

ALLEGATO B ALLO SCHEMA DI CONTRATTO

Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.° 375 del 20 luglio 2017



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

- VISTO il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modifiche e integrazioni, recante: *“Nuovo Codice della Strada”* ed in particolare gli articoli 1, 3 e 13;
- VISTA la legge del 19 ottobre 1998, n. 366, e successive modifiche e integrazioni, recante: *“Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica”*;
- VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante: *“Codice dei beni culturali e del paesaggio ai sensi dell’articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137”*;
- VISTO il decreto-legge 31 maggio 2014, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2014, n. 106;
- VISTA la legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante: *“Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)”* e, in particolare, l’articolo 1, comma 640, che prevede che per la progettazione e la realizzazione di un Sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovie del Sole), Venezia-Torino (Ciclovie VENTO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell’acquedotto pugliese) e Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB di Roma) è autorizzata la spesa di 17 milioni di euro per l’anno 2016 e di 37 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018 e che i progetti e gli interventi relativi alle ciclovie turistiche sono individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo;
- VISTO il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante *“Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture”*;
- VISTO il decreto-legge 22 ottobre 2016, n. 193, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 dicembre 2016, n. 225, recante: *“Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili”* e, in particolare, l’articolo 15, comma 1, lettera a), che, tra l’altro, ha disposto una riduzione di spesa per l’anno finanziario 2016 di 2.000.000,00 di euro sulle disponibilità complessive previste dal citato articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208;
- VISTO il decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 1999, n. 557, recante *“Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”*;
- VISTO il Protocollo di intesa sottoscritto in data 27 luglio 2016 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, la Regione Veneto, la Regione Lombardia, la Regione Emilia Romagna (Capofila) e la Regione Toscana per la realizzazione della ciclovie turistica Verona-Firenze (Ciclovie del Sole);

- VISTO il Protocollo di intesa sottoscritto in data 27 luglio 2016 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, la Regione Veneto, la Regione Emilia Romagna, la Regione Lombardia (Capofila) e la Regione Piemonte per la realizzazione della ciclovia turistica Venezia-Torino (Ciclovia VENTO);
- VISTO il Protocollo di intesa sottoscritto in data 27 luglio 2016 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, la Regione Campania, la Regione Basilicata e la Regione Puglia (Capofila) per la realizzazione della ciclovia turistica da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovia dell'acquedotto pugliese);
- VISTO il Protocollo di intesa sottoscritto in data 21 settembre 2016 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, ed il Comune di Roma Capitale per la realizzazione della Ciclovia turistica denominata "Grande Raccordo Anulare delle biciclette – GRAB di Roma";
- VISTO il decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito con modificazioni dalla legge n. 96, del 21 giugno 2017, 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"* ed in particolare l'articolo 52 recante: *"all'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 dopo le parole "Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB di Roma)" sono aggiunte le seguenti parole: "ciclovia del Garda, ciclovia Trieste – Lignano Sabbiadoro – Venezia, ciclovia Sardegna, ciclovia Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia), ciclovia Tirrenica e ciclovia Adriatica"*;
- VISTO l'articolo 5, di ciascun Protocollo di intesa che prevede, tra l'altro, che i soggetti capofila trasmettano i progetti di fattibilità tecnico ed economica delle ciclovie entro 180 giorni dall'erogazione delle specifiche risorse finalizzate alla predisposizione del progetto stesso, sulla base degli standard e dei requisiti minimi di cui al citato articolo 3 del Protocollo stesso;
- VISTA la direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 133 dell'11 aprile 2017, che ha superato con esito positivo il controllo preventivo di regolarità contabile dall'Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 4 maggio 2017 ed è stata registrata dalla Corte dei Conti, n. 1-1814 in data 8 maggio 2017, recante: *"disposizioni in ordine alle attività da realizzare per l'attuazione dell'articolo 1, comma 640, della legge n. 208 del 2015 – Ciclovie turistiche"* e finalizzata alla messa a disposizione dei soggetti capofila delle somme occorrenti per la progettazione di fattibilità, in ottemperanza all'articolo 5 dei suddetti Protocolli di intesa;
- CONSIDERATO che le ciclovie turistiche consistono in itinerari ciclopedonali che non esauriscono la fattispecie delle piste ciclabili di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione n. 557, 30 del 30 novembre 1999;
- CONSIDERATA la valenza strategica nel promuovere lo sviluppo della mobilità ciclistica quale modalità di spostamento ecosostenibile e, quindi, la necessità di avviare al più presto il progetto di fattibilità tecnica ed economica e le successive attività di progettazione e realizzazione delle ciclovie turistiche, assegnando alle Regioni capofila e al Comune di Roma Capitale le risorse finanziarie richieste ai sensi dell'articolo 5 dei Protocolli di intesa relative al solo suddetto progetto di fattibilità tecnica ed economica;

- VISTO il decreto ministeriale n. 85 del 14 marzo 2017, con il quale è stato costituito un gruppo di lavoro per proporre gli standard e i requisiti minimi omogenei in tutto il territorio nazionale che le ciclovie turistiche, esistenti o da realizzare, devono possedere al fine di poter essere inserite nel Sistema nazionale di cui all'art. 1, comma 640, della legge n. 208 del 2015, e i percorsi e itinerari che costituiscono il medesimo Sistema nazionale delle ciclovie turistiche;
- VISTE le audizioni delle principali associazioni del settore quali “*Federazione italiana amici della bicicletta – FIAB Onlus*”, “*FCI – Federazione ciclistica italiana*”; “*ECF – The European Cyclists’ Federation*” e “*Legambiente*”;
- VISTA l’audizione dei rappresentanti della Conferenza delle Regioni;
- VISTO il progetto “Promozione della rete ciclabile nazionale” della Federazione italiana amici della bicicletta – FIAB Onlus cofinanziato, nel 2012, dal Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- CONSIDERATO che il predetto progetto, integrato con le ciclovie prioritarie di cui all’articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 e dell’articolo 52 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, costituisce un valido quadro di riferimento;
- TENUTO CONTO che *ECF – The European Cyclists’ Federation* ha individuato alcuni itinerari ciclistici che attraversano l'Europa, il cui insieme costituisce la rete EuroVelo e che la Federazione italiana amici della bicicletta – FIAB Onlus ha aderito e collaborato al progetto stesso tramite la realizzazione della rete BicItalia;
- VISTA la proposta del suddetto gruppo di lavoro di cui al decreto ministeriale n. 85 del 14 marzo 2017, che individua appositi requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione che le ciclovie turistiche devono possedere al fine di poter essere inserite nel Sistema nazionale delle ciclovie turistiche;
- CONSIDERATA la necessità di individuare requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione omogenei in tutto il territorio nazionale che le ciclovie turistiche debbono possedere per essere inserite nel Sistema nazionale di cui all’art. 1, comma 640, della legge n. 208 del 2015, e i percorsi e itinerari che costituiscono il medesimo Sistema nazionale delle ciclovie turistiche,

emana la seguente direttiva

Premessa

L’articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, e successive modificazioni e integrazioni, ha previsto uno stanziamento - per gli anni 2016, 2017 e 2018 - per la progettazione e la realizzazione di un Sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovie del Sole), Venezia-Torino (Ciclovie VENTO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell'acquedotto pugliese) e Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB di Roma).

L’articolo 1, comma 144, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, ha autorizzato per lo sviluppo del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche di cui al citato articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, l’ulteriore spesa di 13 milioni di euro per l’anno 2017, di 30 milioni di euro per l’anno 2018 e di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024.

Da ultimo l'articolo 52, del decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, ha introdotto ulteriori priorità di itinerari quali le ciclovie turistiche del Garda, Trieste – Lignano Sabbiadoro – Venezia, Sardegna, Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia), Tirrenica e Adriatica.

Finalità

La presente direttiva è, quindi, finalizzata ad individuare il Sistema nazionale di ciclovie turistiche nonché requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione omogenei in tutto il territorio nazionale che le ciclovie turistiche devono possedere per essere inserite nel Sistema nazionale di cui all'articolo 1, comma 640, della legge n. 208 del 2015, e i percorsi e itinerari che costituiscono il medesimo Sistema nazionale delle ciclovie turistiche.

Sistema nazionale delle ciclovie turistiche

Il Sistema nazionale di ciclovie turistiche è una rete di ciclovie di interesse nazionale a preminente interesse turistico. In sede di prima attuazione tale Sistema è costituito dai percorsi prioritari individuati dalla legge.

In particolare:

- a) Verona - Firenze (Ciclovia del Sole);
- b) Venezia - Torino (Ciclovia VENTO);
- c) da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovia dell'acquedotto pugliese);
- d) Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB di Roma);
- e) Ciclovia del Garda;
- f) Ciclovia Trieste – Lignano Sabbiadoro – Venezia;
- g) Ciclovia Sardegna;
- h) Ciclovia Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia);
- i) Ciclovia Tirrenica;
- j) Ciclovia Adriatica.

Requisiti e standard tecnici

In attuazione dei protocolli d'intesa citati in premessa, i requisiti di pianificazione e gli standard tecnici di progettazione per la realizzazione delle ciclovie turistiche facenti parte del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche sono quelli di cui all'allegato A, che forma parte integrante della presente direttiva.


Graziano Delrio

ALLEGATO A

*Requisiti di pianificazione e standard tecnici
di progettazione per la realizzazione del
Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT)*

Il Sistema nazionale delle ciclovie turistiche di seguito “SNCT” è una rete di ciclovie di interesse nazionale di preminente interesse turistico.

Le ciclovie appartenenti al SNCT sono itinerari di lunghezza variabile, identificati da numeri progressivi, definiti da due terminali corrispondenti con due località del territorio nazionale, ovvero una nel caso in cui si tratti di ciclovie ad anello.

Le ciclovie appartenenti al SNCT possono essere interconnesse tra loro a rete, connesse alle altre reti di trasporto persone e ad altre reti di “*mobilità dolce*”, ovvero reti riferibili a forme di mobilità lenta, finalizzate alla fruizione dell’ambiente e del paesaggio, all’attività creativa, con particolare attenzione ai diversamente abili, ai bambini e agli anziani. Possono, altresì, essere connesse alle reti ciclabili di rango regionale, provinciale e comunale. I nodi di connessione delle ciclovie appartenenti al SNCT con le altre reti di trasporto configurano terminali intermedi delle singole ciclovie.

Le ciclovie appartenenti al SNCT possono ricomprendere anche tronchi in variante e/o in diramazione, delimitati da due terminali, anch’essi definiti da un codice alfanumerico.

I tronchi costituiscono l’unità minima a cui corrispondono i progetti e gli interventi che, ai sensi dell’art. 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e ammessi al finanziamento. Il singolo tronco ha una lunghezza complessiva non inferiore a 40 km.

Nel presente documento sono illustrati i requisiti per l’inclusione di una ciclovia nel SNCT.

I requisiti che devono essere posseduti dalle ciclovie appartenenti al SNCT sono stati distinti in “*requisiti di pianificazione*”, ricomprendendo in questa classe gli elementi territoriali, naturali e/o antropici, che costituiscono il quadro di riferimento propedeutico alla progettazione, e “*standard tecnici di progettazione*”.

I requisiti di pianificazione e gli standard tecnici sono stati suddivisi in ulteriori sotto-requisiti e per ognuno di questi è stato definito un livello “*minimo*”, “*buono*” ed “*ottimo*”, tale da consentire una ripartizione in tre livelli delle ciclovie appartenenti al SNCT, utili all’utente ai fini di una corretta fruizione della ciclovia, sia in termini di aspettativa turistica sia in termini di sicurezza.

I sotto-requisiti per i quali non si è proceduto ad una differenziazione tra i tre livelli devono essere soddisfatti ad univoca condizione.

I singoli tronchi delle ciclovie possono avere una graduazione di sotto-requisiti differenti tra loro.

La ciclovia si qualifica come “*ottima*” qualora più del settanta per cento dello sviluppo complessivo sia composto da tronchi di graduazione equivalente o superiore a “*buono*” o qualora più del cinquanta per cento sia composto da tronchi di graduazione “*ottimo*” per ognuno dei requisiti di pianificazione e degli standard tecnici.

La ciclovia si qualifica come “*buona*” qualora più del cinquanta per cento dello sviluppo complessivo sia composto da tronchi di graduazione equivalente o superiore a “*buono*” per ognuno dei requisiti di pianificazione e degli standard tecnici.

La ciclovia si qualifica come “*minima*” qualora meno del cinquanta per cento dello sviluppo complessivo sia composto da tronchi di graduazione equivalente o superiore a “*buono*” e comunque

tutti i tronchi siano almeno di graduazione “*minima*” per ognuno dei requisiti di pianificazione e degli standard tecnici.

Tale suddivisione è finalizzata alla riconoscibilità, da parte dell’utente, della qualità complessiva, delle *facilities* presenti, della facilità di percorrenza, ecc. della ciclovia o di singoli tronchi facenti parte della stessa.

Il livello *ottimo*, *buono* e *minimo* di ciascun tronco è dichiarato dal responsabile della ciclovia, dando evidenza della rispondenza della ciclovia ai sotto requisiti inerenti sia ai requisiti di pianificazione sia gli standard tecnici di progettazione.

A. REQUISITI DI PIANIFICAZIONE

A.1) Attrattività

a) *luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico-culturali*

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità

a) *diretta in bicicletta*

b) *parcheggi*

c) *da altre infrastrutture*

d) *interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture della “mobilità dolce”*

A.3) Servizi opzionali

a) *struttura ricettiva attrezzata*

b) *servizio bagagli*

c) *colonnine SOS*

d) *connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone*

e) *parco giochi per bambini*

A.1) ATTRATTIVITÀ

Il requisito minimo dell’attrattività della ciclovia è requisito essenziale affinché una ciclovia possa far parte del SNCT.

Ai singoli tronchi della “ciclovia” si applica il seguente sotto-requisito:

a) “*luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico-culturali*” è valutato dal ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo su dichiarazione del responsabile della ciclovia affinché le ciclovie inserite nel SNCT abbiano, oltre ai requisiti di sicurezza, anche le caratteristiche di attrattività in termini turistici, ambientali, paesaggistici, storici, ecc. A tal fine è necessario che il percorso della ciclovia interessi aree caratterizzate dalla presenza di:

- luoghi d’arte e cultura, quali, a titolo esemplificativo, musei, monumenti, aree archeologiche, archivi, biblioteche, teatri, inseriti in elenchi ufficiali nazionali (es.: Banca dati del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo dei luoghi della cultura statali e non statali) e/o regionali, ovvero ai quali siano stati attribuiti marchi di tutela e/o qualità;
- aree naturali inserite nell’Elenco Ufficiale delle Aree protette del Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, ovvero ricompresi nella rete natura 2000;
- altre tipologie di attrazioni, anche immateriali o enogastronomiche, oggetto di flussi di visitatori, ovvero integrate nella complessiva offerta turistica locale.

Il presente sotto-requisito viene valutato come segue:

- livello “*minimo*”: presenza di attrazioni turistiche (come sopra definite) in prossimità della ciclovia, considerata una “buffer zone” di 10 km (5 km a destra e 5 km a sinistra);
- livello “*buono*”: presenza di attrazioni turistiche (come sopra definite) in prossimità della ciclovia, considerata una “buffer zone” di 4 km (2 km a destra e 2 km a sinistra), ovvero di ampiezza superiore qualora sia garantito il collegamento tramite itinerario in treno anche storico, o percorso pedonale e, contestualmente, sia garantito il servizio di custodia o il trasporto delle biciclette;
- livello “*ottimo*”: presenza di attrazioni turistiche (come sopra definite) con accesso diretto dalla ciclovia, ovvero tramite sue diramazioni.

A.2) FRUIBILITÀ, INTERCONNESSIONE E INTERMODALITÀ

Il livello “*minimo*” per tali requisiti si ottiene garantendo l’accessibilità, l’interconnessione e l’intermodalità e, quindi, la fruibilità alla ciclovia turistica tramite una delle modalità riportate nei sotto-requisiti, ossia:

- a. direttamente in bicicletta attraverso l’interconnessione con le reti ciclabili regionali, provinciali, comunali e strade a basso traffico, nei punti in cui vengono intersecate o affiancate;
- b. tramite specifiche aree di parcheggio per autovetture e autocaravan, garantendo la loro presenza almeno all’inizio ed alla fine del singolo tronco della ciclovia. In corrispondenza di dette aree è anche garantita la presenza di servizi di custodia delle biciclette;
- c. da altre infrastrutture attraverso collegamenti diretti con almeno una tra stazioni ferroviarie, fermate bus, traghetti, mezzi attrezzati al trasporto di biciclette;
- d. tramite l’interconnessione con altre infrastrutture ricadenti nell’ambito della cosiddetta “*mobilità dolce*”, quali cammini, ippovie, ferrovie, anche storiche.

Qualora un singolo tronco o l’intera ciclovia sia anche accessibile da una rete ferroviaria o tramite via d’acqua, devono essere garantiti i collegamenti con le stazioni, porti e/o attracchi, con diramazioni omogenee agli standard tecnici previsti dal presente allegato.

Le ciclovie ricadenti nelle isole maggiori devono essere interconnesse a collegamenti con il continente. Le ciclovie che intercettano aree lagunari o laghi sono collegate almeno ad una fermata di trasporto pubblico lacustre.

Il livello “*buono*” della ciclovia è qualificato dalla interconnessione alle stazioni ferroviarie, bus e attracchi di linee di trasporto marittimo e lacustre presenti entro 5 km dal tracciato della ciclovia, in aggiunta ai requisiti di livello “*minimo*”.

Nel caso di ciclovia turistica con livello “*ottimo*”, è garantita anche la presenza di aree di parcheggio per auto e/o autocaravan e disponibilità di servizi di custodia delle biciclette all’inizio ed alla fine della ciclovia ed almeno ogni 50 km, in aggiunta ai requisiti di livello “*buono*”.

A.3) SERVIZI OPZIONALI

Lungo il percorso della ciclovia turistica possono essere forniti ulteriori servizi, per una migliore fruizione della ciclovia turistica stessa da parte di tutte le tipologie di utenti, quali:

- “*ristoro*”: presenza di punti di ristoro ad inizio/fine ciclovia e/o ogni 30 km;
- “*struttura ricettiva attrezzata*”: per la sosta e custodia delle biciclette;

- “*servizio bagagli*”: presenza di servizi trasporto bagagli su richiesta;
- “*colonnine SOS*”: presenza diffusa di colonnine SOS, almeno nelle “*aree di sosta biciclette*” per la segnalazione di eventuali incidenti, aggressioni, pericoli vari, ecc.;
- “*connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone*”: presenza almeno nelle “*aree di sosta biciclette*”;
- “*parco giochi per bambini*”: presenza almeno nelle “*aree di sosta biciclette*”.

Per il livello “*ottimo*” è necessario che sia fornito almeno uno dei servizi opzionali.

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE

B.1) Attrattività

- a) *qualità architettonica e paesaggistica*

B.2) Sicurezza

- a) *protezione dal traffico motorizzato*
- b) *protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc.)*
- c) *caratteristiche geometriche*
- d) *accessibilità dei mezzi di soccorso*

B.3) Percorribilità

- a) *pendenza longitudinale*
- b) *fondo viabile*
- c) *linearità, visibilità*
- d) *copertura telefonica*

B.4) Segnaletica e riconoscibilità

- a) *conformità segnaletica*
- b) *identità visiva*

B.5) Servizi

- a) *area di sosta biciclette*
- b) *noleggio e assistenza bici*
- c) *tecnologie smart*
- d) *servizi igienici*
- e) *punti di approvvigionamento di acqua potabile*

B.1) ATTRATTIVITÀ

a) “qualità architettonica e paesaggistica”:

L’attrattività della ciclovia può essere migliorata attraverso la qualità del progetto architettonico dell’itinerario, delle opere d’arte o delle strutture più significative insistenti lungo il percorso della ciclovia, o dalla realizzazione di interventi di inserimento paesaggistico. La presenza di manufatti od opere qualificati da progetti architettonici o di inserimento paesaggistico assegna al tronco la qualifica di “ottimo”.

B.2) SICUREZZA

Il requisito della sicurezza della ciclovia è elemento essenziale ed imprescindibile ai fini dell’inserimento della stessa nel SNCT.

In fase di progettazione deve essere esaminato tutto il tracciato della ciclovia, evidenziando i punti/tratti potenzialmente pericolosi per la percorrenza ciclabile per i quali dovrà essere predisposta una specifica analisi di rischio.

Tali criticità devono essere risolte, se possibile, con interventi di carattere infrastrutturale oppure, nei tratti in promiscuo dove non fossero possibili alternative di tracciato, mediante azioni di moderazione e/o regolazione del traffico o con un’adeguata offerta intermodale alternativa (ferro, gomma, navigazione) nonché attraverso adeguata informazione circa le difficoltà presenti sul percorso.

In generale, al fine di garantire un livello “*minimo*” delle condizioni di sicurezza, la ciclovia turistica è composta da tratti di percorso ciclabile con attraversamenti protetti e, nei tratti in cui la circolazione avvenga in promiscuo, l’itinerario deve svolgersi su strade caratterizzate da un basso traffico (inferiore ai 500 veic/giorno) e con velocità basse (inferiori ai 50 km/h), e, ove possibile, con il divieto di circolazione dei mezzi pesanti.

Ai singoli tronchi della “ciclovia” si applicano i seguenti sotto-requisiti suddivisi nei tre livelli standard “*minimo*”, “*buono*” ed “*ottimo*”, come di seguito graduati.

a) “protezione dal traffico motorizzato”:

- livello “*minimo*”: tronco composto da tratti in promiscuo, limitatamente a strade a basso traffico (500 veic/giorno) e con velocità basse (< 50 km/h);
- livello “*buono*”: tronco composto per un’estensione massima del venticinque per cento della lunghezza da tratti in promiscuo, limitatamente a strade a basso traffico (500 veic/giorno) e con velocità basse (< 50 km/h);
- livello “*ottimo*”: tronco composto interamente da tratti in sede propria o promiscua con pedoni, fatti salve le intersezioni con la rete stradale veicolare che devono comunque essere risolte con attraversamenti ciclabili o ciclopedonali in sicurezza.

b) “protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc.)”:

- livello “*minimo*”: presenza di punti pericolosi (scarpate, argini, ponti, interferenze o parallelismi con altre infrastrutture, ostacoli laterali, ecc.) per i quali esiste l’adeguata segnaletica di pericolo; deve essere garantita la percorrenza di un tratto di almeno 20 km per ciascun tronco in assenza di punti pericolosi, o, se presenti, purché gli stessi siano adeguatamente protetti;
- livello “*buono*”: presenza di punti pericolosi (scarpate, argini, ponti, interferenze o parallelismi con altre infrastrutture, ostacoli laterali, ecc.) per i quali esiste l’adeguata

segnaletica di pericolo; deve essere garantita la percorrenza di un tratto di almeno 30 km per ciascun tronco in assenza di punti pericolosi, o, se presenti, purché gli stessi siano adeguatamente protetti;

- livello “*ottimo*”: completa assenza di punti pericolosi, ovvero, qualora presenti, dotati di adeguata protezione e segnalazione.

La ciclovia turistica deve essere progettata, realizzata e gestita con l’obiettivo che la circolazione dei ciclisti, categoria molto eterogenea in termini di abilità e vulnerabilità, avvenga in un contesto sicuro e piacevole, quindi protetto dai diversi tipi di rischi, non solo quelli più frequenti e comuni nelle tipologie di sedimi utilizzati per tali infrastrutture (cadute lungo scarpate, corsi d’acqua, ecc.), ma anche più particolari in relazione agli specifici contesti attraversati.

c) “*caratteristiche geometriche*”:

Tale sotto-requisito è espresso in modo differenziato in funzione delle diverse tipologie con cui la ciclovia turistica può essere realizzata: tratti di in sede propria o tratti in cui la circolazione delle biciclette e dei veicoli motorizzati sia in promiscuo.

Nei tratti in cui la ciclovia è prevista in sede propria:

- livello “*minimo*”: deve essere garantito che l’intera ciclovia e le intersezioni con la viabilità siano realizzate nel rispetto del decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 1999, n. 557 recante “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”, in termini di larghezza minima, raggi, pendenze trasversali, ecc.;
- livello “*buono*”: deve essere garantita una larghezza minima di 2,00 metri (ciclovia monodirezionale) e 3,00 metri (ciclovia bidirezionale), salvo puntuali restringimenti – da incrementare in relazione ai flussi di traffico ciclistico previsti – nonché l’assenza di curve pericolose. Le intersezioni con strade a velocità superiore ai 50 km/h e carreggiate larghe più di 7,00 metri possono essere semaforizzate per l’attraversamento ciclabile o ciclopedonale. Le restanti caratteristiche geometriche devono rispettare il Codice della Strada ed il decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 1999, n. 557, recante: “*Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*”;
- livello “*ottimo*”: nei tratti in sede propria deve essere garantita una larghezza minima di 2,50 metri (ciclovia monodirezionale) e 3,50 metri (ciclovia bidirezionale), salvo puntuali restringimenti – da incrementare in relazione ai flussi di traffico ciclistico previsti – nonché l’assenza di curve pericolose. Le intersezioni di ciclovie in sede propria con strade con limite di velocità superiore a 50 km/h e carreggiate larghe più di 7,00 metri devono sempre essere realizzate con sovrappassi o sottopassi ciclabili o ciclopedonali. Le restanti caratteristiche geometriche devono rispettare il Codice della Strada ed il decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 1999, n. 557, recante: “*Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*”.

In corrispondenza degli attraversamenti urbani la ciclovia deve possedere standard tecnici almeno di livello “*buono*”.

Nei tratti della ciclovia turistica in cui la circolazione delle biciclette e dei veicoli motorizzati avviene in promiscuo – fermo restando il rispetto del Codice della Strada e del decreto del

Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 1999, n. 557, recante: “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili” – le dimensioni della carreggiata stradale devono consentire il passaggio e il sorpasso in sicurezza delle biciclette da parte dei veicoli motorizzati e deve essere installata adeguata segnaletica di pericolo. Particolare cura dovrà essere posta negli elementi della infrastruttura caratterizzati da insufficiente visibilità ai fini del reciproco avvistamento tra veicoli.

Nel caso di ciclovia turistica con livello standard “*ottimo*” non è consentita la circolazione in promiscuo.

Inoltre lungo tutta la ciclovia deve essere garantita un'altezza libera minima di 2,20 m dal piano ciclabile, nei confronti di strutture orizzontali e/o altri ostacoli.

Puntuali restringimenti, da dimensionare in relazione ai flussi di traffico ciclistico previsti – in ogni caso mai inferiori al metro e limitati longitudinalmente ai 30 metri o alla lunghezza dei ponti – possono essere presenti, ma devono essere adeguatamente segnalati.

Tratti in galleria promiscui col traffico autoveicolare sono ammessi solo con velocità massima di 50 km/h, uno specifico potenziamento dell'illuminazione, adeguata segnalazione e una corsia ciclabile monodirezionale di almeno 1,50 metri.

- d) Il sotto-requisito “*mezzi di soccorso*”, suddiviso nei tre livelli “*minimo*”, “*buono*” ed “*ottimo*”, valuta la possibilità di intervento dei mezzi di soccorso lungo il tracciato della ciclovia e prevede:
- livello “*minimo*”: possibilità di intervento per i mezzi di soccorso almeno all'inizio e alla fine della ciclovia;
 - livello “*buono*”: possibilità di intervento puntuale per i mezzi di soccorso, almeno ogni 10 km della ciclovia;
 - livello “*ottimo*”: la ciclovia è accessibile ai mezzi di soccorso per almeno il trenta per cento del suo sviluppo.

B.3) PERCORRIBILITÀ

Affinché una ciclovia possa essere inserita nel SNCT, deve essere dotata di adeguati standard costruttivi, modulati in quattro sotto-requisiti, occorrenti a renderne agevole la percorrenza a persone con normale preparazione fisica e con normali biciclette da turismo.

Ai singoli tronchi della “ciclovia” si applicano i seguenti sotto-requisiti, suddivisi nei tre livelli “*minimo*”, “*buono*” ed “*ottimo*”. Tali elementi, anche laddove indicati come “*non richiesto*”, sono da ritenersi utili e qualificanti per le ciclovie del SNCT.

a) “*pendenza longitudinale*”:

- livello “*minimo*”: presenza di livellette di estensione limitata con pendenza longitudinale \leq sei per cento e pendenza media dell'itinerario principale della ciclovia $<$ quattro per cento.¹

¹L'art. 8, c.3, del DM 557/99 recita: «Nel caso di realizzazione di piste ciclabili in sede propria, indipendenti dalle sedi viarie destinate ad altri tipi di utenza stradale, la pendenza longitudinale delle singole livellette non può generalmente superare il cinque per cento, fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati, per i quali può adottarsi una pendenza massima fino al dieci per cento. Ai fini dell'ampia fruibilità delle piste ciclabili da parte della relativa utenza, la pendenza longitudinale media delle piste medesime, valutata su basi chilometriche, non deve

Nelle tratte in montagna la pendenza massima può anche raggiungere il dieci per cento per una lunghezza massima non superiore a 500 m e per uno sviluppo complessivo all'interno del tronco di 3 km;

- livello "buono": presenza di livellette di estensione limitata con pendenza longitudinale \leq sei per cento e pendenza media dell'itinerario principale della ciclovia $<$ tre per cento;
- livello "ottimo": presenza di livellette di estensione limitata con pendenza longitudinale \leq cinque per cento e pendenza media dell'itinerario principale della ciclovia $<$ due per cento.

Al fine di garantire l'adeguata percorribilità e comfort all'utenza, devono essere rispettati i limiti dei sopra indicati valori della pendenza longitudinale, riferiti sia alla singola livelletta sia alla pendenza media di un insieme di livellette comprese in un tratto di salita o di discesa.

Nei soli casi in cui per una tratta non possono essere soddisfatti i requisiti indicati, al fine di permettere la percorribilità della ciclovia da parte dell'utenza debole o non esperta, la continuità dell'itinerario deve essere garantita dall'intermodalità con il trasporto pubblico e/o altri servizi dedicati.

b) "fondo viabile":

- livello "minimo": fondo in terra naturale o in misto stabilizzato di cava in tratti privi di pendenza, buche, avvallamenti e altre discontinuità, per una lunghezza non superiore al dieci per cento del tronco;
- livello "buono": fondo in terra naturale o in misto stabilizzato di cava in tratti privi di pendenza, buche, avvallamenti e altre discontinuità, per una lunghezza non superiore al cinque per cento del tronco;
- livello "ottimo": fondo pavimentato, compatto, scorrevole e con margini esterni in condizione di sicurezza, assenza assoluta di avvallamenti che generano ristagni d'acqua e/o tratti fangosi in presenza di condizioni meteo avverse.

Per consentire una fruizione agevole e sicura, il fondo viabile deve possedere adeguati livelli di compattezza, scorrevolezza e aderenza, ottenuti con diverse tipologie di materiali naturali e artificiali; deve inoltre risultare privo di discontinuità, quali buche, avvallamenti, caditoie, che, nel caso in cui non possano essere eliminate, devono essere comunque adeguatamente segnalate.

c) "linearità, visibilità":

- livello "minimo": presenza di curve con raggio di curvatura $R=5m$. In corrispondenza di punti particolarmente vincolati e/o aree di intersezione è possibile la presenza limitata di curve con raggio di curvatura $3m \leq R < 4m$, fermo restando il rispetto della distanza di visuale libera e l'obbligo di segnalare opportunamente la curva stessa;
- livello "buono": presenza di curve con raggio di curvatura $5m < R \leq 7m$. In presenza di punti particolarmente vincolati e/o aree di intersezione è possibile la presenza limitata di curve con raggio di curvatura $4m < R \leq 5m$, fatto comunque salvo il rispetto della distanza di visuale libera e l'obbligo di segnalare opportunamente la curva stessa;
- livello "ottimo": presenza di curve con $R > 7m$.

superare il due per cento salvo deroghe documentate da parte del progettista e purché sia in ogni caso garantita la piena fruibilità da parte dell'utenza prevista»

d) “*copertura telefonica*”:

Tale sotto-requisito, suddiviso nei tre livelli standard “*minimo*”, “*buono*” ed “*ottimo*”, attiene alla possibilità di effettuare chiamate di emergenza e prevede:

- livello “*minimo*”: non richiesto;
- livello “*buono*”: copertura telefonica in corrispondenza dei capisaldi dell’itinerario;
- livello “*ottimo*”: copertura telefonica anche in corrispondenza delle aree di sosta e servizi.

B.4) SEGNALETICA E RICONOSCIBILITÀ

Un itinerario inserito nel SNCT deve essere riconoscibile attraverso una specifica segnaletica che consenta l’individuazione del singolo percorso e ne identifichi il carattere nazionale.

a) “*conformità segnaletica*”:

Il sotto-requisito prevede in tutti i livelli che “nei tratti di ciclovia su pista ed in promiscuo deve essere garantita la conformità della segnaletica alle disposizioni del Codice della Strada e del relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione (da ora in poi Regolamento)”.

Sui tratti di ciclovia su pista ciclabile devono essere impiegati i segnali stradali verticali nel formato “piccolo” o ridotto ai sensi dell’art. 80 del Regolamento.

Sui tratti di ciclovia in sede promiscua con il traffico motorizzato le dimensioni ed i formati sono quelli previsti dall’art. 80 del Regolamento.

b) “*identità visiva*”:

Tale sotto-requisito prevede in tutti i livelli “l’utilizzo, nella segnaletica verticale, del logo specifico del SNCT e dell’identificativo della ciclovia turistica”.

Il sotto-requisito “*identità visiva*” consente l’immediata ed intuitiva riconoscibilità da parte sia dell’utenza motorizzata sia dell’utenza ciclabile dell’intero Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche nonché della specifica ciclovia turistica.

Sulla base delle disposizioni sopra riportate i segnali stradali verticali da apporre sulle ciclovie per segnalare agli utenti un pericolo o una prescrizione sono quelli contenuti nel Codice della Strada e nel Regolamento.

I segnali stradali verticali da apporre sulle ciclovie che forniscono agli utenti della ciclovia informazioni necessarie per la corretta e sicura circolazione, nonché per l’individuazione di itinerari, località, servizi ed impianti stradali sono quelli contenuti nel Codice della Strada e nel Regolamento.

Relativamente a tale tipologia di segnale si propongono i seguenti specifici pittogrammi:

- a) “*Segnale di identificazione della ciclovia nazionale*”: segnale di forma quadrata su fondo blu (v. fig. 1), contenente la bandiera italiana per identificare che la ciclovia appartiene al Sistema nazionale, il numero identificativo della ciclovia ed eventualmente il nome della ciclovia. Se la ciclovia appartiene sia al Sistema nazionale sia alla rete europea delle ciclovie è possibile l’uso del segnale di fig. 1 in abbinamento con 12 stelle (v. fig. 2). Lungo i tratti di ciclovie realizzati su pista ciclabile il segnale può essere accompagnato da un pannello integrativo, avente dimensioni previste dal Regolamento, indicante l’estesa del tratto di ciclovia (v. fig. 3); il pannello integrativo sarà su fondo:

- i. Verde per indicare che il tratto di ciclovia è caratterizzato da un livello ottimo in termini di percorribilità;

- ii. Rosso per indicare che il tratto di ciclovia è caratterizzato da un livello buono in termini di percorribilità;
- iii. Nero per indicare che il tratto di ciclovia è caratterizzato da un livello minimo in termini di percorribilità.



Figura 1 - Segnale di identificazione della ciclovia nazionale



Figura 2 - Segnale di identificazione per ciclovia nazionale appartenente alla rete europea

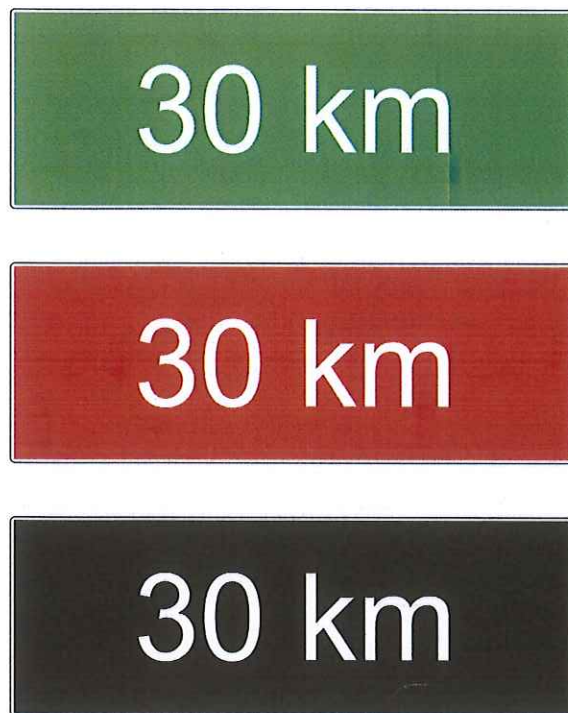


Figura 3 – pannelli integrativi per segnali di identificazione delle ciclovie

- b) “*Segnali di identificazione per ciclovie non appartenenti al Sistema nazionale delle ciclovie turistiche*”: segnali di forma quadrata su fondo blu che devono essere utilizzati per identificare le ciclovie (o loro tratti) che non appartengono al Sistema nazionale delle ciclovie turistiche. La figura 4 mostra dall’alto verso il basso: il segnale deputato ad indicare che la ciclovia appartiene alla rete europea delle ciclovie (il numero identificativo della ciclovia contornato da 12 stelle); il segnale deputato ad indicare una ciclovia locale (solo il numero identificativo della ciclovia). In entrambi i casi è possibile riportare nel segnale, in sostituzione o in abbinamento al numero identificativo, il nome della ciclovia stessa.

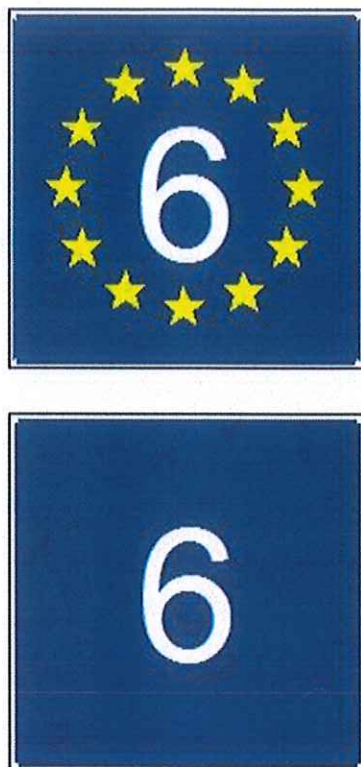


Figura 4 - Simboli di identificazione per ciclovia appartenente alla rete europea o ciclovia locale

- c) “*Simboli da utilizzare per segnali di direzione*”: oltre a quelli previsti dal Regolamento del Codice della Strada, sui segnali di direzione, possono essere utilizzati i simboli riportati nella fig. 5 aventi forma analoga a quelli di cui alle figure da II.100 a II. 231 del Regolamento del Codice della Strada. Il simbolo su fondo blu costituito da una bicicletta è deputato ad indicare che l’itinerario indicato è una ciclovia; il simbolo su fondo blu contenente il numero identificativo della ciclovia abbinato alla bandiera italiana è deputato ad indicare che la ciclovia appartiene al Sistema nazionale delle ciclovie turistiche. Con riferimento alle figg. 2-4 analoghi simboli potranno essere utilizzati con riferimento alle ciclovie appartenenti alla rete europea o alla rete locale.



Figura 5 - Simboli di identificazione delle ciclovie

- d) “*Segnali di direzione*”: nella fig. 6 sono proposte due composizioni di segnale di direzione in relazione all’ambito di installazione urbano o extraurbano. In ambito urbano il segnale su fondo marrone, di forma rettangolare conformemente a quanto previsto dal Regolamento del Codice della Strada, contiene il simbolo relativo alla ciclovia (la bicicletta) e quello relativo alla ciclovia nazionale (fig. 1), oltre che il nome della località e relativa distanza espressa in

chilometri. In ambito extraurbano è proposto un segnale di direzione su fondo marrone di forma conforme a quanto previsto dal Regolamento del Codice della Strada e di composizione analoga a quella della proposta per i segnali di indicazione in ambito urbano.



Figura 6 - Segnali di direzione ambito urbano ed extraurbano

Su ciclovie in sede propria è consentito inserire la segnaletica orizzontale ai fini della identificazione della ciclovia e del progressiva chilometrica, in conformità all'art. 148 del Regolamento.

B.5) SERVIZI

Lungo il percorso delle ciclovie turistiche del SNCT o loro singoli tronchi devono essere garantiti alcuni servizi, affinché le stesse possano essere fruibili in sicurezza e con piacevolezza, per le diverse tipologie di utenti. I sotto-requisiti indicati, suddivisi nei tre livelli “*minimo*”, “*buono*” ed “*ottimo*”, anche laddove indicati come “*non richiesto*”, sono da ritenersi utili e qualificanti per le ciclovie del SNCT.

a) “*sosta biciclette*”:

- livello “*minimo*”: presenza di aree di sosta per biciclette ogni 50 km;
- livello “*buono*”: presenza di aree di sosta per biciclette ogni 25 km;
- livello “*ottimo*”: presenza di aree di sosta per biciclette ogni 10 km.

b) “*noleggjo e assistenza bici*”:

- livello “*minimo*”: non richiesto;
- livello “*buono*”: presenza servizi di noleggjo e assistenza bici ad inizio/fine tronco;
- livello “*ottimo*”: presenza servizi di noleggjo e assistenza bici ad inizio/fine ciclovia ed almeno ogni 50 km.

c) “*tecnologie smart*”:

Il sotto-requisito è univoco per tutti e tre i livelli standard “*minimo*”, “*buono*” ed “*ottimo*”, prevedendo che per le ciclovie turistiche del SNCT, dotate di servizi di copertura telefonica, sia utilizzato il QR-code e/o Hi-code visual del SNCT – in relazione anche al requisito “Segnaletica e riconoscibilità” – elaborato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ed inserito nei rispettivi siti web istituzionali dedicati ed, eventualmente, anche quello della specifica ciclovia turistica. In tal

modo, tramite l'uso dello smartphone, si possono ottenere in modo puntuale ed aggiornato le diverse informazioni inerenti il SNCT e la ciclovia percorsa.

d) “servizi igienici”:

- livello “*minimo*”: presenza servizi igienici ad inizio/fine tronco;
- livello “*buono*”: presenza servizi igienici ad inizio/fine tronco ed almeno ogni 20 km;
- livello “*ottimo*”: presenza servizi igienici ad inizio/fine ciclovia ed almeno ogni 10 km.

e) “punti di approvvigionamento acqua potabile”:

- livello “*minimo*”: presenza di punti di approvvigionamento di acqua potabile ad inizio/fine tronco;
- livello “*buono*”: presenza di punti di approvvigionamento di acqua potabile ad inizio/fine tronco ed almeno ogni 20 km;
- livello “*ottimo*”: presenza di punti di approvvigionamento di acqua potabile ad inizio/fine ciclovia ed almeno ogni 10 km.