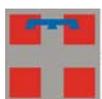


Progetto di rete ciclabile di interesse regionale

una proposta per il Piemonte





Indice

Premessa	4
1. Progetto di Rete Ciclabile di Interesse Regionale.....	7
2. Obiettivi del Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale	8
3. Definizione degli itinerari primari	9
3.1 Prima fase del progetto: individuazione di una metodologia di lavoro....	10
3.2 Seconda fase del progetto: ricognizione dei percorsi esistenti	12
3.3. Terza fase del progetto: verifica dei percorsi individuati.	18
4. I Percorsi Regionali definitivi.....	20
Eurovelo 8 e VenTo	22
Via del Monviso	25
Canale Cavour.....	25
Via del mare	26
Via Provenzale	26
Via Francigena/Via dei Pellegrini	26
Circuito in Langhe	27
Pedemontana	27
Via del Ticino e Lago Maggiore.....	27
Corona di Delizie	28
Intermodalità	28
5. Azioni per incentivare l'uso della bicicletta	30
6. Modalità attuativa	32
6.1 Il gruppo di Lavoro interdirezionale	32
6.2 Il cronoprogramma dei lavori	34
6.3 Il documento strategico per la programmazione della mobilità ciclabile regionale	34
6.4 Finanziamento della proposta e definizione delle priorità.....	35
Allegato Tavola grafica delle dorsali ciclabili regionali	





Premessa

Promuovere il diritto individuale alla mobilità significa anche dotare il territorio di una rete ciclabile regionale collegata con gli itinerari transregionali e transnazionali e con le altre modalità di trasporto.

Per questo la Regione Piemonte, in attuazione con le direttive europee in materia di mobilità sostenibile, ha dato avvio già nel 2009 ad un progetto che è giunto a definire una prima proposta di Rete ciclabile di interesse regionale.

Il progetto ha consentito di definire le dorsali della Rete ciclabile regionale, costituita da una rete integrata di piste e percorsi ciclabili, attraverso la progettazione partecipata con tutte le Amministrazioni Provinciali, con tavoli tecnici di lavoro e sopralluoghi diretti, individuando cinque itinerari principali da realizzare (Pedemontano, Padano, Eurovelo 2, Dalla Svizzera e dalla Val di Susa fino al mare).

La realizzazione della Rete intende, da un lato, favorire l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto per distanze brevi e spostamenti sistematici, dall'altro costruire relazioni e frequentazioni turistiche e culturali tra le località.

La Rete dovrà essere integrata con stazioni ferroviarie/bus e porti, contribuendo a sviluppare forme di mobilità sostenibile, riducendo i consumi energetici, combattendo le emissioni di CO₂, valorizzando i territori e le economie locali, promuovendo stili di vita sani ed ecologicamente corretti.





E proprio per favorire la mobilità ciclabile, il Piano Territoriale Regionale, approvato con D.C.R. n. 122-29783 del 21.07.2011, ha riconosciuto la proposta di rete di percorsi ciclabili regionali così definita, stabilendo che gli Enti locali, nel predisporre i relativi strumenti di Piano, debbano recepire tali tracciati connettendoli a percorsi ciclabili di interesse locale ed eventualmente proponendo percorsi integrativi. In questo modo le Reti ciclabili entrano per la prima volta a pieno titolo negli strumenti di pianificazione e di programmazione della Regione Piemonte.

Tuttavia, la proposta di Rete studiata e condivisa nel 2009 non è stata approvata formalmente dalla precedente Amministrazione regionale.

Con D.G.R. n. 89-12010 del 04.08.2009 la Regione Piemonte ha dato avvio alla seconda fase di finanziamento del progetto strategico a regia regionale denominato "Corona Verde", che intende realizzare un'infrastruttura verde che integri la *Corona di Delizie* delle Residenze Reali con la *cintura verde*, rappresentata dal patrimonio naturale dei Parchi metropolitani, dei fiumi e delle aree rurali, per riqualificare il territorio metropolitano torinese e migliorarne la qualità di vita;

Nell'ambito del progetto strategico "Corona Verde", la Regione, oltre ad aver finanziato tratti del sistema ciclabile dell'area metropolitana torinese, ha altresì dato avvio alla valorizzazione dell'itinerario pilota "Corona di delizie in bicicletta", anello di 112 km di ciclopiste, ciclostrade e strade rurali che collega le Residenze reali, i Parchi dell'area metropolitana di Torino e le Aree protette regionali, toccando paesaggi fluviali, agricoli e storici;





Con D.G.R. n. 62-5900 del 03.06.2013 la Regione ha nel contempo individuato il progetto "Ciclovia del fiume Po", che prevede la realizzazione di una infrastruttura viaria ciclabile di lunga percorrenza lungo la dorsale del fiume Po, come progetto strategico regionale, in quanto progetto di promozione di un sistema di mobilità dolce e di turismo ecosostenibile;

Inoltre con D.G.R. 12-278 del 08.09.2014 la Regione ha aderito al progetto elaborato dal Politecnico di Milano denominato "Vento", una ciclostrada di 679 che da Torino porta a Venezia, seguendo il tracciato del fiume Po, in conformità al progetto più ampio denominato "Ciclovia del fiume Po", e sta provvedendo a definire tutte le azioni necessarie per la sua realizzazione;





1. Progetto di Rete Ciclabile di Interesse Regionale

Grazie alla collaborazione tra le Direzioni regionali competenti in materia, Direzione Trasporti e Direzione Turismo, le amministrazioni Provinciali, la Federazione Italiana Amici della bicicletta (FIAB) e alcune Associazioni amatoriali che operano sui territori provinciali, nel 2009 è stata individuata un'ossatura portante di percorsi ciclabili di carattere strategico che hanno definito la Rete ciclabile di interesse regionale.

Con riferimento al tessuto e alla morfologia territoriale, al sistema naturalistico-ambientale, allo sviluppo urbanistico e ai grandi poli attrattori urbani, la proposta ha individuato percorsi extraurbani di lunga percorrenza, che attraversano località dal significativo valore ambientale, culturale e paesaggistico attraverso strade a basso traffico motorizzato in connessione con i sistemi di mobilità collettiva già esistenti.

Nel 2014, grazie al lavoro intrapreso nel corso degli anni e ad una rinnovata sensibilità politica verso il tema della mobilità ciclabile, si è ripresa la fase della concertazione con gli Enti territoriali e le associazioni legate al cicloturismo, per l'individuazione del reticolo ciclabile regionale.

L'esito del lavoro condotto dal Tavolo di lavoro interdirezionale, istituito con DGR n. 20-795 del 22.12.2014, con il compito di individuare le azioni necessarie per dare attuazione al progetto di Rete, ha portato ad un aggiornamento della vecchia proposta progettuale, rivista alla luce dei nuovi interventi realizzati e delle nuove esigenze del territorio.



2. Obiettivi del Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale

La proposta di Rete di interesse regionale nasce con le seguenti finalità:

- definire un **sistema articolato di itinerari per la mobilità lenta** che interessi l'intero territorio regionale, collegando ogni capoluogo di Provincia e che dia continuità agli itinerari transregionali e transnazionali;
- favorire approcci sostenibili negli **spostamenti quotidiani e per il tempo libero**, utilizzando le infrastrutture esistenti: piste ciclabili riservate, strade secondarie a basso traffico (inferiori a 500-1000 veicoli al giorno), alzaie, sedime ferroviario dimesso;
- garantire la **continuità degli itinerari** su lunghe distanze;
- costituire il riferimento per **orientare la progettualità degli Enti locali**, definendo la rete portante dei percorsi di livello regionale, rispetto ai quali connettere le reti dei percorsi di scala provinciale e comunale ;
- favorire l'**intermodalità**, individuando la connessione con altre modalità di trasporto stradale, ferroviario e di navigazione;
- proporre **una segnaletica uniforme ed omogenea**, conforme al Codice della Strada, che possa rendere riconoscibile i percorsi sul territorio;
- **revisionare le attuali disposizioni normative regionali**, in modo da far **convergere le risorse economiche disponibili** prioritariamente per la realizzazione della Rete, garantendo la sua operatività in tempi brevi;
- definire **le norme tecniche di riferimento** per l'attuazione della Rete.





3. Definizione degli itinerari primari

Tenendo conto delle peculiarità del territorio piemontese, che per sua natura è estremamente vario ed articolato, gli itinerari principali che definiscono la Rete ciclabile di interesse regionale sono stati individuati sulla *viabilità esistente*, in modo da realizzare un sistema integrato sia di percorsi o piste ciclabili in sede separata, sia di corsie ciclabili preferenziali, sia ancora di strade a traffico promiscuo, per quanto possibile a basso traffico, dove sono previsti specifici interventi da realizzare ai fini della percorribilità ciclistica.

La **prima fase** del Progetto ha riguardato l'individuazione di una metodologia di lavoro propedeutica alla selezione dei percorsi ciclabili che costituiranno le dorsali principali della Rete.

In **seconda fase** si è operata una ricognizione dell'esistente: sono stati presi in esame la programmazione provinciale vigente e i percorsi ciclabili, ormai consolidati, che attraversano il territorio piemontese in modo strategico, connettendo i capoluoghi di Provincia e i principali poli attrattori di valore ambientale, paesaggistico e culturale.

Sulla base di tale proposta, la **terza fase** del progetto ha riguardato la verifica dei percorsi individuati, attraverso sopralluoghi diretti svolti sul territorio con l'ausilio dei tecnici provinciali e di alcuni rappresentanti della FIAB.

Il Progetto così definito nel 2010 presenta le seguenti caratteristiche: il 59% della rete primaria ricade su strade a traffico promiscuo da segnalare, il 22% su strade a traffico promiscuo già segnalate, il 12% su piste ciclabili esistenti in sede propria e il 7% richiede interventi strutturali di completamento.





Nel 2014 questi tracciati sono stati interamente rivisti sulla base delle programmazioni e realizzazioni che nel corso degli anni Comuni, Province ed Enti di gestione delle Aree protette regionali hanno intrapreso sul territorio.

3.1 Prima fase del progetto: individuazione di una metodologia di lavoro

Al fine di arrivare ad una serie di percorsi ciclabili condivisi a scala regionale, il tavolo di coordinamento della Proposta ha definito gli standard e i requisiti che i percorsi dovranno garantire.

I percorsi ciclabili regionali dovranno osservare i seguenti requisiti:

linearità del tracciato: è fondamentale individuare un itinerario che eviti inutili tortuosità, raggiungendo mete significative nel modo più diretto possibile; è ammissibile, per percorsi legati al tempo libero e allo svago, la deviazione per consentire la visita di località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico.

sicurezza: l'itinerario scelto deve minimizzare i pericoli per i ciclisti, sfruttando viabilità esistente a basso traffico.

coerenza: gli itinerari continui devono soddisfare propri e identificabili caratteristiche; bisogna garantire una precisa connettività nel passaggio da un territorio all'altro, sia tra singole Province sia tra Regioni confinanti.

tipologie di percorso: è necessario identificare le diverse tipologie, sia in base alle caratteristiche tecniche (pista ciclabile in sede separata, corsia ciclabile su carreggiata, itinerario ciclabile in promiscuo con il traffico veicolare, etc..), sia





per le peculiarità di rilievo in ambito storico e/o artistico, naturalistico, transportistico.

attrattiva: nel tracciare il percorso occorre che si tenga conto di aree particolarmente interessanti, escludendo o cercando varianti per quelle più monotone; deve essere attraente percorrere l'itinerario in bicicletta perché questo integra ed arricchisce l'ambiente in cui è collocato.

comfort: l'itinerario deve permettere un flusso agevole di traffico ciclistico ed essere facilmente utilizzabile da utenti con bici ibride (city-bike) e mountain-bike. Bisognerà ridurre al minimo le pendenze, prevedere buoni fondi stradali; offrire servizi ricettivi e meccanici riparatori adeguati.

superficie: dovrebbe essere pavimentata o comunque il più liscio e regolare possibile. Il rivestimento dovrebbe essere omogeneo (strade asfaltate, strade sterrate...) evitando, per esempio, bruschi passaggi da asfalto a ghiaia.

livello di difficoltà: il percorso deve essere adatto: in base alle caratteristiche del tracciato, per ogni tratta, deve essere identificato e segnalato. Inoltre sarebbe utile segnalare ai ciclisti: il dislivello presente; la pendenza e l'inclinazione del versante; la lunghezza e la larghezza; la presenza di guadi.

flussi veicolari: il percorso ciclistico dovrebbe transitare su strade con meno di 1000 veicoli al giorno e comunque mai più di 3000 veicoli al giorno. Sono da preferire le strade senza auto (rientrano nella categoria quelle con un massimo di 50 macchine al giorno).

segnaletica: l'itinerario deve essere identificato con opportuna segnaletica.





deviazione: i percorsi ciclabili dovrebbero collegare due mete nel modo più diretto possibile, seguendo idealmente la linea d'aria ed evitando inutili deviazioni e dislivelli.

capillarità: i percorsi ciclabili devono consentire di raggiungere due mete nel modo più diretto possibile; le mete in questione non dovrebbero distare più di 200-500 m dal percorso ciclabile.

manutenzione: i percorsi devono presentare caratteristiche che garantiscano condizioni di buona percorribilità. A tal fine occorre prevedere verifiche periodiche per assicurare la sicurezza dei fruitori.

3.2 Seconda fase del progetto: ricognizione dei percorsi esistenti

Il lavoro per l'individuazione della Rete ciclabile ha avuto avvio da una Proposta di percorsi presentata dalla FIAB nel dicembre 2007.

La proposta individuava 5 arterie principali, – la Via del mare, la Via Francigena, la Via del Po / Eurovelo 2, la Via Pedemontana, e la Via Padana o “dei canali” – che di fatto si distinguono come delle direttrici fortemente caratterizzanti il territorio regionale.

Questa prima bozza è stata la base di lavoro per i tavoli tecnici svolti in ciascuna Provincia, durante i quali sono stati messi a confronto i piani provinciali vigenti e i percorsi ciclabili ormai consolidati sul territorio.

Questi dati sono poi stati confrontati con la rete ciclabile di scala transregionale e transnazionale, quali la rete ciclabile “EuroVelo” (Box 1) e la





Rete Ciclabile Nazionale "Bicitalia" (Box 2), al fine di dare continuità ed omogeneità ai percorsi che superano i confini regionali.

BOX 1. Rete ciclabile EuroVelo

EuroVelo è il progetto di una rete di 14 ciclovie, promossa da European Cyclists' Federation (ECF), che individua le direttrici e le caratteristiche funzionali di percorsi europei per una lunghezza di circa 70.000 km

Negli ultimi anni nell'ambito dell'ECF (European Cyclists' Federation) un apposito gruppo di lavoro di cui fanno parte diversi membri europei, ha elaborato una proposta di rete di cicloitinerari (European Cycle Route Network) coprenti tutta l'Europa geograficamente intesa a ovest del meridiano di Mosca. Dopo vari incontri e discussioni nell'estate del 1997 esce la prima mappa che fissa, a grandi linee degli itinerari così schematizzati :

- 1 - **Atlantic Coast Route**: Sagres - Capo Nord
- 2 - **Capitals Route**: Galway - Mosca
- 3 - **El Camino de Santiago**: Trondheim - Santiago di Compostella
- 4 - **The Channel to Black Sea**: Roscoff - Odessa
- 5 - **Via Romea Francigena**: Londra - Roma
- 6 - **Atlantic Ocean to Black Sea**: (La strada del cibo e del vino): Nantes - Constanza
- 7 - **Sun Route**: - Capo Nord - Malta
- 8 - **Mediterranean Route**: Tarifa- Atene
- 9 - **Baltic Sea to Adriatic'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
- 13 - **Iron Curtain Trail**: il sentiero che traccia la Cortina di ferro
- 14 - **Rhine Route**: la via del Reno





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 via ciclabile come soluzione contro il traffico motorizzato.



Eurovelo dovrebbe inoltre:

- 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.
- favorire la cooperazione internazionale e la armonizzazione





degli standard nelle infrastrutture ciclistiche.

- promuovere la mobilità ciclabile come mobilità alternativa all'automobile anche in zone dove non è una pratica consolidata.
- favorire l'uso della bicicletta in un ambienti sicuri e ambientalmente di pregio da parte di non ciclisti.
- Promuovere reti locali di itinerari per ciclisti in connessione alla rete ciclabile di interesse europea.
- promuovere la bicicletta come migliore pratica di turismo sostenibile.
- portare benefici economici alle comunità locali toccate dall'itinerario.
- favorire l'intermodalità e il trasporto pubblico.

Il Piemonte è toccato dall'itinerario EV 8 Mediterranean Route, un percorso lungo 5.888 km che dalla Spagna arriva fino a Cipro, toccando le nazioni della Spagna, Francia, Monaco, Italia, Slovenia, Croazia, Bosnia ed Erzegovina, Montenegro, Albania, Grecia e Cipro. Il suddetto percorso è stato inserito nella proposta della Rete di interesse regionale.

La Regione Piemonte è anche partner del progetto “Eurovelo 8” - The Mediterranean Route, cofinanziato dall'Unione europea, che vede cooperare un network transnazionale per la realizzazione di azioni congiunte di promozione, comunicazione e commercializzazione del prodotto cicloturistico.

Durante la revisione dei tracciati per la proposta di Rete è stato analizzato con particolare attenzione il **percorso di EV8 in Piemonte**, al fine di individuare l'itinerario più idoneo alle finalità richieste da ECF.



BOX 2. Rete ciclabile Bicitalia

Bicitalia è la rete ciclabile nazionale promossa dall'associazione Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB).

E' una rete di 17 ciclovie lunghe complessivamente 17.000 km che prevede i seguenti itinerari:



- N°1 Ciclopista del Sole**
- N° 2 Via del Po e delle Lagune**
- N° 3 La Via dei Pellegrini**
- N° 4 Le Vie dei fiumi veneti**
- N° 5 Via Romea**
- N° 6 Via Adriatica.**
- N° 7 Romagna-Versilia.**
- N° 8 Conero Argentario.**
- N° 9 Via Salaria.**
- N° 10 La Via dei Borboni.**
- N° 11 Alta via dell'Italia centrale.**
- N° 12 Via Pedemontana Alpina.**
- N° 13 Via dei Tratturi.**
- N° 14 Via dei Tre Mari.**
- N° 15 Via Svizzera-mare.**
- Varianti e collegamenti.**

La Regione Piemonte è attraversata dai seguenti itinerari:

N° 2 – Ciclovie del Po e delle Lagune (km 1300). È parte di Eurovelo n. 8 che entra in Italia da Ventimiglia, e fa riferimento al Po e alla laguna veneta. Disponibilità del sedime: la risorsa principale è l'argine maestro del Po anche se non si è ancora definita formalmente con l'Agenzia Interregionale per il Fiume Po un'autorizzazione generalizzata per l'utilizzo del sedime da parte delle biciclette.





N° 3 – Ciclovía dei Pellegrini (km 2300). Questo itinerario fa riferimento alla via Francigena, percorrendo l'itinerario "EuroVelo" fino a Roma. Da Roma si propone il raggiungimento di Brindisi (recuperando lunghi tratti di via Appia).

Itinerario: Chiasso, Como, Milano, Lodi, Corte S. Andrea, Piacenza, Parma, Passo della Cisa, Lucca, Siena, Roma, Fiuggi, Frosinone, Cassino, Benevento, Melfi, Gravina, Matera, Taranto, Brindisi.

Disponibilità del sedime: piste ciclabili dei parchi a nord di Milano e pista ciclabile dell'Adda fino al Po; viabilità minore in Provincia di Parma e in Lunigiana fino ad Aulla; pista ciclabile del Tevere a Roma.

Sedimi ferroviari: Carrara-Avenza, Lucca-Bientina-Pontedera, Roma-Fiuggi.

Su questa direttrice si innestano altri tracciati da nord-ovest: in particolare le direttrice cosiddetta di Sigerico ovvero Aosta, Vercelli, Corte Sant'Andrea, e l'altra via che dal Moncenisio attraversa Piemonte e Liguria per unirsi all'itinerario principale a Sarzana-Luni.

N° 12 – Ciclovía Pedemontana Alpina (km 1100)

Itinerario programmato ai piedi dell'arco alpino da Trieste al Lago Maggiore, proseguendo sul territorio piemontese attraverso i rilievi morenici del Medio Novarese, del Biellese e dell'Eporediese, l'ondulato Canavese fino alle porte di Torino, e ancora contornando l'estremo arco alpino occidentale del Pinerolese, Saluzzese, Cuneese e Monregalese, fino alla conclusione presso il Colle di Cadibona affacciato sul mare di Savona.

N° 15 – Ciclovía Svizzera-mare (km 500)

Partendo dalle pertinenze svizzere del lago Maggiore e della val d'Ossola si arriva al mar Ligure occidentale attraverso Novara, Vercelli, Asti risalendo la valle del Tanaro per raggiungere Imperia.

Risorse: alzaie dei canali piemontesi, ciclabile del Tanaro e tratti dismessi di ferrovia oltre Alba e ferrovia litoranea ligure.

Criticità: orografia del territorio.

Ai 15 itinerari principali va aggiunta una serie di varianti e collegamenti per connettere ciclovie parallele, per raggiungere mete importanti, per collegarsi a ciclovie europee.





Nel 2014 sono ripresi i tavoli tecnici: sono stati nuovamente analizzati e aggiornati i tracciati, e confrontati con le programmazioni in materia di mobilità ciclabile degli Enti Locali territoriali e delle Regioni confinanti.

3.3. Terza fase del progetto: verifica dei percorsi individuati.

I tracciati della rete di primo livello sono stati esaminati su carta a scala 1:25.000, per essere poi controllati anche su carte a scala più dettagliata (1:10.000 oppure 1:5.000, se disponibili).

Una volta Individuati gli itinerari principali su carta, sono stati effettuati dei sopralluoghi con le varie Amministrazioni Provinciali, finalizzati a rilevare la predisposizione dell'infrastruttura al transito dei ciclisti (pendenza della strada, presenza di banchine, etc.), le criticità ai fini della viabilità ciclistica (carreggiata ristretta, livello di traffico elevato, presenza di intersezioni pericolose, etc.), la tipologia di opere da realizzare per adeguare le strade esistenti o per realizzare nuove infrastrutture ciclabili nelle diverse parti di tracciato (segnaletica, cordolature di protezione di corsie riservate, pavimentazione delle banchine, etc.).

Sono state inoltre censite altre possibilità quali strade di servizio e tratti di linee ferroviarie dismesse che, opportunamente riconvertite alla mobilità ciclabile, possono rappresentare infrastrutture di assoluto pregio in quanto separate dal traffico motorizzato.

Sono stati così classificati i livelli di ciclabilità degli itinerari in quattro categorie:

- percorsi ciclabili riservati esistenti o in corso di realizzazione;





- percorsi promiscui esistenti a basso-medio traffico, segnalati;
- percorsi promiscui esistenti, non segnalati;
- tratti di percorsi che richiedono interventi strutturali di completamento e/o miglioramento per la ciclabilità.

La metodologia di lavoro è stata la seguente

- rilievo e verifica dei percorsi direttamente sul campo;
- eventuali modifiche del percorso tracciato sulla base di anomalie riscontrate tra la cartografia e il sopralluogo;
- rilievo delle caratteristiche del percorso e segnalazione di eventuali criticità: guadi, attraversamenti stradali, frane o smottamenti, pericoli reali o eventuali, attraversamento di proprietà private e simili;
- analisi del manto stradale;
- verifica dei collegamenti critici;
- documentazione fotografica del percorso: criticità, strutture, emergenze naturalistiche e storico-artistiche.

Dopo i sopralluoghi effettuati sul campo con la collaborazione di tecnici delle Province e di alcuni esponenti della FIAB, si è provveduto alla definizione dei percorsi definitivi su cartografia in scala 1: 250.000.

Nel 2014 questi tracciati sono stati interamente rivisti sulla base delle programmazioni e realizzazioni che nel corso degli anni Comuni, Province ed Enti di gestione delle Aree protette regionali hanno intrapreso sul territorio.





4. I Percorsi Regionali definitivi

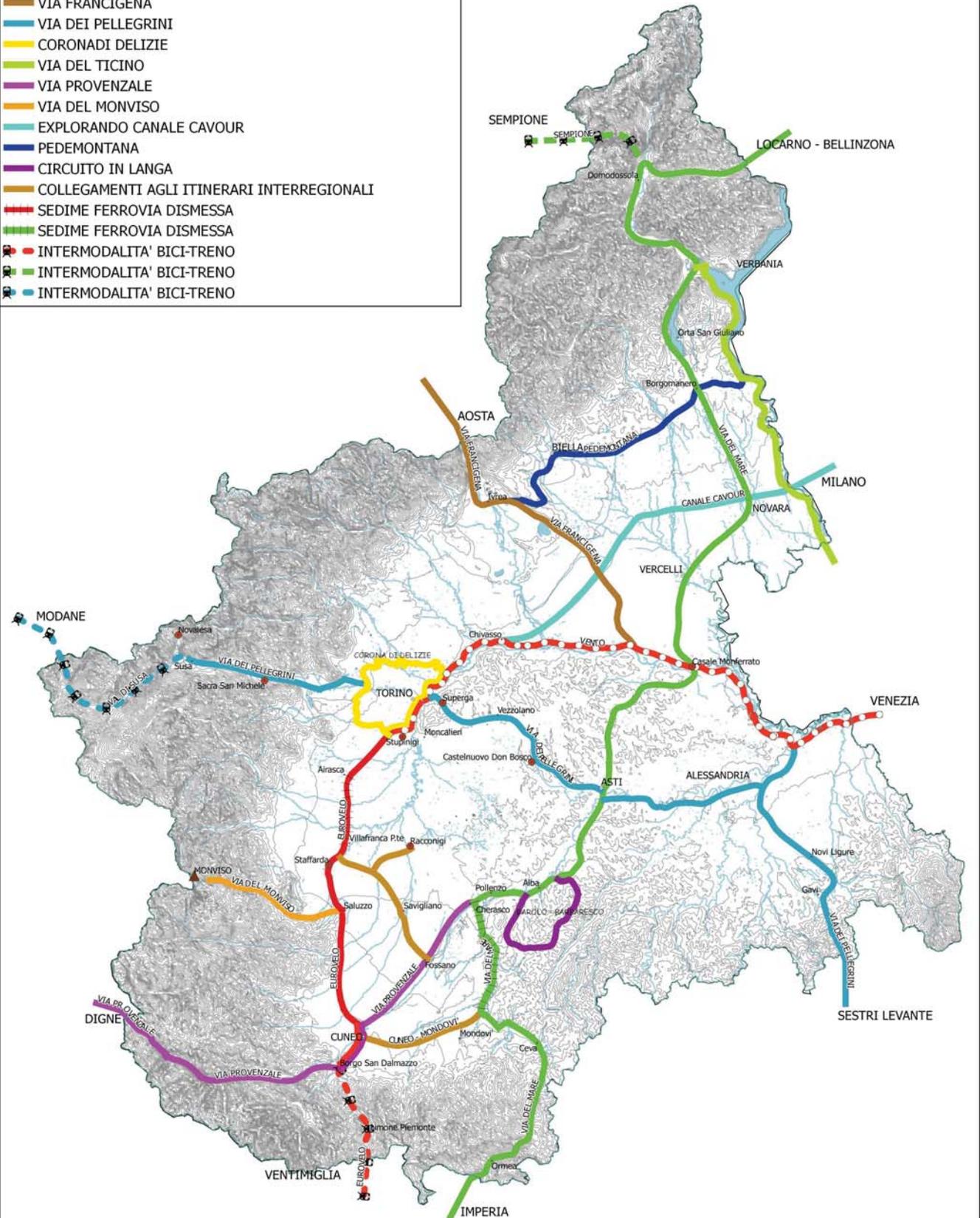
Oggi quale primo esito del lavoro svolto dal Gruppo interdirezionale si è giunti ad approvare il *Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale (Figura 1)*, che costituirà la base per l'avvio della successiva fase di pianificazione e programmazione regionale in materia di mobilità ciclabile, nonché la base per l'avvio della fase di verifica VAS.





PROGETTO DI RETE CICLABILE DI INTERESSE REGIONALE

- EUROVELO
- VENTO
- VIA DEL MARE
- VIA FRANCIGENA
- VIA DEI PELLEGRINI
- CORONADI DELIZIE
- VIA DEL TICINO
- VIA PROVENZALE
- VIA DEL MONVISO
- EXPLORANDO CANALE CAVOUR
- PEDEMONTANA
- CIRCUITO IN LANGA
- COLLEGAMENTI AGLI ITINERARI INTERREGIONALI
- SEDIME FERROVIA DISMESSA
- SEDIME FERROVIA DISMESSA
- INTERMODALITA' BICI-TRENO
- INTERMODALITA' BICI-TRENO
- INTERMODALITA' BICI-TRENO





Eurovelo 8 e VenTo

L'itinerario che durante la prima fase di concertazione era stato denominato "La via del Po", che segue l'andamento del fiume verso le lagune venete, ed assicura il collegamento alla Rete Eurovelo della Provenza (EV8) è sicuramente quello identificato come Priorità 1 nelle politiche strategiche regionali.

E' anche l'itinerario su cui sono state intraprese numerose azioni di concertazione con il territorio, vista l'importanza assunta nell'ottica della pianificazione europea EuroVelo.

Già si è detto del collegamento alla Rete Eurovelo e della partecipazione della Regione ad un progetto che sviluppa lungo il tracciato piemontese azioni congiunte di promozione, comunicazione e commercializzazione del prodotto cicloturismo.

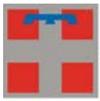
Il progetto VENTO, promosso dal Politecnico di Milano, si innesta sull'itinerario di Eurovelo 8 e prevede la realizzazione di una dorsale cicloturistica in sede riservata di 679 km lungo il fiume Po da Torino fino a Venezia. Nel territorio piemontese il progetto interessa oltre 150 km di pista ciclabile riservata.

Ma Vento non è solo una dorsale cicloturistica, è qualcosa di più, un progetto che affronta la tematica ciclabile in chiave totalmente nuova.

Vento è soprattutto territorio, paesaggio, cibo, bellezza, pista ciclabile, green economy, agricoltura, beni culturali, ambiente, acqua, alloggio, lavoro, infrastruttura, piccoli comuni, cicloturismo, ponti.

Vento è una pista ciclabile sicura, non si incrociano auto. La sicurezza per il cicloturista, sia bambino sia adulto, è la sua prima aspettativa dal progetto.





Con la sicurezza per il cicloturista gli utenti potenziali sono centinaia di migliaia non alcune decine come oggi.

Per questo Vento ha bisogno di investimenti infrastrutturali (80 milioni €) che genereranno nuove economie per almeno 100 milioni di euro all'anno lungo il Po.

Vento vuole un cicloturismo inclusivo, sicuro, generativo, piacevole e a impatto zero. Vento promuove un cicloturismo che è esperienza culturale e di paesaggio, itinerario e non solo destinazione.

Vento è una dorsale cicloturistica da cui si staccano e congiungono le ciclabili locali, i circuiti alternativi e tematici.

Vento è un'unica opera, grande ciclabile sulla quale giocare il tutto per tutto, per fare grandi numeri, per investire.

Vento è intermodalità e flessibilità, perchè mettere la bici sul treno, su un bus, su un battello, sull'auto, sull'aereo, moltiplica per cinque volte il raggio di azione della bicicletta facendolo diventare praticamente infinito.

Vento genera lavoro, perchè tutto quello che il cicloturista fa richiede persone, imprese, professionalità che lavorino per lui, e quindi la capillarità con cui le ciclabili entrano nei territori fa sì che nuova occupazione ed economia si generino un po' ovunque, premiando tanti territori. Si stimano 2.000 nuovi occupati e un indotto di 100 milioni di euro l'anno.

La Regione Piemonte ha intuito la valenza strategica del progetto ed ha aderito con D.G.R. n. 12-278 del 08.09.2014 come prima Regione italiana ed insieme a Stato, cittadini, istituzioni e associazioni ne chiede la realizzazione.





La Regione sta attivamente collaborando alle azioni di sensibilizzazione e ha partecipato a Vento Bici Tour 2015, pedalando il tratto piemontese dei 632 Km totali, per promuovere il progetto, in 15 tappe, incontrando persone, amministrazioni e amministratori, associazioni e imprese per discutere assieme dell'importanza del progetto e condividere lo spirito con la finalità di far crescere la richiesta di realizzazione. Tappe per capire assieme i vantaggi e capire che la bicicletta si sposa con tanti temi: il lavoro, il turismo, le imprese locali, i beni culturali, la natura, l'acqua e i parchi, la rete, il paesaggio e l'ambiente, il gusto e l'agricoltura, l'arte e la storia.

Una risultato importante la firma del protocollo d'intesa tra la Regione Piemonte, Provincia di Alessandria, Provincia di Vercelli, Comune di Camino, Comune di Casale Monferrato, Comune di Crescentino, comune di Fontanetto Po, Comune di Frassineto Po, Comune Morano sul Po, Comune di Palazzolo Vercellese, Comune di Trino, Politecnico di Milano - Dastu, Agenzia Interregionale per Il Fiume Po Piemonte (Aipo Piemonte), Ente di Gestione delle Aree Protette del Po Vercellese-Alessandrino e del Bosco delle Sorti della partecipazione di Trino per la progettazione e realizzazione del percorso ciclabile interregionale, avvenuta proprio in occasione del Vento Bici Tour a Trino il 7 giugno 2015.





Via del Monviso

L'itinerario è la prosecuzione naturale della direttrice che segue l'andamento del fiume Po e che da Saluzzo si discosta dal tracciato di Eurovelo 8 per salire nella valle del Monviso fino alla sorgente del fiume.

L'area del Monviso è stata recentemente oggetto del riconoscimento MAB Unesco (area della Biosfera), collegata ad un progetto transfrontaliero tra Italia e Francia e riveste per il territorio piemontese valenza strategica, già al centro di numerosi Progetti che prevedono anche interventi di percorsi ciclabili.

A conferma delle linee d'azione intraprese, in data 16.04.2015 è stata sottoscritta una carta d'intenti "Progetto Ciclovía del Po da CollinaPo al Monviso" tra 49 Comuni, interessati dal tracciato, per la tutela, la valorizzazione, lo sviluppo sostenibile dei territori del Po nel tratto Torinese e Cuneese.

Canale Cavour

L'itinerario percorre le acque e le terre del riso, unendo i parchi e le aree metropolitane di Torino e Milano, attraverso le alzaie dei canali che percorrono la pianura tra Piemonte e Lombardia, tra Po e Ticino, grazie allo straordinario tracciato di 82 km del **Canale Cavour** fatto costruire a metà Ottocento dal Conte Camillo Benso di Cavour. Il percorso ben si lega alla filosofia del Progetto Vento e consente di chiudere un anello che intercetta Eurovelo 8 e la Via del mare.



Via del mare

Rappresenta la principale direttrice ciclabile che attraversa la Regione Piemonte da Nord a Sud, toccando i maggiori comparti turistici regionali quali il comprensorio dei Laghi, i Sacri Monti, le Langhe e il Monferrato arrivando fino al mare. Intercetta le principali direttrici est-ovest, dalla Pedemontana di Biella, al Canale Cavour, Eurovelo 8 con Vento e la Via Francigena/ Via dei Pellegrini, i circuiti in Langa e la Via Provenzale.

Via Provenzale

Il percorso si sviluppa in Provincia di Cuneo e costituisce il collegamento tra le numerose direttrici che scendono dal nord della Regione, "la Via del Mare" ed Eurovelo 8 in particolare, che vengono così collegate nel territorio dell'Unione dei Comuni del Fossanese, lungo il corso del fiume Stura. Dal Comune di Borgo San Dalmazzo percorre quindi la valle Stura e prosegue verso Digne e la Provenza.

Via Francigena/Via dei Pellegrini

La Via Francigena o "Via dei Pellegrini" ripercorre gli antichi percorsi devozionali dei viaggiatori diretti a Roma attraverso due tracciati ciclabili del Nord-Ovest: dalla Valle d'Aosta e dalla Valle Susa sino a La Spezia in Liguria.

Nell'affascinante passaggio dell'ambiente montano alla pianura, dai morbidi rilievi appenninici alle scogliere delle Cinque Terre, il percorso garantisce la continuità con i grandi percorsi europei provenienti da oltralpe e diretti verso i porti di Genova, La Spezia e l'Italia Centrale.





Percorrendo questo itinerario si incontrano i riferimenti al passato storico e alla cultura religiosa del nostro territorio, dai monumenti romani di Aosta, Susa e Libarna, alle abbazie medioevali di Novalesa, Sacra di San Michele, Vezzolano, Lucedio, Sezzadio, dei Fieschi.

Circuito in Langhe

Itinerario ad anello di valenza locale, non direttrice di lunga percorrenza ma di penetrazione, in una zona a forte connotazione turistica e Unesco, con risorse enogastronomiche, naturalistiche e culturali. Il percorso si chiama *BartoBar* e si snoda nelle Langhe, andando dall'area del Barbaresco a quella del Barolo, passando per l'Alta Langa, per una lunghezza complessiva di 124 km.

Pedemontana

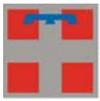
L'itinerario Pedemontano si configura come il proseguimento sul territorio regionale di un percorso cicloturistico che attraversa le zone pedemontano delle Alpi, ai piedi dell'arco alpino da Trieste sino al Lago Maggiore.

Il tracciato pedemontano inserito nel Piano territoriale Regionale presenta problematiche per la fruizione in sicurezza e continuità, e pertanto è stato ridotto al collegamento da Ivrea a Borgomanero, attraversando la Provincia di Biella.

Via del Ticino e Lago Maggiore

Il tracciato può essere visto come una variante alla Via del Mare, e si snoda sulla sponda del Lago Maggiore, comparto turistico rilevante per la nostra





regione e già oggetto di un protocollo d'Intesa dei Comuni affacciati sulle sponde del lago. Prosegue poi lungo la sponda del fiume Ticino per ricongiungersi con il Canale Cavour e la Via del Mare in Provincia di Novara.

Corona di Delizie

L'itinerario cicloturistico immerso nell'arte e nella natura che collega le Residenze Reali e i Parchi metropolitani attorno al capoluogo piemontese: un anello di 112 Km di ciclopiste, ciclostrade e strade rurali, dotato di apposita segnaletica, che attraverso ben 16 Comuni con i loro più bei paesaggi fluviali, agricoli e storici, da percorrere in city-bike, mountain-bike o a piedi. E' uno dei circuiti della Corona Verde, il grande sistema delle infrastrutture verdi dell'area metropolitana torinese.

Il progetto è frutto della collaborazione di diversi partner, che congiuntamente hanno voluto investire e fare sul percorso una sperimentazione che ha portato alla creazione di una APP a servizio del cicloturista che offre informazioni geolocalizzate sui beni e servizi offerti dal territorio, con ben 800 punti di interesse censiti.

Intermodalità

Per gli itinerari "Via del Mare", "Eurovelo" e "Via dei Pellegrini", sulle tratte transfrontaliere Italia-Svizzera, Italia-Francia, e sulla tratta di collegamento tra Piemonte e Liguria, tenuto conto dell'orogenesi del territorio, che rende problematica la realizzazione di infrastrutture per le biciclette, è previsto lo sviluppo dell'intermodalità *bici - treno*. L'intermodalità sarà potenziata





mediante misure di incentivazione del trasporto di biciclette sui treni percorrenti le linee ferroviarie Torino –Lione, il Sempione e la Cuneo Ventimiglia.





5. Azioni per incentivare l'uso della bicicletta

- **Servizi:** sistemi informativi dedicati (navigatori, app, ecc) per l'utilizzo della Rete e in generale delle strade secondarie più sicure per muoversi in bicicletta, i punti di scambio intermodale e i punti di assistenza e di ristoro, parcheggi custoditi per le biciclette, ciclostazioni, anche utilizzando locali messi a disposizione nelle stazioni ferroviarie con servizi a disposizione del ciclista (depositi bagagli, riparazione biciclette, pulizia delle biciclette, noleggio biciclette, acquisto accessori), punti ricarica elettrica per biciclette a pedalata assistita.
- **Comunicazione e sensibilizzazione:** la promozione ed il marketing della mobilità in bicicletta sono azioni strategiche per accompagnare i cittadini meno predisposti all'uso della bicicletta. Facendo leva su concetti di bello, di moderno, di vantaggioso e facendo sentire l'utilizzatore della bicicletta una persona che "ha fatto la cosa giusta per sé, per la sua salute, per l'ambiente e per la città, si riescono ad avvicinare alla mobilità in bicicletta un numero maggiore di persone. La comunicazione efficace deve essere emozionale, la comunicazione razionale rafforza solo le motivazioni dei già predisposti.
- **Formazione:** Fondamentale l'attività formativa in diversi ambiti, riguardo la mobilità ciclistica e le reti cicloturistiche, considerata uno strumento fondamentale per diffondere la conoscenza e lo scambio di informazioni sulle politiche, le metodologie progettuali e le buone pratiche. Questa potrà avvenire attraverso Convegni e Seminari, corsi di formazione nonché





viaggi studio e dovrà spaziare dai temi della mobilità sostenibile, al cicloturismo, l'educazione nelle scuole, la sicurezza stradale...La formazione dovrà essere rivolta a tutti gli attori interessati:

- Dirigenti/Tecnici operanti negli Enti Pubblici;
 - Dirigenti delle Associazioni;
 - Scuole;
 - Aziende Turistiche con corsi specifici per operatori cicloturistici (sistema dei servizi Bike-friendly)
- **Imprese:** Strategico lo sviluppo di piccole e medie imprese legate al cicloturismo: perchè il cicloturismo genera lavoro. Chi viaggia/pedala porta con sé tanti bisogni che possono trovare risposta nelle strutture ricettive locali, nei ristoranti così come nei bicigrill e in tutti quei servizi che cerca un viaggiatore. Ma non solo, il cicloturista oggi visita un museo, una mostra, una città o un parco: ripara la sua bicicletta o acquista accessori per il suo viaggio e pertanto è necessario che vi siano persone, imprese, professionalità preparate a questo scopo.
 - **Intermodalità:** l'intermodalità bici+treno, bici+battello, anche con interventi finalizzati ad eliminare ostacoli e barriere all'accessibilità e alla fruizione del servizio di trasporto intermodale e diffusione in ambito urbano di sistemi di bici condivise – Bike sharing – e di misure per la moderazione del traffico.



6. Modalità attuativa

Per attuare il Progetto di Rete ciclabile Regionale, la Regione Piemonte ha istituito un gruppo di lavoro interdirezionale che individua le azioni necessarie per l'approvazione del Documento di programmazione per la mobilità ciclabile regionale.

6.1 Il gruppo di Lavoro interdirezionale

Con D.G.R. n. 20-795 del 22.12.2014 è stato istituito un Gruppo di Lavoro interdirezionale finalizzato alla individuazione delle azioni prioritarie volte a stabilire le arterie cicloturistiche di carattere strategico per il territorio regionale in un'ottica di pianificazione unitaria degli interventi.

Quali componenti del gruppo di lavoro sono state individuate le Direzioni regionali "Gabinetto della Presidenza della Giunta regionale", "Ambiente, governo e tutela del territorio", "Agricoltura", "Opere pubbliche, Difesa del Suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica", "Promozione della Cultura, Turismo e Sport", le quali, interessate per competenza, forniranno gli apporti, gli strumenti e le specifiche conoscenze correlate alle rispettive competenze istituzionali.

Il gruppo di lavoro potrà rapportarsi con altre strutture regionali ovvero altri soggetti pubblici e privati presenti sul territorio regionale e nazionale direttamente o indirettamente interessati alle problematiche di competenza del medesimo, e le funzioni di coordinamento sono state attribuite in forma congiunta alla Direzione "Promozione della Cultura, Turismo e Sport" e alla





Direzione “Opere pubbliche, Difesa del Suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica”.

Il Gruppo di Lavoro interdirezionale in particolare ha il compito di:

1. raccogliere dati coordinati ed aggiornati e sviluppare strategie e coordinamento a supporto delle decisioni politiche;
2. essere punto di distribuzione, informazione e coordinamento tecnico per la diffusione delle best practices;
3. essere a servizio di Province, Comuni, Enti, associazioni, per:
 - il coordinamento del censimento di percorsi urbani ed extraurbani, diffusione di linee guida, censimento e diffusione di servizi alla mobilità ciclistica urbana (ciclo parcheggi, ciclo officine, bike sharing, noleggi) ed extraurbana (bici grill, noleggi, albergabici, cartografie, guide, siti, ecc);
 - fornire una banca dati del movimento cicloturistico, supporto metodologico ai territori per le loro ricerche;
 - assistenza nella creazione di club di prodotto, reti di impresa sul cicloturismo;
 - l'organizzazione di alta formazione tecnica anche tramite il supporto di FIAB;
 - assistenza/appoggio alle ATL e agli ambiti turistici.





6.2 Il cronoprogramma dei lavori

Il Tavolo tecnico interdirezionale dovrà svolgere le seguenti azioni:

- dare evidenza pubblica alle direttrici ciclabili di interesse regionale attivando momenti di informazione sul territorio che diffondano i risultati del lavoro svolto (mesi 3);
- predisposizione banca dati aggiornata della Rete ciclabile regionale con evidenziati: tipologie e stato dell'arte dei percorsi, criticità da risolvere (mesi 4).
- Predisposizione documentazione propedeutica all'espletamento della fase di verifica VAS (mese 1)
- Procedura di verifica VAS (mesi 2)
- Predisposizione del Documento strategico per la programmazione della mobilità ciclabile regionale che definirà le priorità regionali, le linee di indirizzo, i tempi e le risorse necessarie (mesi 3).

6.3 Il documento strategico per la programmazione della mobilità ciclabile regionale

Obiettivo del Tavolo interdirezionale sarà la redazione di un documento strategico, un Programma di azioni a favore della mobilità ciclabile in Piemonte, da aggiornare ogni tre anni.

Il documento comprenderà un'analisi propedeutica alle strategie da adottare, costituita da un'analisi S.W.O.T. (strengths, weaknesses, opportunities and





threats), un approfondimento sullo stato delle mobilità ciclabile in Piemonte e su casi studio già realizzati.

L'analisi dovrà tenere conto in particolare delle varie iniziative, i progetti già realizzati nel territorio da valorizzare mettendo a sistema i patrimoni e le conoscenze esistenti.

Il Programma dovrà inoltre illustrare gli obiettivi generali da perseguire in tema di mobilità ciclabile e le azioni specifiche.

Per ciascuna azione prevista nel programma verranno indicati : contenuto dell'azione specifica, i risultati attesi e le risorse necessarie.

Il programma intenderà inoltre dare indicazioni per la fase attuative delle varie azioni: tempi, procedure, soggetti da coinvolgere.

Mediante il Programma infine dovranno inoltre essere individuate:

- le funzioni di monitoraggio finalizzate a verificare lo stato di avanzamento del programma;
- le funzioni di valutazione per pervenire alla formulazione di un giudizio su ciò che il programma ha prodotto.

6.4 Finanziamento della proposta e definizione delle priorità

Per quanto attiene alle linee di finanziamento attuali e gli sviluppi futuri per la realizzazione del Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale è stata svolta una ricognizione globale su diversi fondi, a livello di tutte le Direzioni Regionali, che ad oggi, grazie all'Istituzione del Tavolo Interdirezionale, collaborano attivamente e si attivano per promuovere lo sviluppo e incentivare l'uso della bicicletta.





Primo passo è stato l'analisi della nuova programmazione europea 2014-2020. E' stata presentata la candidatura di due progetti sui programmi europei Alpin Space e Central Europe per rispondere alla prima call con scadenza 30.04.2015: il progetto RE-BIKE su Alpin Space e il progetto I-CEN su Central Europe. RE-BIKE, con Lead Partner Regione Piemonte, Direzione Promozione della Cultura, Turismo e Sport, intende rafforzare la cooperazione internazionale per dare continuità alla rete ciclabile denominata Eurovelo ed in particolare la connessione dei grandi corridoi lungo i fiumi, con un'azione pilota relativa al tracciato di Vento. I-CEN, con Partner Regione PIEMONTE, Direzione opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica, è finalizzato allo studio delle ciclostazioni per la promozione dell'interscambio tra la rete ferroviaria e la rete ciclabile di lunga percorrenza, con un progetto pilota lungo il tracciato di Vento.

E' in corso di redazione la predisposizione di una nuova candidatura sul prossimo bando Alcotra Italia-Francia con l'obiettivo di ampliare ed incrementare la qualità dell'offerta riguardo alla mobilità sostenibile/accessibilità, avendo come cardine per lo sviluppo e l'interconnessione delle varie reti di risorse locali (ferrovie storiche transfrontaliere, percorsi cicloturistici, integrazione dei diversi livelli di mobilità).

E' allo studio il nuovo bando del programma europeo MED.

Contemporaneamente il Tavolo di lavoro si è attivato per ricercare le possibili fonti di finanziamento per dare attuazione al Progetto di Rete.

Con D.G.R. n. 13-1411 del 11.05.2015 si è aperto un bando da € 868.750,00, sui fondi PAR-FSC 2007-2013, Asse III, Riqualificazione Territoriale, Linea III.6





"Turismo", L.R. n. 4/2000, per il recupero del patrimonio ferroviario dismesso ed in disuso per riutilizzo turistico-ricreativo-ricettivo e il recupero a fini turistici di borgate montane, con interventi sul patrimonio strutturale ed infrastrutturale, che servirà a completare alcuni tratti strategici e consentire l'intermodalità e la connessione con le direttrici ciclabili.

Con D.G.R. n. 27-1743 del 13.07.2015 sono già stanziati 8 milioni di Euro dei quali una parte sarà destinata allo sviluppo dell'offerta cicloturistica, con interventi volti alla realizzazione, al potenziamento ed al miglioramento delle piste ciclabili piemontesi che prevedano un percorso minimo di 50 Km, da attuarsi mediante specifici accordi di programma che vedranno tra le priorità la realizzazione di una parte della dorsale cicloturistica Vento che da Venezia arriva fino a Torino lungo il fiume Po, il Canale Cavour, una pista ciclabile nella zona delle Langhe.

E' prevista l'apertura di un bando per la nascita e lo sviluppo dell'imprenditoria turistica che finanzierà investimenti per la creazione di microimprese finalizzate all'attivazione di servizi turistico culturali localizzati lungo le grandi direttrici ciclabili individuate dal seguente documento, con le risorse disponibili sul fondo n. 21 della L.R. 18/99.

Sono in corso di definizione le procedure per l'assegnazione di risorse regionali per finanziare studi di fattibilità di area vasta.

Il Fondo di sviluppo e coesione FSC 2014-2020 ha inserito il progetto Vento in Priorità 2 e il P.S.R. – Misura 7 ha richiesto l'utilizzo di una parte di risorse da destinarsi ad interventi per infrastrutture ciclabili, con priorità sul tracciato di Vento.





In data 07.06.2015 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa Regione Piemonte, Provincia di Alessandria, Provincia di Vercelli, Comune di Camino, Comune di Casale Monferrato, Comune di Crescentino, comune di Fontanetto Po, Comune di Frassineto Po, Comune Morano sul Po, Comune di Palazzolo Vercellese, Comune di Trino, Politecnico di Milano - Dastu, Agenzia Interregionale per Il Fiume Po Piemonte (Aipo Piemonte), Ente di Gestione delle Aree Protette del Po Vercellese-Alessandrino e del Bosco delle Sorti della partecipazione di Trino per la progettazione e realizzazione del percorso ciclabile interregionale Vento, nel quale le parti concordano sulla necessità e urgenza di disciplinare lo svolgimento in collaborazione delle varie attività, impegnandosi ad attivarsi per reperire le risorse economiche necessarie.

E' stata anche richiesta la reimpostazione di € 3.981.403,13 di fondi statali stanziati con la L. 366/1998 destinati al finanziamento della mobilità ciclistica.

Si stanno attivando azioni per attrarre e sensibilizzare al Progetto investitori privati quali ad esempio le Fondazioni Bancarie che si sono dimostrate sensibili e interessate alle numerose iniziative di incentivazione dell'uso della bicicletta che la Regione Piemonte sta portando avanti.





PROGETTO DI RETE CICLABILE DI INTERESSE REGIONALE



- EUROVELO
- VENTO
- VIA DEL MARE
- VIA FRANCIGENA
- VIA DEI PELLEGRINI
- CORONADI DELIZIE
- VIA DEL TICINO
- VIA PROVENZALE
- VIA DEL MONVISO
- EXPLORANDO CANALE CAVOUR
- PEDEMONTANA
- CIRCUITO IN LANGA
- COLLEGAMENTI AGLI ITINERARI INTERREGIONALI
- SEDIME FERROVIA DISMESSA
- SEDIME FERROVIA DISMESSA
- INTERMODALITA' BICI-TRENO
- INTERMODALITA' BICI-TRENO
- INTERMODALITA' BICI-TRENO

