



Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Assessore Trasporti, Infrastrutture, Opere pubbliche,
Difesa del Suolo, Protezione civile, Gestione emergenza
profughi ucraini

Dott. Marco Gabusi



Visione sulla mobilità e i trasporti

Cosa vogliamo

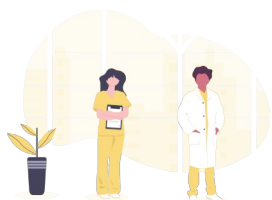
Un Piemonte efficiente, sostenibile, connesso e vivibile

Obiettivi

1. Aumentare la **sicurezza reale** e percepita degli spostamenti
2. Aumentare la **vivibilità del territorio** e dei centri urbani e contribuire al benessere dei cittadini
3. Aumentare la **competitività della regione**, lo sviluppo di imprese, industria e turismo

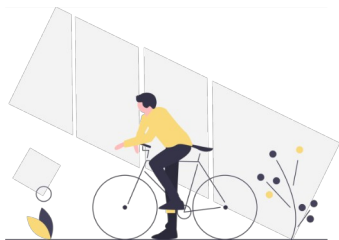
Quale ruolo ha la bicicletta?

Un Piemonte in bici, vuol dire un territorio...



più sano

grazie all'aumento di attività fisica quotidiana e il minore inquinamento



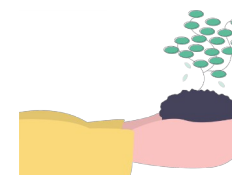
più egualitario

offrendo soluzioni di trasporto economiche anche alle persone in difficoltà



più produttivo

stimolando la creazione di posti di lavoro "green" e decongestionando le strade



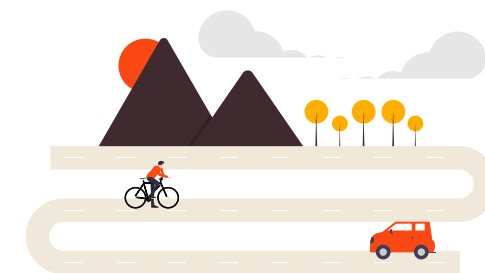
più sostenibile

grazie alla riduzione delle emissioni di gas serra e degli inquinanti locali



più sicuro

grazie alla riduzione delle collisioni tra utenti



più connesso

grazie alla creazione di relazioni tra territori

Che cos'è il PRMC

Il PRMC promuove l'uso della



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



Individua la rete che ricade nel suo territorio



Individua il sistema delle aree di sosta e le azioni per **promuovere l'intermodalità**



Definisce gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili in ambito urbano ed extraurbano



Prevede la realizzazione di **azioni di comunicazione, educazione e formazione**

L'individuazione di dettaglio e la fattibilità degli interventi è realizzata tramite appositi progetti di fattibilità e approfondimenti specifici che saranno sviluppati come azione del Piano.



Il PRMC deve concorrere al raggiungimento degli obiettivi Regionali

Quantità

3,5%
(2011)



≥17%
(2050)

Aumentare l'utilizzo della bicicletta in sicurezza per scopi quotidiani e per scopi turistici sia per gli spostamenti urbani che intercomunali riducendo il ricorso ai mezzi motorizzati privati.



Qualità

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

Target PRMC

Obiettivi di risultato
(dal PRMT)

Indicatore

Unità di
Misura

Orizzonte temporale

Stato attuale

2030

2050

Aumentare la sicurezza reale e percepita degli spostamenti

Indice di mortalità degli incidenti stradali che coinvolgono velocipedisti

n. morti ogni 1.000 incidenti

21.9
(1002 incidenti e 22 morti)
(media 2019-18-17-16)

-50%
(rispetto a SR)

≥ 0%

Aumentare la vivibilità del territorio e dei centri urbani e contribuire al benessere dei cittadini

utilizzo della bicicletta (media Piemonte) (% bicicletta)

%
bici su totale spostamenti

3,5%
(2011)

≥ 8%

≥ 17%

utilizzo della bicicletta in ambito urbano (media Piemonte)

%
bici

5%
(2011)

≥ 10%

≥ 23%

utilizzo della bicicletta in ambito Interurbano (media Piemonte)

%
bici

<1%
(2011)

≥ 3%

≥ 10%

Inattività fisica

%
Popolazione Inattiva

29,9%
(2019)

-15%
(rispetto a SR)

-20%
(rispetto a SR)

Aumentare la competitività della regione e lo sviluppo di imprese, industria e turismo

Indicatore di sviluppo cicloturistico

n./d.

fenomeno limitato

+ Incremento

++ Incremento

Strategie ed azioni del PRMC

Dimensione
d'intervento

Esigenze

Macro-Azioni



infrastrutture

Rendere il territorio piemontese percorribile in sicurezza e comodità con la bicicletta tramite infrastrutture e servizi di qualità sia per spostamenti quotidiani sia per turismo. Inoltre, è necessario migliorare l'intermodalità per l'accessibilità sulle distanze medio-lunghe.

A

Rendere il territorio piemontese permeabile alla bicicletta

A.1) Completare il sistema delle **ciclovie turistiche Europee e Nazionali**

A.2) Completare e connettere la **rete cicloturistica d'interesse regionale**

A.3) Sviluppare un sistema di **ciclovie regionali per la mobilità sistematica di bacino**

A.4) Riquilibrare e mettere in sicurezza la **rete ciclabile nelle aree urbane ed extraurbane**

A.5) Favorire l'**intermodalità bicicletta e micromobilità con il trasporto pubblico**

A.6) Migliorare i **servizi al ciclista**



cultura

Agire sulla sfera comportamentale e culturale per promuovere la modifica di abitudini consolidate definendo azioni a supporto dei vari stadi del cambio comportamentale: dall'informazione per la presa di coscienza degli individui al mantenimento dei comportamenti virtuosi.

B

Diffondere la cultura della mobilità ciclistica

B.1) Razionalizzare e uniformare la **comunicazione regionale** sulla mobilità ciclistica

B.2) **Sensibilizzare la società** civile sulla mobilità ciclistica

B.3) **Qualificare i tecnici, pubblici e privati**, sulla mobilità ciclistica

B.4) **Rendere attrattiva la mobilità ciclistica** per i pendolari



governance

Limitare la frammentazione degli interventi, stabilire dei criteri chiari per la gestione integrata e coordinata delle risorse e della realizzazione degli interventi, nonché favorire un approccio "evidence-based" per la determinazione delle priorità.

C

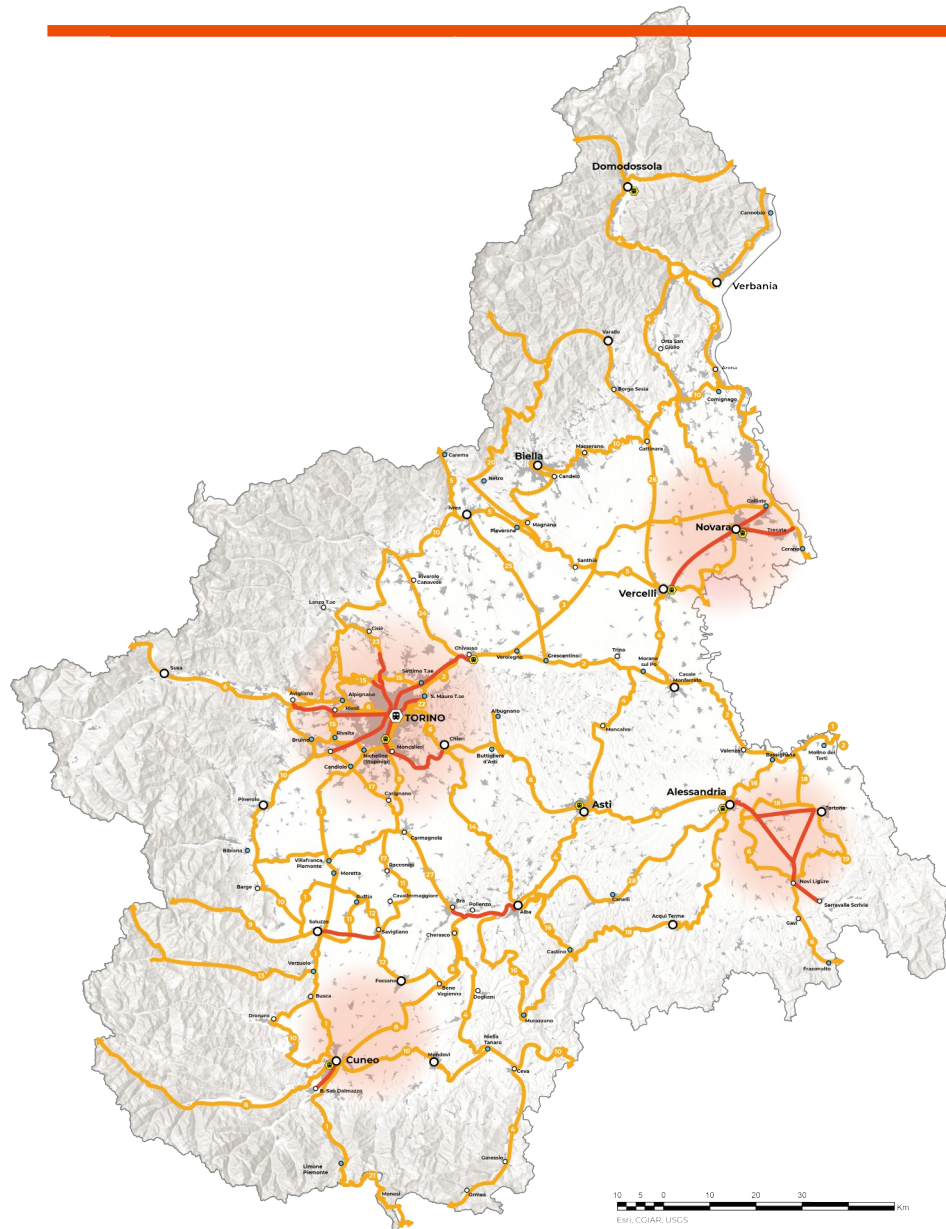
Migliorare i processi decisionali

C.1) **Rafforzare la governance** regionale sulla mobilità ciclistica

C.2) **Migliorare la conoscenza** sulla mobilità ciclistica

C.3) **Attivare collaborazioni scientifiche** per migliorare le policy

Rete d'interesse Regionale



28 itinerari strategici ~ 3.000 km

4 cluster per la mobilità sistemática

«Superciclabili» per il pendolarismo dei bacini di mobilità pendolare individuati nel PRMT ~ **250 km**

Ciclovie

- | | | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------|-------------------|
| 1 Eurovelo 8 | 8 Via Provenzale | 15 Corona di Delizie | 22 Aida |
| 2 Vento | 9 Via del Monviso lungo il Po | 16 Bar2Bar | 23 Vela |
| 3 Canale Cavour | 10 Via Pedemontana | 17 2 Ruote 2 Regge | 24 Dell'Orco |
| 4 Via del Mare | 11 Via Granda Racconigi - Saluzzo | 18 Alessandria-Acqui-Alba | 25 Dora Baltea |
| 5 Via Francigena Valle d'Aosta | 12 Via Granda Saluzzo - Fossano | 19 Terre di Coppi | 26 Della Sesia |
| 6 Via Francigena Valle di Susa | 13 Via dalla Val Varaita | 20 Tracce dei ghiacciai | 27 Carmagnola - |
| 7 Via del Ticino e del Lago Maggiore | 14 Via Lanpo | 21 Limone - Monesi | 28 Alba - Alessan |

Reti per le diverse esigenze

**Elevati standard di sicurezza,
comfort e rapidità**



Rete per la mobilità quotidiana

**Recupero e valorizzazione del
patrimonio infrastrutturale
esistente e attenzione alla
protezione ambientale**



Rete per turismo, sport e piacere

Linee Guida Progettuali



Piste Ciclabili in sede propria

Cosa sono?

Le piste ciclabili in sede propria rappresentano la tipologia di infrastruttura in grado di garantire la miglior esperienza d'utilizzo all'utente. La sede propria permette infatti di avere un'infrastruttura che non è vincolata unicamente alle sole strade, come invece avviene per tutte le altre soluzioni. Le caratteristiche tecniche specifiche quindi essere calibrate in modo ottimale sulle esigenze dell'utente ciclista, con velocità di progetto (costanti, variabile, pedonale) e raggi di curvatura della pista ciclabile adeguati ad essi. Inoltre, con la garanzia di spostamenti rapidi e sicuri, il loro impiego si consiglia in contesti extraurbani dove per flussi a velocità il ciclista deve essere adeguatamente protetto e lungo le reti ciclabili portanti dove sia necessario garantire un'alta capacità delle infrastrutture.

Dove applicarle?

Coste ciclabili in ambito urbano	Bart C1			Bart C2			Bart C3			Coste ciclabili in ambito extraurbano		
	Bart C1	Bart C2	Bart C3	Bart C1	Bart C2	Bart C3	Bart C1	Bart C2	Bart C3	Bart C1	Bart C2	Bart C3
Strada Urbana (S)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Strada Urbana Secondaria (S)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Strada Urbana Terziaria (S)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Strada Urbana Quaternaria (S)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Strada Urbana Cinquantesima (S)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Strada Urbana Sessantesima (S)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Strada Urbana Settantesima (S)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Strada Urbana Ottantesima (S)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Strada Urbana Novantesima (S)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Strada Urbana Centesima (S)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

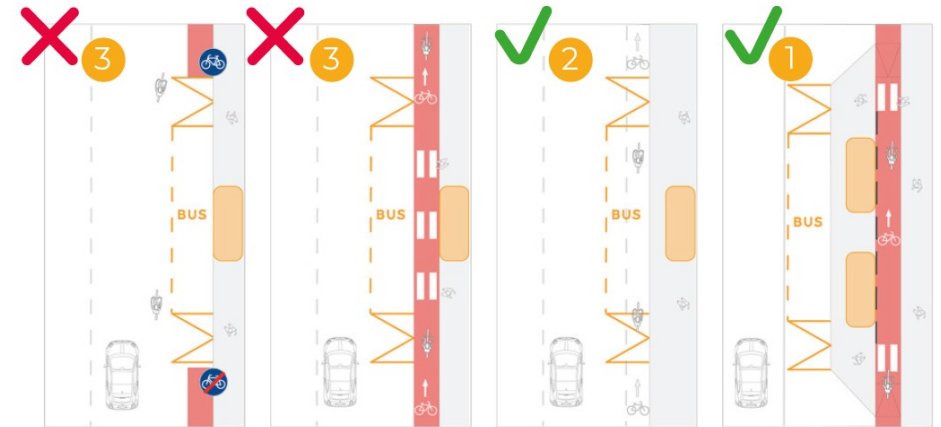
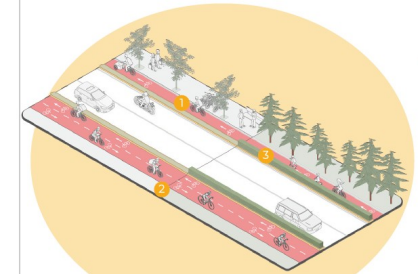
Costi di realizzazione

Costi di realizzazione	Costi di realizzazione
Ambito urbano Monodirezionale costo medio per Km: € 160.000 Bidirezionale costo medio per Km: € 300.000 <small>Fonte: Linee guida per la redazione dei progetti (DS-NT)</small>	Ambito extraurbano Monodirezionale costo medio per Km: € 160.000 Bidirezionale costo medio per Km: € 300.000 <small>Fonte: Linee guida per la redazione dei progetti (DS-NT)</small>

Biferimenti normativi


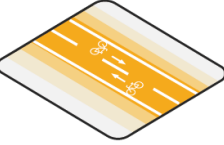


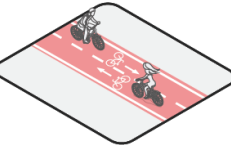
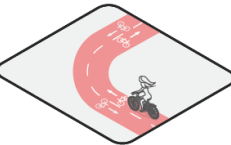
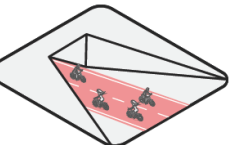
DM n. 507/999, Art. 6

- 1 La pista ciclabile in sede propria è realizzata esternamente alla carreggiata e può essere monodirezionale e bidirezionale. In ambito urbano è preferibile la soluzione monodirezionale su entrambi i lati della carreggiata, così da migliorare l'accessibilità ciclabile agli edifici, ponendo la pista a lato del marciapiede pedonale. In ambito extraurbano è invece consigliato l'utilizzo di piste bidirezionali su un lato della carreggiata, per consentire i flussi ciclabili e facilitare gli interventi di manutenzione dell'infrastruttura.
- 2 Su in ambito urbano che entrano, di pari dell'infrastruttura esistente anche le piste ciclabili in sede propria devono essere caratterizzate dall'impiego di specifiche soluzioni di progetto, in grado di garantire spostamenti rapidi, movimenti fluidi, accessibilità e sicurezza a tutti gli utenti. Particolare attenzione è posta sulla scelta delle Piste, ampiezza e raggi di curvatura devono essere calibrati sulla base del rango della pista ciclabile, sui flussi ciclabili esistenti e previsti e per il tipo di utilizzo e velocità previste. (Vedere pagina 31)
- 3 La separazione fisica tra pista e carreggiata ha la funzione di proteggere i flussi ciclabili attraverso i marciapiedi longitudinali facilmente realizzabili e attraversabili.



Linee guida progettuali

Standard tecnici nazionali, regionali, locali

Tipo di rete 	Standard qualitativo 	Velocità di progetto 	Ampiezza pista monodirezionale 	Ampiezza pista bidirezionale 	Raggio di curvatura (in campo libero) 	Pendenza max. rampe 
Reti di 1° Livello (Rete Nazionale Bicalta / Eurovelo)	Minimo (D.M. 557/1999)	-	1,5m	2,5m	>5m (min. 3m)	<5% (max.10%)
	Buono (Allegato IV SNCT)	-	2m	3m	7m	<6%
	Ottimo (Allegato IV SNCT)	-	2,5m	3,7m	>7m	<5%
Reti 2° livello (Regionali pendolari e turistiche)	Minimo (D.M. 557/1999)	-	1,5m	2,5m	>5m (min. 3m)	<5% (max.10%)
	Buono	15-20km/h	>1,8m	>3,5m	>7m	<5%
	Ottimo	20-30km/h	>2,5m	>4m	>10m	<4%
Reti 3° livello (Reti locali, sovralocali e Metropolitane)	Buono (per progetti finanziati da Regione Piemonte)	15-20km/h	>1,8m	>2,8m	>7m	<5%
	Minimo (D.M. 557/1999)	-	1,5m	2,5m	>5m (min. 3m)	<5% (max. 10%)

Comunicazione efficace e accattivante



In bici è ancora più bello.

Nella natura, al tuo passo. Per incontrare il fascino della nostra regione non c'è modo più autentico.

Scegli la bici, il mezzo che va solo in avanti.



In bici fai prima (e meglio).

Libera dal traffico, comoda attività fisica, segno di amore per il territorio. Per i brevi spostamenti di ogni giorno, non c'è scelta più vantaggiosa per te e per tutta la comunità.



Piemonta in bici

e prova la comodità di muoverti liberamente



Piemonta in bici

e scopri il piacere di vivere le Langhe

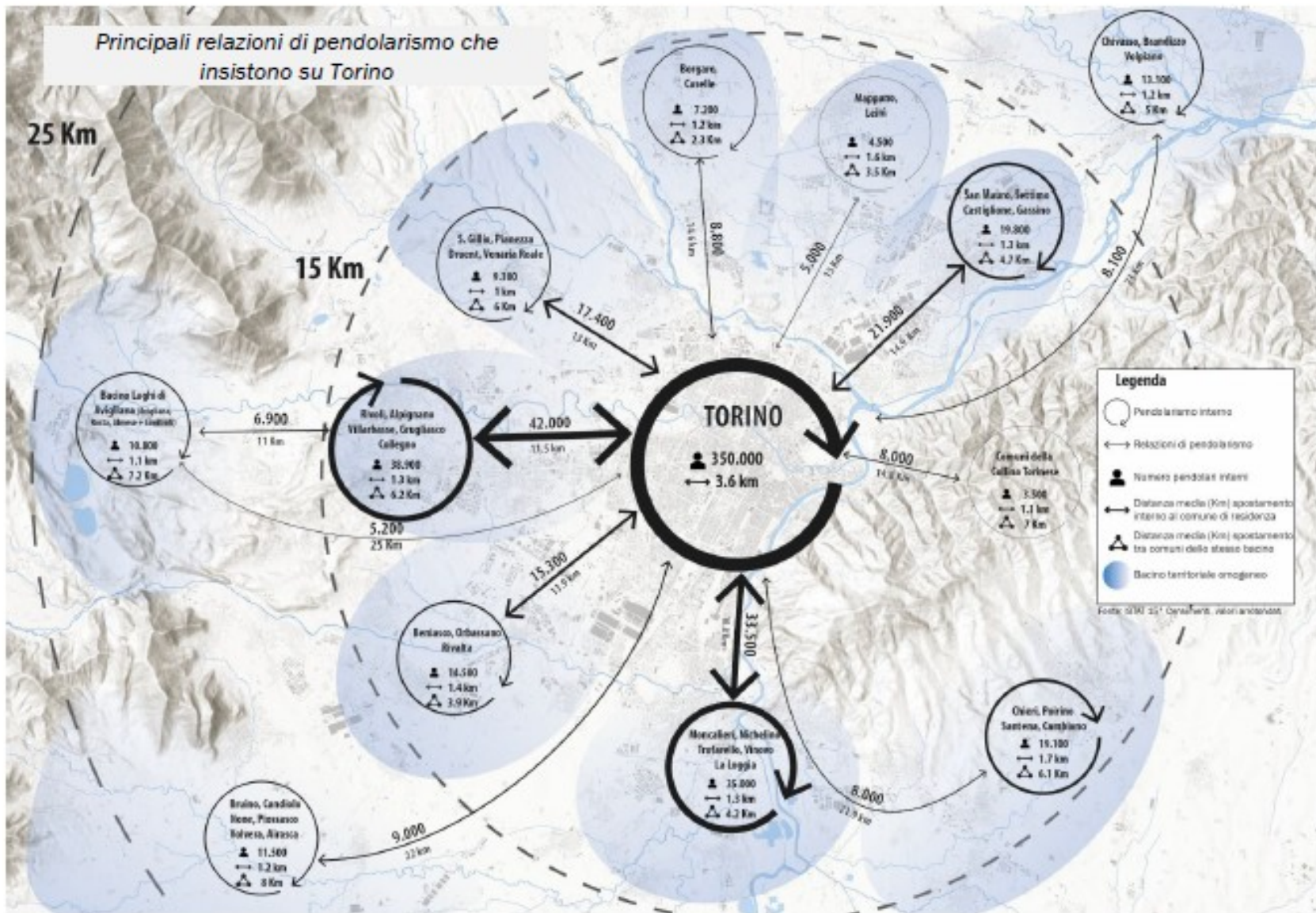
Governance - Regia coordinata per la ciclabilità



Focus sul quadrante metropolitano - Torino



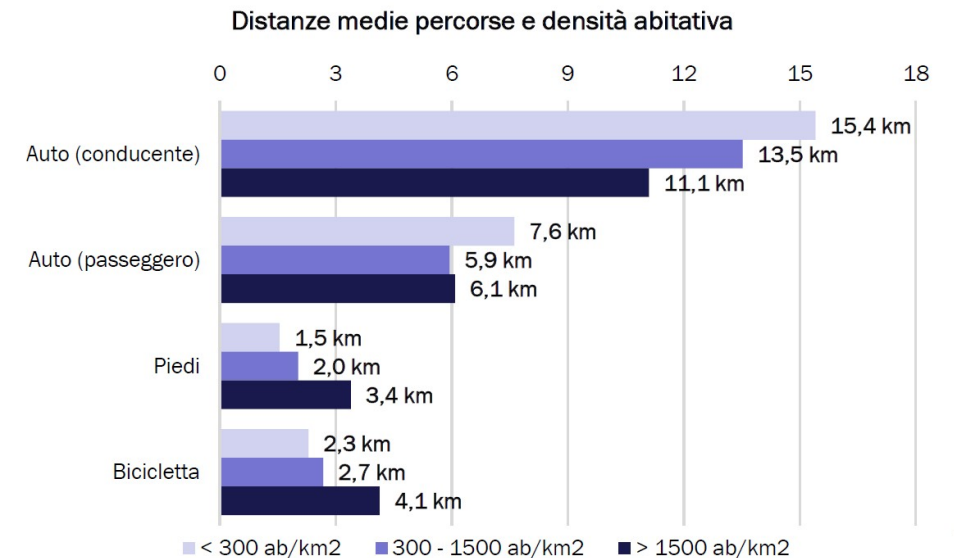
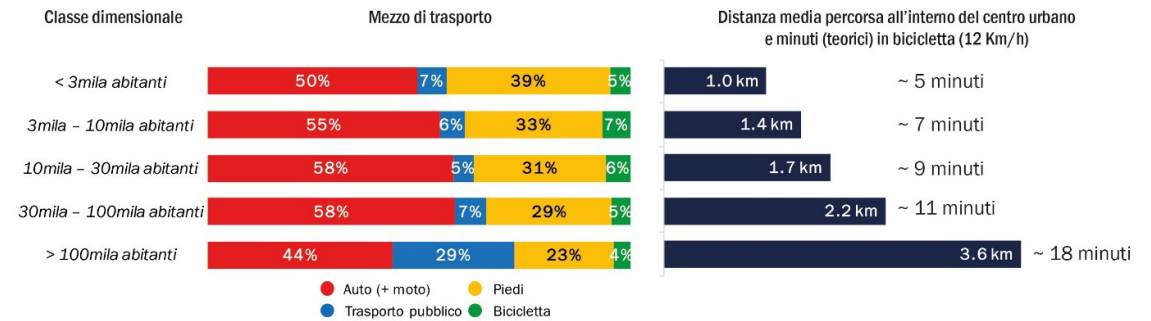
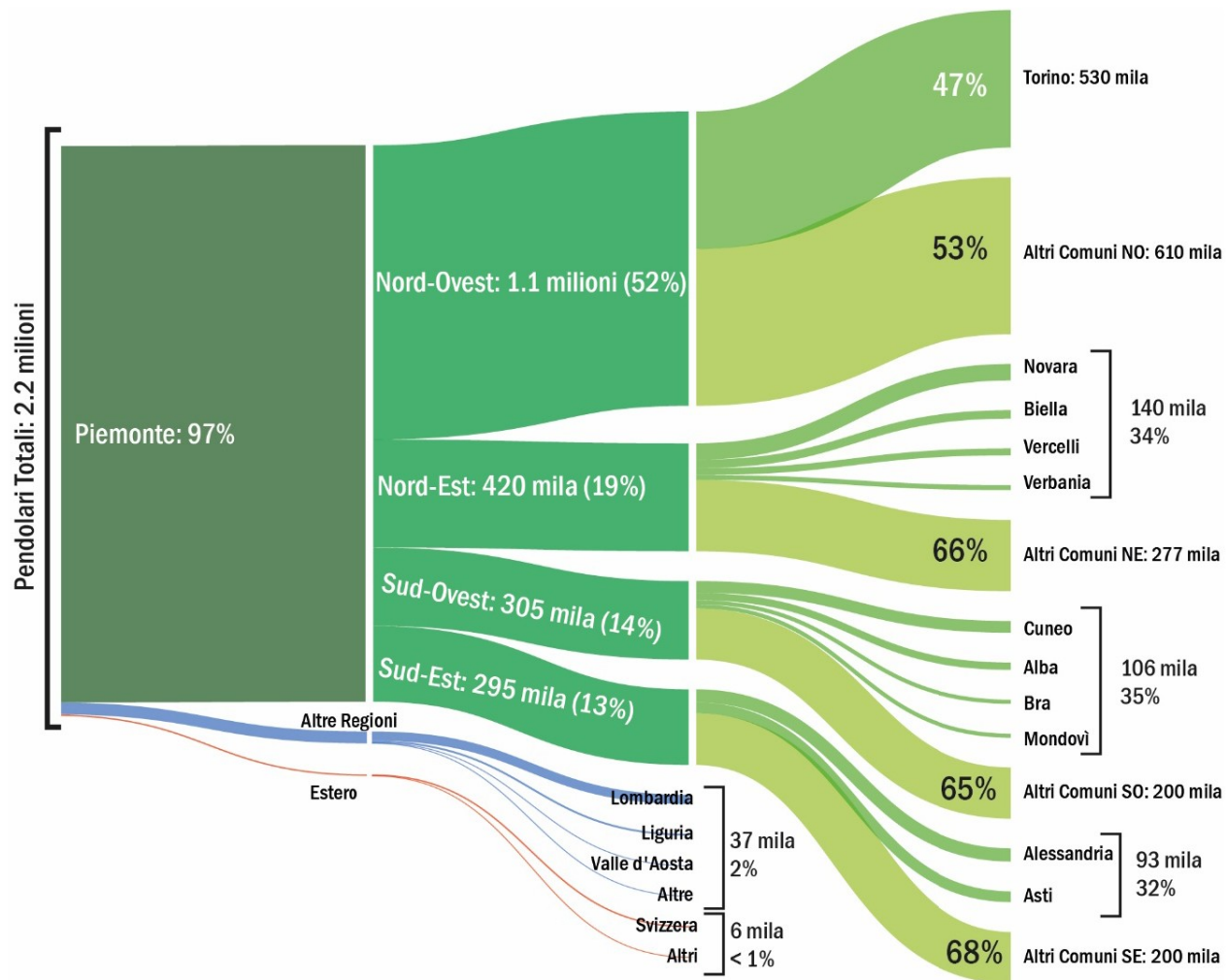
Principali relazioni di pendolarismo che insistono su Torino



Relazioni principali su Torino:

- Torino - Rivoli (Zona Ovest)
- Torino - Moncalieri / Nichelino
- Torino - Settimo / San Mauro
- Torino - Venaria
- Torino - Orbassano

qualche dato interessante



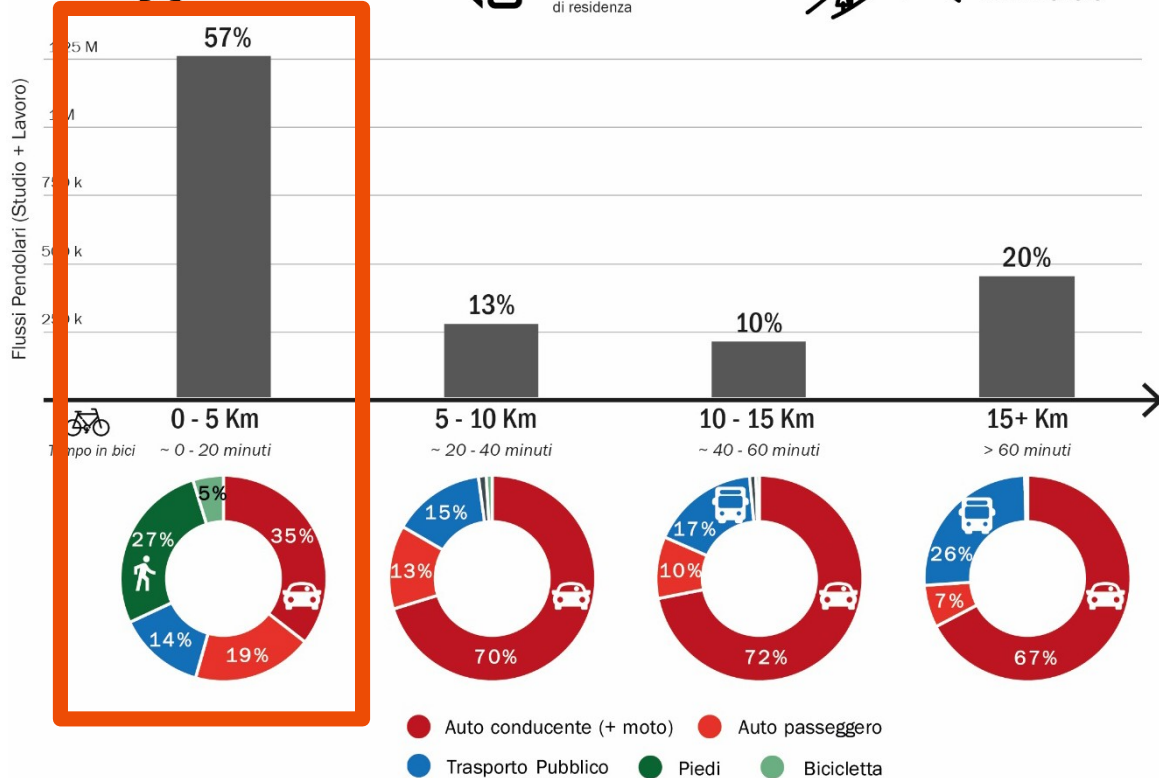
Flussi per classe di distanza

Tutti i mezzi

80% degli spostamenti avviene per < 30 minuti

50% dei pendolari si sposta all'interno del comune di residenza

63% si sposta solo in Pianura

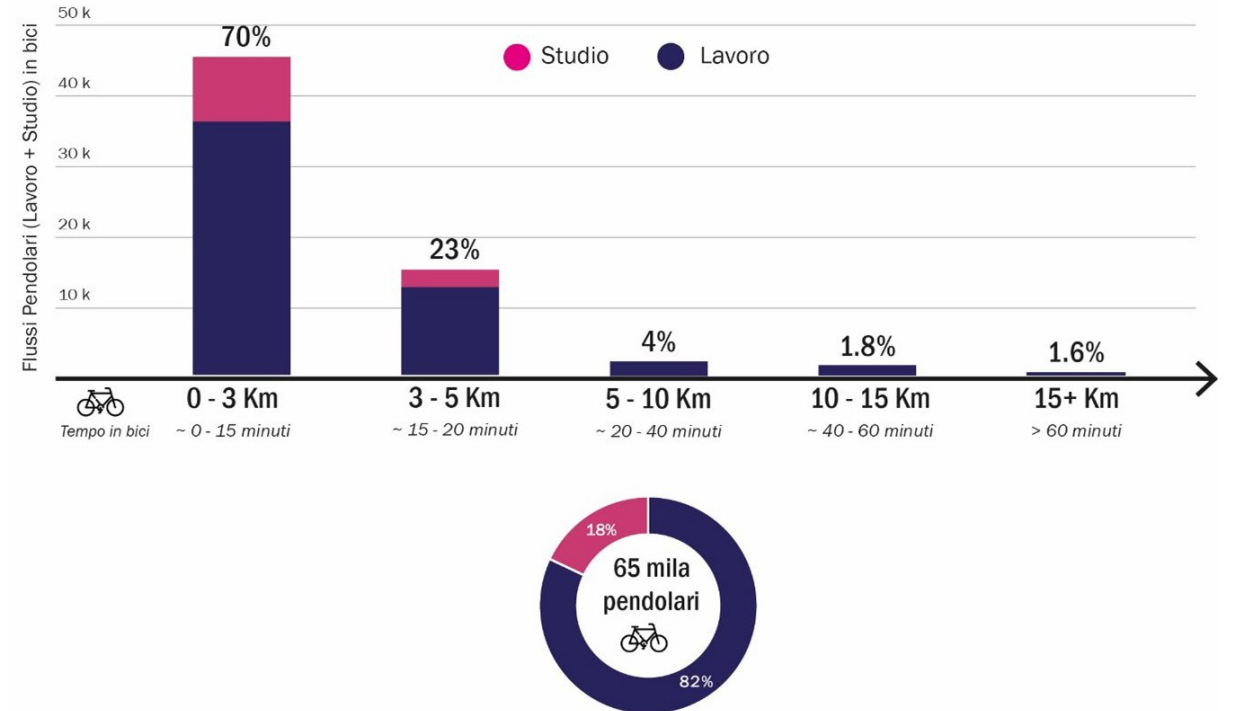


Bicicletta

Distanza media percorsa è di 2.8 Km

90% dei ciclisti pedala all'interno del comune di residenza

50% di chi pedala > 10 Km lo fa nell'area metropolitana di Torino

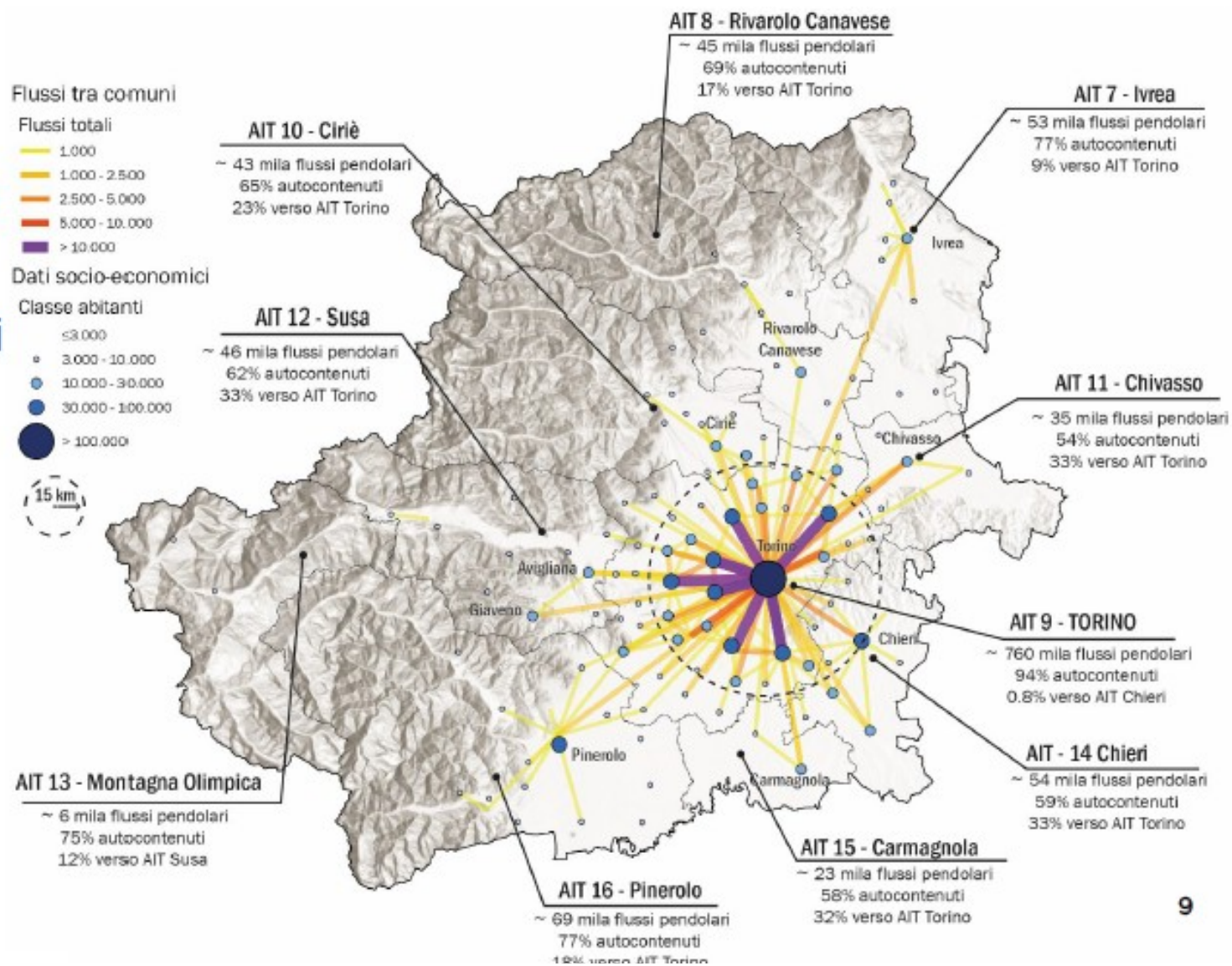


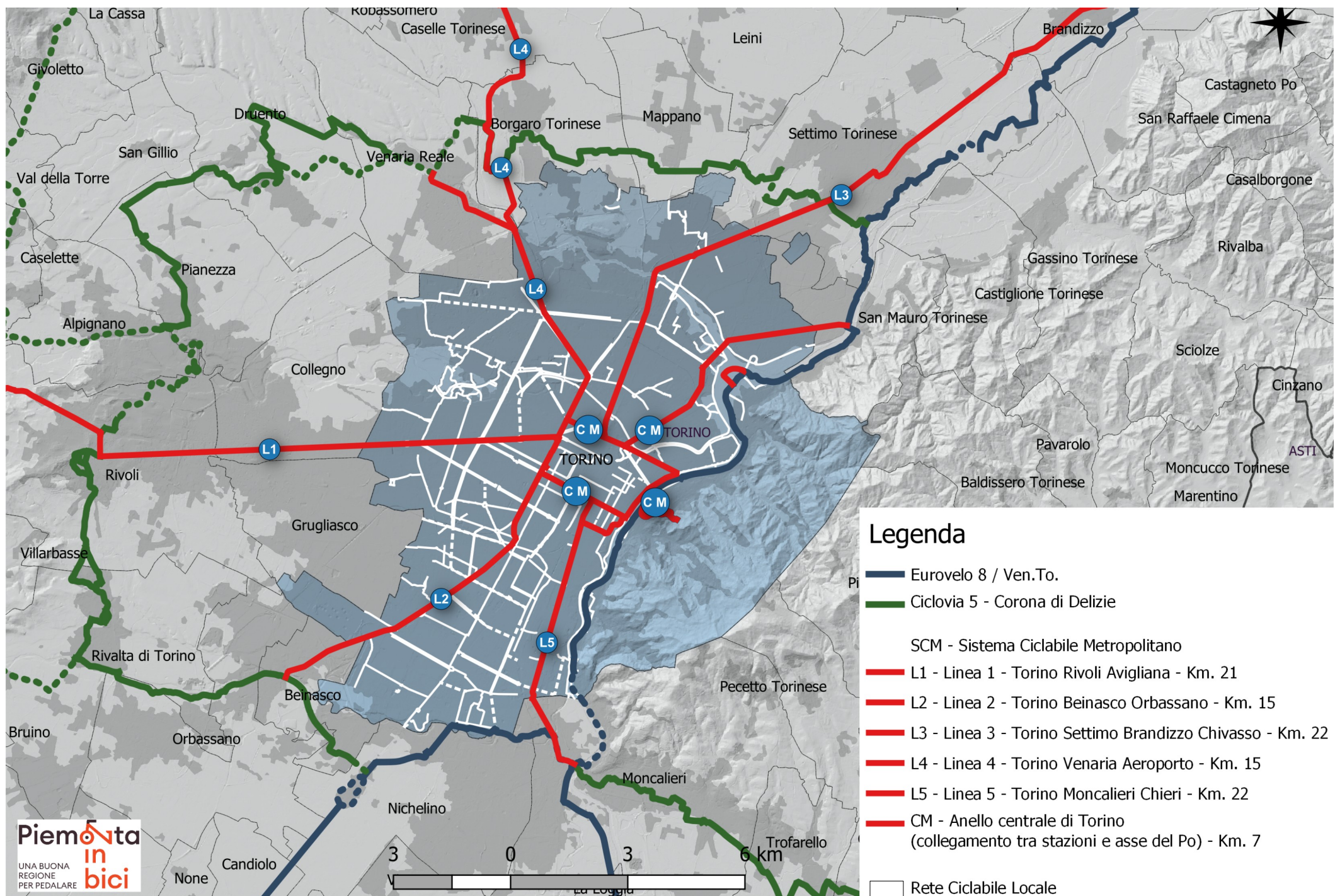
57% dei pendolari si sposta per meno di 5 km

La distanza «media» percorsa è di **1.2 km / spostamento.**

Elementi utili per lo sviluppo della ciclabilità nella CMTO

- CMTO genera > 50% flussi del Piemonte
- 70% flussi sono autocontenuti nell'AIT di partenza
- 64% dei flussi generati dal Quadrante sono attratti dall'AIT di Torino
- Ca. 665 mila spostamenti pendolari < 10 Km





Prossime opportunità



Programma Regionale Piemonte F.E.S.R. 2021/2027
Decisione di esecuzione della Commissione Europea del 7/10/2022 C(2022) 7270

Priorità III. Mobilità urbana sostenibile

RS02.8. Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio

MISURA: III.2viii.1 Promuovere la mobilità ciclistica

BANDO
**“PieMonta in bici:
infrastrutture ciclistiche strategiche”**

INTERVENTI AMMISSIBILI:

a) **realizzazione di lotti funzionali di piste e percorsi ciclabili** di cui alla Rete ciclabile di interesse regionale

b) **realizzazione di altre piste e percorsi ciclabili**, di carattere **sovralocale**

c) **opere accessorie** (aree attrezzate e di sosta dedicate alle biciclette; ciclostazioni, ecc.)

DOTAZIONE FINANZIARIA:

10.000.000,00 €

(+ eventuali ulteriori risorse statali e regionali)

ENTITA' AGEVOLAZIONE:

fino al **80%** dei costi ammissibili

L'agevolazione è compresa tra un minimo di **500.000,00** ed un massimo di **3.000.000,00**.

Link:
<https://bandi.regione.piemonte.it/pre-informazione-fondi-ue/interventi-infrastrutturali-mobilita-ciclistica-laccessibilita-al-sistema-ciclovie-regionali>





La documentazione del Piano Regionale Mobilità Ciclistica è disponibile sul sito istituzionale

Link:

<https://www.regione.piemonte.it/web/temi/mobilita-trasporti/mobilita-ciclistica/mobilita-ciclistica>

Grazie

Referenti tecnici:

Settore Investimenti, Trasporti ed Infrastrutture

Dirigente ing. Michele Marino (michele.marino@regione.piemonte.it)

Funzionari arch. Cristina Fabrizio (cristina.fabrizio@regione.piemonte.it)

arch. Ottavio Castelletti (ottavio.castelletti@regione.piemonte.it)

