo), sul modello delle diverse reti ormai realizzate con successo in diversi paesi europei. Bicalia è un'ottima base di lavoro per la realizzazione della "rete nazionale di percorribilità ciclistica" prevista dalla delibera CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) del 01/02/2001.

Complessivamente si prevedono 14 grandi itinerari che attraversano tutta l'Italia da nord a sud e da est ad ovest, per circa 16.500 km di rete ciclabile nazionale, che costituiscono la terza revisione della rete Bicalia presentata nel 2000 a Torino.

I chilometri proposti sono un traguardo molto difficile, ma che va tenacemente perseguito in quanto rappresenta la struttura minima capace di comprendere insieme tutta la penisola. Lo schema è dato da una serie di itinerari nord-sud attraversati da vie est-ovest (coast to coast), come evidenziato dalla mappa in Figura 1- 2.

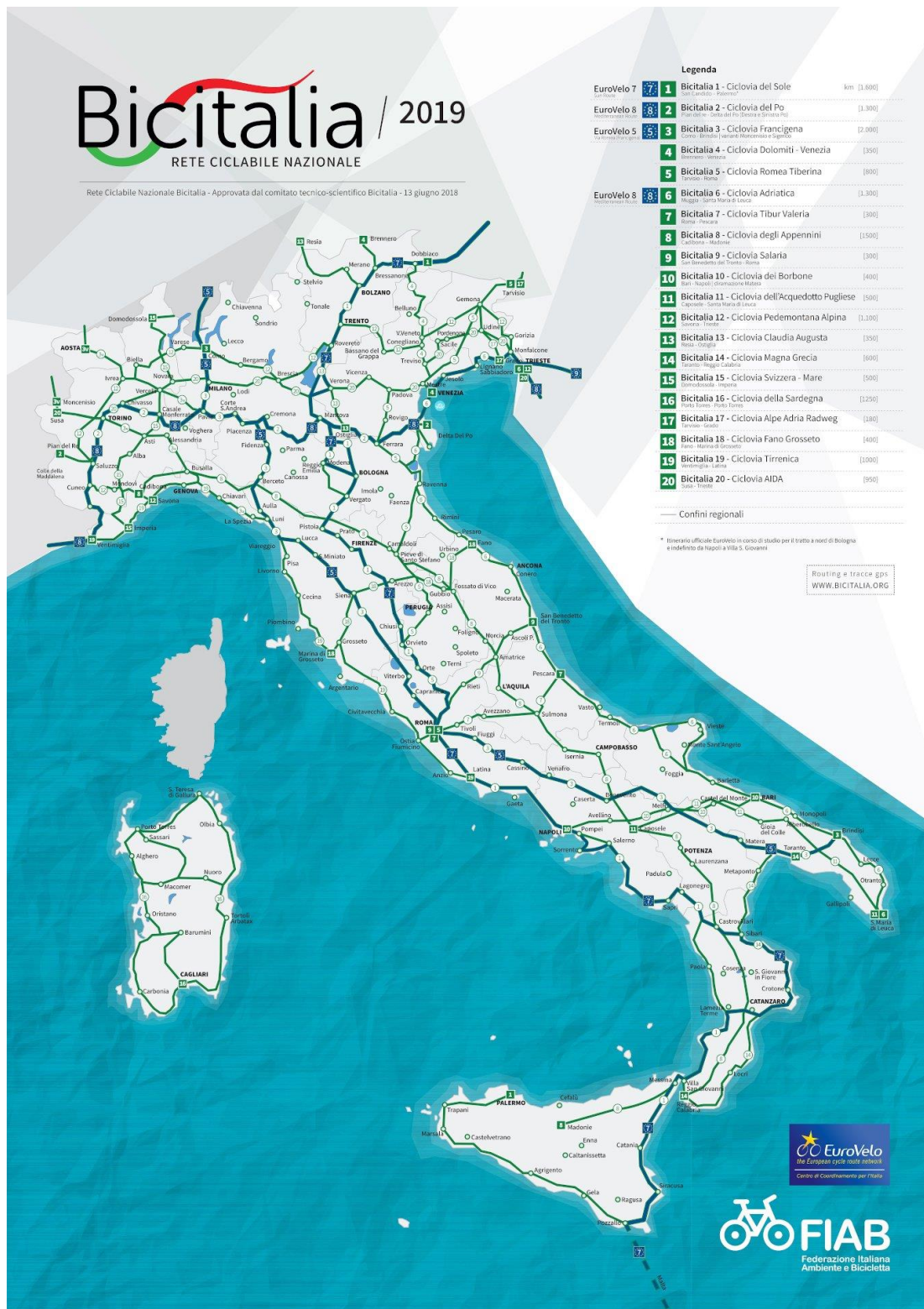


Figura 1-2 La rete bicitalia. Fonte: Bicitalia

Poiché la funzione della rete nazionale è molteplice i percorsi sono scelti secondo la migliore qualità escursionistica disponibile nel territorio rurale, fluviale o costiero, ma devono anche "bucare" i centri storici per permettere al ciclista di arrivare in sicurezza davanti ai grandi attrattori storici e culturali (dal duomo di Milano al Colosseo, ecc). Gli itinerari dovranno tuttavia tenere conto dei limiti territoriali

orografici e far conto il più possibile su risorse disponibili (alzaie dei canali, argini dei fiumi, ferrovie dismesse, parchi, ecc.) per minimizzare i costi economici e gli impatti ambientali.

All'interno della rete, è stato incluso tutto il territorio nazionale fino a comprendere ogni capoluogo regionale, ma il concreto sviluppo dell'opera dipenderà dalla sensibilità dei governi locali nel dimostrare di condividere attivamente queste proposte o che hanno già progetti importanti finanziati o in corso di realizzazione.

Per quanto possibile, inoltre, la rete collegherà anche il maggior numero di aree protette, per una ideale connessione “verde”.

La Regione Lazio è attraversata da cinque itinerari della Rete Bicitalia, inclusi nel disegno della rete ciclabile del SdC.

Di seguito se ne riporta una descrizione.

BI 5 Ciclovía Romea Tiberina. Da Tarvisio a Roma (km 800). Fa riferimento in parte alle vie Annia e Popilia, che in epoca romana congiungevano Aquileia a Rimini, in parte al corridoio multimodale Tiberino-Adriatico che congiunge il centro Italia con il nord-est e l'Europa orientale.

BI 7 Ciclovía Tibur Valeria (km 300). Da Roma a Pescara. Costeggia la direttrice Via Valeria o Tiburtina. Si giunge poi alla città di Tivoli, sito UNESCO, alle pendici dei monti Tiburtini. La Ciclovía passa per Carsoli, Tagliacozzo, Magliano e Avezzano, per poi superare Celano. Nel territorio dei Marsi, ci inoltriamo nelle aree ricadenti nel Parco del Sirente-Velino. Il percorso sale verso la Piana del Fucino valicando per la prima volta l'Appennino a Olmo di Bobbi per raggiungere il paesino di Cocullo e Anversa. Prosegue verso Popoli seguendo stradine interne che attraversano le fertili campagne della Valle Peligna. Si prosegue per Scafa imboccando la valle del fiume. L'ultimo tratto urbano unisce i capoluoghi di Chieti e Pescara, terminando sulla passerella dei due mari sull'Adriatico.

BI 9 Ciclovía Salaria. (km 400). Da Roma a San Benedetto del Tronto. Ricalca il corridoio della consolare romana, da Roma a Rieti e Antrodoto, arrivando alle gole del Velino, salnedovero il passo della Torrita a 1010m.s.l.m. Proseguendo, si arriva nella valle del Tronto, arrivando ad Ascoli attraverso il lato nord del fiume Tronto, in cui esistono alcuni tratti di ciclabile già disponibili all'uscita di Ascoli e più avanti da Pagliare a Porto d'Ascoli.

BI 13 Ciclovía dei Tratturi (km. 300) Da Gaeta a Vasto. Il percorso incrocia i tratturi dei pastori molisani unendo i due punti dove lo stivale é più stretto. Da Vasto si impegna per parecchi km la SS 86 fino ad Agnone e poi Pescolanciano, Carpinone, Isernia. Dopo Isernia si segue la ciclovía del Volturno fino a poco dopo Venafro per scendere verso il bacino del Liri Garigliano arrivando a Gaeta passando per Formia, sulla Ciclovía del Sole. Questa è la rotta percorribile oggi, tuttavia su questo corridoio insistono sedimi ferroviari dismessi in particolare la Sangritana e la vecchia ferrovia di Agnone Pescolanciano, che potrebbero modificare lo spettro dell'utenza oggi ristretta a ciclisti con preparazione fisica più che buona.

BI 19 Ciclovía Tirrenica (Km 814). Da Ventimiglia a Latina. Il percorso caratterizza tutto il litorale tirrenico, da Ventimiglia a Roma per poi collegarsi con la Ciclovía del Sole, attraversando i parchi naturali delle Apuane, di Migliarino-San Rossore e della Maremma.

Le ferrovie dismesse

In Italia, come in molti altri paesi industrializzati, vi è un vasto patrimonio ferroviario dismesso, che ammonta ad oltre 6.000 km di tracciati. Si tratta di un patrimonio importante, fatto di sedimi continui che si snodano nel territorio e collegano città, borghi e villaggi rurali, di opere d'arte (ponti, viadotti, gallerie), di stazioni e di caselli (spesso di pregevole fattura e collocati in posizioni strategiche), che giacciono per gran parte abbandonati in balia dei vandali o della natura che lentamente se ne riappropria.

Le ferrovie abbandonate sono distinte in 3 gruppi:

- ferrovie chiuse al traffico: sono censite in questo gruppo le linee o i tratti di linee ferroviarie ufficialmente sopresse¹⁶ (con un decreto di dismissione) o di fatto chiusi per la maggior parte dell'anno al traffico regolare, sia viaggiatori che merci, considerate nel loro ultimo tracciato, aventi lunghezza superiore a 1 chilometro. Sono altresì censiti in questo gruppo i tratti ferroviari di lunghezza inferiore a 1 chilometro caratterizzati da un regolare servizio viaggiatori, costituenti prolungamenti di linee attive, diramazioni di una ferrovia chiusa o collegamenti con i porti. Sono invece esclusi i raccordi portuali, i raccordi industriali, i raccordi tra stazioni di diverse amministrazioni e i raccordi tra due o più linee, anche aventi lunghezza superiore a 1 chilometro, ove non interessati da un regolare servizio viaggiatori.
- varianti di tracciato: sono censiti in questo gruppo i tratti ferroviari soppressi in seguito all'attivazione di varianti di tracciato, aventi lunghezza superiore a 2 chilometri.
- ferrovie incompiute: sono censite in questo gruppo le linee ferroviarie costruite per l'intera estensione o per almeno metà del tracciato e mai entrate in servizio, aventi lunghezza superiore a 5 chilometri, secondo le previsioni del progetto vigente all'atto dell'interruzione dei lavori.

Per la prima volta, nel 2008, è stato introdotto in Parlamento il concetto del possibile recupero di una ferrovia in disuso, formalizzato attraverso l'approvazione dalla Commissione lavori pubblici del Senato della Legge n. 128 del 2017 sulle Ferrovie turistiche. Inoltre, si introduce anche il concetto di rete nazionale di percorsi ferroviari dismessi da destinare alla mobilità dolce, similmente ad altri Paesi europei, come il caso più conosciuto della Spagna; ciò significa poter gestire in modo unitario e con un programma d'immagine pubblica comune l'intero fondo finanziario a disposizione.

¹⁶ <https://www.ferrovieabbandonate.it/>

Inoltre, sempre nel 2008, grazie ad un emendamento alla Legge Finanziaria dello Stato è stato stanziato un fondo di 2 milioni di Euro per il recupero di alcuni tracciati ferroviari in disuso e per la loro trasformazione in piste ciclo-pedonali.

Infine, il 15 Marzo 2013 è stata presentata alla Camera una proposta di legge che si prefigge “di integrare e implementare alcuni progetti di legge presentati nella scorsa legislatura contro il progressivo abbandono di una parte significativa della rete ferroviaria minore – le cosiddette «ferrovie secondarie o economiche», quelle che la motorizzazione su gomma ha reso meno convenienti sotto il profilo economico, o i tronchi di altre linee sostituiti con la costruzione di «direttissime» o «varianti» – e apre nuove prospettive per una loro diversa utilizzazione sotto forma di percorsi di tipo ecologico (a piedi, in bicicletta, a cavallo). L'insieme di questi percorsi potrà costituire nel nostro Paese un primo nucleo di rete della mobilità dolce, quale infrastruttura per le forme di mobilità lenta finalizzate alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio e all'attività ricreativa e turistica, con particolare attenzione ai disabili, ai bambini e agli anziani, caratterizzate da un'elevata sostenibilità ambientale.

Da luglio 2015 la Camera dei Deputati ha avviato la discussione sul provvedimento, ma, nonostante le tante azioni di pressione svolte dalle Associazioni della rete per la Mobilità Dolce, in realtà ad oggi il provvedimento è incagliato per il mancato parere positivo del Ministero dell'Economia e Finanze, che non consente alla V Commissione Bilancio di esprimere il parere, in riferimento alla copertura finanziaria.

Nella tabella qui di seguito sono riportati i tracciati e le tipologie delle ferrovie dismesse presenti all'interno del territorio della Regione Lazio, solo in parte riportate nel Piano (vedi allegato sui progetti strategici di riferimento).

Tabella 1-2 Tracciati e tipologie delle ferrovie dismesse nel Lazio

Linea	Lunghezza	Anno di chiusura	Tipologia di linea
Albano Laziale - Cecchina (ex FSR) – Campoleone	13,203 km	1935	linea chiusa al traffico
Giardinetti - S. Cesareo - Fiuggi Centro - Vico nel Lazio - Frosinone Scalo (SFV) - Frosinone Citta'	112,9 km	1935-1984	linea chiusa al traffico
Mandela Sambuci – Subiaco	22,709 km	1933	linea chiusa al traffico
Capranica Sutri – Civitavecchia	49,00 km	1961-1994	linea chiusa al traffico
Capranica - Orte	36,687 km		in corso la procedura di dismissione
Palo Cerveteri – Ladispoli	2,423 km	1938	linea chiusa al traffico
Roma Casilina - Acqua Acetosa	12,4 km	1939	variante di tracciato
Roma Nomentana (vecchia) - Roma S. Pietro	12,8 km	1931	linea incompiuta

Roma Porta Maggiore - Ciampino (RM) - Galleria di Ciampino	16,92 km	1862-1892	variante di tracciato
Roma Tor di Quinto - Roma Grottarossa - Roma Labaro Castel Giubileo - Roma La Celsa	5,454 km	1950-1981	variante di tracciato
S. Cesareo - Frascati Città	15,173 km	1944	linea chiusa al traffico
Sparanise - Sessa Superiore - Minturno Scauri	59,168 km	1932-1966	linea chiusa al traffico
Valle Aurelia - Vigna Clara	7,475 km	1990	linea chiusa al traffico
Velletri - Colleferro Segni Paliano	23,333 km	1957-1963	linea chiusa al traffico
Velletri - Sezze Romano - Sonnino - Priverno Fossanova	63,00 km	1957-2012	linea chiusa al traffico
Vico nel Lazio – Guarcino	3,428 km	1936	linea chiusa al traffico
Villa Claudia - Nettuno (vecchia)	9,717 km	1934	variante di tracciato

Per ulteriori dettagli sulle ferrovie dismesse vedi Allegato A.

Il rapporto con la pianificazione

E' importante evidenziare che, il SdC, che si sviluppa in un'autonoma sezione del PRMTL, è un documento propedeutico alla definizione dei contenuti del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) seppur previsti nella legge regionale di successiva emanazione. La legge regionale 28 dicembre 2017, n. 11, “*Disposizioni per favorire la mobilità nuova*” e in particolare l'art. 4, comma 6, prevede l'approvazione da parte della Giunta regionale, sentita la commissione consiliare competente, del PRMC, il quale costituirà il piano di settore del PRMTL e del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) di cui all'articolo 11 della legge regionale 16 luglio 1998, n. 30 (Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale) e successive modifiche.

La Legge regionale ha di poco preceduto la successiva Legge 11 gennaio 2018, n. 2: “*Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*”, che prevede, all'art. 3, l'approvazione del Piano Generale della Mobilità Ciclistica, che costituisce parte integrante del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

Il SdC tiene conto degli orientamenti definiti dai PTPG (Piani Territoriali Provinciali Generali) delle cinque provincie¹⁷. La sua elaborazione ha pertanto seguito

¹⁷ I PTPG rappresentano lo strumento di pianificazione territoriale provinciale (D.Lgs. 267/2000) e sono disciplinati dalla Legge regionale 38/99, art.19 e seguenti. Ad oggi sono stati approvati i piani di tutte le provincie, eccetto quella di Latina. In particolare:

- Roma: delibera del Consiglio **Provinciale** n.1 del 18 gennaio 2010
- Frosinone: delibera del Consiglio provinciale n. 21 del 22 luglio 2005
- Rieti: delibera del Consiglio provinciale n.14 del 15 aprile 2009

coerentemente i criteri utilizzati sia per la redazione del PRMTL, che per la redazione dei PTPG, tenendo conto dei loro obiettivi generali e particolari (relativi alla mobilità, ma anche alla struttura del sistema insediativo e ambientale) e avvalendosi delle conoscenze utilizzate per la loro redazione.

Nel corso degli ultimi anni sono stati approvati, da diversi enti locali, piani finalizzati specificatamente allo sviluppo della ciclabilità. In particolare si citano:

- il Piano di fattibilità per lo sviluppo del cicloturismo - rete ciclabile regionale, approvato dalla Regione Lazio nell'Aprile del 2009;
- il Piano della ciclabilità provinciale della Provincia di Roma (Ciclinpro), approvato dalla Provincia di Roma nell'Ottobre del 2012;
- il Piano quadro della ciclabilità di Roma Capitale (PQCR), approvato da Roma Capitale nel 2012.

Il **Ciclinpro** si propone “oltre che di mettere in sicurezza chi già ora si muove in bicicletta, di incrementare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto primario, capace di soddisfare anche gli spostamenti sistematici nei luoghi urbanizzati, fra casa e lavoro e di accesso ai servizi, oltre a quelli ricreativi, sportivi e cicloamatoriali già tradizionalmente praticati su scala provinciale”. I suoi obiettivi, quindi, sono molto ampi e riconoscono alla ciclabilità un ruolo di vettore anche negli spostamenti quotidiani. Il Piano è stato redatto in coerenza con gli altri strumenti pianificatori provinciali come il Piano Territoriale Provinciale Generale e durante la sua redazione è avvenuta anche una consultazione e coordinamento con il Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale approvato qualche mese prima. Il Piano individua, nel territorio della Provincia, diversi sistemi territoriali e poli attrattori. Sulla base di questi sistemi e poli definisce una rete di percorsi ciclabili sia radiali che tangenziali rispetto a Roma (vedi Figura 1-3 e Figura 1-4).

-
- Viterbo: delibera del Consiglio Provinciale n. 45 del 24 luglio 2006
 - Latina: documento Preliminare di indirizzi al PTPG approvato dal Consiglio Provinciale con atto n° 52/2003

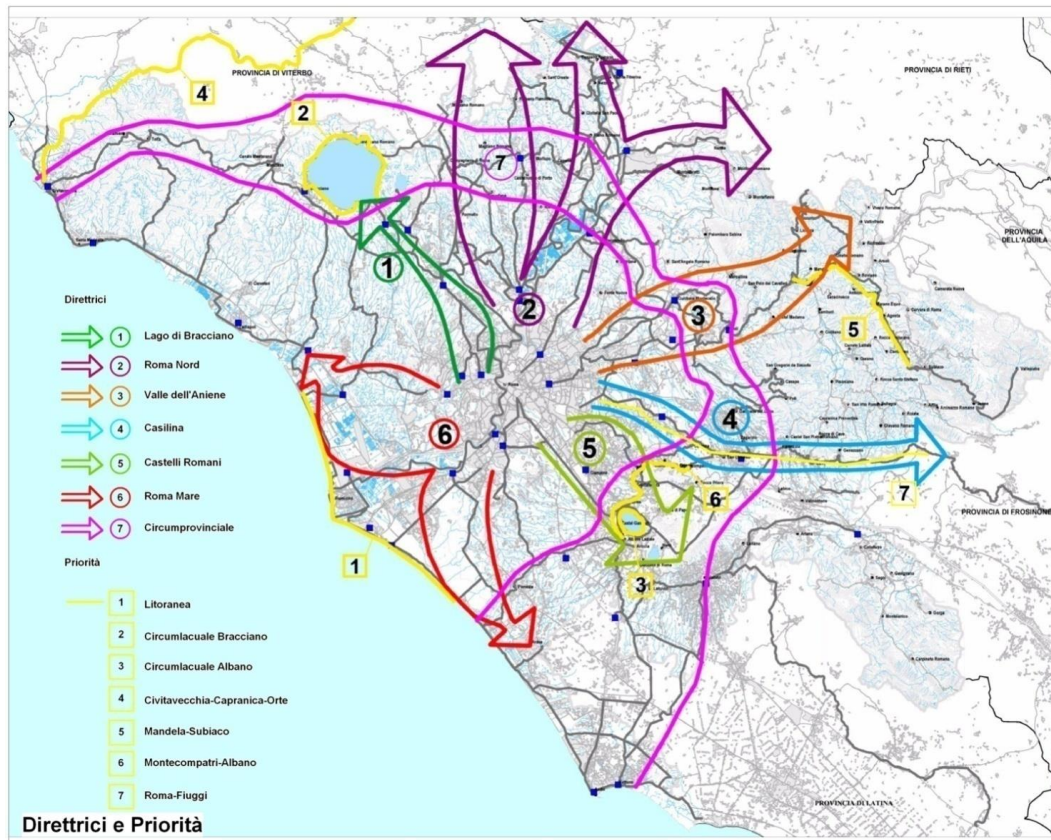


Figura 1-3 Direttrici e priorità del Piano della ciclabilità provinciale di Roma (Ciclinpro)

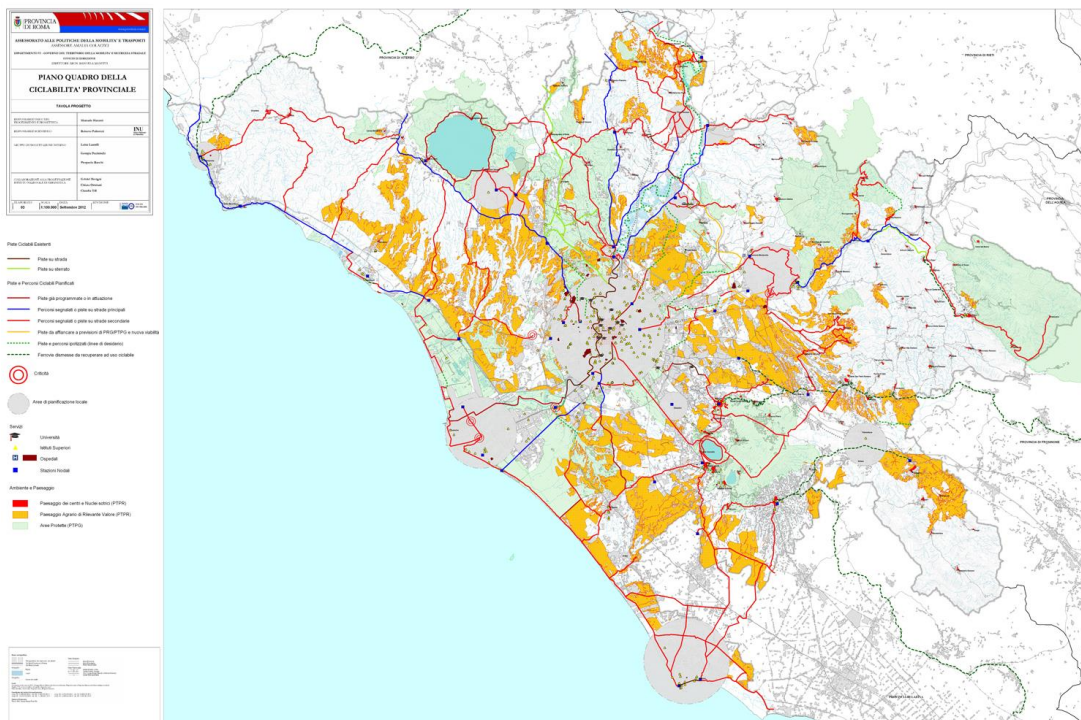


Figura 1-4 Progetto della rete del Piano della ciclabilità provinciale di Roma (Ciclinpro)

Il **PQCR** costituisce variante al vigente PGTU della Capitale e rappresenterà uno strumento importante per la realizzazione di una rete ciclabile nella Capitale.

Il Piano ha tre finalità: l’inserimento delle indicazioni del Piano in ogni intervento di trasformazione della città; l’inserimento sistematico e in via prioritaria delle infrastrutture per la ciclabilità nella programmazione ordinaria delle trasformazioni del territorio determinate dai diversi strumenti di pianificazione dei trasporti e urbani, dagli interventi di riqualificazione e dalle nuove linee di trasporto ecc.; la definizione delle priorità d’intervento e la programmazione degli interventi.

Il Piano prevede quattro diversi tipi d’intervento. Il primo riguarda lo sviluppo di infrastrutture lineari per la ciclabilità a livello principale e locale con una gerarchizzazione e un ordine di priorità nella realizzazione delle stesse. Gli altri tre sono lo sviluppo di infrastrutture puntuali per la ciclabilità quali parcheggi per biciclette presso i nodi di scambio con il trasporto pubblico locale; l’accesso del trasporto delle biciclette sui mezzi del trasporto pubblico locale; i servizi di mobilità innovativi come il bike sharing.

Il Piano individua tre tipi d’infrastrutture lineari: la rete locale, la rete principale e i corridoi verdi. Complessivamente sono previsti interventi per circa 1.150 km di nuove piste ciclabili di cui circa 60 km già finanziati rispetto ai circa 250 km di percorsi ciclabili, inclusi quelli nelle aree verdi, ora esistenti nella Capitale.

Per quanto riguarda gli scenari di riferimento sono state considerate le infrastrutture ciclabili previste nel Piano Provinciale. Di quelle realizzate all’interno del Comune di Roma o pianificate nel Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale sono state considerate solo quelle infrastrutture che hanno una spiccata valenza extraurbana e collegano Roma ai Comuni limitrofi (Figura 1-5 e Figura 1-6).



Figura 1-5 Corridoi principali previsti dal PQCR

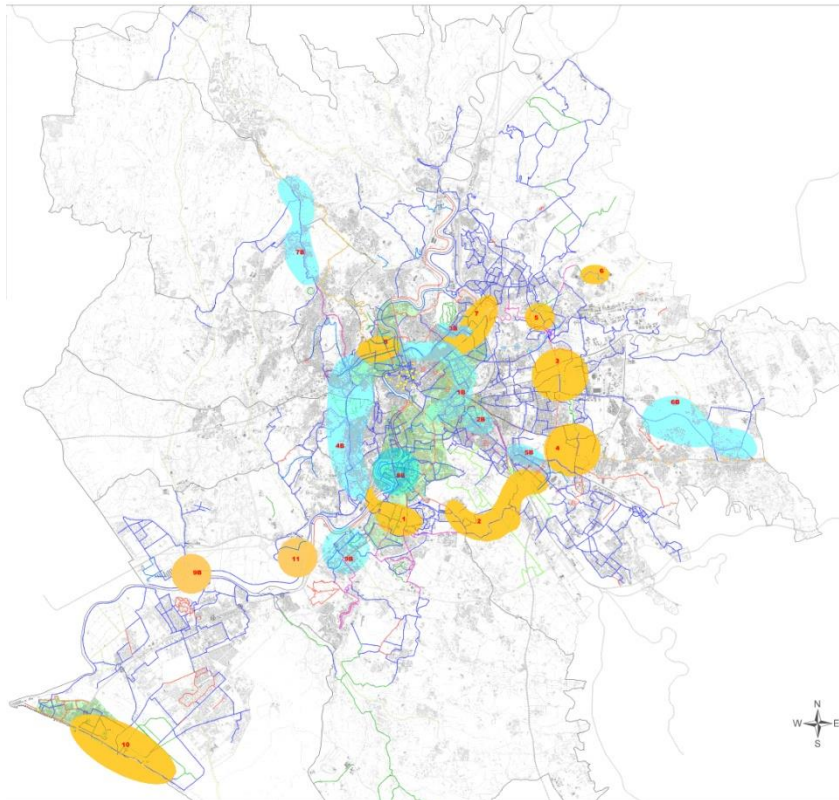


Figura 1-6 Scenario a breve e medio periodo del POCR

I **PTPG** dal punto di vista della “forma piano”, nella cornice della L.R. 38/99, sono stati considerati per i diversi ruoli fondamentali che svolgono. Innanzitutto una funzione di coordinamento territoriale dei programmi settoriali e quindi anche del SdC. Offrono, inoltre, in quanto “piani di struttura”, schemi organizzativi strutturali del territorio sviluppati per sistemi, ai quali il SdC ha guardato e che ha puntato a rafforzare dal punto di vista della sostenibilità; in quanto “piani strategici” si sono proposti come metodo anche per il SdC, che è stato elaborato per obiettivi, strategie (a breve, medio e lungo termine) e azioni di progetto, concertato con soggetti operativi (amministrazioni locali innanzitutto), con gli attori sociali (soprattutto le associazioni di settore) e verificato preventivamente nella sostenibilità e fattibilità.

Di seguito una breve relazione sulle strategie dei singoli Piani di cui si è tenuto conto nella redazione del SdC.

Il PTPG di Roma. Indica nell’efficienza del sistema di relazioni fra area centrale e sistemi locali di comuni (oltre che fra le diverse province), un obiettivo di carattere generale. A partire dai sistemi e sub sistemi locali funzionali, e in particolare dai centri urbani: fra Roma e i 12 subsistemi, e all’interno dei sub-sistemi stessi (Figura 1-7).

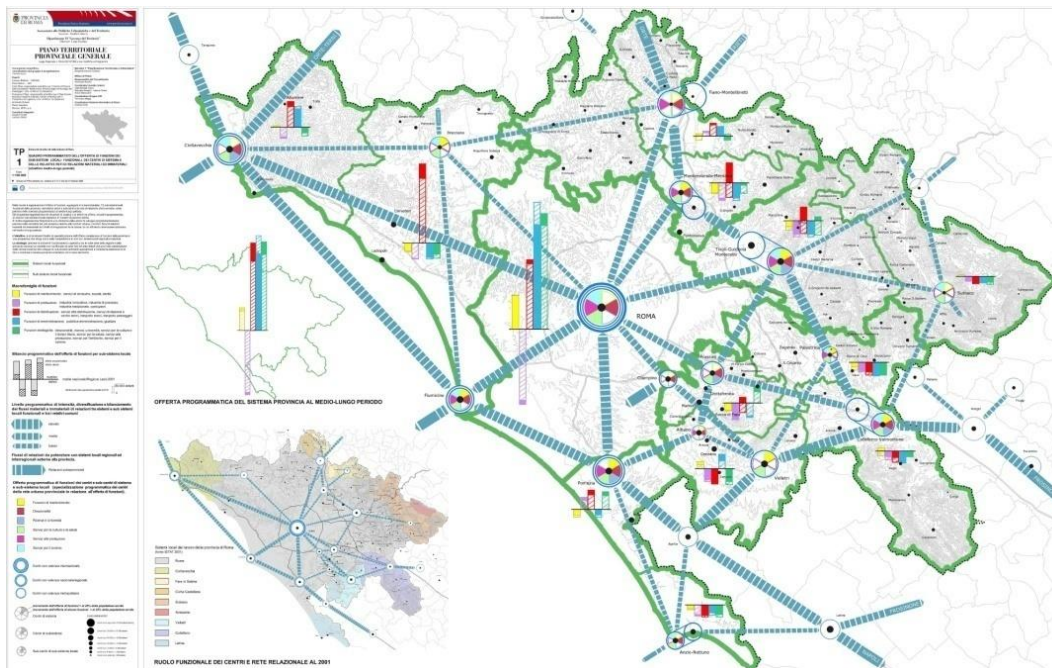


Figura 1-7 La tav. TP1 del PTPG di Roma. Quadro programmatico della offerta di funzioni dei subsistemi locali funzionali, dei centri di subsistema e relative reti di relazioni materiali ed immateriali

Infatti insieme alla sostenibilità ambientale, alla fruibilità sociale del sistema insediativo, alla cooperazione tra le differenti istituzioni e tra i diversi comuni nelle decisioni programmatiche e operative, il Piano sottolinea la necessità di ricercare una maggiore coerenza e integrazione tra l'assetto della città di Roma, nella prospettiva determinata dal suo nuovo PRG (2008), con l'assetto complessivo e per sistemi locali dei comuni dell'area metropolitana. Puntando a sommare il policentrismo previsto dal PRG di Roma con un policentrismo esteso alla dimensione metropolitana e regionale.

Questa integrazione è evidentemente necessario cercarla anche con e nelle reti della mobilità, compresa quella ciclabile, tenendo conto che Roma Capitale ha un Piano della mobilità ciclabile provinciale approvato nel 2012 e uno comunale di più recente approvazione (24 marzo 2012), ma già redatto prima del 2010. Se i concetti di valorizzazione e integrazione della rete ciclabile si legano alla fruizione dei beni ambientali e culturali, è possibile contribuire alla loro salvaguardia, riducendo l'impatto del traffico motorizzato, in coerenza con le direttive della UE e dello schema di sviluppo dello spazio europeo.

Il SdC si propone come una rete in grado di dare un contributo a queste tipologie di relazioni, e anch'essa è quindi articolata in due componenti: una, prevalentemente radiale, che permette di collegare l'area centrale di Roma con il cuore dei sistemi, che possono essere obiettivi del cicloturismo (pochi percorsi ma lunghi); l'altra, interna ai sub sistemi, che dovrebbe facilitare l'adduzione alla rete radiale e ai nodi dell'intermodalità, per collegare le centralità metropolitane e i centri urbani minori (più numerosi ma brevi).

La rete del SdC concorre poi evidentemente anche ai seguenti obiettivi indicati dal PTPG.

Miglioramento dell'efficienza e del livello competitivo del trasporto collettivo. La previsione di linee di adduzione, per le biciclette, alle stazioni offre una opportunità

in più, e in diversi casi più efficiente del mezzo pubblico su gomma e più sostenibile del mezzo privato, all'uso delle linee di trasporto su ferro provinciali e regionali. Per gli spostamenti di media e lunga percorrenza all'interno del territorio metropolitano sono utilizzabili diversi mezzi (oggi viene molto utilizzata l'auto privata, poi il treno, il bus, raramente la bici) e diverse combinazioni intermodali: da quelle binarie a quelle multiple (auto/ferro/bus, bus/ferro/bus, bici/ferro/bici). Nella competizione fra i diversi mezzi e le diverse combinazioni intermodali dovrebbero essere favorite quelle maggiormente sostenibili (bici, bici+ferro, bici+ferro+bici). La bicicletta a lunga percorrenza è praticabile per una quota molto marginale di pendolari, mentre la combinazione bici+ferro+bici, dove possibile e consentendo il trasporto della bici al seguito e/o promuovendo i servizi di bikesharing con postazioni presso le stazioni, si presenta chiaramente come la migliore, quando i tratti da percorrere in bicicletta sono di ridotta entità (2/5 km). Rendere possibile tale soluzione potrebbe consentire di ridurre il traffico veicolare sia in periferia che nell'area di destinazione dei flussi, che in genere è quella centrale, e garantire comunque la rapidità dello spostamento.

Miglioramento della sicurezza. La realizzazione di percorsi riservati alle biciclette aumenta evidentemente la sicurezza in modo decisivo, ma è di difficile attuazione, tenendo conto che gran parte di essi riguarderà strade già esistenti, con bassi gradi di ampliamento e adattabilità, soprattutto se i percorsi sono destinati non al cicloturismo ma a chi risiede e lavora, da inserire quindi nel territorio urbanizzato. L'adozione di misure utili alla riduzione delle velocità dei mezzi motorizzati, prevista dal SdC è la soluzione più efficace e da perseguire in modo generalizzato, a partire dai centri urbani, anche perché aumenta la sicurezza di tutti.

Accessibilità e sostenibilità economica. La rete ciclabile provinciale aumenta l'accessibilità delle aree naturali protette o dei centri di elevata qualità urbana, senza produrre impatti negativi, e in questo modo può portare a ricadute positive sulla economia di queste aree. All'art. 88 le norme del PTPG parlano di rete dei percorsi ciclo pedonali di livello comunale e sovra comunale, che possa svolgere funzioni legate al tempo libero (oltre che di valida alternativa per l'accesso ai servizi pubblici - centri scolastici e luoghi di lavoro). Che possa inoltre, collegare i principali sistemi ambientali e le aree protette proposte dal PTPG con i parchi e le aree a verde urbane e con i centri storici svolgendo così anche una funzione di facilitazione della fruizione lenta del paesaggio e di sostegno all'azione di riqualificazione dell'ambiente urbano¹⁸. All'art. 36 delle norme, sono previsti progetti di valorizzazione di itinerari storici e dei beni connessi dei:

“sistemi di comunicazione territoriali storici (stradali, fluviali, di costa marina) e dei relativi beni contigui generatori della costruzione storica del territorio, attraverso progetti in partenariato pubblico e privato (convenzioni, consorzi, fondazioni, società di capitali, ecc.). I progetti sono orientati al recupero delle strutture fisiche ed ambientali connesse agli itinerari, alla loro valorizzazione e gestione con usi compatibili ed alla promozione dei servizi turistici e culturali

¹⁸ Il Progetto unitario di riqualificazione e riordino della fascia costiera sud, citato all'art.44 come azione relativa al *Sistema Insediativo morfologico*, dovrà necessariamente prevedere come elemento portante un percorso ciclabile e pedonale per la fruizione turistica di un bene lineare come il litorale. La Provincia ha già anticipato ed esteso la portata del progetto avviando la progettazione di un percorso ciclabile continuo fino al litorale nord della regione.

di fruizione dei beni e delle tradizioni della cultura locali (gastronomia, fiere, eventi, musei e biblioteche comunali, ecc.)."¹⁹

Tale articolo elenca poi ben 20 itinerari (sistemi lineari di relazione) che saranno oggetto di progetti di valorizzazione, dai *collegamenti territoriali storici* agli *itinerari delle vie d'acqua*²⁰. Tutti questi itinerari, in alcuni casi con adattamenti in variante, sono stati inseriti nella rete del SdC. Fra questi ci sono anche quelli del progetto europeo EuroVelo e di Bicalta.

Sostenibilità ambientale. La mobilità ciclabile riduce ovviamente le emissioni nocive in atmosfera, e inoltre anche le infrastrutture necessarie per questa modalità di spostamento sono a basso impatto ambientale e facilmente compatibili con i progetti di valorizzazione ambientale. L'area della Provincia di Roma presenta differenti tipi di uso del suolo e le politiche dei trasporti ne devono tenere conto. Da un lato si hanno la compattezza e complessità funzionale degli insediamenti, con le principali attività da concentrare attorno alle stazioni ferroviarie, per facilitare l'uso del trasporto pubblico: in queste aree gli spostamenti interni possono essere effettuati a piedi e in bici, e per questo vanno predisposti percorsi pedonali e piste ciclabili.

Dall'altro lato, le aree dell'insediamento diffuso ed a bassa densità. I percorsi ciclabili di lunga percorrenza possono casualmente attraversarle, ma svolgono allo stato attuale un ruolo marginale rispetto alla mobilità prevalente che dipende in gran parte dall'auto privata. Una riflessione più attenta sulle politiche territoriali che si possono mettere in gioco in queste aree, potrebbe cambiare non poco anche il ruolo della ciclabilità. L'insediamento diffuso dovrebbe essere oggetto di specifiche politiche di contenimento dell'urbanizzazione, fra le quali potrebbero risultare decisive quelle orientate a restituire all'uso agricolo il ruolo che gli compete nella salvaguardia del paesaggio, attraverso il sostegno alla ricomposizione fondiaria, ma anche orientando le aziende agricole verso la multifunzionalità (vendita diretta, ricettività, cultura e attività ricreative, attività educative e servizi sociali...), ad esempio attraverso il sostegno delle fattorie sociali e dell'agriturismo²¹ e lo strumento del Parco agricolo²². In questi casi, non avremo più a che fare con territori vuoti di funzioni (se si eccettua

¹⁹ Già dal 2004 con il *Programma Provinciale di Valorizzazione Insediamenti Storici* (PRO.V.I.S.), la provincia ha finanziato progetti di questa natura, di iniziativa privata o mista e promozione o coordinamento delle istituzioni competenti (Sovrintendenze, Provincia, Comuni).

²⁰ Fra i primi: itinerario n. 1 della via Aurelia; itinerario n. 2 Civitavecchia-Tolfa-Bracciano; itinerario n. 3 Antica via Clodia e periplo Lago di Bracciano; itinerario n. 4 via Cassia; itinerario n. 5 via Flaminia; itinerario n. 6 via Tiberina; itinerario n. 7 via Salaria; itinerario n. 8 via Tiburtina; itinerario n. 9 via Prenestina; itinerario n. 10 via Labicana; itinerario n. 11 antica via Latina; itinerario n. 12 via Appia; itinerario n. 13 via Ardeatina - Satricana; itinerario n. 14 via Laurentina; itinerario n. 15 Antica via Severiana. Fra i secondi: itinerario n. 1 Litorale Nord; itinerario n. 2 Litorale Sud; itinerario n. 3a Fiume Tevere Nord; itinerario n. 3b Fiume Tevere Sud; itinerario n. 4 Fiume Aniene.

²¹ La Provincia ha già istituito, nel 2005 un Forum delle fattorie sociali. Vedi a questo proposito: <http://www.provincia.roma.it/percorsitematici/fattorie-sociali>. Di recente, nel 2012, ha promosso un progetto specificamente rivolto a combinare la cultura della bicicletta con le aziende agrituristiche. Vedi: <http://www.provincia.roma.it/percorsitematici/agricoltura/progetti/32575>.

²² Il PTPG parla anche di Ambiti per la Promozione del Paesaggio e dell'Economia Rurale (APPER), paesaggi rurali omogenei con specifiche forme di gestione agro-economica. Spazi di programmazione sussidiaria (che coinvolga sinergicamente i diversi livelli di governo) e strumenti di promozione e valorizzazione delle attività e dei prodotti agricoli e delle funzioni di servizio svolte dalle aziende: manutenzione del paesaggio, dell'ambiente, dei sentieri, della viabilità rurale, educazione ambientale (fattorie didattiche), manutenzione delle aree archeologiche, sviluppo dell'agriturismo e del turismo rurale, servizi ricreativi e sociali (fattorie sociali).

l'edilizia residenziale sparsa) ma territori con funzioni attrattive, collegabili anche utilizzando la rete dei percorsi rurali per la mobilità ciclabile. Con una logica funzionale simile a quella dei progetti di valorizzazione degli itinerari storici di cui al citato art.36 delle norme del PTPG di Roma (Figura 1 – 8).

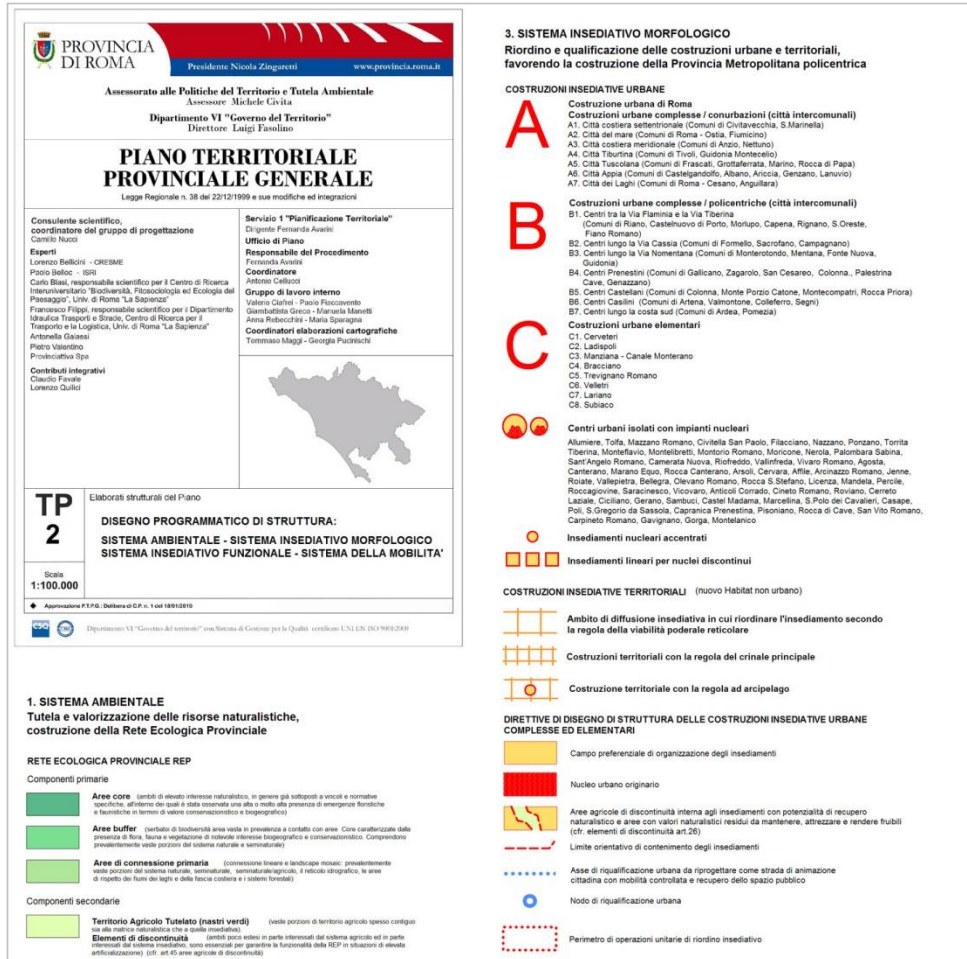


Figura 1-8 Parte della legenda della tav. TP2 del PTPG di Roma, che riguarda il disegno programmatico di struttura e contiene le informazioni principali anche per il PSCP

La cartografia di riferimento del PTPG infine si articola: nella struttura dei sub sistemi e delle loro relazioni; nel disegno programmatico di struttura dei diversi sistemi, ambientale, della mobilità, insediativo morfologico, insediativo funzionale. Il disegno contiene insieme la rete ecologica, le aree naturali protette, la rete ferroviaria e viaria, le costruzioni insediative urbane e diffuse, la localizzazione delle funzioni strategiche e produttive, i servizi di interesse territoriale Tale cartografia presenta tutti gli elementi strutturali principali rispetto ai quali è stata disegnata la rete ciclabile.

Il PTPG di Rieti. Il Piano punta sui Progetti di territorio, azioni integrate di sviluppo locale fondate sulle identità sociali e territoriali, e sul potenziamento delle reti locali. Identifica i seguenti ambiti di riferimento per progetti di territorio: Amatriciano - Alto Velino, Velino, Monti reatini - Terminillo, Piana reatina - Valle Santa, Turano, Cicolano, Sabina. Il cuore della Provincia risulta essenzialmente montuoso e

collinare, sebbene vi siano alcune piane interne, anche di una certa estensione (ad es. la piana reatina), e pertanto difficile per lo sviluppo di reti ciclabili ad alta utilizzazione.

Per quanto riguarda le relazioni con l'esterno il reatino, pur con le notevoli limitazioni orografiche, ha mantenuto sempre una serie di contatti con le aree circostanti grazie alla prossimità di alcuni importanti capoluoghi: la Sabina con l'area romana e in parte con le aree limitrofe del viterbese; le aree interne, da una parte, con l'aquilano (a est) e con la piana di Avezzano (a sud-est) e, dall'altra, con il ternano (a nord-ovest). Più deboli (ma pure significative) le relazioni nelle aree montuose interne, con Norcia, Arquata del Tronto e Acquasanta, ecc. La presenza di un'importante infrastruttura come la Salaria ha, inoltre, storicamente costituito un elemento di forte interconnessione sia all'interno che con le aree limitrofe, entrando per questo a far parte della rete ciclabile nazionale Bicalia.

Per la provincia di Rieti sono di notevole importanza, per la viabilità, il completamento della Trasversale Nord, con la conseguente connessione diretta tra Terni e Civitavecchia, e soprattutto della dorsale appenninica Sora-Avezzano-Rieti-Terni, di cui due tratti sono interni al territorio provinciale. recentemente potenziata ma con l'esclusione del tratto fra il confine regionale (e provinciale di Rieti) e Terni, da potenziare soprattutto per l'intermodalità e per il cicloturismo.

Altri interventi strategici per la provincia sono quelli di adeguamento di alcune direttrici radiali tra le quali naturalmente rientra la Salaria, nella configurazione più recente e con tutti i percorsi minori che la affiancano, per migliorare il collegamento tra Rieti e Roma. Per quanto riguarda la rete ferroviaria, il PTRG fa riferimento alla radiale Roma-Rieti, il cui tracciato non è stato elaborato ancora in veste definitiva; sono tuttora in corso valutazioni sulle diverse possibili alternative. Anche la Orte/Terni/l'Aquila/Avezzano/Adriatica potrebbe svolgere un ruolo importante nell'intermodalità e per il cicloturismo, ma le condizioni attuali sono molto scadenti.

Per quanto il fiume Tevere rappresenta per un lungo tratto il confine provinciale, il sistema della piana e delle colline prospicienti deve essere considerato nella sua unitarietà, comprendendo quindi anche la parte compresa nel territorio viterbese ed in quello romano, peraltro strettamente connessa, sia ambientalmente che funzionalmente, al resto del sistema. Il sistema di percorsi Eurovelo e Bicalia appartiene a questo sistema territoriale. Il centro di Passo Corese, dotato anche di una stazione ferroviaria regionale (la FL1) svolge un ruolo particolare, di "porta territoriale", costituendo il punto di connessione tra l'area romana e l'area reatina, diventando anch'è nodo di scambio per la mobilità ciclistica, porta di accesso ai sistemi ambientali della provincia per il cicloturismo romano, e nodo di accesso al ferro per il forte pendolarismo della Sabina verso Roma. Riguardo agli spostamenti, la provincia di Rieti si presenta come quella più dipendente dall'esterno, in particolare da Roma, rispetto alle altre province.

Dal punto di vista della mobilità e delle infrastrutture, il PTRG mette in evidenza la centralità della direttrice Salaria e la necessità della sua messa in sicurezza piuttosto che le ipotesi di raddoppio o ridefinizione del tracciato. L'ipotesi di realizzazione di una linea ferroviaria, essendo il territorio provinciale l'unico della regione privo di una direttrice verso Roma, non appare perseguibile a breve/medio termine.

La relazione tra il territorio provinciale e Roma è fortemente caratterizzante. Riflettendo su tale rapporto è possibile configurare il territorio reatino in tre diverse aree.

La prima è quella della Sabina, salvo la parte più nordoccidentale che mantiene rapporti significativi con il territorio umbro. Quest'area si può, di fatto, considerare integrata sia nel sistema reatino che nel sistema romano. Tale carattere è rileggibile anche attraverso l'ampia accessibilità garantita sia dalla rete stradale (Salaria, caselli autostradali di Fiano e Ponzano-Soratte, con le relative connessioni alla rete provinciale) che dalla rete ferroviaria (attestamento della FL1 a Fara Sabina).

La seconda area è costituita dagli ambiti locali che fanno riferimento al capoluogo reatino, sia quelli che gli appartengono direttamente (ambito reatino) sia quelli che intrattengono con esso rapporti caratterizzati da una certa autonomia dovuta a molteplici fattori (ambito di Leonessa e del Velino). Per questa area parlare di dipendenza da Roma in termini di analisi degli spostamenti non appare corretto; da questo punto di vista, invece, oltre alle relazioni con gli ambiti locali emergono deboli ma significativi rapporti con i capoluoghi e i centri più importanti dell'Umbria e dell'Abruzzo.

La terza area è costituita dagli ambiti locali del Turano e del Salto-Cicolano che, anche in relazione allo scarso peso del sistema insediativo, non mostrano volumi di spostamento significativi. Tuttavia, soprattutto per l'area del Turano, in riferimento all'uso del suo patrimonio abitativo per il turismo domenicale ed estivo, si può parlare di un significativo legame con Roma.

Il PTPG di Frosinone. Il Piano distingue la rete di base in tre distinti sub-livelli, vale a dire:

- rete provinciale di primo livello orientata prevalentemente alle relazioni di interesse interbacinale e tra i maggiori poli urbani;
- rete provinciale di secondo livello orientata prevalentemente alle relazioni di interesse bacinale (10 bacini di mobilità locale) e a quelle tra polo e centri interni al bacino, nonché viabilità di interesse paesistico;
- rete provinciale di terzo livello, rappresentata dal resto della viabilità di interesse locale.

La limitata accessibilità di livello nazionale dei territori non attraversati dal percorso autostradale e ferroviario, sarebbe parzialmente compensata da una maggiore accessibilità ciclabile, se si realizzasse il grande percorso EuroVelo e Bicalia della francigena meridionale, reso più facile grazie proprio al ridotto volume di traffico nelle strade minori interne. Questo percorso consentirebbe al territorio provinciale di inserirsi adeguatamente nel sistema relazionale principale del Paese per il cicloturismo, economia in forte espansione a livello nazionale.

Altro problema segnalato è l'addensamento del traffico locale intorno alle tre grandi aree urbane di Frosinone, Sora e Cassino, tutte e tre soggette al traffico generato dalla intensa diffusione insediativa.

Il PTPG di Latina. La provincia di Latina è ricca di aree a forte vocazione turistica. Il sistema relazionale del territorio provinciale si articola su una direttrice prevalente

Nord-Sud che ripercorre gli antichi tracciati di collegamento tra Roma ed il sud della penisola, avente come polo attrattore finale la Capitale, e su diversi tracciati trasversali che collegano la Provincia di Latina con la parte interna della Regione Lazio e con le altre regioni confinanti.

Dal punto di vista della viabilità, il Piano punta al rafforzamento di quattro assi trasversali, due dei quali sono compresi anche nel SdC: l'asse Latina - Frosinone – Sora e l'asse Gaeta - Formia – Cassino. La criticità del nodo infrastrutturale di Formia - Gaeta è confermata anche dal difficile attraversamento per la mobilità ciclistica, che confluisce nell'area con tre grandi percorsi europei e regionali (ciclovia del Sole/ciclovia tirrenica sud/ciclovia dei tratturi).

La rete provinciale complessiva si divide in due macrocategorie: quella delle aree interne, caratterizzata da elevata tortuosità, forti dislivelli, sezioni molto ristrette, traffico generalmente molto limitato; quella della pianura, delle migliaie realizzate con le successive bonifiche, che è invece una rete di strade rettilinee.

Per la mobilità ciclistica, i nodi principali della viabilità sono rappresentati, oltre che dall'accesso all'area romana, dalle trasversali che collegano con la provincia di Frosinone e con gli Appennini. Per questo sono stati previsti tre principali tracciati regionali che attraversano il sistema montuoso intermedio e danno accesso alle risorse ambientali e culturali dei piccoli centri urbani interni.

Rispetto alla rete ferroviaria, il PGTU prevede il potenziamento della tratta ferroviaria Fr7 Roma Napoli ad uso metropolitano e della tratta Campoleone - Nettuno, con l'opportunità del forte potenziamento dell'intermodalità bici-treno anche per il cicloturismo in tutta la provincia. L'interno della pianura pontina, e la costa stessa in diversi tratti, sarebbe facilmente accessibile dalle diverse stazioni della Fr7. La stazione di Nettuno consente l'accesso diretto alla costa, e quindi alle direttrici regionali e interregionali della ciclabilità Tirrenica sud e Ciclovia del Sole.

Il PTPG di Viterbo. La provincia di Viterbo è ricca di risorse naturali, ambientali, storico-archeologiche ed enogastronomiche tipiche e si caratterizza per una elevata ruralità. Negli ultimi anni si è assistito ad uno sviluppo notevole dell'offerta turistica ambientale (più del 50% degli agriturismi presenti nel Lazio sono localizzati nel territorio provinciale di Viterbo), delle produzioni di nicchia (agricoltura biologica e prodotti tipici).

Ma le sue potenzialità di sviluppo rimangono limitate, soprattutto per i centri minori. Il viterbese (insieme dei sistemi produttivi, paesaggistici, ambientali e dei servizi), soffre di una poco marcata visibilità, di una chiusura verso l'esterno e di una insufficiente dotazione di servizi adeguati.

L'obiettivo del PTPG è quello di migliorare la fruibilità sostenibile delle risorse ed implementare l'attuale politica di promozione territoriale sul piano dell'integrazione dei servizi e del sistema ricettivo. La strategia è quella di creare un sistema che metta in rete le più importanti risorse ambientali storico culturali ed enogastronomiche. In particolare punta a coordinare fra loro i territori balneari con quelli caratterizzati dalle risorse storico culturali.

In armonia con gli obiettivi delle politiche di sviluppo rurale il PTPG fissa l'obiettivo della valorizzazione delle aree ad alta vocazione vitivinicola, olivicola e dei prodotti

agroalimentari tipici e tradizionali, attraverso l'organizzazione e la qualificazione di un'offerta turistica di tipo integrato; in quest'ottica il Piano propone di promuovere e disciplinare, nell'ambito del territorio regionale, la realizzazione delle "strade dei prodotti tipici. Le strade rappresentano un sistema di offerta integrata che abbraccia una porzione di territorio o distretto, nel quale il percorso costituisce l'occasione per costituire una rete formata dalle cantine aperte, luoghi di produzione di prodotti tipici, vigneti e oliveti, centri storici, musei emergenze archeologiche ed ambientali, attività sportive e ricreative strutture ricettive, artigiani, agenzie turistiche, ristoranti tipici. La presenza di una fitta rete di aree naturali protette e aree della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS), rende queste parti di territorio potenzialmente molto interessanti per un tipo di turismo sensibile alla "questione ambientale".

Per quanto riguarda la viabilità, nel sistema relazionale da potenziare il PGTU indica, in quello di terzo livello (interesse locale), il completamento della rete viaria litoranea nei comuni di Tarquinia e Montalto di Castro. Tale completamento costituisce obiettivo strategico per il cicloturismo, in quanto comprenderebbe anche il completamento in sicurezza della ciclovia Tirrenica (da Ventimiglia a Roma), ciclovia turistica nazionale indicata nel programma Bicitalia.

Infine, dal punto di vista della strategia attuativa, il PGTU prevede la formulazione di un parco progetti all'interno dei Sistemi di fruizione (Tabella 1-3), da rendere operativi attraverso i *Piani d'area* la cui redazione ed attuazione avviene attraverso accordi di programma, data la necessità che la disciplina urbanistica si realizzi per ambiti sovracomunali ed ad una scala di maggior dettaglio. Prevede inoltre la redazione di progetti speciali, strumenti intersettoriali proposti per quelle parti che sono caratterizzate da valori storico-culturali consistenti, diffusi e relazionati tra loro e che si utilizza per meglio definire la forma di fruizione dei beni attraverso un progetto curato ai necessari livelli di definizione. Forniscono quindi un quadro di riferimento per un insieme coordinato di politiche economiche, urbanistiche e sociali, che possono essere espletate sia dagli operatori pubblici a vari livelli istituzionali che da soggetti privati, attraverso la predisposizione di azioni di tutela delle risorse di natura attiva e operativa, individuando forme e modalità di intervento, fonti di finanziamento, ecc. Nei Progetti Speciali sono previste anche le azioni di tipo materiale e di attrezzatura (accessi, segnaletica, parcheggi, servizi, ricettività). Tra queste si potranno comprendere gli interventi per la mobilità ciclistica.

I Sistemi di fruizione Territoriale, saranno gli ambiti suscettibili di valorizzazione da sviluppare successivamente attraverso una serie di Progetti Speciali diversificati.

Tabella 1-3 I Sistemi di Fruizione del PTPG di Viterbo (fonte: Provincia di Viterbo, PGTU, linee strategiche, luglio 2006)

Sistemi ipotizzati	Piani d'area
Valle del Paglia e Monte Rufeno	Parco Interregionale (Terni-Umbria)
Lago di Bolsena	Progetto Lago
	Progetto speciale Via Cassia
Valle del Fiora e Olpeta	Parco Interregionale (Grosseto-Toscana)
	Parco Integrato di Castro
Valle dei Calanchi	Parco integrato dei Calanchi (Monumento Naturale)

Viterbo, zona Termale, Forre di Castel d'Asso	Parco archeologico-termale
Tarquinia	Parco archeologico
Vulci – Musignano	Parco Integrato: Vulci ▪ Parco archeologico Musignano ▪ Parco Agricolo Termale

1.1.4 **Fondi disponibili**

Di seguito si presentano i principali programmi europei di finanziamento e i principali fondi disponibili a livello nazionale e regionale per la ciclabilità.

Programmi di finanziamento della ciclabilità nell'Unione Europea

Tra i programmi a gestione diretta si possono trovare:

- **Connecting Europe Facility (CEF)**²³, nota anche come “meccanismo per collegare l’Europa”, con lo scopo di fornire fondi a reti trans-europee al fine di sostenere progetti di interesse comune nei settori dei trasporti, dell’energia e delle telecomunicazioni, sfruttando le potenziali sinergie tra questi settori. Le azioni del CEF si integrano con alcuni finanziamenti derivanti da Fondo di Coesione, FESR, e Fondi strutturali per l’asse CEF Trasporti. Il CEF può essere usato per lo sviluppo di misure infrastrutturali legate alla ciclabilità connesse a TEN-T (Trans-European Transport Networks).
- Programma **COSME**²⁴ si propone di accrescere la competitività delle PMI nel periodo 2014-2020 rispecchiando lo Small Business Act (si vedano Commissione europea, 2008 e Commissione europea, DG Growth, 2018). In riferimento alla ciclabilità, il programma potrebbe non solo supportare e aumentare la competitività delle imprese connesse all’uso della bicicletta (ad esempio PMI che si occupano di infrastrutture per la ciclabilità), ma anche incentivare progetti di cicloturismo su scala europea.
- **Horizon Europe**²⁵, programma europeo destinato alla ricerca e innovazione nel periodo 2021 – 2027. È il più ampio programma di finanziamento con un budget di circa 100 miliardi di euro. L’obiettivo è quello di favorire la ricerca scientifica di altissimo livello, incoraggiando partnership pubbliche e private ed eliminando le barriere all’innovazione. La direzione strategica per la ciclabilità si trova nel polo tematico “Clima, energia e mobilità”.
- Programma LIFE 2021-2027²⁶, ed è dedicato alla protezione dell’ambiente. Secondo le prime anticipazioni, l’Unione Europea ha stanziato ben 5,45 miliardi di euro per il periodo 2021-2027, aumentando i

²³ <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>

²⁴ http://ec.europa.eu/cip/files/cosme/cosme_factsheet_final_en.pdf
<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/9783>

²⁵ https://ec.europa.eu/info/horizon-europe_en

²⁶ <https://www.minambiente.it/pagina/programma-l-ambiente-e-l-azione-il-clima-life-2021-2027>

fondi di 1,95 miliardi di euro rispetto al periodo 2014-2020. Il punto di contatto per l'Italia è il Ministero dell'Ambiente. Nell'ambito del programma LIFE si possono finanziare progetti che supportano il miglioramento della qualità dell'aria e dell'ambiente circostante. Il programma è da tenere in considerazione considerata la correlazione tra la ciclabilità e l'ambiente.

Tra i Programmi a gestione condivisa troviamo quelli relativi alla cooperazione territoriale europea (CTE), che è uno dei pilastri della politica di coesione dell'Unione. Questi programmi sono conosciuti anche con il nome di “**Interreg**”²⁷. L'obiettivo della CTE è promuovere la collaborazione tra i diversi territori di uno Stato o tra Stati Membri differenti attraverso la realizzazione di azioni congiunte per risolvere problemi comuni. I programmi transnazionali Interreg sono uno strumento strategico perfetto per la cooperazione poiché includono pianificazione strategica, *policy making* e *soft measures* tra autorità, ONG e entità private in più di 3 Stati Membri.

Fonti di finanziamento nazionali e regionali.

Il PRMTL prevede per la mobilità ciclistica interventi significativi e diffusi su tutto il territorio regionale, poiché il principio da cui parte è che la bicicletta deve essere riconosciuta ovunque come la modalità di spostamento migliore e quindi da favorire, dal punto di vista della sostenibilità rispetto agli altri sistemi. Per questo su tutte le strade (eccettuate quelle ad alto scorrimento²⁸) la sicurezza dei ciclisti deve essere garantita e protetta. Il Piano prevede però anche una articolazione di questi interventi sulla base delle risorse presumibilmente impegnabili e delle priorità attualmente riscontrabili o da promuovere tenendo conto degli obiettivi complessivi dei PTPG.

La prima risorsa per la sua attuazione sarà costituita dagli interventi di realizzazione di nuova viabilità e di manutenzione straordinaria delle strade interessate dai percorsi ciclabili proposti dal SdC. È infatti obbligatoria in questi casi la realizzazione delle opere necessarie alla messa in sicurezza della mobilità ciclabile che dovranno quindi essere inserite nella programmazione degli interventi sulla viabilità della Provincia, ma anche dei singoli Comuni. Sarà possibile inoltre, sempre sulla base del SdC, impegnare fondi appositamente dedicati, anche nazionali, europei e regionali, o risorse private con programmi integrati pubblico-privati, ai sensi della L.R. n.11 del 2017.

In quest'ottica, la Regione con l'avvio nel 2018 della “**Manifestazione d'interesse per la realizzazione di piste ciclabili sul territorio regionale**”, ha inteso raccogliere con le proposte progettuali a gara anche le esigenze del territorio regionale quale contributo conoscitivo utile alla redazione del PRMC.

L'incarico di dare attuazione alla realizzazione delle piste ciclabili “vincitrici” è stato affidato alla società in house regionale ASTRAL S.p.a., mediante la sottoscrizione di un Disciplinare che prevede l'utilizzo delle seguenti risorse economiche:

²⁷ <https://www.interregeurope.eu>

²⁸ Categorie A. autostrade B. strade extraurbane principali, Dlgs 285/92 (Codice della Strada).

- 10 milioni di euro per l'integrazione della rete ciclabile regionale, proveniente dal **Fondo di Sviluppo e Coesione** (Asse Infrastrutture 2014-2020 I Addendum) - Asse Tematico E – altri interventi;
- 5,6 milioni di euro per realizzazione di piste ciclabili, provenienti dai **fondi regionali previsti per l'attuazione della L.R. n. 11/2017** "Disposizioni per favorire la mobilità nuova".

Inoltre, la Regione ha previsto come costo di investimento per la rete ciclopedonale integrata l'importo di € 363.890.598,78, di cui € 30.000.000 sono stati finanziati con i Fondi per lo Sviluppo e la Coesione 2021/2027.

Con il **DM n. 517** del 29/11/2018, su la "Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche", il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e il Ministro delle Politiche Agricole Alimentari, Forestali e del Turismo, ripartisce l'importo del quadriennio 2016/2019, pari ad **euro 161.780.679,56**, in quote fisse secondo i seguenti parametri:

1. sulla base di quanto richiesto dalle Regioni, Provincia autonoma e Roma Capitale per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica;
2. quota fissa per la realizzazione del primo lotto funzionale per ciascuna regione della singola ciclovia.

In riferimento al punto 2 è stata già riconosciuta e finanziata dal MIT nel Lazio la Ciclovia Tirrenica, ad oggi beneficiaria di un finanziamento destinato alla redazione del progetto unitario di fattibilità tecnica ed economica dell'intero tracciato e di un 1° lotto funzionale per ciascuna delle regioni (per il Lazio con un contributo per il 1° lotto pari a 4 milioni di euro).

Il **DM n° 468** del 27/12/2017, per la sicurezza della circolazione ciclistica, e successivo DM prot. n.402 del 12/09/2018 di proroga del termine per la presentazione del programma di interventi, prevede il finanziamento statale erogabile nella misura massima del 50%, per interventi che prevedono:

- la realizzazione di piste ciclabili, anche in funzione di disimpegno della sede stradale promiscua;
- la realizzazione di percorsi ciclabili, attraversamenti semaforizzati, attraversamenti mediante sovrappassi o sottopassi destinati a ciclisti;
- la messa in sicurezza di percorsi ciclabili;
- la creazione di una rete di percorsi ciclabili protetti o con esclusione del traffico motorizzato da tutta la sede stradale.

Inoltre, sempre a livello nazionale, il PON metro²⁹, prevede nella priorità di investimento 2.2.1 – Mobilità, l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane anche con il maggiore utilizzo dei servizi innovativi come il bike sharing e i servizi per la mobilità lenta (ciclabile e pedonale). Promuovendo strategie per basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare le aree urbane, inclusa

²⁹ Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica, Documento di programma 22 luglio 2014, Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020.

la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di pertinenti misure di adattamento e mitigazione.

In particolare:

- l’Azione 2.2.1.2: Servizi di mobilità condivisa e flotte eco-compatibili, prevede il sostegno allo sviluppo dei servizi innovativi di mobilità condivisa in ambito urbano e di quartiere, fra i quali hub multimodali, dove potenziare l’accessibilità ciclabile, i parcheggi per le biciclette e il bike sharing;
- l’Azione 2.2.1.4: Mobilità lenta, sostiene la realizzazione di opere pubbliche e l’acquisto e installazione di beni e impianti tecnologici finalizzati a consentire la mobilità dolce, pedonale e ciclabile. Le opere riguardano la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili e pedonali caratterizzata dalla compresenza della scala micro-locale di quartiere e una di medio o lungo raggio, di valenza urbana e metropolitana, la realizzazione di percorsi ciclabili di adduzione ai nodi del trasporto collettivo e alle reti ciclabili di medio raggio, interventi di rammagliatura per mettere a sistema la rete ciclabile principale o la creazione di nuovi assi portanti al suo interno.

Per le priorità di investimento, valgono i criteri a seguire: le iniziative si devono raccordare con gli strumenti ordinari di pianificazione della mobilità e del traffico previsti dall’ordinamento nazionale per il livello comunale o l’area vasta oppure con specifici strumenti di pianificazione strategica. In particolare la selezione degli interventi dedicati alla mobilità ciclabile sarà attuata alla luce di obiettivi di riduzione nella frammentazione dei percorsi, migliore convivenza fra traffico motorizzato e ciclopedonale, uso combinato di bicicletta e trasporto pubblico.

2 Visione e obiettivi³⁰

2.1.1 *La ciclabilità nella dimensione d'area vasta*

Il Lazio è una regione di vaste dimensioni e ricca di risorse storiche e ambientali, anche al di là dell'area romana. La domanda di mobilità nel territorio regionale si presenta naturalmente molto intensa e diversificata, vista la dimensione e la ricchezza di queste risorse, dal pendolarismo dovuto agli spostamenti sistematici, casa-lavoro e casa-servizi, agli spostamenti occasionali per turismo e tempo libero. La diffusione insediativa, che ha caratterizzato negli ultimi decenni lo sviluppo di gran parte del territorio regionale, ha ulteriormente ampliato la scala delle relazioni, ben al di fuori dei tradizionali ambiti urbani compatti. Anche in questi nuovi territori, e non solo nelle città tradizionali, la mobilità ciclabile può giocare un ruolo importante, per ridurre l'uso dell'auto privata negli spostamenti pendolari e promuovere la domanda di cicloturismo interno, che è in forte crescita ovunque, sia in Europa che in Italia, e rappresenta sempre più un potente strumento di valorizzazione dei territori a bassa antropizzazione. Questa mobilità deve però essere pensata in forme adeguate sia alle diverse tipologie di diffusione insediativa, a partire dall'area romana, sia alla qualità dei paesaggi e dell'ambiente che, nonostante l'urbanizzazione, permane ancora molto elevata. La progettazione di una rete di questo tipo richiede una capacità di adattamento alla struttura tendenzialmente multipolare e particolarmente frammentata di questo sistema insediativo, oltre che alla grande estensione del territorio da servire.

Occorre per questo motivo costruire una rete di percorsi con livelli di protezione molto differenziati, adatti ad intercettare diversi obiettivi territoriali e funzionali. Occorre poi una strategia e attori di governo appropriati. La diffusione insediativa richiede di pianificare reti per la mobilità ciclabile che vanno ben al di là dei tradizionali confini amministrativi dei Comuni. Considerando che le recenti riforme costituzionali prevedono lo scioglimento degli enti provinciali, è l'istituzione regionale (oltre a quella metropolitana nel caso dell'area romana) che deve farsi carico di promuovere il coordinamento fra le istituzioni locali, in grado di rendere effettiva la strategia d'area vasta di cui è promotrice.

Già diversi enti regionali e aggregazioni di Comuni in Italia, con caratteristiche morfologiche e socio-politiche differenti, situati soprattutto nei territori settentrionali, si sono impegnati in questo compito ed hanno elaborato piani della ciclabilità d'area vasta³¹. Si sono posti prevalentemente come obiettivo quello di incrementare il cicloturismo, oltre che quello ludico e sportivo, per valorizzare il proprio territorio, ma anche, laddove l'urbanizzazione diffusa è prevalente, l'obiettivo di incrementare la mobilità sostenibile di tipo urbano.

³⁰ Testo tratto, con modifiche, dal Piano Ciclabilità Provinciale di Roma 2012

³¹ Sono soprattutto le regioni e le province avvantaggiate dalle condizioni morfologiche del proprio territorio, come quelle della pianura Padana, ma anche quelle con avanzate politiche di cicloturismo (Trentino e Alto Adige). Ora anche a sud si stanno avviando esperienze molto importanti, soprattutto nella dorsale adriatica e nella regione Puglia.

L'infrastruttura ciclabile non è mai una condizione preliminare per l'urbanizzazione, nel migliore dei casi è una componente strutturale per garantire qualità ai nuovi insediamenti, altrimenti segue e si adatta alla struttura insediativa esistente. E' integrativa delle altre infrastrutture: quelle per il trasporto pubblico, che dovrebbero essere invece una condizione fondante, e quelle per l'auto privata, comunque necessaria e da adeguare. Un piano di settore così specifico come quello per una rete di percorsi ciclabili richiede analisi e criteri progettuali che normalmente non sono contemplati dalla pianificazione urbanistica, locale o d'area vasta che sia. Ma allo stesso tempo deve seguire e interpretare le condizioni poste dalla pianificazione generale e dagli orientamenti strategici che essa contiene.

Il SdC è partito da queste considerazioni trovando il suo punto di riferimento, oltre che nell'analisi dei contesti e delle reti esistenti, nei Piani Territoriali Provinciali Generali (PTPG), approvati negli anni più recenti, e nel Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), pubblicato nel 2016, contribuendo ad integrarli e a renderli operativi. I PTPG in particolare hanno contribuito alla base informativa e agli orientamenti strategici necessari a fare della rete ciclabile uno strumento efficace al raggiungimento degli obiettivi generali e specifici dei PTPG stessi. Il PTPR ha rappresentato le risorse ambientali e paesaggistiche che sono obiettivi del cicloturismo.

Il SdC nasce però prima di tutto dal basso, da chi già utilizza la bicicletta come mezzo di spostamento quotidiano, da chi si è organizzato come portatore di interessi di chi già pratica questa forma di mobilità, esprimendo una domanda ma anche una conoscenza dell'accessibilità del territorio ed una capacità progettuale. Una utenza che spesso è consapevole del valore generale dei propri interessi e afferma la necessità di interpretare questo valore nella/attraverso la pianificazione.

Il SdC, infatti, ha seguito un percorso di pianificazione partecipata già avviato da Roma Capitale per il Piano Quadro della Ciclabilità comunale (già molto ampio, considerando la grande estensione superficiale di Roma), con *Ciclinpro*, il piano della ciclabilità approvato nel 2012 dalla Provincia di Roma che riguardava l'intera dimensione metropolitana, fino ad arrivare nel mese di giugno 2020 ai tavoli tecnici promossi dal MIT per un approccio condiviso alla definizione della configurazione di livello strategico dello schema di rete delle ciclovie d'interesse nazionale finalizzato all'approvazione del (PGMC) di cui alla Legge n.2/2018.

Con l'approvazione del PRMTL l'intero territorio regionale è ora in possesso di uno scenario e di una strategia di attuazione per la mobilità ciclistica.

2.1.2 *Gli obiettivi generali*

Con questo documento, la Regione Lazio si propone di introdurre un percorso pianificatorio mirato allo sviluppo della mobilità ciclistica, creando un'opportunità per la diffusione della mobilità sostenibile in tutto il territorio regionale, sia in ambito urbano che extraurbano.

Il solo dato metodologico utile alla implementazione della rete ciclabile regionale, non basta da solo a raggiungere elevati standard di mobilità sostenibile. Il processo pianificatorio, deve essere, pertanto, affiancato da un insieme di azioni contestualmente implementate con altri interventi di tipo gestionale, partecipativo e

funzionale, su diversi livelli. Solo la creazione di una sinergia tra le diverse azioni individuate consentirà il raggiungimento degli obiettivi principali proposti, e cioè:

- la creazione di una rete ciclabile sicura, accessibile e diffusa;
- la promozione e la diffusione del cicloturismo;
- un aumento dello share modale;
- una maggiore qualità di vita.

A tal fine, la Regione Lazio, oltre che di mettere in sicurezza chi già ora si muove in bicicletta, intende incrementare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto primario, capace di soddisfare anche gli spostamenti sistematici nei luoghi urbanizzati, fra casa e lavoro e di accesso ai servizi, oltre a quelli ricreativi, sportivi e cicloamatoriali già tradizionalmente praticati a scala vasta regionale.

La particolare morfologia del territorio rende difficile questo obiettivo ma, in alcuni contesti ad urbanizzazione diffusa, lo schema di rete proposto in questo documento, che sarà formalizzato nel PRMC, potrebbe dare un contributo significativo agli interventi che già alcune amministrazioni locali stanno promuovendo per creare una rete efficiente di piste e percorsi ciclabili anche per gli spostamenti urbani locali.

Per il raggiungimento di tale fine, la Regione Lazio ha individuato quattro obiettivi generali quali:

1. rendere omogeneo e continuo il tessuto dei percorsi ciclabili già esistenti sul territorio regionale, in modo da integrarli in un'ottica sistemica ed unitaria della mobilità ciclistica, e costituisca il riferimento per il processo pianificatorio regionale;
2. promuovere e favorire la mobilità ciclistica in tutte le sue declinazioni, creando una visione positiva sull'utilizzo della bicicletta, e cioè di un mezzo di trasporto alternativo sicuro, confortevole e vantaggioso;
3. realizzare un sistema della mobilità ciclistica che privilegi la riconversione di infrastrutture esistenti (non solo stradali) in disuso, mirando ad una loro riqualificazione per la valorizzazione dei contesti in cui sono inseriti.
4. rendere la Regione Lazio un luogo più attrattivo e fruibile in modo sostenibile favorendo l'offerta turistica (turismo legato alla storia, alla natura, e alla cultura), attraverso un sistema di mobilità ciclistica che sia fortemente integrato con gli altri modi di trasporto.

2.1.3 *Gli obiettivi specifici*

Come abbiamo già osservato, in coerenza con il quadro pianificatorio predisposto dai PTPG, e con quello definito nei tavoli tecnici con il MIT a giugno 2020, il Sistema della ciclabilità regionale comprenderà una rete equipotenziale di percorsi ciclabili rafforzata da una rete secondaria destinata a rispondere alle esigenze di incremento delle relazioni tra le principali aree urbane e i territori delle altre province, direttamente o in forma intermodale bici/treno.

La rete equipotenziale è costituita da sei direttrici principali. Tre di esse sono longitudinali. La prima lungo il mare, per garantire che l'intera costa, soggetta soprattutto ad un massiccio turismo estivo ma anche abitata da moltissimi pendolari, sia accessibile con la bicicletta. La seconda più interna, al centro del territorio regionale, che ha come obiettivo il passaggio attraverso le maggiori città della regione e i territori a più alta densità abitative (a partire da Roma), oltre a dare continuità alle direttrici nazionali di Bicitalia e EuroVelo, con il collegamento con le due regioni tirreniche, Toscana e Campania. La terza, più interna, per connettere i territori a bassa antropizzazione dell'Appennino e le regioni appenniniche dell'Umbria e degli Abruzzi. Altre tre sono trasversali, indicano la necessità di raccordare la costa con le aree interne, attraversando tutte le province, singolarmente (Viterbo) o in combinazione (Roma-Rieti e Latina-Frosinone) e poi con i territori regionali limitrofi.

Per il funzionamento di questa rete territoriale ciclabile a maglia larga, è necessario che i tracciati siano continui e, seppur nella maggior parte dei casi su strade a basso o bassissimo traffico, con tratti in sede propria in tutti i luoghi a medio e alto traffico. Questa rete si interseca in diversi punti con la rete ferroviaria regionale. In questo modo sarebbe in grado di consentire ai ciclisti di:

- poter attraversare l'intero territorio regionale e connettersi alle direttrici delle regioni limitrofe: Toscana e Umbria a nord; Marche e Abruzzi a Est; Campania a Sud. Così da poter intercettare i ciclisti viaggiatori di lunga durata, che vengono da altre parti d'Italia o dall'Europa, oppure i ciclisti esperti che viaggiano anche solo per un giorno ma sono in grado di raggiungere le parti più interne e morfologicamente difficili della regione;
- potersi spostare in sicurezza fra la costa, le aree interne e quelle montane, anche nel caso dell'area romana, dove il territorio da attraversare è densamente abitato;
- più in generale, raggiungere direttamente in bicicletta, a partire dai luoghi ad alta densità abitativa (l'area romana prima di tutto), i contesti ambientali di alta qualità paesaggistica e antropica dove lasciare le direttrici e utilizzare le reti locali a bassissima densità di traffico. In questo caso le direttrici sarebbero utilizzate dai ciclisti in grado di percorrere tragitti molto lunghi (100/150 km in un giorno); delle reti locali sono indicati nel Piano regionale solo alcuni percorsi di particolare rilievo in grado di facilitare l'accesso ai percorsi minori diffusi;
- raggiungere i medesimi luoghi con l'intermodalità invece che con le direttrici, raggiungendo con la bicicletta le stazioni dei treni regionali e poi utilizzando le reti locali a partire dalle stazioni di arrivo. In questo caso i beneficiari sarebbe i ciclisti in grado di compiere tragitti fra i 50 e i 100 km in un giorno.

Come già osservato nel Ciclinpro, il sistema della mobilità dell'area romana si incardina nei 10 Corridoi del trasporto pubblico locale (CTP), che si configurano come percorsi protetti e dedicati al trasporto pubblico. Questi possono funzionare anche in modo integrato con una rete di percorsi ciclabili, sia per compensare le carenze delle reti del ferro, sia per concorrere ai collegamenti tangenziali all'area centrale metropolitana, sia per rafforzare le linee di adduzione ai nodi di scambio.

Quindi, quando possibile e funzionale, ai CTP viene affiancato un percorso ciclabile (come accaduto nel Corridoio C5 da Fiumicino a Parco Leonardo), per potenziarne l'efficacia rispetto all'obiettivo specifico dell'incremento della mobilità sostenibile.

Il quadro dei corridoi proposti dal PTPG di Roma³² e delle previsioni del Piano della ciclabilità provinciale (Ciclinpro) già a suo tempo approvato, in coerenza con il Piano di Bacino della mobilità provinciale (2006), sono indicati nella Tabella 2-1.

Tabella 2-1 I corridoi del trasporto pubblico locale del PTPG di Roma Metropolitana

n°	Denominazione corridoio	Previsione pista o percorso del Piano Ciclabilità
CTP1	Monterotondo-Fontenuova-CasalMonastero-GRA;	non prevista
CTP2	Setteville-Tivoli;	prevista in parallelo
CTP3	Ciampino-Anagnina-Tor Vergata- La Rustica;	parzialmente prevista
CTP4	Pantano-Palestrina	prevista su ferrovia dismessa
CTP5	Fiumicino-Ostia- Fiera di Roma	prevista con la nuova viabilità
CTP6	Guidonia-incrocio CTP1	in attuazione
CTP7	Frascati-Tor Vergata	Prevista
CTP8	Laurentina-Pomezia-Ardea	Prevista
CTP9	Marino-Grottaferrata-Frascati	Prevista
CTP10	Albano-Torvajonica	Prevista

Rispetto alla viabilità, il SdC, pur indicando le direttrici radiali che sono più spesso frequentate dalle biciclette, sulle quali quindi investire maggiormente nella sicurezza, fa riferimento principalmente alla rete di 2° livello che è pensata per garantire l'accessibilità ai centri dei territori locali (bacini di mobilità locale) e alle stazioni ferroviarie e per offrire un adeguato supporto alla fruizione turistica delle risorse culturali e ambientali, all'accessibilità ai centri storici minori, alle aree archeologiche, ai territori caratterizzati dall'uso agricolo di alta qualità e alle aree protette. Il SdC fa propri gli stessi obiettivi del Ciclinpro, perché parte dal criterio che la mobilità ciclabile non è una forma di mobilità di nicchia, ma deve essere garantita in modo ragionevolmente sistematico e generalizzato in tutto il territorio regionale e per tutti gli obiettivi di spostamento. Gli itinerari fondamentali sono stati selezionati per rispondere agli obiettivi d'area vasta, ma l'obiettivo finale resta la creazione di una rete diffusa.

³² PTPG - Articolo 88. *Rete dei percorsi ciclo pedonali*: Il PTPG sollecita i comuni ad individuare una rete di itinerari ciclopedonali di livello comunale e sovramunicipale che svolga funzioni legate al tempo libero e di valida alternativa per l'accesso ai servizi pubblici (centri scolastici e centri di lavoro). La rete deve consentire, inoltre, di collegare i principali sistemi ambientali e le aree protette proposte dal piano con i parchi e le aree a verde urbane e con i centri storici svolgendo così anche una funzione di facilitazione della fruizione lenta del paesaggio e di sostenere l'azione di riqualificazione dell'ambiente urbano.

Rispetto alle altre province, singolarmente considerate, si può osservare quanto segue.

Nella provincia di Viterbo la rete pianificata prevede una griglia con tre direttrici longitudinali e due trasversali. Quella più interna è nella provincia solo fino a Orte e poi prosegue nella regione Umbria; quella intermedia, che passa per il capoluogo, è costituita dalla francigena ciclabile. La terza, la ciclabile Tirrenica, passa lungo la costa. Poi prevede due direttrici trasversali, composte da più percorsi di diverse tipologie.

Nella provincia di Rieti si incrociano la direttrice della Salaria con quella longitudinale appenninica (dei Benedettini), entrambi composti da più percorsi.

Nella provincia di Frosinone si incrociano la direttrice longitudinale rappresentata principalmente dalla Francigena sud e quelle trasversali che provengono dalla provincia di Latina e conducono verso il parco nazionale d'Abruzzo e verso gli Appennini.

Nella provincia di Latina le direttrici sono tre (una lungo la pianura e il litorale, e due verso gli Appennini) e si articolano in più percorsi.

Il SdC si presenta in questo quadro come un piano di settore che valorizza gli orientamenti strategici dei PTPG, strettamente legato alle azioni di valorizzazione dei beni paesaggistici, storici ed ambientali, e alle azioni di potenziamento della rete su ferro. Di fatto, come una componente fondante di un progetto di territorio, di cui dovranno tenere conto tutti i progetti locali o territoriali che verranno elaborati nel futuro.

La Regione, avendo questo documento come quadro di riferimento, potrà sollecitare in modo organico i comuni a concorrere alla realizzazione ed integrazione della rete regionale.

2.1.4 ***Gli itinerari del Piano***

Le tipologie della rete

Dal punto di vista delle caratteristiche funzionali, la rete proposta dal SdC si articola nelle due tipologie principali di infrastrutture:

- i percorsi, vale a dire le strade attualmente esistenti che sono prevalentemente utilizzate o utilizzabili dalle biciclette senza bisogno della realizzazione di uno spazio a sé stante che le accolga;
- le piste ciclabili, realizzate in sede propria, lungo le strade esistenti oppure autonome.

Dal punto di vista territoriale, queste due tipologie di infrastrutture sono a loro volta articolabili nelle seguenti categorie:

- piste o percorsi longitudinali e trasversali, che attraversano l'intera regione Lazio da Nord Ovest a Sud Est, e dal mare alle aree montane. Oltre ad

assolvere un servizio agli utenti locali e regionali, su diverse distanze, sono in grado di intercettare anche il cicloturismo di lunghe percorrenze proveniente dal territorio nazionale o europeo. Sono pensate per raggiungere più rapidamente possibile e in sicurezza le grandi mete, ma anche molte mete minori intermedie, anche con brevi percorsi integrativi;

- piste o percorsi tematici, in particolare la ciclovia Benedettina, parallela e quella Franciscana, che attraversa anch'essa trasversalmente il territorio regionale, e collega Roma con la piana del reatino, in parallelo con la ciclovia salaria di Bicalia.
- piste o percorsi segnalati secondari, che consentono la circolazione all'interno dei sistemi locali, utilizzando le strade a minor densità di traffico, in alcuni casi le strade sterrate nei territori agricoli e nelle aree di pregio ambientale.

3 Le direttrici previste dalla pianificazione di livello nazionale e regionale

Il SdC individua le grandi direttrici previste dalla pianificazione di livello nazionale e di livello regionale (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**).



Figura 3-1 Schema generale della rete, direttrici prioritarie

Per direttrici si intendono le direzioni macroterritoriali, di media o lunga percorrenza, che possono essere costituite anche da più di un percorso ciclabile, sia di tipo principale che secondario.

Tali percorsi, sono destinati prevalentemente al cicloturismo e al ciclismo sportivo, e devono possedere quindi, caratteristiche di relativa scorrevolezza.

Come già approfondito nei paragrafi “EuroVelo: la rete ciclabile europea” e “Bicitalia: la rete ciclabile italiana”, le direttrici di interesse nazionale proposte fanno riferimento a:

- La Ciclovía del Sole (BI1 – EV 7);
- La Ciclovía Francigena (BI3 – EV5);

- la Ciclovía Romea Tiberina (BI 5);
- la Ciclovía Tibur Valeria (BI 7);
- la Ciclovía Salaria. (BI 9);
- la Ciclovía dei Tratturi (BI 13);
- la Ciclovía Tirrenica (BI 19).

La scelta della soluzione migliore, fra più alternative, viene rinviata alla realizzazione dei progetti di prefattibilità, in grado di valutare più attentamente la qualità e i costi di ciascuna alternativa, senza escludere in fasi successive la realizzazione anche degli altri percorsi.

Salvo in alcuni casi selezionati, dove il livello di approfondimento progettuale dei percorsi è più alto, il documento non definisce la categoria di intervento (percorso o pista in sede propria) appropriata, ma rimanda alle fasi di progettazione successive.

La messa in sicurezza delle strade già esistenti per l'uso ciclabile rimane la soluzione economicamente e strutturalmente più praticabile, ma ovunque possibile sarà privilegiata la scelta di strade minori, quando esistenti, a bassa intensità di traffico, o la realizzazione di piste protette, anche affiancate alle strade esistenti, per i percorsi principali ad alto traffico o per i percorsi ad alto contenuto ambientale³³.

³³ Ciclinpro, che costituisce comunque il punto di riferimento specifico per la rete di interesse di Roma città metropolitana, individua le seguenti sei grandi direttrici e le relative articolazioni, con i percorsi che vi appartengono:

1. lago di Bracciano (prosecuzione della ciclabile Balduina/S. Maria della Pietà, Trionfale, La Storta, Braccianense, Anguillara, fino alla circumlacuale di Bracciano)
2. Roma nord (ciclabile argine Tevere nord)
 - a. Viterbo/Cassia e Parco di Veio (ciclabile argine destro Tevere, Francigena, Veientana Vetere/S. Cornelia, Sacrofanense, Flaminia)
 - b. Valle del Tevere, direttrice Terni (Tiberina, ciclabile argine destro Tevere)
 - c. Valle del Tevere, direttrice Rieti (Salaria, Bufalotta/Marcigliana)
3. Valle dell'Aniene, Tivoli (Fosso Pratolungo, argine Aniene, strada provinciale Settecamini/Guidonia)
4. Casilina (ex ferrovia Pantano/Fiuggi)
5. Castelli romani (Torvergata, Appia Antica)
6. Roma mare (ciclabile argine destro Tevere Sud)
 - a. Roma mare litoranea sud (Pontina/Pratica di mare, Cristoforo Colombo)
 - b. Roma mare litoranea nord (Aurelia)

Se valutate in base alla ripartizione per sistemi e sub sistemi del PTPG, le direttrici hanno il compito di collegare (vedi Fig. I-4):

- il sottosistema Bracciano-Fiumicino: direttrice 1
- il sistema Fiano (sottosistemi Fiano e Monterotondo): direttrice 2a e 2b
- il sistema Tivoli (sottosistemi Tivoli e Subiaco): direttrice 3
- i sottosistemi Palestrina e Colleferro: direttrice 4
- i sottosistemi Frascati e Velletri: direttrice 5
- il sistema Pomezia (sottosistemi Pomezia e Latina): direttrice 6a
- il sottosistema Civitavecchia: direttrice 6b

Le direttrici sono state pensate in modo coerente con i Piani della Ciclabilità del Comune di Roma (PQCR), della Provincia di Roma (Ciclinpro), e secondo lo schema di rete ciclabile individuato dal MIT durante i tavoli tecnici di giugno 2020. Di tale rete ne è stata verificata la possibilità di realizzazione in continuità con i percorsi già pianificati all'interno della Capitale. Dovranno quindi essere oggetto di accordi quadro specifici con il Comune di Roma, per garantirne la migliore e completa realizzazione (vedi norme tecniche).

In aggiunta alle direttrici, in Ciclinpro, per garantire anche il collegamento diretto fra sistemi locali, è prevista la indicazione di un grande percorso circumprovinciale, che collegherebbe Civitavecchia con Anzio/Nettuno, passando a monte di Roma. L'obiettivo del percorso, in conformità con il PTPG di Roma, è quello di interconnettere i sistemi fra loro, con un percorso continuo, per ridurne la dipendenza dall'area romana.

Oltre ai percorsi principali il SdC prevede una rete di direttrici di interesse regionale, a minore intensità di traffico. In alcuni casi sono articolazioni delle stesse direttrici quando possono aumentare le opportunità di scelta per gli utenti. In altri casi sono parte delle reti per circolare all'interno dei sistemi e sottosistemi provinciali.

Nello specifico, tali percorsi ciclabili rappresentano:

- collegamento trasversale a nord tra Tarquinia e la ciclovia Romea nella tratta per Viterbo;
- collegamento a nord tra Civita Castellana, Nepi, Faleria e Roma;
- collegamento ad est tra Roma e Amatrice, passando per Rieti (via Salaria);
- collegamento a sud tra Roma e Latina;
- collegamento a sud tra Colleferro e Sonnino, passando per Velletri.

Bibliografia

- Commissione Europea, (1999). “Città in bicicletta, pedalando verso l’avvenire”.
- Provincia di Roma, (2012). CiclinPro - Piano Quadro della Ciclabilità, Relazione Tecnica.
- European Cyclists’ Federation, (2017). “Recommendation for delivering green growth and an effective mobility system in 2030”.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, (2020). “Attività di collaborazione istituzionale finalizzata alla predisposizione della documentazione e degli elaborati grafici propedeutici all’approvazione del Piano Generale della Mobilità Ciclistica”.
- European Commission, Interreg Europe (2020). “A Policy Brief from the Policy Learning Platform on Low-carbon economy”.
- Ferrovie dello Stato Italiane, (2016). “Atlante delle linee ferroviarie dismesse”.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Direzione generale per i Sistemi di trasporto ad impianti fissi e il Trasporto Pubblico Locale, (2018). “Linee guida per la redazione e l’attuazione del *Biciplan*”

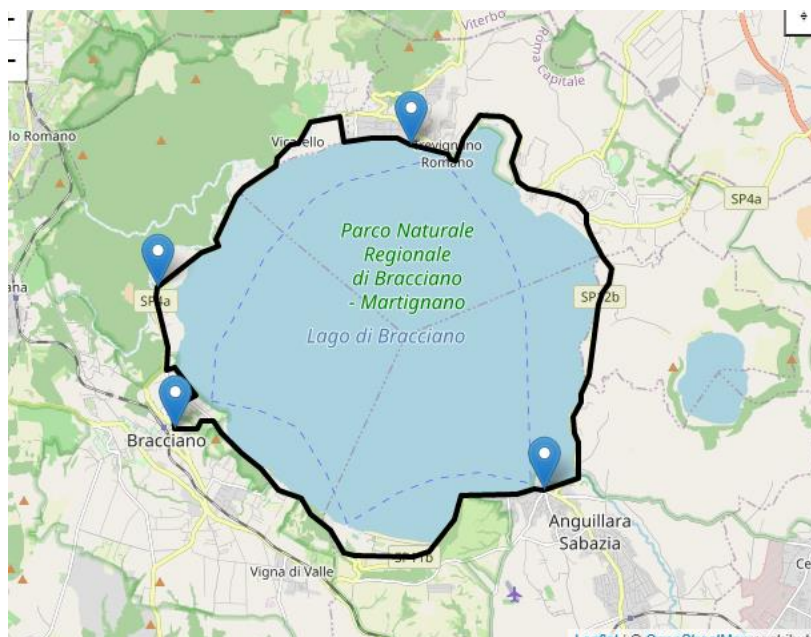
Bibliografia web:

- https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling/guidance-cycling-projects-eu/cycling-policy-and-background_en
- https://ecf.com/eu_cycling_strategy
- https://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_it.pdf
- https://ec.europa.eu/transport/themes/clean-transport-urban-transport/cycling_en
- https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling/guidance-cycling-projects-eu/planning-cycling-cities_en
- <https://fiabitalia.it/news/>
- <https://copenhagenize.eu/news>

Allegato A Ulteriori progetti strategici di riferimento

Nel seguente allegato verranno presentati ulteriori progetti strategici di riferimento sulla ciclabilità, presenti nel territorio laziale, ed un approfondimento delle principali tratte appartenenti al sistema delle ferrovie dismesse.

Circumlacuale di Bracciano



Scheda tecnica

Tipo: **strada**

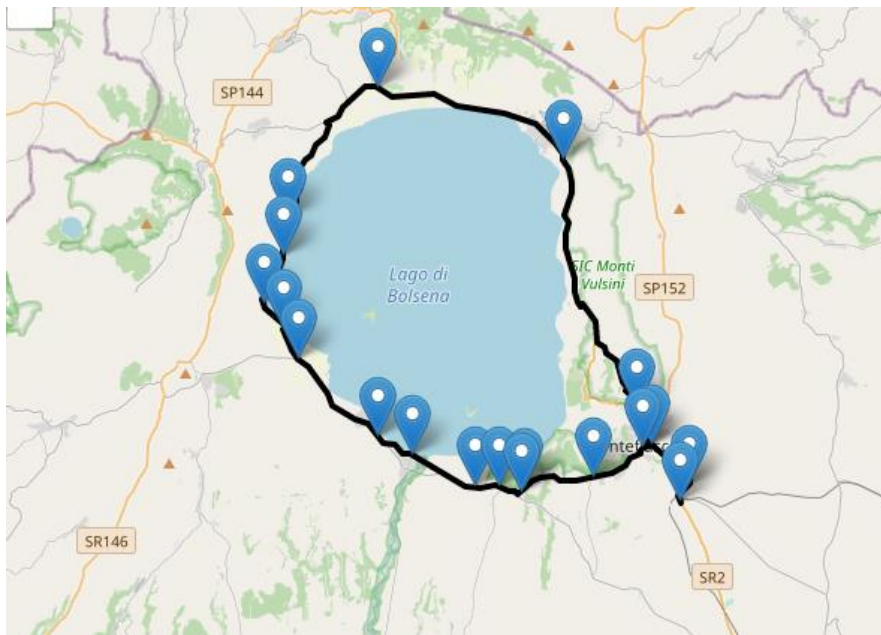
Fondo: **asfalto**

Distanza: **34.21 km**

Il percorso è in gran parte su strada provinciale e passa per i comuni di Anguillara, Martignano, Trevignano, Oriolo e Bracciano. In alcuni tratti è importante fare attenzione al traffico veicolare per la forte presenza di auto e camion.

Attualmente, il Comune di Trevignano ha ottenuto il finanziamento per il primo tratto di pista ciclabile circumlacuale, il primo passo verso la realizzazione della circumlacuale.

Circumlacuale di Bolsena



Scheda tecnica

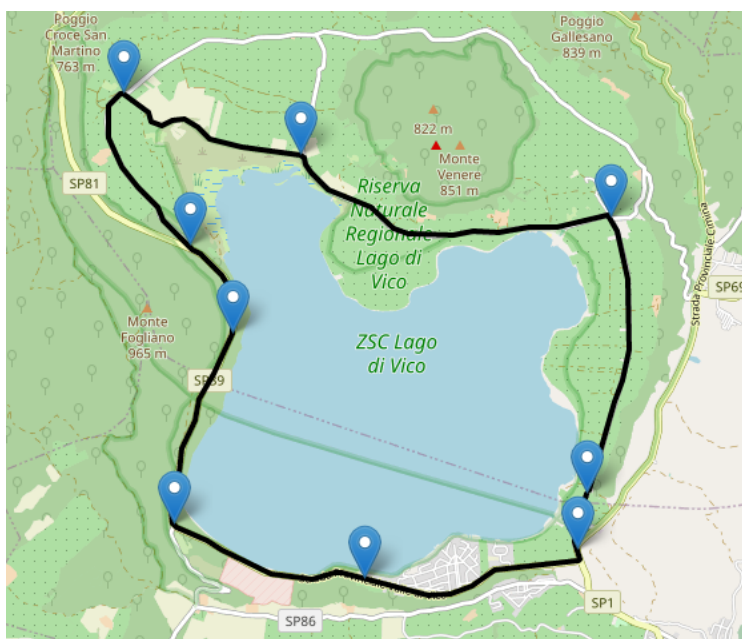
Tipo: **strada**

Fondo: **misto**

Distanza: **53.45 km**

L'itinerario della pista ciclabile del Lago di Bolsena, in provincia di Viterbo, nel territorio dell'alta Tuscia, realizza, con l'attuale studio di fattibilità, un collegamento ciclabile, che oltre a collegare fra loro i paesi che sono intorno al lago ed esattamente Bolsena, Capodimonte, Gradoli, Grotte di Castro, Marta, Montefiascone e San Lorenzo Nuovo, rappresenta anche una rilevante funzione operativa, turistica ed ambientale.

Circumlacuale di Vico



Scheda tecnica

Tipo: **ciclostrada**

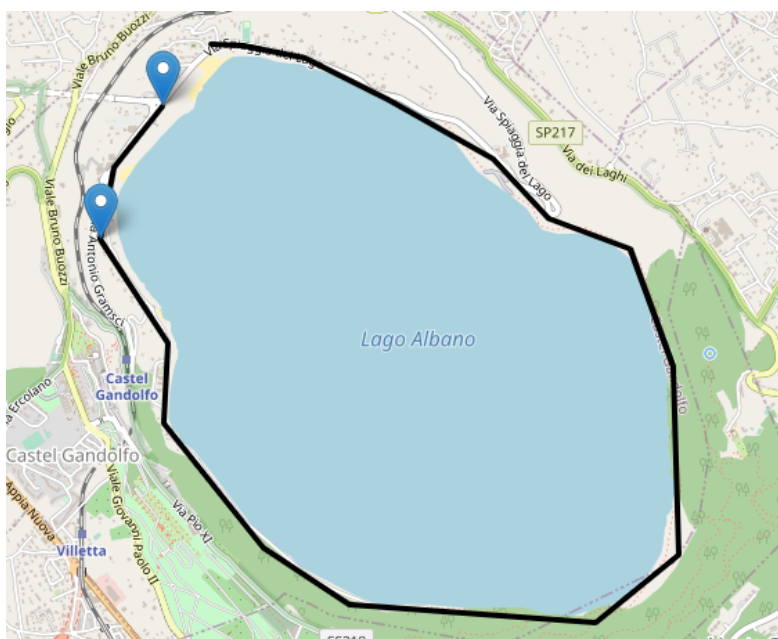
Fondo: **misto**

Distanza: **19.33 km**

L'itinerario, che attraversa la riserva naturale del Lago di Vico, sulla via dei pellegrini, parte dalle pendici del monte Venere, passando per il percorso che porta alla vetta del monte Fogliano, per poi raggiungere la località Poggio della Croce di S. Martino.

Attualmente, Il Comune di Ronciglione si è aggiudicato un contributo di 64.173 euro con il bando "Comuni in Pista", promosso dal Credito sportivo in collaborazione con Anci e Feder ciclismo. Il progetto è in fase autorizzativa e la realizzazione dei lavori è prevista nel corso del 2020.

Circumlacuale di Albano



Scheda tecnica

Tipo: **ciclopedonale**

Fondo: **misto**

Distanza: **9.08 km**

E' possibile arrivare all'itinerario della circumlacuale percorrendo da Roma il percorso dell'Appia Antica, che permette di ridurre al minimo il transito su strade trafficate.

L'itinerario ciclabile che costeggia il lago, fa parte del grande anello del Parco regionale dei Castelli romani, e attraversa i due comuni di Castel Gandolfo e Albano. Oltre alla foresta del parco, il percorso è valorizzato culturalmente dalla presenza nelle vicinanze dell'anfiteatro romano e dal convento dei frati cappuccini.

Ciclovia del Basso Lazio (Bas.La)



(Fonte immagine: Progetto dell' Arch. Matteo Capuani; Arch. Luigi Compagnoni presentato in occasione della "Manifestazione d'interesse per la realizzazione di piste ciclabili sul territorio regionale")

Scheda tecnica

La Ciclovia del Basso Lazio è costituita da percorsi ciclabili che potremmo definire di livello "infrastrutturale" di interesse sovregionale (comunitario e nazionale) e in particolare:

- Eurovelo n.5 nella valle del Liri definito percorso "A" di Km 120;
- Eurovelo n.5 nella valle del Sacco definito percorso "B" di Km 76,5.

Il totale dei due itinerari (A+B) è di 196,5 Km.

L'Ente Promotore del progetto è la Camera di Commercio di Frosinone che ha promosso la sottoscrizione di un protocollo cui hanno aderito numerosi Comuni. L'Amministrazione provinciale, Associazioni di settore, istituti Bancari, Consorzi industriali, le Diocesi del territorio.

La Ciclovia del Basso Lazio collega tra di loro le aree di maggiore attrattività (in particolare i siti di interesse archeologico, storico-architettonico, naturalistico, ecc.) si interconnette con le percorrenze locali (in particolare alle stazioni ferroviarie e stazioni bus), i nodi di scambio e le aree parcheggio dei servizi del trasporto pubblico locale. Il costo del progetto è di 32.633.552,79 € per la realizzazione delle due tratte del percorso EUROVELO 5. Attualmente il grado di progettazione raggiunto è quello della "fattibilità".

Le ferrovie dismesse della regione

Le cinque principali tratte di ferrovie dismesse che attraversano il territorio regionale connettono spesso province limitrofe e sono riconvertibili all'uso ciclabile. Quella principale è la Roma-Fiuggi-Frosinone. Poi ci sono quelle che collegano Velletri alla provincia di Frosinone (Valmontone) e alla provincia di Latina (Priverno). Infine quella che dalla stazione di Mandela-Sambuci raggiunge Subiaco.

I dati e le informazioni che seguono sono tratti dal database del sito dell'Associazione Ferrovie Abbandonate³⁴.

Roma-Fiuggi-Frosinone



Scheda tecnica

Partenza: Roma Giardinetti
Arrivo : Stazione di Fiuggi (Frosinone)
Lunghezza: 103 km
Ascesa totale: 410 m
Quota massima: 900 mslm

La ferrovia Roma - Fiuggi - Alatri - Frosinone è stata costruita a partire dal 1912 dalla S.F.V. (Società Ferrovie Vicinali) assecondando, nel suo percorso, tutte le sinuosità del terreno, sia per raggiungere il maggior numero di centri abitati, sia per utilizzare le sovvenzioni dello Stato riservate a percorsi superiori a 100 km. Così occorrevano oltre 132 km per raggiungere Frosinone che invece, percorrendo la Casilina, risulta molto più vicina. Attualmente resta in esercizio solo la tratta fra Roma Laziali e Giardinetti, all'interno dell'area urbana romana.

34

I dati sono tratti nel sito: <http://www.ferrovieabbandonate.it/index.php>

Fino ad ora solo il tratto compreso tra Fiuggi e la Stazione di Paliano è stato riconvertito a pista ciclabile. Questo tratto si sviluppa per 22,7 km complessivi lungo i fianchi dei Monti Scalambra e Pila Rocca. L'altimetria va da 606 m s.l.m. alla partenza (Fiuggi), a 270 m. s.l.m. (alla stazione di Paliano), toccando il tetto di 706 m s.l.m. nel territorio di Acuto. Il tracciato della ferrovia presenta pendenze non elevate, solo in un caso si raggiunge il 6%. La sede stradale è larga 2 m, più due banchine da 0.50 m, ad eccezione di un tratto in quota tra i Comuni di Acuto e del Piglio dove la sede stradale è stata portata a 2,5 m per consentire il transito di mezzi di soccorso³⁵.

Ferrovia Velletri - Sezze Romano - Sonnino - Priverno Fossanova – Terracina



Scheda tecnica

Partenza: Velletri

Arrivo : Stazione di Terracina

Lunghezza: 80,803 km

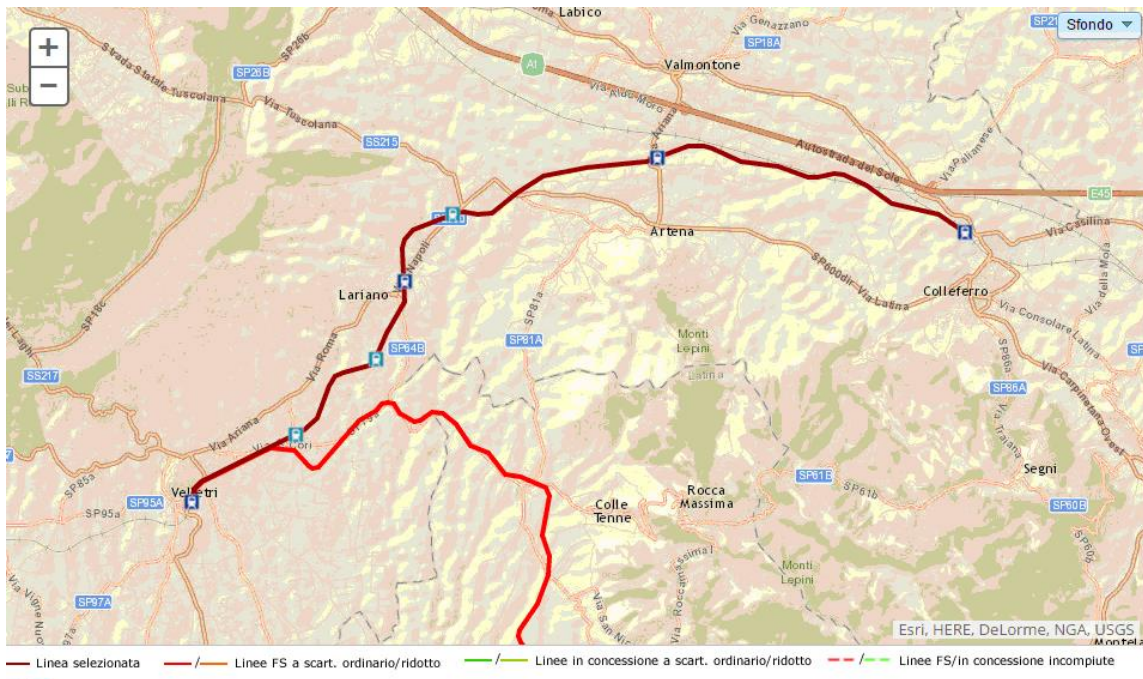
Il 13/08/1927, in seguito all'attivazione in più fasi della Direttissima Roma - Napoli, dalla stazione di Sonnino venne attivata una variante che confluiva nella stazione di Priverno-Fossanova (sulla linea Direttissima), per poi reimmettersi sul tracciato per Terracina. Contemporaneamente all'attivazione di questa variante fu abbandonato un tratto di circa 1 km del tracciato originario tra Sonnino e Capocroce e i treni diretti a Terracina furono obbligati a passare dalla nuova stazione di Priverno-Fossanova. Negli anni successivi, il completamento della Direttissima e il suo utilizzo nei collegamenti Roma - Terracina (con un percorso più breve e veloce) relegò il tronco Velletri - Priverno Fossanova a ruoli secondari. Dopo un'interruzione del servizio per danni di guerra tra il 1944 e il 1947, il tratto Velletri - Priverno fu abbandonato nel 1957, mentre il breve tronco Priverno - Priverno Fossanova rimase in esercizio ad uso esclusivamente locale fino al 1986. Dal 2012, a causa di una frana verificatasi nei

³⁵ Estratto dalla relazione dell'Ing. Iginio Bergamini, Assessorato Mobilità della Regione Lazio, che ha elaborato il progetto (in Romano Puglisi, **Treni & bici Lazio, Vol. 1**, [Ediciclo editore](#)).

pressi della vecchia fermata di Gavotti, il servizio ferroviario è stato interrotto e autosostituito anche nell'ultimo tronco superstite, tra Priverno-Fossanova e Terracina.

Stato attuale. Tra Velletri e Priverno-Fossanova, la sede ferroviaria è ancora rintracciabile per gran parte del percorso in quanto corre spesso in rilevato, nonostante sia frequentemente coperta da vegetazione spontanea e i binari emergano molto raramente da erbacce e terriccio. Tra Borgo Tufette e Sezze Romano alcuni chilometri di ex-sedime sono stati trasformati in strada rotabile. In genere i fabbricati di servizio sono in buone condizioni e in diversi casi ancora utilizzati, mentre le case cantoniere, salvo quando abitate da privati, sono generalmente in pessime condizioni.

Ferrovia Velletri - Colferro



Scheda tecnica

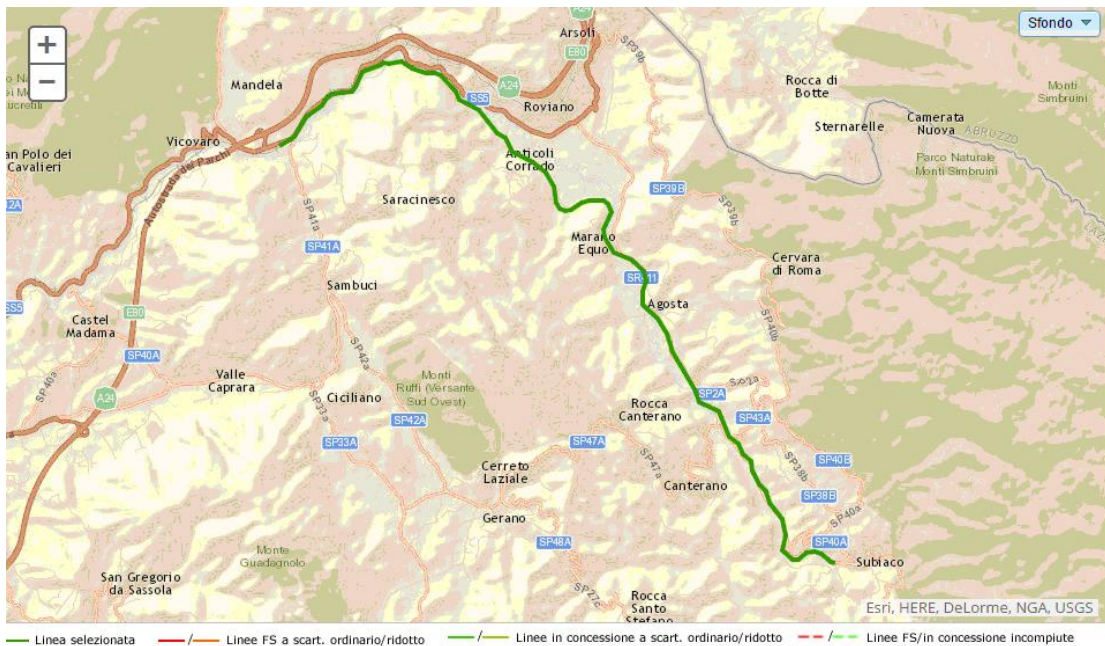
Partenza: Velletri

Arrivo: Colferro

Lunghezza: 23,333 km

Stato attuale. La sede ferroviaria è quasi completamente scomparsa in seguito all'asportazione dell'armamento e del segnalamento, salvo qualche centinaio di metri di binario in uscita da Colferro-Segni (visibile affiancato alla linea per Roma) e in stazione di Velletri, utilizzato come asta di manovra e deposito carri. I fabbricati delle ex-stazioni di Artena Valmontone e Colle Cagioli sono fatiscenti e in stato di abbandono; demoliti quelli di Macere e Casale di Velletri; l'unico in buone condizioni rimane quello di Lariano, abitato da privati.

Ferrovia Mandela Sambuci – Subiaco



Scheda tecnica

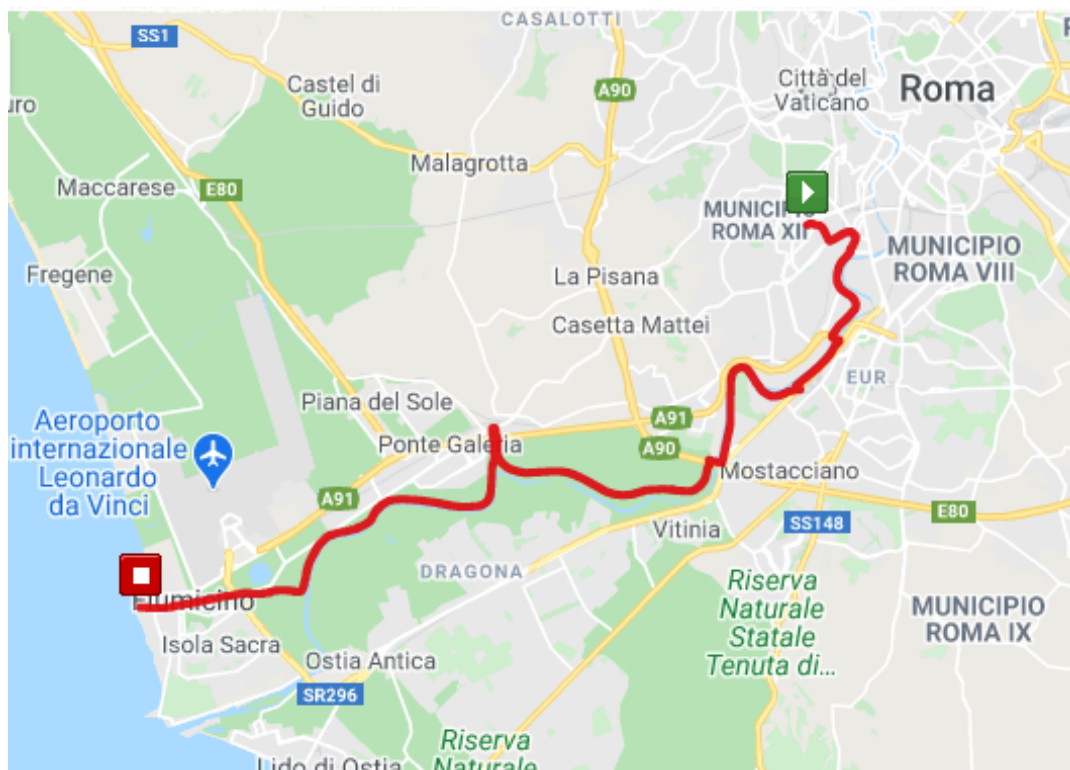
Partenza: Mandela - Sambuci

Arrivo: Subiaco

Lunghezza: 22,709 km

Stato attuale. Il tracciato è difficilmente riconoscibile e le numerose opere d'arte sono quasi del tutto scomparse, salvo i piloni dei ponti sull'Aniene. Al contrario, le stazioni ed i caselli sono ancora in buono stato e parzialmente abitati.

La ciclovia del Tevere e il progetto della “Regina Ciclarum”



Il percorso inizia dal centro abitato di Labaro. Pedalando lungo la pista si segue l'argine del fiume Tevere e si procede attraversando il depuratore di Roma nord, il parco di Tor di Quinto e il ponte della via Olimpica. Dopo circa 10km si raggiunge Ponte Milvio e si continua a seguire in direzione Piazza del Fante, Ponte Matteotti fino a raggiungere Castel S. Angelo e l'isola Tiberina. In questa parte della ciclabile da Giugno ad Agosto la pista viene occupata dagli stand della manifestazione “Lungo il Tevere Roma”. Superata l'isola Tiberina, la ciclabile continua il suo corso superando il vecchio gazometro e procedendo in direzione della Magliana fino a concludersi nella località di Mezzocammino.

Alcuni volontari hanno dato vita alla parte restante del progetto denominato “Regina Ciclarum”, pulendo e dotando di cartelli la prosecuzione della Dorsale Tevere Sud, per collegarla poi alla ciclabile di Fiumicino da poco nata.

la Regina Ciclarum è una strada lunga 55 chilometri che parte dalle campagne di Prima Porta e arriva fino al mare di Fiumicino, in quattro tratti: “Le terre del nord”, la “Città Eterna”, “I Campi Elisi” e “La via al mare”.

Di seguito si riporta la descrizione delle tratte che lo caratterizzano.

Il percorso GRA-Fiumicino

- distanza: 35 km
- altimetria: 70m +
- fondo stradale: pista ciclabile asfaltata (50%), sentiero sterrato in terra battuta (50%)

L'itinerario è molto semplice e accessibile a tutti, essendo lungo circa 30 km dal centro di Roma fino a Fiumicino mare. Proseguendo verso nord, l'itinerario ciclabile si estende a più di 50 km fino a Castel Giubileo, seguendo la Dorsale Tevere nord.

Per il ritorno, è possibile tornare indietro alla **stazione ferroviaria di Parco Leonardo** e usufruire del servizio di trasporto bici su regionali. Oppure si può seguire lo stesso percorso a ritroso allungando a 60 i km totali.

Il tratto ciclabile Magliana – Grande Raccordo Anulare

Il primo tratto è una ciclabile asfaltata. Si tratta della Dorsale Tevere Sud, che attraversa le periferie della Magliana e del Trullo, per lasciarsi il fiume a destra e affiancare il corso della via Ostiense.

La campagna da Mezzocammino a Ponte Galeria

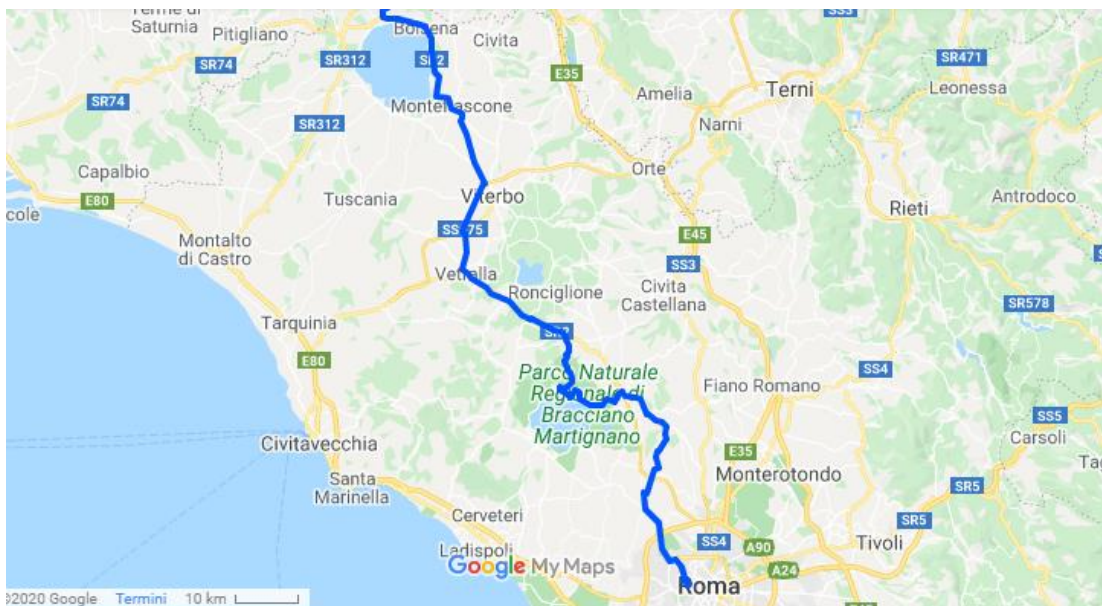
Da qui in poi inizia il tratto “nuovo”, e praticabile da poco. Passato il ponte sul Raccordo su una corsia laterale e separata dal traffico, ci spostiamo sull'altro lato del Tevere, e il paesaggio diventa quello dei campi arati in cui sono stati ubicati i cartelli che indicano la direzione per Fiumicino.

Il Tevere da Ponte Galeria all'Episcopio di Porto

Questo è il penultimo tratto di Tevere verso il mare. Il paesaggio attraversato dall'itinerario è caratterizzato da orti urbani e macchie di vegetazione. Quando la ciclabile si ritrova in prossimità di Ponte Galeria, il paesaggio si fa inizialmente degradato per poi ritrovarsi nella campagna di Fiumicino, ancora incontaminata.

Siamo a poche decine di metri dal Lago di Traiano a nord di Ostia. Gli ultimi km di questo tratto attraversano l'Episcopio di Porto, meraviglioso castello e presidio medievale tra il lago e il fiume. Da qui una passerella ciclabile in legno costeggia i suoi bastioni per immettersi nell'ultimo tratto, quello della pista ciclabile di Fiumicino.

1. La Via Francigena



Il progetto della Via Francigena, itinerario culturale del Consiglio d'Europa, antica arteria di traffici e di pellegrinaggio, comprende in realtà diversi percorsi³⁶

Il percorso è completamente mappato anche per il cicloturismo (che è in parte diverso da chi la percorre a piedi). L'intero itinerario è lungo 1027 chilometri: si parte dal Colle del Gran San Bernardo, in Valle d'Aosta, e si arriva a Roma.

Il primo percorso laziale è quello che dal comune di **Acquapendente va a Bolsena**. Il percorso è quello sterrato della vecchia Cassia A 4 Km da Acquapendente ci si immette sulla nuova Cassia. Dopo un ponte si segue sulla destra una stradina segnalata dal cartello della Via Francigna. Proseguendo si prende uno sterrato sulla destra che passa attraverso campi e fattorie. A San Lorenzo inizia una lunga discesa fino al lago di Bolsena.

La seconda tratta è quella che va da **Bolsena a Capranica**. Il percorso passa per la Cassia lungo il lago superando il cimitero dei caduti di guerra del Commonwealth, e prendere una deviazione che conduce alla vecchia Cassia. Si scende per le terme di Bagnaccio e si prosegue fino a Viterbo. Si prosegue sulla strada del Signorino scavata nel tufo dagli etruschi. La sterrata continua per 18 km tra i nocciolieti fino a Vetralla per poi entrare nel querceto della valle Contrafossi che porta a Capranica

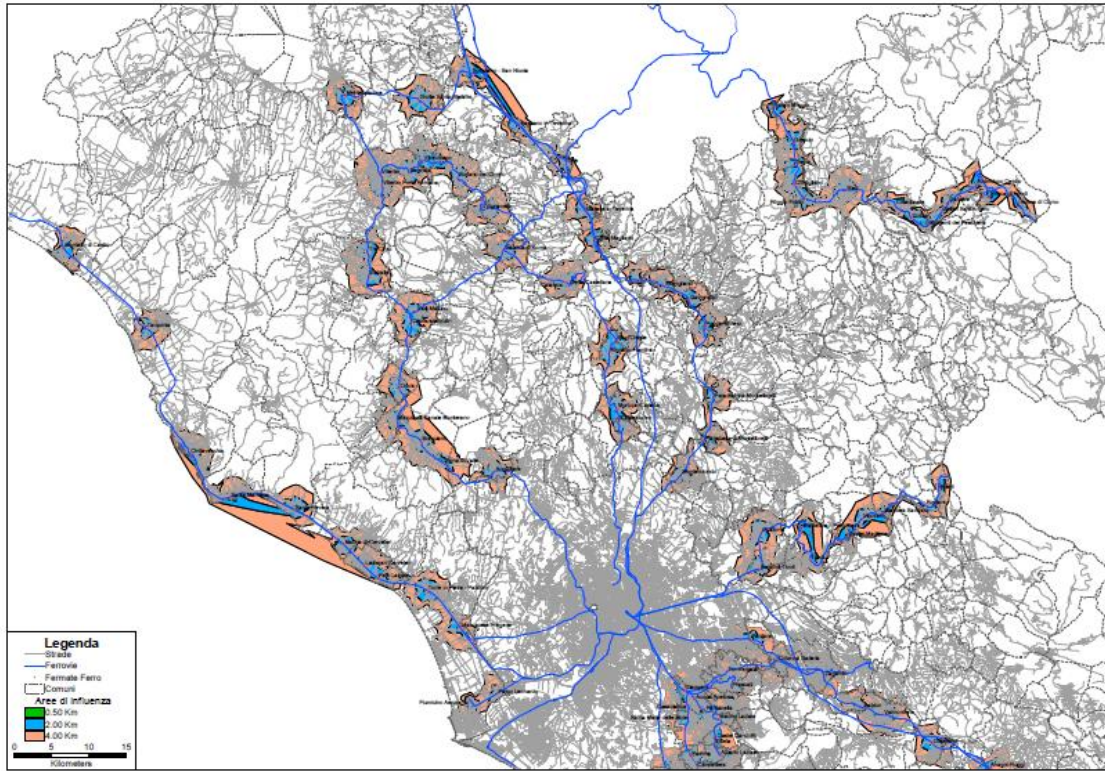
L'ultima tratta è quella che va da **Capranica a San Pietro Roma**, passando per il comune di Sutri, Monterosi, la Storta e monte Mario. Si riprende la Cassia e si scende per 5 km fino a Sutri, paesino medievale con il suo centro storico arroccato su uno sperone di tufo. Si devia fino a Trevignano sulle sponde del lago di Bracciano per poi continuare a salire fino a Campagnano e scendere verso Formello. Si continua fino all'Olgiata e poi alla Storta. Si procede lungo via Trionfale fino a salire per raggiungere il belvedere di Monte Mario.

L'integrazione bici ferro

La rete regionale ha come obiettivo anche l'intermodalità, migliorando l'accessibilità alle stazioni ferroviarie dai territori limitrofi, prevalentemente entro il raggio di 4 km, distanza entro la quale l'uso della bicicletta è considerato, nella maggior parte dei casi, largamente competitivo rispetto ad altri mezzi di trasporto. Sarà compito degli enti locali predisporre piani di reti ciclabili all'interno dei territori compresi dentro questa distanza, finalizzate a rendere capillare l'accesso ai percorsi previsti dal Piano regionale che passano per le stazioni del ferro, in modo da favorire l'intermodalità bici-ferro, contribuendo allo stesso tempo a migliorare anche gli spazi pubblici, favorendo le relazioni e l'accessibilità alle attività locali. Tale maggiore accessibilità delle stazioni ferroviarie dovrà essere al contempo accompagnata dalla dotazione di stalli per il parcheggio delle biciclette in luoghi vigilati, il più possibile vicino agli ingressi e protetti. Inoltre, poiché Trenitalia prevede un servizio Treno+Bici per il trasporto locale (treni regionali e metropolitani) e il trasporto gratuito delle bici, in apposite sacche, su tutti gli altri treni (esclusi gli Eurostar e le Frecce), le stazioni dovranno garantire l'accesso ai treni in maniera confortevole e sicura.

³⁶ Va sempre ricordato, però, che non si trattava propriamente di "una" strada ma di un'"**area-strada**", di un insieme di percorsi usati in tempi diversi e forse con funzione diversa, a seconda dei tipi di traffico e delle vicende politiche, topografiche e climatiche delle varie zone. Non una sola Francigena, dunque, ma "**tante**" Francigene, confluenti tra di loro in alcuni punti nodali.

Nel 2015, in occasione della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, è stato siglato un protocollo d'intesa fra RFI e FIAB per favorire l'integrazione modale treno+bici, migliorare l'accessibilità delle stazioni e facilitare, a chi usa le due ruote, gli spostamenti in ambito ferroviario (marciapiedi, sottopassaggi pedonali). Il protocollo prevede di attrezzare circa 180 stazioni a livello nazionale, nell'ambito del progetto *500 stazioni* di RFI, con stalli dedicati per il parcheggio delle biciclette, oltre che di studiarne l'accessibilità.



Stazioni e rispettive aree di influenza (entro i 4 km), nord Lazio (dal PRMTL sistemi urbani)