

PMCL

RAPPORTO PRELIMINARE E SCHEMA DI PIANO

(L. R. n. 32/2012 e ss. mm. ii. - Allegato B, lett. a)

PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA LIGURE

Assessorato alle Infrastrutture, Ambiente e Difesa del suolo

Assessore dott. Giacomo Raul Giampedrone

Vice Direzione Infrastrutture e Trasporti

Vice Direttore ing. Gabriella Rolandelli

Settore Infrastrutture e L.L.P.P

Dirigente arch. Silvia Risso

Responsabile del Piano

arch. Luisa Pagone

Collaborazione grafica

Geom. Daniele Zagaria

Liguria Digitale

SOMMARIO

DESCRIZIONE DEL PIANO della mobilità ciclistica ligure 4
Introduzione 4
Il processo di VAS per il Piano della mobilità ciclistica ligure 5
CARATTERISTICHE DEL PIANO della mobilità ciclistica ligure 7
Riferimenti normativi 7
Obiettivi del Piano della mobilità ciclistica ligure 9
LA COSTRUZIONE DEL PIANO della mobilità ciclistica ligure 10
Analisi del Quadro Programmatico di riferimento 10
Analisi ambientale 20
Opzione zero e alternative di Piano 28
Analisi SWOT 30
SCHEMA DEL PIANO della mobilità ciclistica ligure 31
Struttura del Piano della mobilità ciclistica ligure 31
Strategie e Azioni del Piano della mobilità ciclistica ligure 32
PROGETTAZIONE DEL PROCESSO PARTECIPATIVO 51
La co-pianificazione del Piano di mobilità ciclabile ligure 51
Momenti comunicativi e partecipativi 52
CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI 53
La Sostenibilità ambientale del Piano di mobilità ciclabile ligure 53
MONITORAGGIO DEL PIANO della mobilità ciclistica ligure 56
Prime ipotesi per gli indicatori di monitoraggio 56
Indicazioni per il sistema di monitoraggio 61
BIBLIOGRAFIA 62

DESCRIZIONE DEL PIANO della mobilità ciclistica ligure

Introduzione

Lo sviluppo della mobilità dolce ha come obiettivo quello di raggiungere una maggiore qualità ambientale, riducendo i consumi energetici, le emissioni inquinanti ed il rumore derivanti dalle attività di spostamento e trasporto sul territorio, tutelando la salute dei cittadini e migliorando la sicurezza della circolazione diminuendo l'incidentalità.

Introduzione

L'utilizzo delle forme di mobilità dolce, compresa quella ciclabile, è, per la maggior parte degli utenti, limitata agli spostamenti di medio o corto raggio. Analoga situazione per il trasporto delle merci dove, il cosiddetto ultimo miglio, può essere percorso tramite cargo bike.

E' quindi necessario promuovere, accanto ai percorsi a piedi e in bicicletta, la massima integrazione tra le diverse modalità di trasporto, sia pubblico che privato, e l'uso delle tecnologie informatiche per raccordare le diverse modalità ed ottimizzarne le prestazioni.

Il processo di VAS per il Piano della mobilità ciclistica ligure

Il Piano della mobilità ciclistica è sottoposto alle disposizioni relative della lr 32/2012 e quindi alla Valutazione Ambientale Strategica, per effetto dell'art. 3 comma 1 che ne disciplina l'ambito di applicazione riguardo ai "piani e programmi che abbiano un impatto significativo sull'ambiente e sul patrimonio culturale".

Il presente Rapporto Preliminare, finalizzato alla fase di consultazione/scoping, che viene redatto nelle fasi preliminari del processo di pianificazione del PMCL, darà modo all'autorità competente, all'autorità procedente e agli altri soggetti competenti in materia ambientale di definire, attraverso una fase preliminare di confronto, la portata ed il livello di dettaglio dei contenuti del rapporto ambientale.

Il processo di VAS per il Piano della mobili

Le fasi principali della procedura sono:

- l'elaborazione del rapporto preliminare;

- lo svolgimento della verifica di assoggettabilità;

- l'elaborazione del rapporto ambientale;

- lo svolgimento di consultazioni;

- la valutazione del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni;

- la decisione;

- l'informazione sulla decisione;

- il monitoraggio.

<u>Individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale</u>:

Autorità competente: amministrazione pubblica cui compete l'elaborazione del parere motivato, che è rappresentata dalla Giunta Regionale che si avvale del supporto tecnico del Settore Pianificazione territoriale e VAS della Vice-Direzione Territorio;

Autorità procedente: amministrazione pubblica che adotta e approva il Piano, che è rappresentata dalla Giunta Regionale. La redazione degli elaborati di Piano è a cura del Settore Infrastrutture e LLPP della Vice-Direzione Trasporti e Infrastrutture;

Soggetti competenti in materia ambientale: amministrazioni ed enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione del Piano, da concordare tra l'autorità competente e l'autorità procedente.

Pubblico: costituito da una o più persone fisiche o giuridiche, nonché dalle associazioni, organizzazioni e gruppi di tali persone, che possono essere a diverso titolo interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione del Piano.

Sin dall'avvio della predisposizione ed elaborazione del Piano della mobilità ciclistica ligure (PMCL) si è inteso impostare l'intero processo decisionale adottando il metodo e le opportunità offerte dalla procedura della valutazione ambientale strategica.

Ciò finalizzato a non ottenere unicamente, a posteriori, una pronuncia di compatibilità ambientale, ma a costruire un percorso conoscitivo, attraverso apporti specialistici e processi di confronto e di partecipazione, che consenta la comprensione dei fenomeni ambientali, inerenti la tematica ciclabile, per giungere ad una pianificazione più rispondente alle esigenze del territorio e condivisa dalle parti sociali e dagli enti coinvolti.

Il processo di VAS per il Piano della mobili

CARATTERISTICHE DEL PIANO della mobilità ciclistica ligure

Riferimenti normativi

Il Piano della mobilità ciclistica ligure (PMCL) è predisposto ai sensi della legge n. 2 del 11 gennaio 2018, che persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza e la sicurezza della mobilità ciclabile.

Riferimenti normativi

Legge 11 gennaio 2018, n. 2

Art. 1 Oggetto e finalità

1. La presente legge persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, di cui all'articolo 34-quinquies, comma 1, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, e con il piano straordinario della mobilità turistica, di cui all'articolo 11, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2014, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2014, n. 106, e secondo quanto previsto dalla legge 9 agosto 2017, n. 128, in materia di ferrovie turistiche.

Art. 2 Definizioni

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) «ciclovia»: un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura;

b) «rete cicloviaria»: l'insieme di diverse ciclovie o di segmenti di ciclovie raccordati tra loro, descritti, segnalati e legittimamente percorribili dal ciclista senza soluzione di continuità;

c) «via verde ciclabile» o «greenway»: pista o strada ciclabile in sede propria sulla quale non è consentito il traffico motorizzato;

d) «sentiero ciclabile o percorso natura»: itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette;

e) «strada senza traffico»: strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquanta veicoli al giorno calcolata su base annua;

f) «strada a basso traffico»: strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquecento veicoli al giorno calcolata su base annua senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;

g) «strada 30»: strada urbana o extraurbana sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari o a un limite inferiore, segnalata con le modalità stabilite dall'articolo 135, comma 14, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495; è considerata «strada 30» anche la strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri riservata ai veicoli non a motore, eccetto quelli autorizzati, e sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari.

Omissis

Art. 5 Piani regionali della mobilità ciclistica

1. Per il conseguimento delle finalità di cui all'articolo 1 le regioni, nell'ambito delle proprie competenze e nel rispetto del quadro finanziario di cui all'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti, predispongono e approvano con cadenza triennale, in coerenza con il piano regionale dei trasporti e della logistica e con il Piano nazionale della mobilità ciclistica, il piano regionale della mobilità ciclistica. Il piano regionale della mobilità ciclistica individua gli interventi da adottare per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale e per conseguire le altre finalità della presente legge.

2. Il piano regionale della mobilità ciclistica disciplina l'intero sistema ciclabile regionale ed è redatto sulla base dei piani urbani della mobilità sostenibile e dei relativi programmi e progetti presentati dai comuni e dalle città metropolitane, assumendo e valorizzando, quali dorsali delle reti, gli itinerari della Rete ciclabile nazionale «Bicitalia».

Il piano regionale della mobilità ciclistica definisce:

a) la rete ciclabile regionale, che è individuata in coerenza con la Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» ed è caratterizzata dall'integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali regionali a supporto delle altre modalità di trasporto;

b) la puntuale individuazione delle ciclovie che ricadono nel territorio regionale incluse nella Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» e le eventuali proposte di integrazione o modifica della suddetta Rete «Bicitalia»;

c) nell'ambito della rete di cui alla lettera a), gli itinerari nelle zone rurali finalizzati alla conoscenza e alla fruizione di sentieri di campagna, delle aree circostanti, dei laghi e dei corsi d'acqua nonché' dei parchi, delle riserve naturali e delle altre zone di interesse naturalistico comprese nel territorio regionale;

d) il sistema di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati, lungo le infrastrutture di livello provinciale, regionale e nazionale;

e) il sistema delle aree di sosta, attrezzate e non attrezzate, e i servizi per i ciclisti, con particolare attenzione ai percorsi extraurbani;

f) gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane ed extraurbane, delle aree di sosta delle biciclette, dei provvedimenti relativi alla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, nonché' gli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane;

g) la procedura di recepimento degli indirizzi di cui alla lettera f) negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, nei regolamenti edilizi e negli interventi di costruzione o ristrutturazione degli edifici pubblici, con particolare riferimento a quelli scolastici;

h) l'eventuale realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti in bicicletta e del trasporto integrato tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico.

3. Per promuovere la fruizione dei servizi di trasporto intermodali, le regioni e gli enti locali possono stipulare, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, accordi con i gestori del trasporto pubblico regionale e locale e delle relative infrastrutture, anche attraverso l'inserimento di specifiche clausole nei contratti di servizio e di programma, per rimuovere ostacoli e barriere infrastrutturali e organizzativi, favorire l'accessibilità in bicicletta di parcheggi, stazioni ferroviarie, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti e fornire adeguata segnalazione degli appositi percorsi e delle modalità di accesso ai mezzi di trasporto pubblico, anche con riguardo alla possibilità di trasportare la bicicletta sugli altri mezzi di trasporto.

4. Nel piano regionale della mobilità ciclistica sono altresì definiti gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione e la gestione della rete regionale di percorribilità ciclistica e i relativi costi, nel rispetto del quadro finanziario definito ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti.

5. Il piano regionale della mobilità ciclistica è approvato con deliberazione della regione ed è inviato, entro dieci giorni dall'approvazione, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In sede di prima attuazione della presente legge il termine di approvazione del piano regionale della mobilità ciclistica è stabilito in dodici mesi a decorrere dalla data di approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 2, comma 1. Il piano regionale della mobilità ciclistica è pubblicato nel sito internet istituzionale dell'ente.

Obiettivi del Piano della mobilità ciclistica ligure

La Regione Liguria già da qualche anno sta mettendo al centro delle proprie politiche una nuova visione di sviluppo emersa dal progetto "Liguria 2022 di The European House – Ambrosetti" finalizzata al rilancio della regione, nel medio-lungo periodo, basato sul potenziamento di una serie di vocazioni distintive del territorio ligure e su un percorso per rafforzare le debolezze individuate.

Per rispondere alla riconosciuta necessità strategica di "Potenziare le connessioni e l'accessibilità" è stato messo in campo un nuovo approccio alla problematica della mobilità, iniziando un percorso di pianificazione territoriale dell'intero comparto trasportistico, dello spostamento dei passeggeri e delle merci, collettivo/pubblico e privato, avviando la redazione del Piano regionale integrato delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti (PRIIMT) e del Piano della mobilità ciclistica ligure (PMCL).

Si è optato per la realizzazione di un piano dedicato solo alla mobilità ciclistica, autonomo rispetto al PRIIMT, al fine di garantire la piena osservanza dell'impostazione e della tempistica indicata dalla legge 2/2018. Per mantenere comunque la perfetta coerenza nonostante contemporaneità delle elaborazioni, il metodo di lavoro seguito è stato quello del continuo confronto e del costante aggiornamento, per garantire l'amalgama e l'arricchimento di entrambi gli strumenti in modo omogeneo, in perfetta armonia.

In quest'ottica sono da considerare patrimonio comune ad entrambi gli strumenti tutti quegli elementi conoscitivi studiati nell'ambito della fase preliminare del PRIIMT che illustrano "l'inquadramento di contesto" sociale, demografico, economico e trasportistico, comprese le matrici origine-destinazione, la definizione della domanda, il modello dell'offerta ecc. e tutte quelle successive elaborazioni alla base della dello scenario di progetto ovvero del quadro di riferimento strategico riferito a tutte le modalità di trasporto nella Regione Liguria.

Focalizzando sulla tematica della mobilità ciclabile i due obiettivi specifici del Piano della mobilità ciclistica ligure (PMCL) sono:

- **SVILUPPARE** la mobilità ciclabile incrementando il numero di chi utilizza la bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche

- **RIDURRE** l'incidentalità elevando il più possibile le condizioni di sicurezza dei pedoni e dei ciclisti

LA COSTRUZIONE DEL PIANO della mobilità ciclistica ligure

Analisi del Quadro Programmatico di riferimento

Il quadro programmatico e pianificatorio di riferimento illustra il rapporto del PMCL con gli altri piani della Regione Liguria e ne analizza gli obiettivi allo scopo di verificare la coerenza.

Per ciascun piano è stata fornita una breve descrizione ed una tabella che presenta, nella prima colonna gli obiettivi perseguiti nel piano analizzato, nella seconda colonna il giudizio sintetico della verifica di coerenza con il PMCL e nella terza colonna il contributo del PMCL allo sviluppo strategico del piano esaminato.

Analisi del Quadro Programmatico di rifer

Per la verifica di coerenza la scala di valori presa in considerazione è la seguente:
- Coerente
- Non pertinente
- Incoerente

I piani che si è inteso analizzare perché ritenuti pertinenti a livello strategico sono:

- il Piano territoriale di coordinamento paesistico (Ptcp) vigente ed in itinere;

- il Piano territoriale di coordinamento della costa (Ptc della costa);

- il Piano territoriale di coordinamento per gli insediamenti produttivi dell'area centrale ligure (Ptc-Ip-Acl);

- il Piano integrato delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti (PRIIMT), in redazione;

- il Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra;

- il Piano di Sviluppo Turistico Regione Liguria 2020.

1.il **Piano territoriale di coordinamento paesistico (Ptcp)** è lo strumento previsto dalla legge 431/1985 ed è stato approvato con DCR n.6 del 25 febbraio 1990 e nel tempo modificato ed aggiornato allo scopo di governare sotto il profilo paesistico le trasformazioni del territorio ligure.

Il Ptcp vigente è articolato in tre livelli, territoriale- locale- puntuale, con diversi gradi di cogenza, da quella di indirizzo- obbligo di adeguamento- indicazioni specifiche di aspetto qualitativo.

Attualmente è in fase di approvazione una completa revisione dello strumento: la Regione Liguria, il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare hanno sottoscritto nell'agosto 2017 un Protocollo d'intesa per l'elaborazione congiunta del Piano Paesaggistico esteso a tutto il territorio regionale, secondo quanto previsto dal Codice dei beni culturali e del paesaggio.

Si propone quindi una verifica di coerenza sia con riferimento agli obiettivi dello strumento vigente sia in relazione alla versione in itinere.

Tabella di verifica di coerenza degli obiettivi del PTCP vigente con quelli del PMCL con evidenziati i possibili contributi che il PMCL potrà dare al raggiungimento degli obiettivi del PTCP vigente.

	Obiettivi PTCP vigente	coerenza	Contributo del PMCL all'obiettivo
1	la qualità del paesaggio in quanto ambiente percepito. Nel patrimonio di immagini che fissano le visioni più suggestive del nostro paese la Liguria ha un ruolo di primo piano. La regione si è fatta apprezzare nel mondo intero non solo attraverso lavoro, economia, ecc., ma a buon diritto attraverso il suo paesaggio, la cui qualità è stata tuttavia ampiamente minacciata negli ultimi 30 anni in conseguenza della massiccia edificazione e delle trasformazioni economico-sociali (abbandono dell'agricoltura, ecc.). La qualità del paesaggio e dell'ambiente va intesa come un patrimonio di cui occorre arrestare il dissipamento e che può essere integrato con nuove ricchezze.	coerente	Il PTCL si propone di realizzare un Sistema ciclabile regionale che, in una configurazione a rete, unisca le eccellenze del territorio (ambientali, storico-culturali, paesaggistiche, ecc.) consentendo all'utilizzatore di scoprire la qualità del paesaggio ligure.
2	l'accesso al territorio e la fruizione delle sue risorse per scopi non strettamente produttivi, ma ricreativi e culturali. Legare la qualità alla sua possibile fruizione è indispensabile in una regione in cui l'accesso al mare è per grandi estensioni privatizzato e comunque malamente attrezzato, in cui i luoghi di maggiore suggestione e spettacolarità sono spesso scarsamente godibili, sia sulla costa che in montagna.	coerente	Il PTCL si propone di offrire un diverso modo di fruire il paesaggio, offrendo un sistema di spostamento lento e rispettoso delle risorse ambientali-culturali ma nello stesso tempo ricco di nuovi impulsi di crescita anche turistica.
3	La conservazione nel tempo di quelle testimonianze del passato che rendono possibile riconoscere ed interpretare l'evoluzione storica dei territorio. Si ritiene necessario estendere la nozione di protezione e conservazione dai monumenti e dalle bellezze naturali al reticolo diffuso e puntualmente segnato attraverso cui tracce antiche, forti nei casi più appariscenti, deboli là dove segnalano sparizioni, consentono di avvertire e testimoniare le vicende storiche. Non sarebbe interpretabile e quindi godibile il paesaggio senza una forte attenzione al passato, senza restituire forza ed immagine alle orditure antiche. Sull'eredità della storia si ricostituiscono i valori più profondi delle immagini attuali.	non pertinente	
4	La preservazione di quelle situazioni nelle quali si manifestano fenomeni naturali di particolare interesse scientifico o didattico. Per favorire il processo di conoscenza dell'ambiente, la tutela degli aspetti naturali di maggior significato è una condizione di base. Con ciò si possono contrastare le negligenze del passato ed impedire nuove manipolazioni dei fenomeni a più alto contenuto scientifico e didattico. L'eredità della terra nella sua condizione meno alterata non è da considerare solo risorsa scientifica, didattica o turistica ma patrimonio della nostra civiltà.	non pertinente	

5	La ricerca di condizioni di crescente stabilità degli ecosistemi, a compensazione dei fattori di fragilità determinati dall'urbanizzazione e dallo sfruttamento produttivo delle risorse. Le trasformazioni dei territorio sono in fase regressiva in ambiti sempre più grandi. L'agricoltura abbandona i campi, le foreste e i boschi sono sempre meno coltivati, le costruzioni nell'industria e nei porti si offrono per nuove utilizzazioni. Peraltro non si può affermare che il processo regressivo rimarrà costante, quindi le previsioni verso il futuro non sono agevoli. Cionondimeno gli spazi che si presentano per la ricerca di un nuovo equilibrio dell'ecosistema vanno crescendo quanto più ci si allontana dal periodo di massimo presidio umano del territorio agricolo (fine ottocento) e dal massimo sfruttamento turistico ed industriale dei territorio urbano. La ricerca di nuovi equilibri conseguibili attraverso processi naturali, minimizzando l'impiego di risorse e nella certezza di non potere più contare sull'impiego umano come nel passato, è una prospettiva senza alternative. Si aprono spazi sempre più grandi per conseguire nuovi equilibri tra uomo e ambiente attraverso una piena collaborazione con la natura, una riconversione delle trasformazioni già avvenute.	non pertinente	Analisi del Quadro Programmatico di rifer
6	L'oculata amministrazione di alcune fondamentali risorse non riproducibili. È un dovere dell'amministrazione gestire con oculatezza risorse limitate come gli acquiferi, gli arenili, i giacimenti di minerali utili, le piane fertili, ecc. Se ne è raggiunta piena consapevolezza solo in tempi recenti. È un dovere rispetto a tante motivazioni diverse. Lo è anche per le ragioni che sottostanno ad un piano paesistico poiché l'uso indiscriminato di queste risorse è in grado di indurre modificazioni di grandissima portata ed irreversibili sull'ambiente e sulla configurazione del paesaggio	non pertinente	

Tabella di verifica di coerenza degli obiettivi del PTCP in itinere con quelli del PMCL con evidenziati i possibili contributi che il PMCL potrà dare al raggiungimento degli obiettivi della nuova versione del PTCP.

	Obiettivi PTCP in itinere	coerenza	Contributo del PMCL all'obiettivo
1	Tutelare le particolari conformazioni geomorfologiche e le falesie quali elementi di rilievo paesaggistico, salvaguardare l'integrità e l'efficienza ecosistemica dei corsi d'acqua, tutelare e valorizzare i tratti di costa aventi valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale, anche tramite la diminuzione delle pressioni antropiche che insistono su di essa.	coerente	Il PMCL migliora l'accessibilità sostenibile alle risorse ambientali-paesaggistiche, nel rispetto della loro fragilità, garantendone la tutela e la valorizzazione

2	Garantire l'equilibrio tra la salvaguardia dell'integrità delle componenti naturalistiche e le esigenze di manutenzione del territorio, accessibilità, fruizione attiva e uso produttivo del bosco. Promuovere processi di contrasto all'abbandono del territorio agricolo e salvaguardare gli assetti e le tracce identitarie del paesaggio rurale storico.	non pertinente	
3	Valorizzare le componenti antropiche nella loro continuità storica, evidenziando le strutture insediative, architettoniche che si pongono in equilibrio con i valori paesaggistici e contribuiscono alla continuità e ricchezza storica e culturale dei paesaggi liguri. Conservare i caratteri insediativi, formali e strutturali, propri dei centri storici, tenendo anche conto delle tipologie architettoniche, delle tecniche e dei materiali costruttivi connotanti la loro specifica identità.	coerente	Il PMCL si propone di trasformare la mobilità nei centri urbani diminuendo gli spostamenti carrabili e favorendo la mobilità sostenibile rendendo le città meno inquinate (rumore e aria) e atte al godimento delle bellezze artistiche. Particolare attenzione sarà riservata, nelle linee guida, ai materiali.
4	Valorizzare i nuclei storici isolati, conservando i loro caratteri insediativi, formali e strutturali -tenendo anche conto delle tipologie architettoniche, delle tecniche e dei materiali costruttivi connotanti la loro specifica identità- e salvaguardando il loro contesto territoriale, naturalistico e agricolo.	non pertinente	
5	Valorizzare i tessuti e le componenti architettoniche contemporanee che si pongono in equilibrio con i valori paesaggistici e contribuiscono alla continuità e ricchezza storica e culturale dei paesaggi liguri; riqualificare e rinnovare i paesaggi urbani degradati e privi di identità, garantendo il minor consumo di territorio e migliore qualità dell'insediamento	non pertinente	
6	Valorizzare le percorrenze storiche e le reti sentieristiche connesse alle reti di infrastrutturazione rurale, orizzontale e verticale, favorendo la realizzazione di reti di interconnessione con le nuove percorrenze di fruizione di interesse regionale	coerente	Il PMCL prevede l'integrazione del Sistema ciclabile regionale con tutte le possibili risorse storico-culturali favorendo l'interconnessione con altre tipologie di servizi. L'accessibilità e l'integrazione tra reti diverse, sia a fini turistici che per le necessità quotidiane, è alla base trasporto sostenibile ed è perseguito nel PMCL.
7	Favorire la percezione pubblica del paesaggio e delle emergenze storico-paesaggistiche ed archeologiche anche attraverso la salvaguardia dei punti panoramici, delle visuali panoramiche e dei crinali, la valorizzazione dei punti di sosta abbandonati o degradati, il recupero delle percorrenze con valori di panoramicità	coerente	Il PMCL migliora l'accessibilità sostenibile alle risorse storico-culturali consentendone così la fruizione e quindi la valorizzazione. Il recupero dei tratti ferroviari dismessi, per la maggior parte sul mare, per la realizzazione di piste ciclabili contribuisce alla riqualificazione del territorio e al presidio. Tale trasformazione permette l'introduzione di una nuova funzione/attività senza consumo di suolo

2.il **Piano territoriale di coordinamento della costa** è stato approvato con DCR n.64 il 29 dicembre 2000, aggiornato e modificato nel tempo, al fine di costituire il riferimento delle azioni regionali per la tutela e la valorizzazione del litorale, delle spiagge e dei tratti costieri urbanizzati.

La zona costiera definita dal Piano contempla un ambito di studio (a terra: ambiti di bacino e fascia costiera compresa al di sotto della curva di livello dei 200 metri; a mare: fascia compresa nella batimetrica -100 metri) e un ambito di applicazione (i 63 comuni costieri).

Analisi del Quadro Programmatico di rifer

Tabella di verifica di coerenza degli obiettivi del PTC della costa con quelli del PMCL con evidenziati i possibili contributi che il PMCL potrà dare al raggiungimento degli obiettivi del PTC della costa.

Obiettivi del PTC della costa	coerenza	Contributo del PMCL all'obiettivo
la tutela e la valorizzazione dei tratti di costa emersa e sommersa che rivestono valore paesaggistico, naturalistico e ambientale	non pertinente	
la riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati	coerente	Il PMCL prevede una ciclovia, la ciclovia Nazione Turistica Tirrenica, lungo tutta la costa ligure, contribuendo quindi alla riqualificazione in senso sostenibile dei tratti costieri, pur mettendo in conto le pressioni antropiche a cui tali aree sono soggette.
la difesa del litorale dall'erosione marina e il ripascimento degli arenili	non pertinente	
lo sviluppo della fruizione pubblica e dell'uso turistico e ricreativo della zona costiera (da recepire nella formazione del Piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo previsto dalla legge 494/1993)	non pertinente	
l'adeguamento e lo sviluppo del sistema della portualità turistica	non pertinente	
il riuso, in forma integrata e coordinata, dei tratti di ferrovia dismessi o da dismettere lungo la costa	coerente	Il PMCL ed anche la legge istitutiva 2/2018 all'art. 4 comma 2 punto g, considerano il recupero a fini ciclabili delle ferrovie, viabilità dismesse ecc, come strumento base per reperire i sedimi per la costituzione del Sistema ciclabile regionale. In quest'ottica si stanno completando le intese relative all'ex tratto ferroviario Imperia-Andora e sono portate avanti le istanze per la dismissione, con raddoppio e spostamento a monte, del tratto ferroviario Andora-Finale ligure. I tratti ciclabili così ottenuti, oltre a connettersi con il Parco costiero del Ponente ligure faranno parte della Ciclabile Turistica Nazionale Tirrenica, dal confine di stato con la Francia fino a Roma.

il miglioramento delle condizioni della viabilità costiera	coerente	Il PTCL propone, accanto alla Ciclabile Turistica Nazionale Tirrenica, e collegata ad essa, una maglia trasversale di ciclabili regionali di penetrazione valliva, pianeggianti e sicure, per alleggerire la pressione sulla costa e per favorire lo sviluppo dei territori pre-collinari.

3.Il **Piano territoriale di coordinamento per gli insediamenti produttivi dell'area centrale ligure** (Ptc-Ip-Acl) è stato approvato con DCR n.95 del 31 luglio 1992 con l'intento di pianificare le trasformazioni territoriali connesse alle evoluzioni della struttura produttiva dell'area centrale ligure e dell'area metropolitana genovese (per un totale di circa 2600 kmq e 1.200.000 abitanti).

Nel corso degli anni successivi, il Ptc-Ip-Acl è stato aggiornato con i seguenti atti:

- dpgr n.44 del 10 marzo 2000 in sede di approvazione del primo Puc di Genova

- dcr n.32 del 27 ottobre 2015 nell'ambito del procedimento di approvazione del nuovo Puc di Genova entrato in vigore il 3 dicembre 2016
- dcr n.14 del 27 settembre 2017 riguardante l'area di intervento n.8 "polo industriale di Sestri Ponente"

Tabella di verifica di coerenza degli obiettivi del Ptc-Ip-Acl con quelli del PMCL con evidenziati i possibili contributi che il PMCL potrà dare al raggiungimento degli obiettivi del Ptc-Ip-Acl.

Obiettivi Ptc-Ip-Acl	coerenza	Contributo del PMCL all'obiettivo
creare le condizioni per la competitività del sistema produttivo, agevolandone la riconversione e l'innovazione	non pertinente	
migliorare la qualità urbana e ambientale	coerente	La realizzazione delle piste ciclabili urbane e/o delle penetrazioni vallive regionali, previste e promosse dal PTCL, potranno contribuire alla qualità dei territori prospicenti alle aree industriali.
potenziare le reti dei trasporti e delle comunicazioni	coerente	Il PTCL prevede la realizzazione di piste ciclabili regionali sicure e pianeggianti lungo le valli, "le penetrazioni vallive", che possono essere utilizzate anche dai lavoratori degli stabilimenti industriali interessati dal Ptc-Ip-Acl per raggiungere il posto di lavoro. Saranno inoltre fornite delle linee guida per la formazione delle reti urbane ciclabili ed i percorsi casa-lavoro e casa-scuola sono i prioritari.

4.Il **Piano integrato delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti** (PRIIMT), in redazione, è lo strumento previsto dalla legge regionale 7 novembre 2013, n.33 "Disciplina del sistema di trasporto pubblico regionale e locale e del Piano regionale integrato delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti (PRIIMT)" al fine di definire le strategie e le azioni per il miglioramento dell'assetto delle infrastrutture, per lo sviluppo sostenibile della mobilità e per l'efficientamento del sistema del trasporto pubblico regionale e locale.

Gli obiettivi operativi sono in fase di definizione di maggior dettaglio e saranno costantemente monitorati per garantire una completa coerenza come prescritto dalla Legge 2/2018.

Tabella di verifica di coerenza delle finalità/obiettivi del PRIIMT elencate nella legge istitutiva con quelli del PMCL con evidenziati i possibili contributi che il PMCL potrà dare al raggiungimento degli obiettivi del PRIIMT.

Finalità/obiettivi PRIIMT	coerenza	Contributo del PMCL alle finalità/obiettivo
definire gli obiettivi e le azioni strategiche volti a superare le condizioni di carenza strutturale e funzionale dell'assetto delle infrastrutture liguri, promuovendo l'integrazione delle politiche regionali in materia, rispetto alle iniziative infrastrutturali strategiche di interesse comunitario e nazionale, nonché rispetto agli interventi di competenza dei gestori delle infrastrutture, dell'ANAS e degli enti locali	coerente	Il PMCL disegna un Sistema ciclabile ligure che coordina le ciclovie di interesse nazionale e gli eurovelo, le ciclovie di interesse regionale e le ciclabili urbane di interesse comunale e provinciale. Il Sistema ciclabile ligure si assicura di mettere in connessione tutte le reti tra loro individuando anche i servizi ad esse correlate.
migliorare le condizioni di connettività con le altre regioni e con i paesi europei per perseguire la competitività e lo sviluppo socio-economico, anche mediante lo sviluppo della rete delle piste ciclabili regionali in connessione con gli altri sistemi di traporto pubblico	coerente	Il PMCL si occupa, non solo dello sviluppo di un Sistema ciclabile ligure ma anche della connessione con le altre modalità di trasporto, in particolare il trasporto pubblico, favorendo l'intermodalità.
potenziare le condizioni di accessibilità del territorio e di riassetto del sistema delle infrastrutture, con particolare riguardo alle situazioni di criticità, attraverso azioni di integrazione e coordinamento con le reti infrastrutturali di competenza statale e con quelle di competenza regionale e locale, per conseguire migliori condizioni di vivibilità per i cittadini, anche mediante elaborazione di piani di mobilità alternativa	coerente	Il PMCL propone un sistema di mobilità alternativa a quella privata carrabile prevedendo anche una serie di servizi (ciclostazioni, ciclofficine,,) per favorire la maggiore diffusione, unitamente ad attrezzature per la sicurezza (colonnine S.O.S., videosorveglianza, illuminazione) collegati alla rete di servizi turistici per attirare il maggior numero di visitatori.

realizzare una rete integrata ed efficiente di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e di merci mediante lo sviluppo dell'integrazione modale, l'uso di piattaforme informative digitali, nonché mediante il consolidamento di piattaforme logistiche oltre appennino correlate al sistema della portualità commerciale	coerente	Il PMCL , persegue l'integrazione modale e si darà carico di concordare l'individuazione di adeguate piattaforme digitali per facilitare l'intermodalità sia con i trasporti pubblici che con le automobili private (localizzazione di parcheggi veicolari disponibili) La pianificazione di viaggi multimodali consentirà di combinare trasporto pubblico, servizi di biciclette e scooter, guida in bici e car sharing.
efficientare i costi esterni del sistema dei servizi del trasporto pubblico regionale e locale, anche mediante il riequilibrio e l'integrazione delle modalità di trasporto, lo sviluppo della rete ferroviaria, la promozione dell'uso dei mezzi pubblici e di mobilità condivisa e la realizzazione di migliori condizioni di sicurezza e di qualità, nonché la diffusione delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione e la promozione di interventi di ricerca e innovazione per incrementare la qualità del sistema complessivo della mobilità e dei trasporti	non pertinente	

5. **Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra**, approvato con DCR n.4 /2006, definisce le strategie per raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente con riferimento alla normativa nazionale pregressa al d.lgs. n.155/2010.

Tabella di verifica di coerenza degli obiettivi del Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra con quelli del PMCL con evidenziati i possibili contributi che il PMCL potrà dare al raggiungimento degli obiettivi del suddetto Piano.

Obiettivi del Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra	**coerenza**	**Contributo del PMCL all'obiettivo**
conseguire, per l'intero territorio regionale un miglioramento generalizzato della qualità dell'aria e della vita nonché il rispetto dei limiti di qualità dell'aria stabiliti dalle normative europee;	coerente	il PMCL persegue l'obiettivo di sviluppare la mobilità ciclabile incrementando il numero di chi utilizza la bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche, incentivando l'intermodalità. Più fruitori utilizzeranno mezzi sostenibili per i loro spostamenti minore

mantenere nel tempo, ovunque, una buona qualità dell'aria ambiente;	coerente	sarà l'uso delle auto private, con conseguente riduzione delle emissioni atmosferiche inquinanti e maggiore qualità dell'aria. Visti i ripetuti superamenti dei limiti di qualità dell'aria e la procedura di infrazione 2015/2043 sono state approvate le "misure urgenti per la riduzione della concentrazione degli inquinanti nell'aria ambiente in Regione Liguria" (DGR 941/2018) e la mobilità ciclabile rientra tra i mezzi di trasporto suggeriti.
diminuire le concentrazioni in aria degli inquinanti negli ambiti territoriali regionali dove si registrano valori di qualità dell'aria prossimi ai limiti;	coerente	
prevenire l'aumento dell'inquinamento atmosferico negli ambiti territoriali regionali dove i valori di inquinamento sono al di sotto dei limiti;	coerente	
concorrere al raggiungimento degli impegni di riduzione delle emissioni dei gas serra in sinergia con il Piano energetico ambientale regionale;	non pertinente	
concorrere alla riduzione dei precursori dell'ozono.	non pertinente	
ai sensi delle Disposizioni attuative del Piano, paragrafo 7.1. lett.B la pianificazione dei trasporti a tutti i livelli territoriali deve perseguire prioritariamente gli obiettivi della riduzione del traffico privato su strada e dell'incremento dell'offerta di trasporto pubblico con mezzi a basso impatto ambientale	coerente	il PMCL perseguendo l'obiettivo di ampliare la platea degli utilizzatori della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche, e incentivando l'intermodalità soprattutto con i mezzi di trasporto pubblico offrirà la possibilità alla cittadinanza di cambiare il metodo di trasporto . Il mutamento delle abitudini porterà ad una riduzione delle emissioni atmosferiche inquinanti legati ai combustibili delle auto e delle moto e ad una maggiore qualità dell'aria.

Analisi del Quadro Programmatico di rifer

6. Il **Piano di Sviluppo Turistico Regione Liguria 2020,** ai sensi dell'art. 7 della lr 28/2006, è il frutto di quattro tavoli di lavoro con gli stakeholder di tutta la regione seguendo la logica di una costruzione compartecipata.

Tabella di verifica di coerenza dell'obiettivo del Piano di Sviluppo Turistico Regione Liguria 2020 con quelli del PMCL con evidenziati i possibili contributi che il PMCL potrà dare al raggiungimento dell'obiettivo del Piano di Sviluppo Turistico Regione Liguria 2020.

Obiettivi Piano di Sviluppo Turistico Regione Liguria 2020	**coerenza**	**Contributo del PMCL all'obiettivo**
L'identificazione e la costruzione di prodotti turistici differenziati e con la loro specifica autenticità, così da migliorare la riconoscibilità della Liguria come	coerente	Il Piano di **Sviluppo Turistico Regione Liguria 2020 considera** che il prodotto bicicletta sia prioritario per la regione ma da sviluppare. Il PMCL concordemente, intende sviluppare," in modo strutturato la fruizione del territorio

destinazione integrale nei mercati sia nazionale sia internazionali, trasformando il territorio in un sistema integrato che agevoli il turista nella fruizione della vacanza rendendo maggiormente accogliente la destinazione, in ogni punto di contatto che il turista può avere con essa.		attraverso le attività di cicloturismo" potenziando i servizi ciclabili specifici e l'offerta di piste ciclabili sicure per i turisti di ogni età puntando sulla bellezza dei panorami offerti dal nostro territorio, sulla eccellenza gastronomica e sulla efficienza della struttura ricettiva. Sarà anche possibile, come proposto dal Piano di Sviluppo Turistico Regione Liguria 2020, collaborare con le Regioni Toscana e Lazio, nell'ambito dell'offerta riguardante la Ciclovia Tirrenica.

Completano il panorama del contesto di riferimento alcune normative/vincoli di settore che forniscono prescrizioni specifiche per alcune aree/fattispecie del territorio ligure rispetto alle quali il PMCL fornirà criteri e modalità di approccio alle problematiche di carattere generale da applicare poi nei casi di dettaglio, in fase di progettazione del singolo percorso.

L'individuazione di tali normative/vincoli avverrà attraverso i seguenti strumenti di riferimento:

- il Sistema Informativo Territoriale della Regione Liguria

(http://geoportale.regione.liguria.it/geoviewer/pages/apps/repertorio/repertorio.html?id=17)

- il Sito Liguria vincoli

(http://www.liguriavincoli.it)

- il Sistema informativo della costa **SICoast -** servizio Web-GIS

(www.regione.liguria.it/homepage/territorio/costa-e-demanio-marittimo/sistema-informativo-della-costa-sicoast.html)

Analisi ambientale

Nelle pagine seguenti si esegue una valutazione preliminare degli indirizzi e degli obiettivi del PMCL rispetto ai principi di sostenibilità ambientale.

A questo scopo sono state svolte due analisi di coerenza

Analisi ambientale

- Analisi di coerenza rispetto ai 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs), dell'Agenda 2030 , un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità sottoscritto il 25 settembre del 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'ONU" ;
- analisi di coerenza rispetto agli obiettivi individuati dalla Strategia nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS) approvata, con delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) del 22 dicembre 2017, nella quale sono definite le linee direttrici delle politiche economiche, sociali e ambientali finalizzate a raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile entro il 2030;

Tali principi sono stati recepiti dalla Regione Liguria con la DGR 1061 del 14/12/2018 "Approvazione documento di posizionamento della Regione Liguria rispetto all'attuazione della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS), quale prima parte della Strategia regionale per lo sviluppo sostenibile (SRSvS)".

Nelle tabelle seguenti sono state schematizzate le verifiche di coerenza per ogni Programma individuando anche i pertinenti obiettivi di sostenibilità ambientale, rispetto ai quali il PMCL è stato analizzato per stabilire in quale misura sia potenzialmente in grado di incidere.

Tale attività è anche finalizzata a prevenire in modo da escludere, attraverso politiche, prescrizioni e misure eventuali ipotetiche interferenze.

Le verifiche di coerenza sono state eseguite secondo la seguente graduazione:

DIRETTA

INDIRETTA

NULLA

INCOERENZA

Agenda 2030 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs)

Obiettivi generali	Sotto obiettivi pertinenti alla tematica del PMCL	coerenza	Contributo del PMCL all'obiettivo
		NULLA	Analisi ambientale
		NULLA	
	3.6: entro il 2020, dimezzare il numero di decessi a livello mondiale e le lesioni da incidenti stradali	DIRETTA	Il PMCL persegue come obiettivo la sicurezza stradale degli utenti più deboli, pedoni e ciclisti. Per questo si impegna alla realizzazione di piste ciclabili con elevata sicurezza, in sede propria, e alla diffusione di modalità di moderazione del traffico nell'ambito dei centri urbani.
		NULLA	
		NULLA	
		NULLA	
		NULLA	
	8.9: Entro il 2030, elaborare e attuare politiche volte a promuovere il turismo sostenibile, che crea posti di lavoro e promuove la cultura e prodotti locali	DIRETTA	Il PMCL promuove il turismo ciclabile sostenibile. La dorsale del Sistema ciclabile ligure è la Ciclovia Nazionale Turistica Tirrenica, una ciclabile, in sede propria, dedicata ai ciclisti di tutte le età. La realizzazione di questa infrastruttura porterà importanti ricadute economiche per le aree attraversate soprattutto per quanto riguarda lo sviluppo delle attività

			legate al turismo puntando sulla valorizzazione delle eccellenze che caratterizzano i nostri territori
	9.1: sviluppare la qualità delle infrastrutture rendendole affidabili, sostenibili e resilienti, comprese le infrastrutture regionali e transfrontaliere, per sostenere lo sviluppo economico e il benessere umano, con particolare attenzione alla possibilità di accesso equo per tutti	DIRETTA	Il PMCL promuove un metodo di trasporto sostenibile, affidabile e sicuro, attento alla qualità dei materiali ed al contesto. La bicicletta è inoltre un mezzo a basso costo, anche di manutenzione e quindi ne permette l'uso a tutti. Per quanto attiene alla resilienza, durante il periodo di pandemia covid 19 nel quale si dovrà mantenere il distanziamento sociale, potrà verificarsi un aumento delle persone che preferiranno abbandonare i mezzi pubblici per un trasporto privato, carrabile, Il trasporto ciclabile può configurarsi come "trasporto urbano resiliente".
		NULLA	
	11.2: Entro il 2030, fornire l'accesso ai sistemi di trasporto sicuri, accessibili, e sostenibili per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, donne, bambini, persone con disabilità e le persone anziane 1.6: Entro il 2030, ridurre il negativo impatto ambientale pro capite nelle città, con particolare attenzione alla qualità dell'aria e gestione dei rifiuti urbani e di altro tipo	DIRETTA	Il PMCL prevede l'integrazione della rete europea, nazionale e regionale con quella urbana. Allo scopo sono predisposti degli Indirizzi per uniformare le reti cittadine liguri e per garantirne l'efficacia e l'efficienza e, come richiesto dalla l. 2/2018 art. 5 comma 2 lettera f , "relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane ed extraurbane, delle aree di sosta delle biciclette, dei provvedimenti relativi alla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, nonché' gli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane". Viene inoltre indicato, come precisato nella successiva lettera f dell'art. 5 "la procedura di recepimento degli indirizzi di cui alla lettera f) negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, nei regolamenti edilizi e negli interventi di costruzione o ristrutturazione degli edifici pubblici, con particolare riferimento a quelli scolastici; L'incremento dell'uso della bicicletta per gli spostamenti di piccolo-medio raggio porterà ad una riduzione delle emissioni atmosferiche inquinanti legati ai combustibili delle auto e delle

			moto e ad una maggiore qualità dell'aria nelle città.
	12.8: Entro il 2030, fare in modo che le persone ricevano in tutto il mondo le informazioni rilevanti e di sensibilizzazione per lo sviluppo sostenibile e stili di vita in armonia con la natura 12.b: Sviluppare e implementare strumenti per monitorare gli impatti di sviluppo sostenibile per il turismo sostenibile, che crea posti di lavoro e promuove la cultura e i prodotti locali	DIRETTA	La strategia 7 del PMCL prevede proprio la fase di educazione: "Educare ed informare presso aziende, scuole , associazioni… all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto" con una particolare attenzione dei giovani facendo leva sulla consapevolezza sociale circa i benefici che si possono ottenere dall'uso della bicicletta sia per se stessi che per la collettività. Nella fase di monitoraggio del PMCL una speciale indagine verrà fatta proprio per individuare l'incremento turistico, attraverso le presenze nelle strutture ricettive.
	13.2: integrare le misure di cambiamento climatico nelle politiche, strategie e pianificazione nazionali	INDIRETTA	La Regione Liguria, adottando il PMCL, condivide le strategie di mobilità sostenibile e pianifica un cambiamento a favore del clima. La diffusione delle biciclette come mezzo di trasporto infatti porterà ad una riduzione delle emissioni atmosferiche inquinanti legati ai combustibili delle auto e delle moto e quindi ad una maggiore qualità dell'aria nelle città.
		NULLA	
		NULLA	
		NULLA	
		NULLA	

Strategia nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS)

Obiettivi generali	Sotto obiettivi pertinenti alla tematica del PMCL	coerenza	Contributo del PMCL all'obiettivo
PERSONE			
CONTRASTARE LA POVERTÀ E L'ESCLUSIONE SOCIALE ELIMINANDO I DIVARI TERRITORIALI		NULLA	Analisi ambientale
GARANTIRE LE CONDIZIONI PER LO SVILUPPO DEL POTENZIALE UMANO		NULLA	
PROMUOVERE LA SALUTE E IL BENESSERE	Diffondere stili di vita sani e rafforzare i sistemi di prevenzione	INDIRETTA	Il PMCL promuove gli spostamenti in bicicletta il cui uso frequente mantiene in forma anche le persone di tutte le età.
PIANETA			
ARRESTARE LA PERDITA DI BIODIVERSITÀ		NULLA	
GARANTIRE UNA GESTIONE SOSTENIBILE DELLE RISORSE NATURALI	Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera	DIRETTA	Lo spostamento in bicicletta, proposto dal PMCL, non produce inquinanti anzi la sua diffusione, a scapito delle auto e delle moto, porterà ad una riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera.
CREARE COMUNITÀ E TERRITORI RESILIENTI, CUSTODIRE I PAESAGGI E I BENI CULTURALI	- Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni - Assicurare lo sviluppo del potenziale, la gestione sostenibile e la custodia dei territori, dei paesaggi e del patrimonio culturale	DIRETTA	Il PMCL migliora l'accessibilità sostenibile alle risorse ambientali-paesaggistiche, nel rispetto della loro fragilità, garantendone la tutela e la valorizzazione. Il riutilizzo delle ferrovie dismesse e viabilità declassate per trasformarle in piste ciclabili innesca processi virtuosi di rigenerazione urbana che coinvolge anche gli edifici adiacenti.
PROSPERITÀ'			
FINANZIARE E PROMUOVERE RICERCA E INNOVAZIONE SOSTENIBILI		NULLA	
GARANTIRE PIENA	Incrementare l'occupazione	INDIRETTA	La realizzazione di piste ciclabili,

OCCUPAZIONE E FORMAZIONE DI QUALITÀ	sostenibile e di qualità		proposte dal PMCL, contribuisce a far nascere l'esigenza di servizi dedicati come, biciofficina, noleggio bici, strutture turistiche dedicate.
AFFERMARE MODELLI SOSTENIBILI DI PRODUZIONE E CONSUMO	-Promuovere la domanda e accrescere l'offerta di turismo sostenibile -Promuovere le eccellenze italiane	DIRETTA	Il PMCL promuove il turismo ciclabile sostenibile e la più importante proposta è la Ciclovia Nazionale Turistica Tirrenica, una ciclovia sicura e di qualità, per un turismo sostenibile che valorizzi gli itinerari storici, culturali e ambientali del territorio, dedicato ad un ciclismo non professionistico per utenti di tutte le età.
DECARBONIZZARE L'ECONOMIA	Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci	DIRETTA	Questo obiettivo è condiviso pienamente dal PMCL anzi, ne è l'obiettivo principale.
PACE			
PROMUOVERE UNA SOCIETÀ NON VIOLENTA E INCLUSIVA		NULLA	
ELIMINARE OGNI FORMA DI DISCRIMINAZIONE		NULLA	
ASSICURARE LA LEGALITÀ E LA GIUSTIZIA		NULLA	
PARTNERSHIP			
GOVERNANCE, DIRITTI E LOTTA ALLE DISUGUAGLIANZE		NULLA	
MIGRAZIONE E SVILUPPO		NULLA	
SALUTE		NULLA	
ISTRUZIONE		NULLA	
AGRICOLTURA SOSTENIBILE E SICUREZZA ALIMENTARE		NULLA	
AMBIENTE, CAMBIAMENTI CLIMATICI ED ENERGIA PER LO SVILUPPO		NULLA	
LA SALVAGUARDIA DEL PATRIMONIO CULTURALE E NATURALE	-Contribuire alla diversificazione delle attività soprattutto nelle aree rurali, montane e interne, alla	DIRETTA	Il Sistema delle dieci ciclovie turistiche di interesse nazionale, di cui la ciclovia Tirrenica fa parte, puntando sulla

	generazione di reddito e di occupazione, alla promozione del turismo sostenibile, allo sviluppo urbano e alla tutela dell'ambiente, al sostegno alle industrie culturali e all'industria turistica, alla valorizzazione dell'artigianato locale e al recupero dei mestieri tradizionali		valorizzazione delle eccellenze che caratterizzano il tessuto dei differenti territori, incrementa anche il sistema economico legato alla valorizzazione del patrimonio storico artistico e naturalistico, del patrimonio agricolo, enogastronomico e delle tradizioni popolari. Analisi ambientale La promozione di tale patrimonio può infatti essere perseguita anche con la messa a punto di nuove strategie di crescita sostenibile che sono in grado di innescare processi di miglioramento economico generando opportunità di crescita diffusa e durevole nel tempo, in armonia con il paesaggio e l'ambiente.
IL SETTORE PRIVATO		NULLA	
VETTORI DI SOSTENIBILITÀ			
CONOSCENZA COMUNE		NULLA	
MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DI POLITICHE, PIANI, PROGETTI	Assicurare la definizione e la continuità di gestione di sistemi integrati per il monitoraggio e la valutazione di politiche, piani e progetti	DIRETTA	Le strategie proposte dal PMCL saranno valutate nella loro efficacia tramite il Piano di Monitoraggio che individuerà le soluzioni poco adeguate e permetterà di correggere la rotta con nuove strategie o nuovi mezzi per ottenerle.
ISTITUZIONI, PARTECIPAZIONE E PARTENARIATI	Garantire il coinvolgimento attivo della società civile nei processi decisionali e di attuazione e valutazione delle politiche	DIRETTA	Il PMCL promuove la partecipazione pubblica, proprio per questo sin dall'avvio della predisposizione ed elaborazione del PMCL si è inteso impostare l'intero processo decisionale adottando il metodo e le opportunità offerte dalla procedura della valutazione ambientale strategica.
EDUCAZIONE, SENSIBILIZZAZIONE, COMUNICAZIONE	Promuovere l'educazione allo sviluppo sostenibile	DIRETTA	La strategia 7 del PMCL prevede proprio la fase di educazione: "Educare ed informare presso aziende, scuole , associazioni… all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto" con una particolare attenzione dei giovani facendo leva sulla consapevolezza sociale circa i benefici che si possono ottenere dall'uso della bicicletta sia per se stessi che per la

			collettività.
EFFICIENZA DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE E GESTIONE DELLE RISORSE FINANZIARIE PUBBLICHE	Assicurare l'efficienza e la sostenibilità nell'uso delle risorse finanziarie pubbliche	INDIRETTA	Il PMCL propone anche una graduazione degli itinerari ciclabili prioritari oltre a obiettivi e criteri per assicurare l'efficienza dell'uso delle risorse pubbliche.

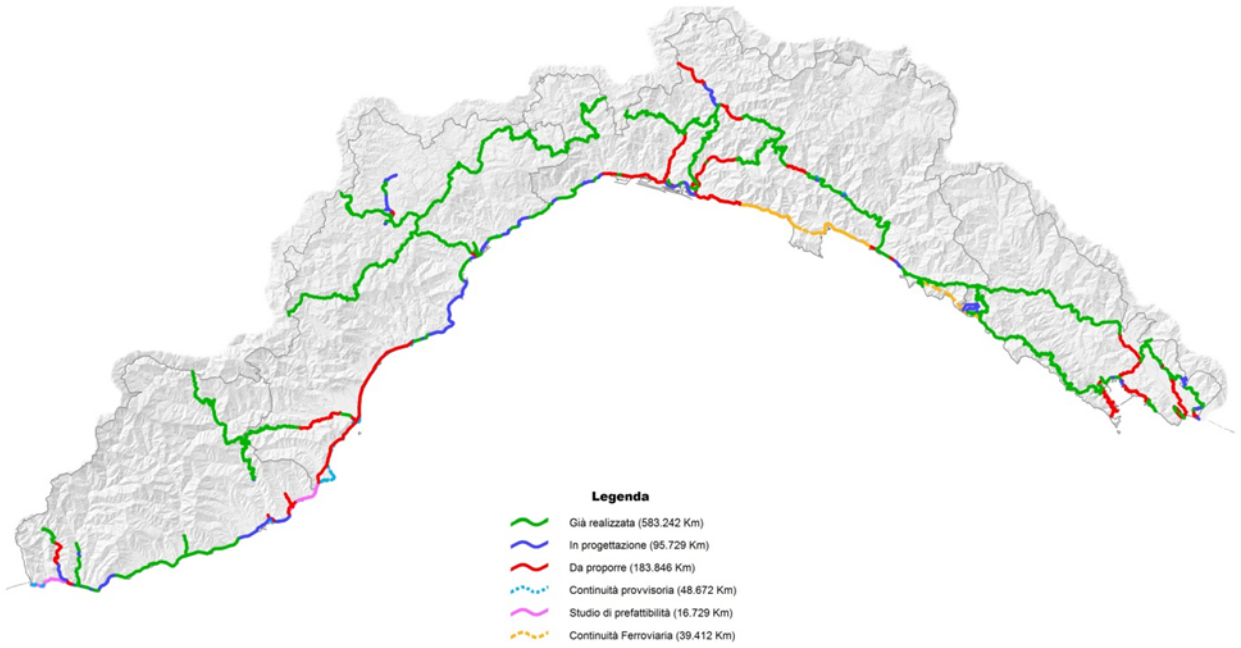
Analisi ambientale

Opzione zero e alternative di Piano

L'opzione zero è costituita dal mantenimento della situazione attuale costituita dal progetto di Rete Ciclabile Ligure che ha fondamento nella D.G.R. 929 del 27 luglio 2012 che ha ufficializzato un primo percorso di rete regionale frutto di un'analisi avviata già alla fine del 2007, con lo scopo di includere anche la Liguria nella rete ciclabile Eurovelo e Bicitalia, approvando anche i criteri per i materiali costruttivi e il logo identificativo.

La struttura pianificatoria della RCL, così individuata dalla DGR del 2012 consta di una direttrice costiera ovest- est, una appenninica e tre direttrici sud-nord che prendono origini da Imperia, Savona e Genova per collegarsi al Piemonte.

La rete ciclabile ligure si è arricchita e completata negli anni fino alla configurazione del gennaio del 2018, che è riportata nell'immagine seguente, che illustra tutti i tracciati della RCL nella banca dati del sistema informativo territoriale regionale (GIS) con evidenziati i campi che ne definiscono le specifiche sullo stato di progettazione o realizzazione dei tratti.



L'11 gennaio 2018 viene emanata la legge 2 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica". Da tale norma e soprattutto dai successivi incontri con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la redazione del Piano Generale della mobilità ciclistica, ai sensi dell'art. 3, è emersa una nuova visione degli itinerari ciclabili, in cui i criteri di sicurezza sono diventati gli elementi cardine.

E' stato quindi necessario rivedere la banca dati regionale per rendere evidente, al fruitore dei tracciati georiferiti regionali, le caratteristiche degli itinerari differenziandone il grado di protezione offerto.

Si è quindi inteso con il termine “realizzata” comprendere tutte quelle tipologie che garantiscono elevata protezione al ciclista, in sede propria, corsia separata o zona trenta o simili, distinguendo e separando i tratti in promiscuo su strada, soggetti alla condivisione della carreggiata con il traffico carrabile.

Sono state inoltre aggiunte le tipologie legate alla intermodalità, “collegamento ferroviario” e “collegamento marittimo”, in linea con le indicazioni della legge.

Tali modifiche alla banca dati regionale sono tuttora in fase svolgimento per offrire al ciclista fruitore dei tracciati georeferenziati un servizio sempre più completo.

Nell’immagine seguente viene riportata la RCL con gli adeguamenti al dicembre 2019, con evidenziati i campi che ne definiscono le specifiche sullo stato di progettazione o realizzazione dei tratti.

Per un agevole confronto i dati estratti dalla banca dati del sistema informativo territoriale regionale (GIS) corrispondono alle stesse categorie di quelli dell’immagine precedente per cui è percepibile il cambiamento, attraverso i colori e le quantità riassunte nella legenda in calce.



La legge 2/2018 ha inoltre imposto la predisposizione del Piano della mobilità ciclistica regionale con precise tempistiche e secondo le indicazioni dettagliatamente descritte nell’’art. 5.

L’elaborazione del PMCL è quindi un adempimento di legge al quale la Regione Liguria non può e non vuole sottrarsi.

In questo senso l’opzione zero deve considerarsi superata.

Analisi SWOT

La sintesi di questa prima parte del percorso può essere efficacemente effettuata attraverso l'Analisi SWOT. L'analisi SWOT, riguardante tutte le tematiche trattate nel PMCL, è uno strumento utile poiché identifica l'esistenza e la natura dei punti di forza e di debolezza, e la presenza di opportunità e di minacce.

I punti di forza e di debolezza sono propri dell'ambito tematico e sono modificabili mediante le decisioni di Piano, mentre le opportunità e le minacce derivano invece dal contesto esterno e non sono direttamente modificabili attraverso le azioni di Piano.

Analisi SWOT

La seguente tabella dell'analisi SWOT potrà essere incrementata e puntualizzata nella fase di consultazione (art. 8 della l.r. n. 32/2012 e smi) e nelle Conferenze di Pianificazione (artt. 6 e 14 bis della l.r. n. 36/97 e smi).

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
- Ricchezza e varietà delle risorse paesaggistiche, culturali, naturali, enogastronomiche offerte dal territorio; - Diffusa sensibilità sociale riguardante i temi ambientali (inquinamento atmosferico e acustico e sulla qualità dell'aria) e l'uso sostenibile del territorio; - Redazione del PMCL immediatamente successiva alla redazione del Piano Generale della mobilità ciclistica da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti; - Collaborazione sinergica e coordinamento con gli uffici regionali della Pianificazione e dell'Ambiente; - Collaborazione degli esperti FIAB; - Disponibilità di dati del "Geoportale";	- Esiguità delle risorse disponibili per l'attuazione del Piano (piste ciclabili, parcheggi bici, parcheggi di interscambio, …); - Elevati costi, in Liguria, per la realizzazione e manutenzione delle piste ciclabili; - Offerta alberghiera non tematizzata; - Pressione delle attività antropiche sui contesti più prossimi alla costa, di pregio e "preziosi" (es. parcheggi, viabilità carrabile…); - Efficacia degli obiettivi del Piano riscontrabile in tempi lunghi; - Vulnerabilità del territorio e elevati valori di manutenzione delle piste ciclabili; - Elevati valori di traffico su gomma che rendono difficoltosi (inquinati e pericolosi) i percorsi ciclabili;
OPPORTUNITA'	**MINACCE**
- di influire positivamente sulla qualità di vita dei cittadini liguri agendo anche sulla pianificazione urbana; - di sensibilizzare i cittadini sui temi del trasporto sostenibile; - di destagionalizzare il turismo e di trovare nuovi mercati nazionali e internazionali; - di valorizzazione degli itinerari storico-culturali in grado di connettere le rilevanze naturalistico-ambientali e paesistiche; - di innovare, puntando su digitalizzazione e innovazione tecnologica, i servizi offerti sia nell'ambito dell'accoglienza turistica sia relativamente agli scambi intermodali;	- Invecchiamento della popolazione; - Crisi sanitaria, economico sociale

SCHEMA DEL PIANO della mobilità ciclistica ligure

Struttura del Piano della mobilità ciclistica ligure

Il Piano della mobilità ciclabile ligure, acronimo PMCL, sarà articolato come segue:

- Relazione generale

Struttura del Piano della mobilità ciclistica

a) *Visione*
b) *Obiettivi e politiche*
c) *Inquadramento normativo*
d) *Inquadramento metodologico di costruzione del Piano (piano partecipato-rendendo disponibili i dati anche work in progress con possibilità di ricevere contributi- convegni workshop);*
e) *Orizzonte temporale triennale come da art.5 comma 1 L2/2018 ma con previsione di verifiche, in una logica dinamica, annuali;*
f) *Definizione del percorso approvativo*
g) *Definizione delle Strategie, delle azioni e degli strumenti*

Scenario progettuale:

a) *La configurazione del sistema ciclabile ligure*
b) *Le direttrici regionali strategiche (rete ciclabile di interesse regionale)*
   - *Assi di distribuzione vallive*
   - *Itinerari ciclabili a tema*
c) *Norme di Attuazione*
d) *Norme di gestione e manutenzione del Sistema ciclabile ligure*
e) *Il Sistema dei servizi, della segnaletica, della sicurezza…*
f) *L'individuazione degli itinerari prioritari*
g) *Metodo di monitoraggio*

- Elaborati cartografici a corredo della Relazione Generale
- Approfondimenti direttrici regionali strategiche:
  Assi di distribuzione vallive
  Itinerari Tematici
- Linee Guida per la progettazione delle direttrici regionali con abaco per le soluzioni paesaggistiche compatibili
- Indirizzi per la predisposizione delle reti ciclabili urbane

Il processo decisionale – pianificatorio del PMCL si è fondato anche sugli elementi conoscitivi e gli approfondimenti effettuati nell'ambito della fase preliminare del PRIIMT

- Inquadramento di contesto demografico, sociale ed economico e di riferimento (attuale e in tendenza)
- Definizione della domanda di Mobilità merci, persone, attuale e in prospettiva (con matrici spostamenti origine/destinazione…)
- L'analisi SWOT per affrontare le criticità e cogliere le opportunità
- Stato di Fatto delle reti infrastrutturali e dei servizi (quadro di riferimento iniziale) comprendente sia lo stato in essere, sia i progetti in attuazione con cronoprogramma
- Definizione del quadro di riferimento strategico di tutte le modalità di trasporto della Regione Liguria

Strategie e Azioni del Piano della mobilità ciclistica ligure

Al fine di realizzare un Piano della mobilità ciclistica ligure efficace si ritiene che l'impostazione alla tematica debba comprendere l'uso della bicicletta ad ampio spettro, in tutti gli elementi che lo compongono. Non è infatti sufficiente definire, integrare e modificare lo Schema di rete ciclabile ligure ma occorre pianificare e organizzare tutto un complesso di azioni e di interventi integrati e complementari per offrire un servizio di qualità, che renda appetibile e competitiva questa modalità di trasporto nella nostra regione sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche.

Strategie e Azioni del Piano della mobilità

Per comprendere meglio le finalità del PMCL si specifica che il target dei fruitori, conformemente a quanto indicato nella legge 2/2018, non comprende i ciclisti professionisti, né quelli che intendono l'uso della bici come sport, anche amatoriale, ma tutti coloro che utilizzano la bicicletta come mezzo di trasporto.

Si elencano quindi le strategie e le azioni che si intendono intraprendere per raggiungere gli obiettivi prefissati:
- SVILUPPARE LA MOBILITA' CICLABILE INCREMENTANDO IL NUMERO DI CHI UTILIZZA LA BICICLETTA COME MEZZO DI TRASPORTO SIA PER LE ESIGENZE QUOTIDIANE SIA PER LE ATTIVITA' TURISTICHE
- RIDURRE L'INCIDENTALITA' ELEVANDO IL PIU' POSSIBILE LE CONDIZIONI DI SICUREZZA DEI PEDONI E DEI CICLISTI

STRATEGIE	AZIONI	
<u>Strategia 1 pianificazione</u> definizione/aggiornamento del Sistema ciclabile regionale	Atti propedeutici	
	Ricognizione: - della rete ciclabile nazionale - dei percorsi ciclabili programmati a livello europeo - dei percorsi ciclabili liguri esistenti o in progettazione Individuazione: - dei poli di attrazione territoriale regionale - dei collegamenti possibili con le regioni confinanti - di potenziali itinerari ciclabili tematici finalizzati alla conoscenza di luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico-culturali ecc. - delle aree demaniali dismesse, aree ferroviarie non più utilizzate, aree militari o sedimi di viabilità dismesse o declassate , per potenziali nuovi itinerari ciclabili	1.1 Identificazione, Struttura e organizzazione del Sistema ciclabile regionale: - reti di interesse nazionale - percorsi eurovelo - reti di interesse regionale - Assi di distribuzione vallive - itinerari ciclabili a tema - reti di interesse provinciale - le ciclabili urbane o comunali _Definizioni e specifiche tecniche-tipologiche e di sicurezza per ogni categoria _ Proposte o modifiche delle reti di nazionali, provinciali, urbane e dei percorsi eurovelo

		1.2. Individuazione delle direttrici regionali strategiche (rete ciclabile di interesse regionale) - assi di distribuzione vallive - itinerari ciclabili a tema Localizzazione e caratteristiche per ogni direttrice (SCHEDE) Linee guida per la progettazione delle direttrici regionali con abaco per le soluzioni paesaggistiche compatibili
<u>Strategia 2 realizzazione</u> Completare la rete ciclabile ligure, attraverso la progressiva realizzazione dei tratti	2.1. Individuazione dei tratti da adeguare, punti critici, punti da manutenere per rendere la rete ciclabile regionale percorribile in sicurezza	
	2.2. Redigere un "Programma di interventi" per rendere la rete ciclabile di interesse regionale percorribile in sicurezza (realizzare i tratti non costruiti o i raccordi mancanti, implementare con gli adeguamenti necessari, risolvere punti critici, fare manutenzione, ….)	
	2.3. Definizione di Criteri di classificazione per l'individuazione degli interventi prioritari da realizzare	
	2.4. Operare affinché sia introdotto nel bilancio regionale un fondo per la mobilità ciclistica	
	2.5. Definizione di Criteri di Gestione e di manutenzione	
<u>Strategia 3 intermodalità</u> Potenziare e favorire il sistema di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati	3.1. Definizione di Intese per facilitare lo scambio tra mezzi di trasporto con gli enti gestori del trasporto pubblico, gomma e ferro, e con i comuni, finalizzate ad ottenere: -nei nodi intermodali (stazioni - porti) la prossimità di mezzi e servizi individuando anche quelli più strategici dove è necessario iniziare prioritariamente le opere; -relativamente alla compatibilità tra le diverse modalità tramite agevolazioni tariffarie e conciliazione degli orari, accordi per il trasporto anche della bici – bus, funivie, traghetti…-	
	3.2. Introdurre, negli elaborati obbligatori degli strumenti di pianificazione urbanistica comunale PUC, la necessità di uno studio/focus dedicato alla la pianificazione dell'intermodalità locale. Tale studio dovrà comprendere anche la localizzazione di parcheggi dedicati.	
<u>Strategia 4 servizi</u> Favorire ed organizzare il sistema dei servizi e della sicurezza per i ciclisti: aree di sosta, colonnine SOS, totem, infopoint, velostazioni attrezzate, …	4.1 Predisposizione di linee guida finalizzate ad omogenizzare, sul territorio ligure, e incentivare la diffusione del sistema dei servizi e della sicurezza per i ciclisti (caratteristiche, distanze…)	
	4.2 Definizione di intese con gli enti gestori del trasporto pubblico, gomma e ferro, per favorire l'inserimento dei servizi nelle Stazioni (bicipostegi, accoglienza, deposito bagagli, rampe…) e con i comuni per l'utilizzo di edifici dismessi da riqualificare (ex caselli, depositi…)	
<u>Strategia 5 ciclabili urbane</u> Indirizzare i Comuni e le Province alla predisposizione di reti ciclabili in ambito urbano e extraurbano	5.1 Introdurre, negli elaborati obbligatori degli strumenti di pianificazione urbanistica comunale, la necessità di uno studio dedicato alla pianificazione di una rete ciclabile urbana. Tale rete, secondo la gerarchia, potrà comprendere piste ciclabili in sede propria ma anche prevedere l'utilizzo di aree pedonali/ciclabili, zone a traffico limitato e interventi di moderazione del traffico); particolare importanza verrà data alla pianificazione della sosta degli autoveicoli.	

	5.2 Redazione degli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane, nonché degli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane
Strategia 6 promozione Promuovere il Sistema ciclabile regionale in Convegni, riunioni, progetti europei	6.1 Apertura di un tavolo di lavoro per la promozione e marketing territoriale che valuti un piano di promozione, l'eventuale apertura di un portale divulgativo e fornisca indicazioni per migliorare l'offerta
	6.2 Potenziare il portale regionale pubblicando i dati dei trend di crescita dell'uso della mobilità ciclistica regionale, informando sulla realizzazione dei nuovi tratti ciclabili e sui nuovi servizi.
Strategia 7 educazione Educare ed informare presso aziende, scuole, associazioni… all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto	7.1 Mantenere la partecipazione al Salone Orientamenti per l'educazione dei giovani
	7.2 Organizzare attività complementari mirate alla consapevolezza sociale circa i benefici che si possono ottenere dall'uso della bicicletta per se stessi e per la collettività, anche attraverso un tavolo di lavoro con i city manager delle imprese con elevato numero dei dipendenti.

Rapporti con altri Piani

Il PMCL deve essere in coerenza con il Piano nazionale della mobilità ciclistica e con il Piano regionale dei trasporti e della logistica della Regione Liguria (PRIIMT). (comma 1 art.5 L.2 /2018)

Il PMCL indirizza e coordina i Piani di mobilità ciclistica di livello comunale (biciplan, PUMS) . (comma 2 lett. f, art.5 L.2 /2018)

La configurazione del sistema ciclabile ligure

Il Sistema ciclabile ligure è formato da:

1) I collegamenti di interesse nazionale ed internazionale Eurovelo;
   a) La ciclovia turistica Tirrenica
2) Le direttrici regionali strategiche (rete ciclabile di interesse regionale)
   a) assi di distribuzione vallive
   b) itinerari ciclabili a tema
3) Le ciclabili locali
   a) Le ciclabili comunali-urbane
   b) Le ciclabili provinciali

In dettaglio vengono esaminati le diverse componenti costituenti il sistema ciclabile ligure:

I collegamenti di interesse nazionale ed internazionale

Le ciclovie di Interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale di cui all'art. 4 della Legge 2/2018, inserite nel Piano Generale della mobilità ciclistica PGMC, tuttora in fase di approvazione, sono il risultato del processo di condivisione e collaborazione tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti, tutte le regioni italiane e FIAB.

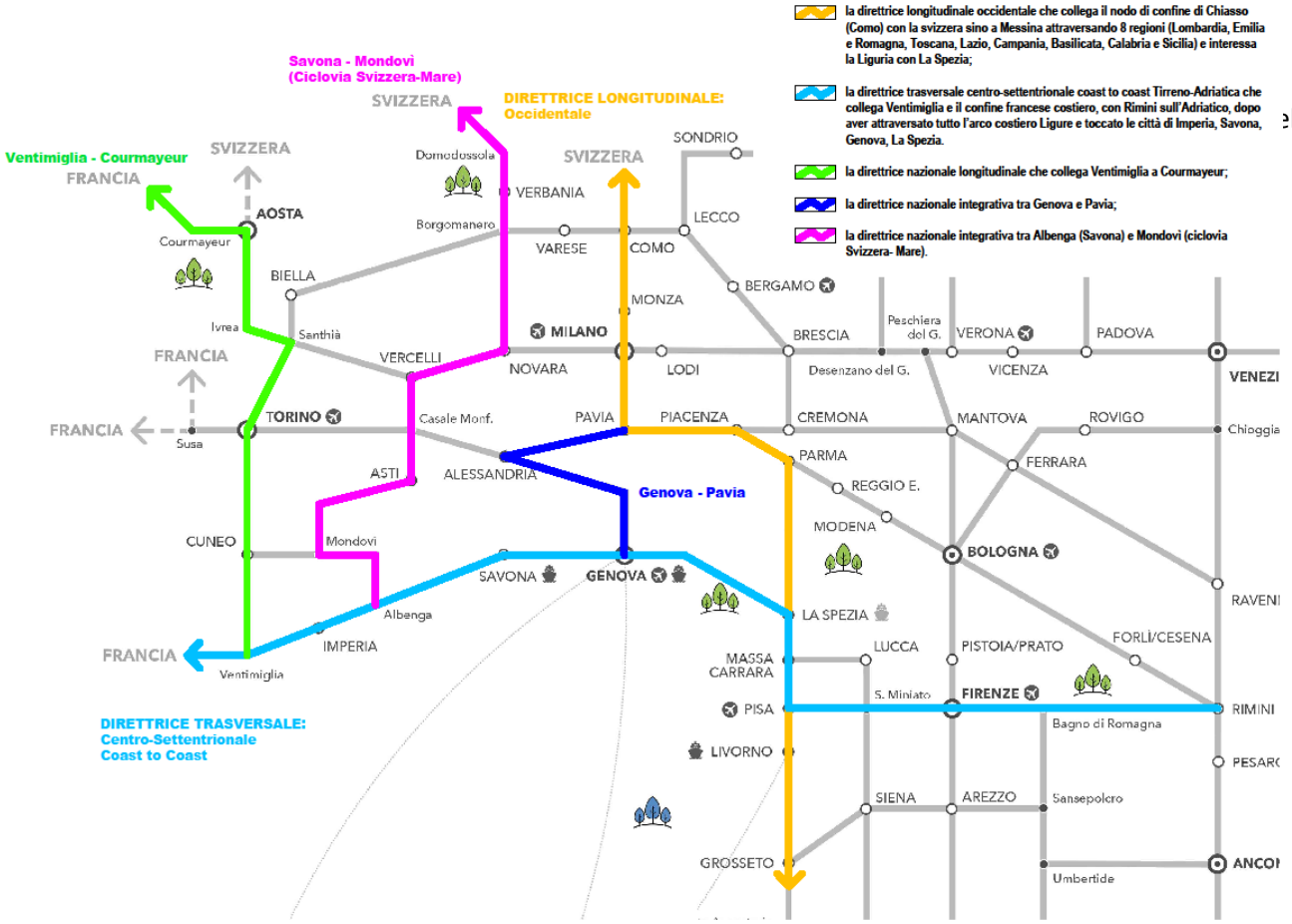
La configurazione dello schema di rete delle ciclovie di interesse nazionale presenta una struttura a maglie articolata in una serie di itinerari da nord a sud (Direttrici Nazionali Longitudinali) attraversati da itinerari da est ad ovest (Direttrici Nazionali Trasversali) che costituiscono l'armatura portante della rete ciclabile integrata e interconnessa con le reti infrastrutturali delle altre modalità di trasporto (ferroviarie, stradali, portuali e aeroportuali).

La rete di ciclovie interesse nazionale individua i nodi che intende collegare non i percorsi in dettaglio ed è stata così concepita, a livello strategico, per essere immediatamente riconoscibile dal punto di vista spaziale e funzionale.

Compito della successiva fase progettuale, ai diversi livelli di dettaglio, specificare tali percorrenze definendone il percorso ciclistico.

Le percorrenze ciclistiche che uniscono i nodi identificati nello schema di rete delle ciclovie di interesse nazionale, per essere considerate "ciclovie di interesse nazionale" dovranno osservare gli indirizzi definiti dal Piano Generale della mobilità ciclistica PGMC come precisato all'art.3 comma 3 lettera b della L 2/2018.

Addentrandosi nello specifico degli itinerari in territorio ligure, la rete ciclabile delle ciclovie di interesse nazionale, in fase di approvazione, potrebbe configurarsi come riportato nello schema seguente:



- una dorsale costiera (in azzurro) denominata “Direttrice Nazionale trasversale centro-settentrionale coast to coast Tirreno-Adriatica che collega Ventimiglia e il confine francese costiero con Rimini” e che corrisponde alla ciclovia Tirrenica ligure; ipotetico
- i collegamenti verticali, uno per provincia:

1) Provincia di Imperia: la Direttrice Nazionale Longitudinale che collega Ventimiglia a Courmayeur (in verde);

2) Provincia di Savona: la Direttrice Nazionale Integrativa tra Albenga (Savona) e Mondovì (ciclovia Svizzera-Mare), (in fucsia) ;

3) Provincia di Genova: la Direttrice Nazionale Integrativa tra Genova e Pavia (in blu);

4) Provincia della Spezia: la Direttrice Nazionale Longitudinale che collega il nodo di confine di Chiasso (Como) con la Svizzera sino a Messina che passa da Sarzana e Santo Stefano di Magra (in giallo).

- **La Direttrice Nazionale trasversale centro-settentrionale coast to coast Tirreno-Adriatica che collega Ventimiglia e il confine francese costiero con Rimini**:

Il tracciato proposto coincide, per il tratto ligure, con la Ciclovia Tirrenica, una delle 10 ciclovie del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, che tocca tutti i più importanti centri della Liguria.



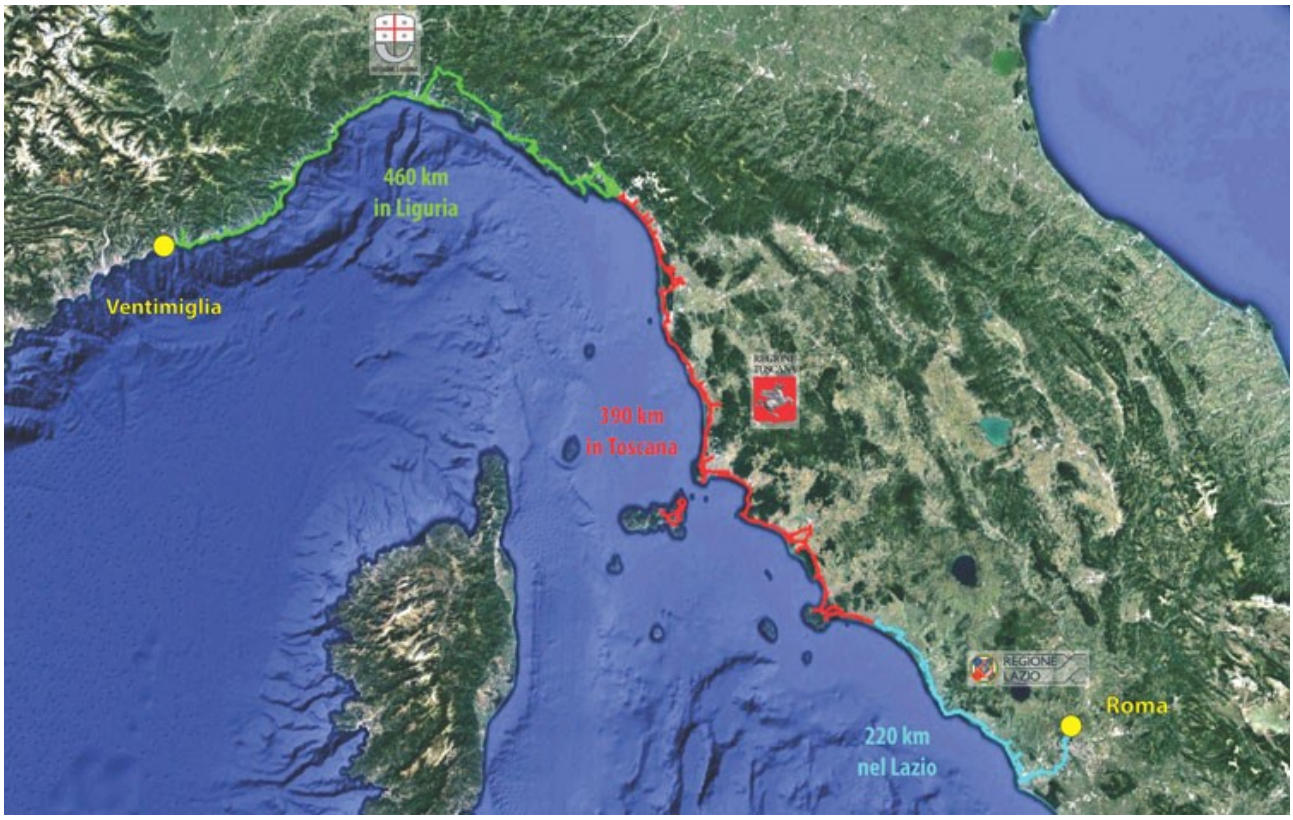
Tratto da http://www.mit.gov.it/node/5383

Il Sistema delle ciclovie Turistiche "SNCT" è concepito come una rete che consente di percorrere il paesaggio italiano a bassa velocità pedalando tra borghi e monumenti, siti archeologici, strade storiche, fiumi e colli, sostando lungo il percorso e portando importanti ricadute economiche per le aree attraversate soprattutto per quanto riguarda lo sviluppo delle attività legate al turismo ecosostenibile e la crescita dell'imprenditoria commerciale legata alla bicicletta.

Il Sistema delle ciclovie Turistiche, puntando sulle eccellenze che caratterizzano il tessuto dei differenti territori, incrementa anche il sistema economico legato alla valorizzazione del patrimonio storico artistico e naturalistico e la rivalutazione del patrimonio agricolo, enogastronomico e delle tradizioni popolari; la promozione di tale patrimonio può infatti essere perseguita anche con la messa a punto di nuove strategie di

crescita sostenibile che sono in grado di innescare processi di miglioramento economico generando opportunità di crescita diffusa e durevole nel tempo, in armonia con il paesaggio e l'ambiente.

Il percorso della Ciclovia Tirrenica è stato pensato caratterizzato dall'"affaccio sul mare" quale elemento distintivo che, da un lato ne costituisce una condizione di grande pregio ma, dall'altro, anche una grande difficoltà per la coesistenza sulla costa di preziose funzioni di tipo residenziale e turistico accostate a quelle legate alla mobilità (rete stradale, ferroviaria, passeggiate a mare, ecc..).



Nella conformazione di studio La Tirrenica ha un'estensione totale km. 1050 circa di cui:

460km. in Liguria, 390km. in Toscana, 220km. nel Lazio.

E' in redazione il Progetto di Fattibilità tecnico-economica dell'intero percorso dal confine francese a Roma.

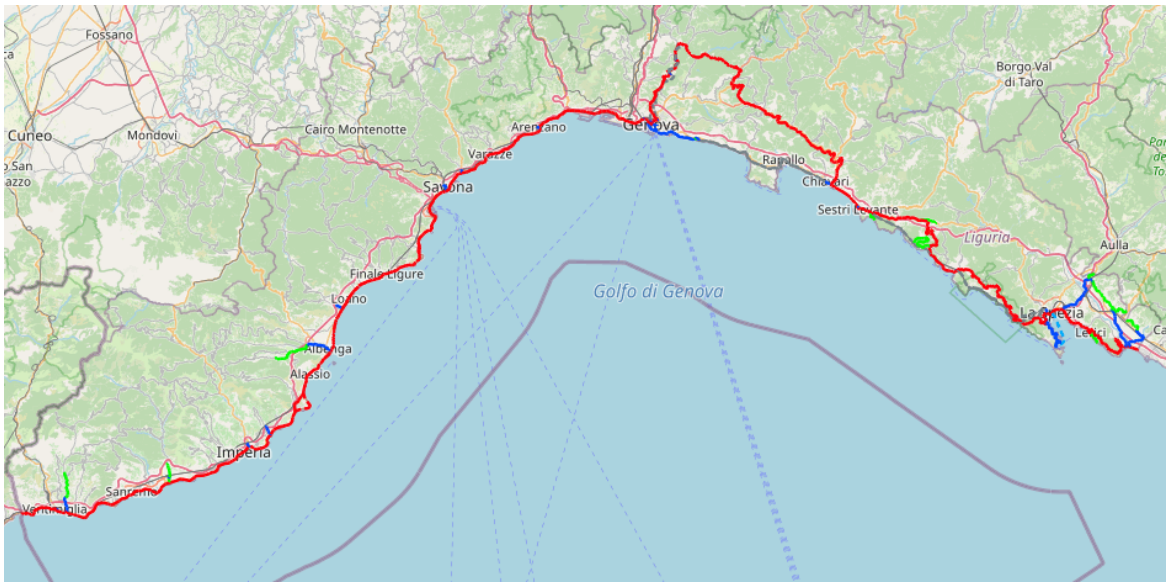
A conclusione della progettazione sarà definito il tracciato e sarà individuato un quadro economico per la realizzazione dell'opera.

Sarà un ciclovia di alta qualità tecnica. Dovrà seguire la Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti protocollo 375 del 20/07/2017 avente ad oggetto la "Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche" ed in particolare l'Allegato A denominato "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (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.

Di seguito si raffigura l'itinerario della ciclovia Tirrenica, in territorio ligure, messo a bando per la gara di progettazione, la caratteristica del percorso e il logo



01 - Tracciato principale
0101 - Tracciato Variante
0102 - Tracciato Intermodalita'
0103 - Tracciato Destinazione turistica
0104 - Tracciato Alternativa Ferroviaria
0105 - Tracciato Alternativa Marittima

CICLOVIA IRRENICA

Nel territorio ligure la ciclovia Tirrenica sarà utilizzata sia come attrattore turistico sia nell'ambito della mobilità cittadina dei centri costieri e costituirà la dorsale su cui si innesteranno le direttrici ciclabili di interesse regionale denominate "Assi di distribuzione vallive ".

La regione Liguria e quella piemontese sono separate da un susseguirsi di monti compatti ed elevati, le Alpi Liguri e l'Appennino Ligure, con pochi valichi e brevi valli. Tale morfologia determina non poche difficoltà nei collegamenti longitudinali nazionali che connettono le due regioni e quindi emerge l'esigenza di offrire, ai fruitori di tutte le età e condizioni, la possibilità di percorrere in treno un tratto dell'itinerario, come alternativa opzionale al percorso ciclabile.

- **la Direttrice Nazionale Longitudinale che collega Ventimiglia a Courmayeur**:

Il percorso, nel territorio ligure, è già da tempo molto conosciuto ed utilizzato. Si evidenzia di seguito le alternative di fruizione in base alle aspettative e alle capacità dei ciclisti:

- in bicicletta, attualmente promiscuo su strada statale, è riservato ad utenti più che esperti sia per l'intensità del traffico carrabile sia per l'acclività, si segnala inoltre che il percorso non è percorribile nei mesi invernali; sarà necessario studiare una percorrenza secondo i criteri nazionali.

- in treno è proposto con due corse al giorno per senso di marcia (tratta Ventimiglia- Limone Piemonte). Sui treni regionali il trasporto bici non è gratuito perché la linea è di competenza del compartimento della Regione Piemonte.

- **la Direttrice Nazionale Integrativa tra Albenga (Savona) e Mondovì** (ciclovia Svizzera - Mare)

Si evidenzia di seguito le alternative di fruizione in base alle aspettative e alle capacità dei ciclisti:

-In bicicletta si attraversa il confine piemontese/ligure al Ponte di Nava, qui è in corso di approfondimento progettuale un percorso ciclabile in sede propria che consente di ridurre al minimo i dislivelli proponendo pendenze accettabili per un fruitore di media abilità, secondo i criteri nazionali, successivamente, passando attraverso strade secondarie molto panoramiche, in direzione di Trovasta, raggiungere Pieve di Teco e lungo la valle del Centa, attraversando i borghi storici dell'entroterra imperiese fino ad Albenga e poi, attraverso la Ciclovia Tirrenica, giungere a Savona.

- in treno partendo dal territorio piemontese di Alessandria o Mondovì e arrivando a Savona, il più importante polo di connessione con la regione Piemonte, dalla stazione può essere raggiunta agevolmente la Ciclovia Turistica Tirrenica che percorre tutto l'arco costiero ligure od anche il porto per i collegamenti intermodali con i traghetti di linea per la Corsica e il Marocco. Sui treni regionali il trasporto bici non è gratuito perché la linea è di competenza del compartimento della Regione Piemonte.

- **la Direttrice Nazionale Integrativa tra Genova e Pavia**:

Si evidenzia di seguito le alternative di fruizione in base alle aspettative e alle capacità dei ciclisti:

- In bicicletta percorrendo la ciclovia Turistica Tirrenica fino a Casella poi, attraverso un percorso pressoché pianeggiante, attualmente promiscuo su strada, si arriva in comune di Ronco Scrivia, nella frazione di Borgo Fornari e proseguendo lungo il rio Traversa verso il confine regionale con il Piemonte. Sarà necessario studiare una percorrenza secondo i criteri nazionali.

- in bici+treno il tratto Genova-Casella è piuttosto acclive, ma può essere percorso anche con lo storico trenino Genova-Casella, una linea ferroviaria a scartamento ridotto lunga 24 km. che collega il centro della città di Genova con la valle Scrivia lungo un tracciato panoramico a strapiombo sulla costa della montagna (usata da pendolari e turisti viene proposta con numerose corse durante la giornata). Arrivati a Casella si può proseguire con il tracciato ciclabile già descritto, prevalentemente pianeggiante.

- In treno da Genova a Pavia, le corse sono molto frequenti e per l'intero tratto, sui treni regionali, il trasporto bici è gratuito perché la linea è di competenza del compartimento della Regione Liguria;

- **la Direttrice Nazionale longitudinale occidentale che collega il nodo di confine di Chiasso (Como) con la Svizzera sino a Messina** che passa da Sarzana e Santo Stefano di Magra:

il percorso, nel territorio ligure, è già da tempo molto conosciuto ed utilizzato. Esso corre lungo "il canale lunense" una opera idraulica ad uso irriguo che risale alla seconda metà del 1800. Si tratta di una pista ciclopedonale in sede propria che percorre la più importante valle del levante ligure, attraversa 4 Comuni: Santo Stefano Magra, Sarzana, Castelnuovo Magra, Luni.

LE DIRETTRICI INTERNAZIONALI e gli EUROVELO

Per quanto attiene alle ciclovie Eurovelo, la Regione Liguria è sfiorata nei suoi estremi da due ciclovie, la EV 8 a Ventimiglia e la EV 5 a Santo Stefano Magra però, di fatto, non ha ciclovie Eurovelo sul proprio territorio.



Strategie e Azioni del Piano della mobilità

La ciclovia Turistica Nazionale Tirrenica è di fatto una ciclovia di valenza internazionale, collegandosi direttamente con il territorio francese, tramite il confine di Ventimiglia ed i traghetti per la Corsica da Savona e da Genova, e indirettamente attraverso le direttrici longitudinali nazionali:

in Provincia di Imperia: collegamento da Ventimiglia alla Svizzera e alla Francia attraversando i territori del Piemonte e della valle d'Aosta;

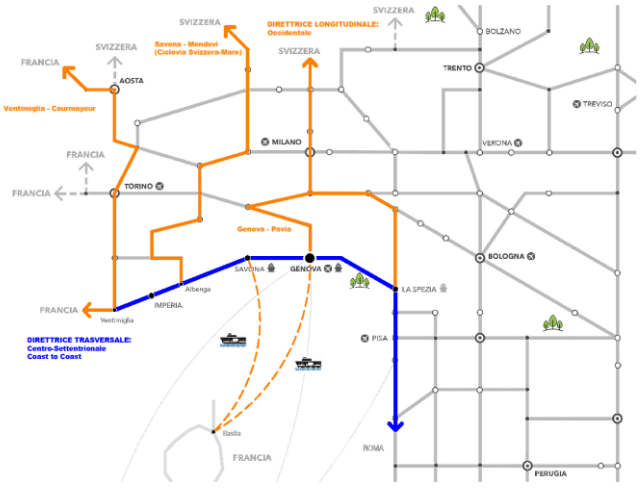
in Provincia di Savona: la ciclovia congiunge Albenga (Savona) e la Svizzera (ciclovia Svizzera- Mare) attraverso il Piemonte;

in Provincia di Genova: la ciclovia unisce Genova e la Svizzera passando attraverso i territori piemontesi e lombardi;

in Provincia della Spezia: la ciclovia che passa da Sarzana e Santo Stefano di Magra unisce Messina con la Svizzera a Chiasso (Como) .

Inoltre, il turismo internazionale già utilizza i percorsi delle valli liguri come meta di turismo all'aria aperta avvalendosi delle strutture alberghiere e di accoglienza già presenti sul territorio.

E' quindi intento del PMCL che questa valenza internazionale sia riconosciuta.



Le direttrici regionali strategiche (Studi propedeutici)

Per affrontare la pianificazione di itinerari ciclabili di interesse regionale è necessario leggere il territorio nelle sue molteplici sfaccettature, approfondendo le conoscenze della morfologia, dell'evoluzione e distribuzione della struttura insediativa, dell'uso del suolo, degli aspetti ambientali e di qualità urbana, degli aspetti economici e del turismo in particolare oltre che degli aspetti specifici di carattere trasportistico infrastrutturale.

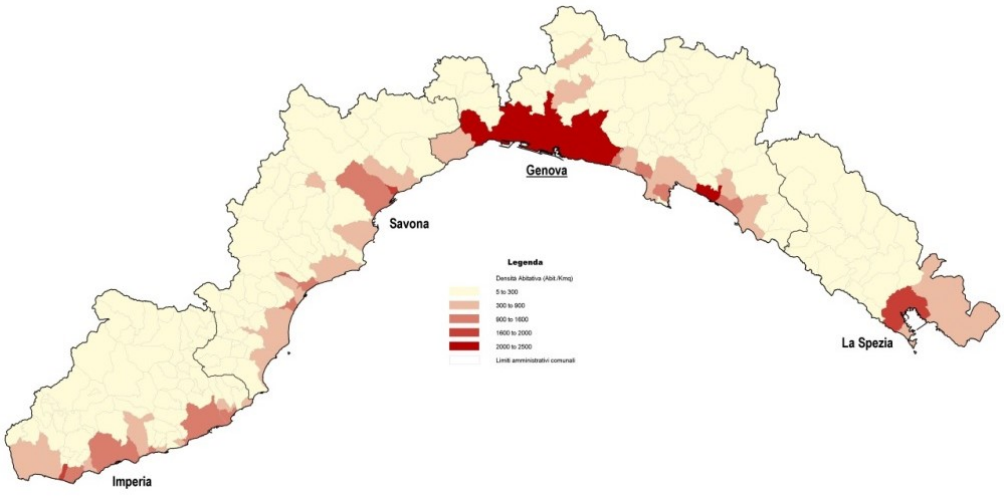
Per studiare questi fenomeni sono state esaminate diverse fonti prevalentemente di disponibilità regionale:
-dati del Sistema Informativo Territoriale della regione Liguria;
-materiale a corredo del Piano Territoriale Regionale in itinere e vigente;
-materiale a corredo del PRIIMT in redazione;
-studi ambientali e sulle trasformazioni territoriali realizzati dal Dipartimento Territorio a corredo delle diverse pianificazioni settoriali
-Istat, Censis. Ispra
-Indagini del Sole24ore

Uno degli aspetti più evidenti è quello che la Liguria, con i suoi 5.416,152 km², pur essendo una delle regioni più piccole d'Italia, è una delle più densamente popolate in quanto ospita 1 544 781 abitanti, dato nov 2019, per una densità di 285,22 ab/km, molto al di sopra della media nazionale di 199,8 ab/km. Considerando l'orografia del territorio e il fatto che le foreste ne ricoprono più del 70%, appare palese come la concentrazione delle attività e degli insediamenti nelle aree costiere e nelle poche vallate abbia elevato ancor di più, in quei luoghi, la densità di abitanti, che si accresce considerevolmente nei mesi estivi.

(dati estratti da http://dati.istat.it/# e da http://www.agriligurianet.it/it/impresa/politiche-di-sviluppo/tutela-economia-bosco/rapporto-sullo-stato-delle-foreste.html)

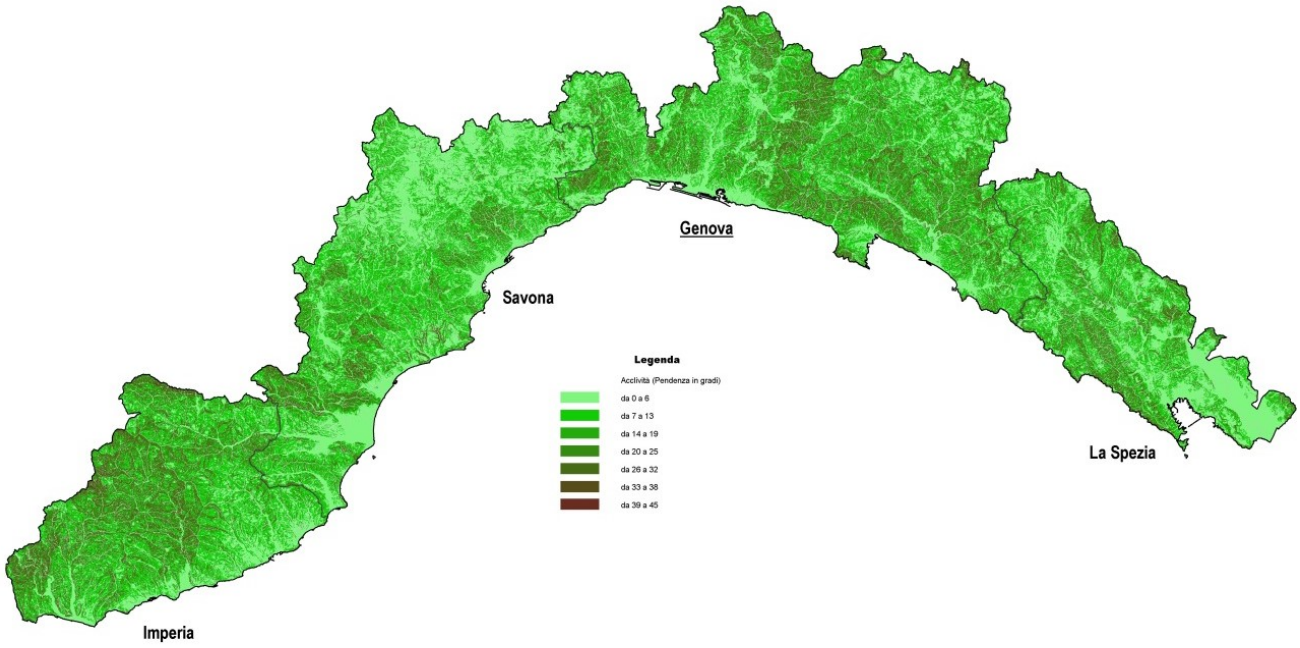
Risulta quindi imprescindibile lo studio del territorio ed in particolare della relazione tra la distribuzione della popolazione e la morfologia.

Distribuzione della popolazione sul territorio ligure



La prima indagine proposta mette in luce le zone più densamente popolate della regione che corrispondono per la riviera di ponente alle aree costiere (le conurbazioni costiere), per quella di levante ai centri ubani più grossi, in particolare Genova e il Tigullio e l'area spezzina verso la Toscana.

La seconda cartografia rappresenta graficamente le fasce di acclività a cui è soggetto il territorio regionale data la sua orografia prevalentemente montana e collinare. I monti degradano direttamente al mare, creando paesaggi di grande suggestione, ma le pianure, anzi le piane costiere, sono sostanzialmente solo quella di Albenga e quella di Sarzana, peraltro interessate dalla foce di due importanti fiumi, il Centa e il Magra.
Da qui emerge la come l'acclività rappresenti, per la diffusione del trasporto in bicicletta, una caratteristica del territorio ligure da considerare e valutare con attenzione.



I monti e le colline liguri, se da un lato danno luogo ad elevate acclività dall'altro costituiscono un efficace riparo che unito alla contiguità del mare donano alla Liguria un clima particolarmente mite.
Un interessante studio del sole 24 ore ha analizzato L'indice del clima, cioè il benessere climatico di tutte le provincie italiane attraverso 10 indicatori: soleggiamento, indice di calore, ondate di calore, eventi estremi, brezza estiva, umidità relativa, raffiche di vento, piogge, nebbia e giorni freddi.
Le provincie analizzate sono 107 e la Liguria si è classificata in ottima posizione nella classifica finale:

Indice del clima 2008-2018
LIGURIA

POS.	PROVINCIA	PUNTI
1	Imperia	799,1
6	Savona	705,4
18	Genova	648,9
64	La Spezia	541,3

https://lab24.ilsole24ore.com/indice-del-clima/indexT.php

Considerando che il trasporto tramite bici si svolge all'aperto è anche interessante valutare l'indicatore di piovosità del territorio, proposto dal sole 24 ore, espresso sia tramite i giorni all'anno in cui piove sia nel termine numerico di confronto con le altre province.

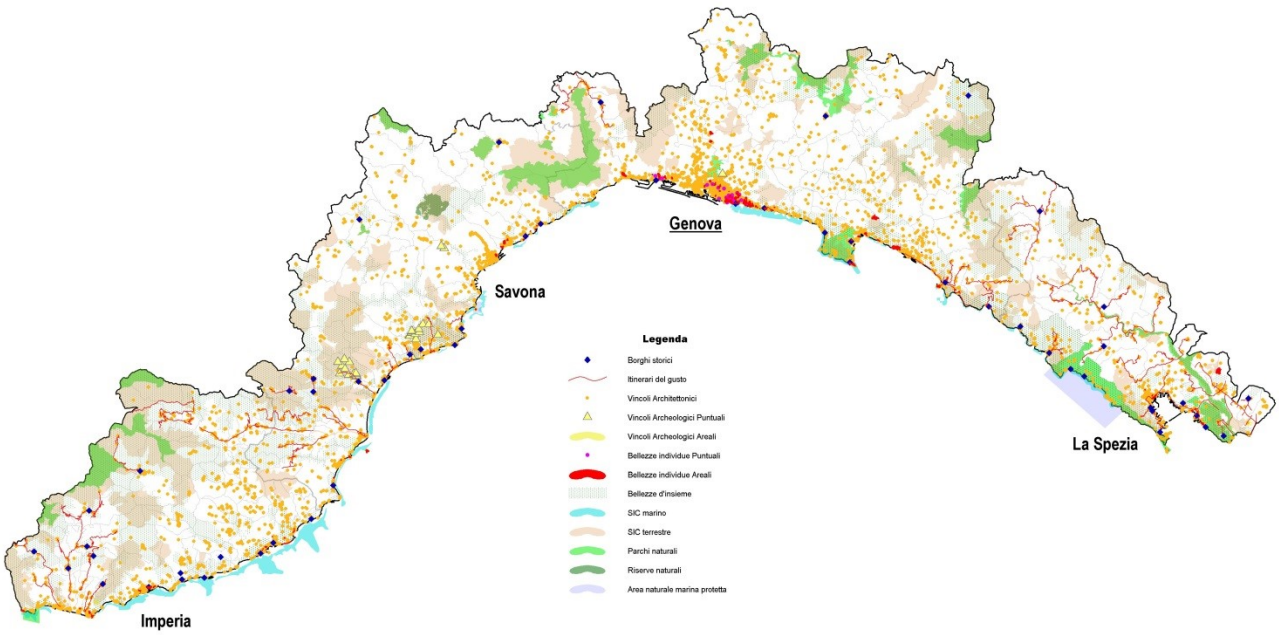
PIOGGE

POS.	PROVINCIA	GIORNI	PUNTI
2	Imperia	04	983,6
16	Savona	74.5455	810,7
71	Genova	92.6364	514,2
83	La Spezia	98.3636	420,3

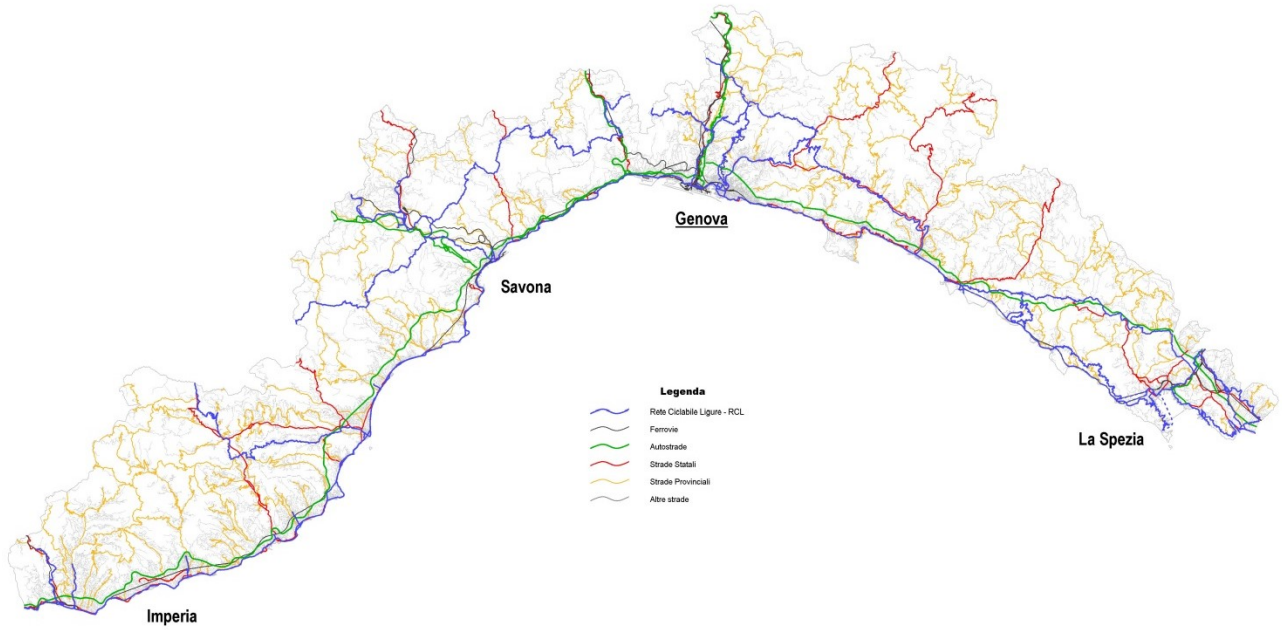
e Azioni del Piano della mobilità

https://lab24.ilsole24ore.com/indice-del-clima/indexT.php

E' stata fatta una prima ricognizione di base degli elementi che costituiscono gli attrattori artistico-paesaggistici al fine di delineare i poli legati al turismo e al tempo libero.
Gli elementi che sono stati presi in considerazione, perché ritenuti preponderanti nella regione ma non esaustivi delle ricchezze liguri, sono raffigurati nella seguente cartografia: (l'individuazione dei beni vincolati proviene dalla base dati del Piano Paesaggistico regionale della Liguria)
i borghi storici, gli itinerari del gusto, i vincoli architettonici, i vincoli Archeologici, le bellezze individue e le bellezze d'insieme, i sic marini e sic terrestri, l'area naturale marina, i parchi naturali le e riserve.
Dall'analisi si evidenzia che la diffusione è piuttosto omogenea e notevolmente ricca nonostante la Liguria sia conosciuta soprattutto per il turismo balneare.

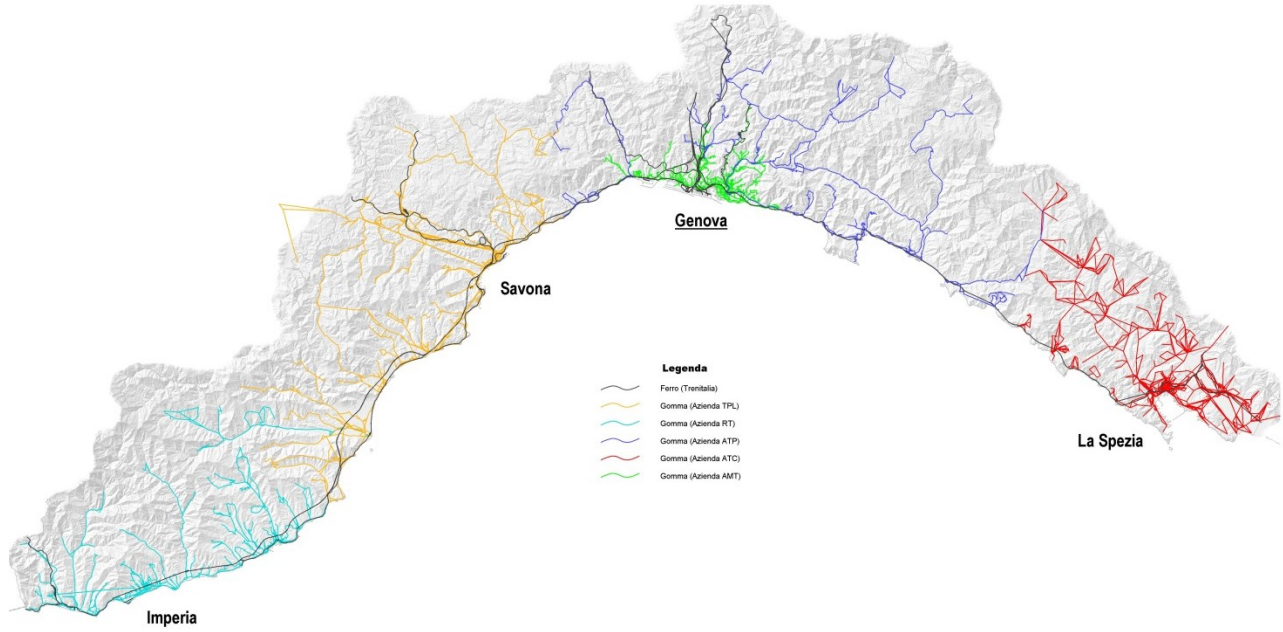


E' necessario inquadrare la mobilità ciclabile nell'ambito di tutte le infrastrutture di mobilità, stradale, autostradale, ferroviaria, aerea quindi di tutta l'offerta trasportistica con cui e indispensabile costituire una rete intermodale.



ella mobilità

Sempre nell'ambito della intermodalità un aspetto rilevante è quello relativo al TPL, non solo urbano. La seguente mappa illustra la distribuzione dei servizi di trasposto bus in Liguria.



Dall'analisi del contesto trasportistico emergono i nodi intermodali a cui si dovrà predisporre un collegamento ciclabile e che dovranno essere dotati dei necessari servizi per l'intermodalità.

Da ultimo, al fine della diffusione del trasporto sostenibile, e quindi del raggiungimento degli obiettivi perseguiti dal PMCL, sono stati analizzati i benefici dell'uso della bicicletta, individuale e collettivo, sotto l'aspetto economico.

Tali riflessioni possono essere il giusto stimolo per far accettare, dai potenziali fruitori, il cambio di abitudini/sociale che prevede l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per i tragitti medio piccoli.

Benefici per chi usa la bici (facilmente) monetizzabili	-Minor costo per i trasporti • Biglietto/abbonamento trasporto pubblico • Acquisto e manutenzione auto -Minor costo per fare attività fisica senza andare in palestra -Minor costo per visite mediche, miglioramento della salute
Benefici per chi usa la bici (monetizzabili in maniera indiretta)	-Migliore qualità della vita (riduzione della sedentarietà, maggiore socialità, miglioramento dell'umore)
Benefici per tutti sull'ambiente e sul territorio (facilmente monetizzabili con dati statistici)	-Aumento dell'economia legata al turismo ed ai servizi (alberghi, ristoranti, bar, pasticcerie…) • Destagionalizzazione • Tipologie di turisti con esigenze specifiche • Volano di attrattività per l'entroterra • Impulso alla diffusione e alla conoscenza dei beni culturali distribuiti sul territorio (la Liguria non è solo mare) e della gastronomia ligure -Nascita di nuove attività legate alla bicicletta (noleggio, custodia, ricovero e assistenza meccanica per le biciclette, tour operator dedicati, ospitalità dedicata, riviste di settore, blog, …) - Rivalutazione degli immobili prospicenti le ciclabili fino al risanamento urbanistico delle aree delle ex ferrovie dismesse -Rivalutazione dei negozi di vicinato rispetto agli ipermercati con migliore qualità dell'abitato
Benefici per tutti sull'ambiente e sul territorio (monetizzabili con dati statistici)	- Decongestionamento del traffico: • Diminuzione dell'inquinamento atmosferico e dei gas serra • Diminuzione del rumore da traffico • Riduzione degli incidenti gravi

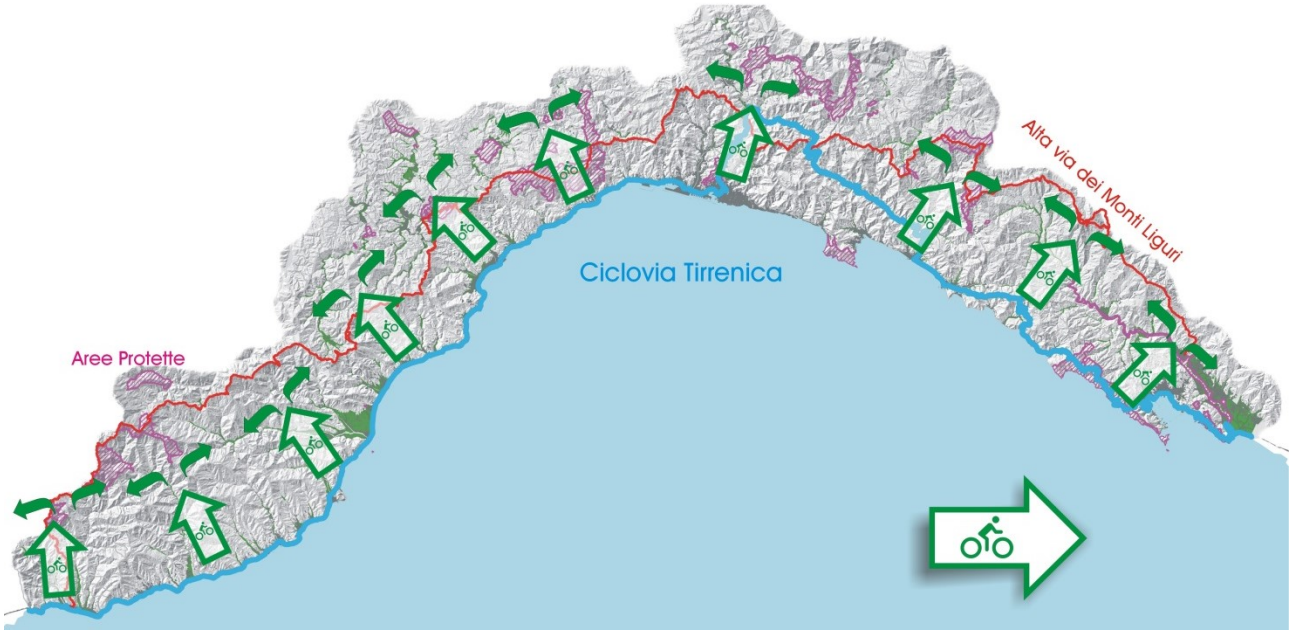
Una prima proposta di progettazione del Sistema di ciclabili di interesse regionale

Posto che lo scopo della rete ciclabile regionale proposta dal PMCL è di natura trasportistica, per gli usi quotidiani e turistici, si definiscono di seguito i requisiti generali dei percorsi ciclabili appartenenti alla rete regionale:
1. la sicurezza (reale e percepita)
2. l'accessibilità a tutti i possibili fruitori;
3. l'attrattività/convenienza intesa in senso trasportistico, sia al servizio della domanda mobilità quotidiana, sia turistica per una mobilità verso mete di tipo architettonico, culturale, paesaggistico;
4. l'integrazione con il contesto territoriale, economico, ambientale, infrastrutturale, raggiunto, attraversato ed interconnesso.

La struttura della rete di ciclovie di Interesse nazionale è stata intesa quale maglia generale sulla quale connettere il Sistema di ciclabili di interesse regionale.

Gli studi effettuati uniti agli approfondimenti territoriali svolti hanno messo a fuoco due principali tematiche sulle quali verrà delineato il Sistema di ciclabili di interesse regionale:
Gli Assi di distribuzione valliva e gli Itinerari ciclabili a tema

Gli Assi di distribuzione valliva, rappresentate schematicamente nell'immagine sottostante, sono quelle ciclabili che partendo dal tracciato dalla ciclovia Tirrenica costiera conducono da e per l'entroterra attraverso le piane e le valli meno acclivi.
Gli assi di distribuzione valliva sono concepiti come grandi arterie ciclabili, fruibili per la mobilità quotidiana e per il turismo, con un livello di sicurezza del ciclista molto elevato.



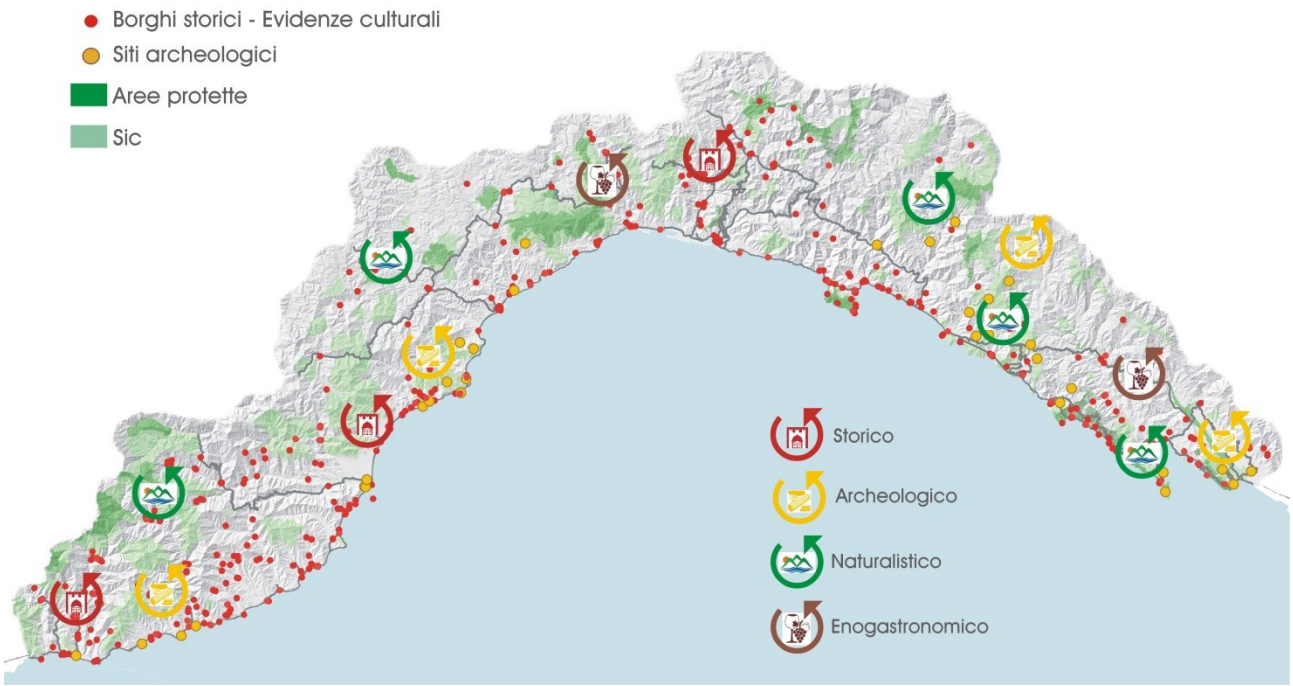
Le direzioni degli assi sono distribuite in modo esemplificativo sul territorio

Il PMCL identificherà, con il coinvolgimento delle comunità locali, gli assi di distribuzione valliva, a livello strategico. Compito della fase progettuale, con tempistiche successive e differenti, sarà quello di dettagliare tali percorrenze ciclistiche.

Gli assi di distribuzione valliva saranno identificati della mappa strategica del Sistema delle ciclabili di interesse regionale.

Al fine di rendere qualitativamente omogenei tutti gli assi di distribuzione valliva, saranno inoltre fissati, dal PMCL stesso, dei criteri con degli indicatori (anche con caratteristiche tecniche minime) a cui tutti i progetti dovranno attenersi per essere considerate "ciclovie di interesse regionale".
Tali indicatori, che saranno successivamente definiti nelle ulteriori fasi, riguarderanno sia
Aspetti di coerenza con il Piano come ad esempio i collegamenti intermodali, la fruibilità intesa anche come bacino di utenza potenziale, il recupero di aree o sedimi dismessi, la continuità con altre ciclovie, la connessione con attrattori del territorio, ecc.
Aspetti qualitativi della Ciclovia: inserimento paesaggistico, la dotazione di servizi ecc.
Standard tecnici di progetto: elevata sicurezza (ammesse solo piste in sede propria, zone trenta in caso di attraversamento dei centri storici, similari da valutare), percorribilità (dimensioni, pendenza, fondo viabile, linearità-visibilità), economicità ecc.

Gli Itinerari ciclabili a tema rappresentati nella seguente immagine a titolo esemplificativo, sono itinerari a prevalente scopo turistico e amatoriale intesi per diffondere, ai cicloturisti, il ricco patrimonio naturale, artistico gastronomico della Regione Liguria.
Gli Itinerari ciclabili a tema potranno avere diversi livelli di sicurezza per il ciclista ma tale caratteristica dovrà essere accuratamente evidenziata.



I simboli degli itinerari sono distribuiti in modo esemplificativo sul territorio

Il PMCL identificherà, con il coinvolgimento delle comunità locali e dei soggetti attivamente coinvolti, le tematiche o gli Itinerari ciclabili a tema, a livello strategico.

Nella fase progettuale conseguente, ogni progetto, anche con tempistiche differenti, sarà approfondito e dettagliato.

Anche gli Itinerari ciclabili a tema saranno identificati nella mappa strategica del Sistema delle ciclabili di interesse regionale con evidenziato il grado di sicurezza.
Per essere identificato itinerario regionale saranno fissati, dal PMCL stesso, dei criteri e degli indicatori.
Tali criteri e indicatori, che saranno successivamente definiti nelle ulteriori fasi, riguarderanno sia
Aspetti di coerenza con il Piano come ad esempio i collegamenti intermodali, la fruibilità intesa anche come bacino di utenza potenziale, ecc.
Aspetti qualitativi dell'itinerario: attrattività della tematica, organizzazione del percorso, ecc.
Standard tecnici di progetto: sicurezza (ammesso il promiscuo su strada a basso traffico previo studio di traffico), percorribilità (pendenza, fondo viabile), economicità ecc.

Le ciclabili locali

Il PMCL si darà carico di porre in atto un insieme di misure per sviluppare la mobilità ciclabile urbana come prescritto dalla legge 2/2018 all'art. 5 comma f, attraverso un tavolo di lavoro con il Settore Urbanistica regionale e con il costante confronto con i comuni.
-Saranno definiti gli indirizzi (in allegato alla relazione generale) per la predisposizione delle reti ciclabili urbane e extraurbane, delle aree di sosta delle biciclette, dei provvedimenti relativi alla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, nonché gli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane.
-Saranno inoltre definite le procedure per far recepire gli indirizzi elaborati.
-Riguardo ai biciplan, saranno definite le modalità e le eventuali forme associative (unioni di comuni) al fine pianificare la mobilità ciclabile e tutti gli elementi di contesto (intermodalità, parcheggi, …) per diffondere tale forma di trasporto.

PROGETTAZIONE DEL PROCESSO PARTECIPATIVO

La progettazione del percorso partecipativo che si intende avviare con la redazione del PMCL vuole rappresentare un'occasione per diffondere il complesso delle politiche legate alla mobilità sostenibile, coinvolgendo gli enti locali, le associazioni e i soggetti che a vario titolo possono essere interessati all'argomento.

La co-pianificazione del Piano di mobilità c

La diffusione e condivisione degli obiettivi e delle strategie del PMCL vuole contribuire a quel "cambio culturale" auspicato dal Piano

La co-pianificazione del Piano di mobilità ciclabile ligure

L' identificazione delle Direttrici regionali strategiche emergerà anche dalla collaborazione con gli Enti locali e con i portatori di interesse e le associazioni al fine di mettere a sistema le conoscenze, le aspettative, e le potenzialità del territorio.

Il successivo approfondimento progettuale, teso a definire il sedime e i dettagli specifici sarà gestito dai comuni singoli o in consorzio sempre tenendo conto dei criteri e degli indicatori a cui tutti i progetti dovranno attenersi per essere considerate "ciclovie di interesse regionale".

Momenti comunicativi e partecipativi

Un Tavolo di lavoro del PMCL già attivato dal gennaio 2020 è quello di collaborazione con i tecnici di FIAB. Già nella fase del concepimento del Piano il loro apporto si è dimostrato efficace per la conoscenza tecnica della materia, la conoscenza dei luoghi e il grande interesse.

Si è inoltre inteso condividere la prima bozza del PMCL con alcuni settori della Vice-Direzione generale Territorio, ed in particolare, il Settore Urbanistica, il Settore Pianificazione territoriale e Vas, il Settore Tutela del paesaggio, demanio marittimo ed attività estrattive (nella giornata di martedì 4 febbraio 2020) e con il Settore professioni, progetti e imprese turistiche (nella giornata di 29 gennaio 2020) al fine di raccogliere contributi e collaborazioni ma anche per far conoscere la tematica e le risposte che il Settore Infrastrutture ha messo in campo.

Momenti comunicativi e partecipativi

Per rendere più diffusa la comunicazione sull'impegno della Regione Liguria sulla pianificazione di un sistema organico di azioni per diffondere la mobilità ciclabile, è stata attivata dalla fine di marzo del 2020 sul sito web della Regione Liguria una pagina dedicata al Piano della mobilità ciclistica Ligure nella quale sono pubblicati le principali informazioni sul PMCL, i materiali tecnici via via disponibili e in cui sarà altresì depositato il presente documento per la consultazione. (https://www.regione.liguria.it/homepage/infrastrutture-e-trasporti/mobilita-ciclistica/piano-mobilita-ciclistica-ligure-pmcl.html)

Le categorie di attori che saranno chiamati a contribuire attivamente alla costruzione del PMCL interagendo per suggerire itinerari, individuare i profili di criticità e contribuire alla migliore della rete regionale, oltre ai Comuni, le Provincie e a FIAB, possono essere raccolti nelle seguenti categorie:

esperti (interni ed esterni alle amministrazioni), soggetti interessati (operatori culturali, operatori turistici) e pubblico eterogeneo (comunità locali).

All'ascolto delle varie categorie di attori che saranno eventualmente coinvolti nel processo di partecipazione saranno dedicati spazi e modalità adeguati alle diverse esigenze, ad esempio:

- Potranno essere calendarizzati incontri per "la settimana della mobilità sostenibile" o altre manifestazioni a tema con specifiche sessioni dedicate alla diffusione dei contenuti del PMCL per cercare di incontrare un pubblico più vasto;

- Potranno essere realizzati momenti di approfondimento, tavoli di lavoro e incontri dedicati per le condivisione degli aspetti tecnici e l'acquisizione di contributi specialistici per la migliore definizione del Piano. Ad esempio per l'individuazione dei tracciati di rete regionale ("progetti di piste ciclabili di assi valliva e di itinerari a tema").

In particolare prima della redazione del rapporto ambientale si prevede di attivare 4 incontri, una per provincia, che rappresenteranno un momento di concertazione per la condivisione dell'impostazione del piano, i cui esiti saranno diffusi e comunque ricompresi nell'attività di partecipazione che verrà eseguita.

CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI

La Sostenibilità ambientale del Piano di mobilità ciclabile ligure

Il piano di mobilità ciclistica ligure trae i principi ispiratori da una concezione sostenibile degli stili di vita, legate ad una visione più lenta, più a misura d'uomo, una modalità che incide sul singolo, sulla comunità e quindi sul territorio.

Posto quindi che il PMCL è per sua natura uno strumento che favorisce la gestione sostenibile del territorio è utile chiarire il "campo d'azione":

- Il piano di mobilità ciclistica ligure assume lo schema, l'organizzazione principale e le indicazioni specifiche dal Piano generale della mobilità ciclistica di livello nazionale;

- Il piano di mobilità ciclistica ligure è finalizzato a pianificare il Sistema ciclistico ligure coordinando e pianificando e organizzando, la rete ciclabile nazionale, la rete ciclabile ligure, le ciclabili urbane. Il piano quindi non prevedrà interventi diretti di realizzazione di ciclabili, l'attività progettuale è rimandata ad una definizione successiva, ma costituirà la strategia di riferimento, l'ossatura per le future progettazioni e realizzazioni.

Nello specifico dei comparti ambientali da analizzare, ai sensi della lr 32/2012, non potendo valutare l'esatta incidenza dell'attuazione del PMCL, cioè l'insieme di tutti i singoli itinerari ciclabili nelle molteplici casistiche, verranno espresse delle ipotesi, avvalorate dalla conoscenza dei luoghi e dei fenomeni, sulla possibilità di conflitti e sulle relative misure da mettere in atto al verificarsi dell'evento.

Le misure proposte, che saranno poi affinate nel Rapporto Ambientale, saranno quindi di carattere standard, di metodo, di principio, e saranno recepite nelle Norme di attuazione o nelle Linee Guida allegate al Piano, per garantirne la massima sostenibilità.

Le componenti analizzate sono quelle elencate nella lr 32/2012:

Aria e fattori climatici, mobilità
Acque superficiali, sotterranee e ciclo idrico integrato
Suolo sottosuolo
Biodiversità e Aree Protette
Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico
Inquinamento Acustico
Inquinamento Elettromagnetico
Energia
Rifiuti
Salute e qualità della vita

La seguente tabella riporta, per ogni componente ambientale, gli aspetti che si ritengono più significativi in relazione alla tipologia del Piano stesso. Per ogni aspetto è espresso, con simbologia grafica 

la compatibilità : positiva, neutra e negativa, rispetto allo specifico aspetto. Nell'ultima colonna sono elencate le misure previste dal PMCL per ricondurre ad una piena compatibilità, che saranno poi affinate nel Rapporto Ambientale.

Comparto	Aspetti significativi rispetto al PMCL	Compatibilità	Misure messe in atto dal PMCL
Aria e fattori climatici, mobilità	- Zonizzazione del Piano di risanamento della qualità dell'aria(SO2, CO, NOx, benzene,PM10, ozono); - presenza di punti di monitoraggio della qualità dell'aria della rete regionale, ed eventuali criticità rilevate; - Caratteristiche del trasporto pubblico locale e della mobilità sostenibile (percorsi ciclopedonali, etc.) allo stato attuale e di previsione;		La diffusione del trasporto in bicicletta favorirà l'attuazione degli obiettivi ambientali di questo comparto (risanamento della qualità dell'aria) Visti i ripetuti superamenti dei limiti di qualità dell'aria e la procedura di infrazione 2015/2043, sono state approvate le misure urgenti per la riduzione della concentrazione degli inquinanti nell'aria ambiente in Regione Liguria" (DGR 941/2018) e la mobilità ciclabile rientra tra i mezzi di trasporto suggeriti.
Acque superficiali, sotterranee e ciclo idrico integrato	- Presenza di derivazioni; - Presenza di corpi idrici superficiali e/o sotterranei; - Presenza di scarichi di acque reflue;		Si avrà cura di realizzare le piste ciclabili senza confliggere con derivazioni o corpi idrici. Se del caso sarà possibile utilizzare per la posa di sottoservizi l'ingombro della pista ciclabile sotto il sedime.
Suolo sottosuolo	- Consumo di suolo; - Presenza aree inondabili, fasce fluviali, fasce di rispetto, fasce di inedificabilità; - Presenza zona ad alta suscettività al dissesto;		-Per quanto attiene il consumo di suolo sarà previlegiato il riutilizzo dei sedimi dismessi di ferrovie o strade; -Le ciclabili potranno essere realizzate in fasce inondabili purché vengano messi in atto gli opportuni meccanismi di allarme; -Le piste ciclabili dovranno essere in piena sicurezza, dovranno essere quindi preventivamente verificate le stabilità dei versanti e, se del caso, progettato un sistema di messa in sicurezza. (rischio idro-geo-morfologico)
Biodiversità e Aree Protette	-Presenza di aree protette di interesse nazionale, regionale, provinciale, locale; - Presenza di SIC, ZPS; - Presenza di elementi rete ecologica;		-Qualora si realizzasse una ciclabile in aree protette di interesse nazionale, regionale, provinciale e locale dovranno essere messe in atto adeguate cautele e nel progetto si dovranno osservare le indicazioni dei piani di gestione.
Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico	- Presenza di immobili e di aree tutelate, aree archeologiche, di notevole interesse pubblico, manufatti emergenti, centri storici, strade e percorsi storici, manufatti rurali tradizionali, sistemi insediativi storicizzati, terrazzamenti, zone agricole di pregio, manufatti di archeologia industriale;		I progetti delle piste ciclabili in aree tutelate dal punto di vista paesaggistico ambientale dovranno osservare le particolari linee guida allegate alla Relazione generale denominate "Linee Guida per la progettazione delle direttrici regionali con abaco per le soluzioni paesaggistiche compatibili"
Inquinamento Acustico	Presenza di Zone critiche dal punto di vista acustico;		La diffusione del trasporto in bicicletta favorirà l'attuazione degli obiettivi ambientali di questo comparto riducendo il traffico motorizzato (rispetto delle soglie limite dei Piani comunali di Risanamento acustico))
Inquinamento Elettromagnetico			La diffusione del trasporto in bicicletta non interferisce su questo comparto
Energia			La diffusione del trasporto in bicicletta, non utilizzando fonti energetiche, favorirà l'attuazione degli obiettivi ambientali di questo comparto. Nelle linee guida allegate

			alla Relazione generale per la realizzazione delle piste ciclabili saranno previste delle indicazioni per il risparmio energetico (es. impianti di illuminazione delle piste)
Rifiuti	Raccolta differenziata		Nelle linee guida allegate alla Relazione generale per la redazione dei progetti delle piste ciclabili sarà previsto una indicazione per la raccolta differenziata.
Salute e qualità della vita	Accessibilità ai servizi		La diffusione del trasporto in bicicletta favorirà l'attuazione degli obiettivi di qualità del Piano di mobilità sostenibile del comparto sia dal punto di vista della salute dei fruitori e dell'ambiente sia per quanto attiene alla incidentalità. La sicurezza stradale infatti è uno degli obiettivi del PMCL e dovrà essere perseguito non solo per le fasce più deboli, pedoni e ciclisti ma anche per gli automobilisti con interventi di moderazione del traffico. Inoltre il costo e la manutenzione della bicicletta rende più accessibile a tutte le fasce sociali la possibilità di spostarsi e di fare turismo.

MONITORAGGIO DEL PIANO della mobilità ciclistica ligure

Prime ipotesi per gli indicatori di monitoraggio

Il monitoraggio è un elemento molto importante del PMCL poiché rileva l'efficacia delle strategie di piano. L'osservazione dei dati deve essere costante perché può infatti consentire di mettere in campo misure per indirizzare meglio le azioni del PMCL.

Il monitoraggio del PMCL sarà strutturato secondo i seguenti parametri, non opinabili e perfettamente misurabili:

Prime ipotesi per gli indicatori di monitora

Obiettivo 1:
SVILUPPARE LA MOBILITA' CICLABILE INCREMENTANDO IL NUMERO DI CHI UTILIZZA LA BICICLETTA COME MEZZO DI TRASPORTO SIA PER LE ESIGENZE QUOTIDIANE SIA PER LE ATTIVITA' TURISTICHE

Obiettivo 2:
RIDURRE L'INCIDENTALITA' ELRVANDO IL PIU' POSSIBILE LE CONDIZIONI DI SICUREZZA DEI PEDONI E DEI CICLISTI

STRATEGIE	AZIONI	INDICATORI DI PERFORMANCE	Unità misura
Strategia 1 definizione/aggiornamento del Sistema ciclabile regionale (pianificazione)	1.1 Identificazione, Struttura e organizzazione del Sistema ciclabile regionale: - reti di interesse nazionale - percorsi eurovelo - rete di interesse regionali - assi di distribuzione vallive - itinerari ciclabili a tema - reti di interesse provinciale/sovracomunale - le ciclabili urbane o comunali Definizioni e specifiche tecniche- tipologiche e di sicurezza per ogni categoria Proposte o modifiche delle reti di nazionali, provinciali, urbane e dei percorsi eurovelo	- punti di intersezione tra le reti - numero dei poli attrattori intercettati nel Sistema ciclabile regionale	N N
	.1.2. Individuazione delle direttrici regionali strategiche (rete ciclabile di interesse regionale) - Assi di distribuzione vallive - Itinerari ciclabili a tema Localizzazione e caratteristiche per ogni direttrice (SCHEDE) Linee guida per la progettazione delle direttrici regionali con abaco per le soluzioni paesaggistiche compatibili	-Numero, lunghezza e localizzazione delle direttrici regionali strategiche – Penetrazioni vallive-pianificate -Numero, lunghezza e localizzazione delle direttrici regionali strategiche – Itinerari ciclabili a tema-pianificate	Mt Mt.

Strategia 2 Completare la rete ciclabile ligure, attraverso la progressiva realizzazione dei tratti (realizzazione)	2.1. Individuazione dei tratti da adeguare, punti critici, punti da manutenere per rendere la rete ciclabile regionale percorribile in sicurezza	-Numero, lunghezza e localizzazione delle direttrici regionali strategiche – Assi di distribuzione vallive (o tratti di esse) realizzate; -Numero, lunghezza e localizzazione delle direttrici regionali strategiche – Itinerari ciclabili a tema- realizzati o messi in sicurezza (o tratti di essi)	Mt. Mt.
	2.2. Redigere un "Programma di interventi "per rendere la rete ciclabile di interesse regionale percorribile in sicurezza (realizzare i tratti non costruiti o i raccordi mancanti, implementare con gli adeguamenti necessari, risolvere punti critici, fare manutenzione, ….)		
	2.3. Definizione di Criteri di classificazione per l'individuazione degli interventi prioritari da realizzare		
	2.4. Operare affinché sia introdotto nel bilancio regionale un fondo per la mobilità ciclistica		
	2.5. Definizione di Criteri di Gestione e di manutenzione		
Strategia 3 Potenziare e favorire il sistema di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati (intermodalità)	3.1. Definizione di Intese per facilitare lo scambio tra mezzi di trasporto con gli enti gestori del trasporto pubblico, gomma e ferro, e con i comuni, finalizzate ad ottenere: -nei nodi intermodali (stazioni - porti) la prossimità di mezzi e servizi individuando anche quelli più strategici dove è necessario iniziare prioritariamente le opere; -relativamente alla compatibilità tra le diverse modalità tramite agevolazioni tariffarie e conciliazione degli orari, accordi per il trasporto anche della bici – bus, funivie, traghetti, …	Numero e localizzazione di nodi intermodali adeguati ed efficienti Numero di bus, traghetti, vagoni ferroviari, attrezzati al trasporto delle bici (distinti per tipologia)	n. n.
	3.2. Introdurre, negli elaborati obbligatori degli strumenti di pianificazione urbanistica comunale PUC, la necessità di uno studio/focus dedicato alla la pianificazione dell'intermodalità locale. Tale studio dovrà comprendere anche la localizzazione di parcheggi dedicati.	Numero dei PUC con studio/focus dedicato alla la pianificazione dell'intermodalità locale.	n.
Strategia 4 Favorire ed organizzare il sistema dei servizi e della sicurezza per i ciclisti: aree di sosta, colonnine SOS,	4.1 Predisposizione di linee guida finalizzate ad omogenizzare, sul territorio ligure, e incentivare la diffusione del sistema dei servizi e della sicurezza per i ciclisti (caratteristiche, distanze, …)	Pubblicazione delle linee guida	Si/no

Prime ipotesi per gli indicatori di monitora

totem e infopoint, velostazioni attrezzate, … (servizi)	4.2 Definizione di intese con gli enti gestori del trasporto pubblico, gomma e ferro, per favorire l'inserimento dei servizi nelle Stazioni (bicipostegi, accoglienza, deposito bagagli, rampe…) e con i comuni per l'utilizzo di edifici dismessi da riqualificare (ex caselli, depositi…)	Numero e localizzazione di servizi dedicati alla mobilità ciclabile (distinti per tipologia)	n. 
Strategia 5 Indirizzare i Comuni e le Province alla predisposizione di reti ciclabili in ambito urbano e extraurbano (ciclabili urbane)	5.1 Introdurre, negli elaborati obbligatori degli strumenti di pianificazione urbanistica comunale, la necessità di uno studio dedicato alla pianificazione di una rete ciclabile urbana. Tale rete, secondo la gerarchia, potrà comprendere piste ciclabili in sede propria ma anche prevedere l'utilizzo di aree pedonali/ciclabili, zone a traffico limitato e interventi di moderazione del traffico); particolare importanza verrà data alla pianificazione della sosta degli autoveicoli.	Numero dei PUC con studio dedicato alla pianificazione di una rete ciclabile urbana	n.
	5.2 Redazione degli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane, nonché degli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane	Pubblicazione degli Indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane	Si/No 
Strategia 6 Promuovere il Sistema ciclabile regionale in Convegni, riunioni, progetti europei (promozione)	6.1 Apertura di un tavolo di lavoro per la promozione e marketing territoriale che valuti un piano di promozione, l'eventuale apertura di un portale divulgativo e fornisca indicazioni per migliorare l'offerta		
	6.2 Potenziare il portale regionale pubblicando i dati dei trend di crescita dell'uso della mobilità ciclistica regionale, informando sulla realizzazione dei nuovi tratti ciclabili e sui nuovi servizi.	Predisposizione del portale regionale e organizzazione per il continuo afflusso dei dati - aggiornamento	
Strategia 7 Educare ed informare presso aziende, scuole, associazioni… all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto (educazione)	7.1 Mantenere la partecipazione al Salone Orientamenti per l'educazione dei giovani		
	7.2 Organizzare attività complementari mirate alla consapevolezza sociale circa i benefici che si possono ottenere dall'uso della bicicletta per se stessi e per la collettività, anche attraverso un tavolo di lavoro con i city manager delle imprese con elevato numero dei dipendenti.	Numero dei city manager contattati	n. 

Prime ipotesi per gli indicatori di monitora

Si è inteso anticipare alcune questioni che verranno trattate nella gestione del monitoraggio inserendo, accanto agli indicatori di performance, la Direzione/Settore regionale possessore dei dati relativi alla tematica attraverso la simbologia di seguito presentata.

SETTORI REGIONALI gestori di dati che rientrano nel monitoraggio del PMCL	**simbologia**
Vice Direzione Trasporti e Infrastrutture	
Dipartimento sviluppo economico	
Vice Direzione Territorio	
Vice Direzione Ambiente	
Dipartimento agricoltura, turismo, lavoro e formazione	

Monitoraggio in essere

Attualmente il monitoraggio della Rete ciclabile ligure avviene tramite due distinte tematiche:
- la tematica economica
- la tematica tecnica- progettuale

Riguardo alla tematica economica il monitoraggio economico finanziario si effettua attraverso SIRGIL, un sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici che transitano dal bilancio regionale.
I dati desumibili da questo sistema sono somme e date di impegni, pagamenti, movimenti di cassa, …E' possibile ottenere dati per singolo progetto, per comune, per provincia, per determinati anni ecc.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
1	Sett. Intervento	Beneficiario	prov	Misura	Flg Progetto Padre/Figlio	Identif Progetto	Progetto	Responsabile regionale	Settore	Costo Ammesso	Contributo regionale Concesso	Imp Contr Impegnato + Fin SUM	Imp Contr Erogato + Fin SUM	Data Inizio Prgt	Data Fine Prgt	Stato Progetto	Note
	3123 - PISTE CICLISTICHE	COMUNE DI CARASCO	GE	PAR-FAS.B2.4 - TUTELA E VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE AMBIENTALI E	Progetto Figlio	PARFAS-B244-CARASC01	OPERE DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA, SULLA PISTA CICLABILE NEL TRATTO GE4P, DI NUOVA PASSERELLA IN LOCALITA' RIVAROLA (CONFLUENZA TORRENTI ENTELLA E LAVAGNA)	TPS/PAOLUCCI ERCOLE	INFRASTRUTTURE DI BASE	567.867,42	340.186,26	571.711,25	567.032,30	05/03/2015		000 In corso	PROROGA OGV: DATA PRESUNTA AGGIUDICAZIONE LAVORI 31/12/2015 E64E13000050005

Riguardo al monitoraggio tecnico, l'attuale banca dati identifica i tracciati come sistema in formativo territoriale (GIS) con la struttura dati di seguito elencata.

I suddetti tracciati sono inoltre pubblicati sul sito regionale alla pagina dedicata alla mobilità ciclabile

https://www.regione.liguria.it/homepage/infrastrutture-e-trasporti/mobilita-ciclistica.html

Struttura DB RCL

Campi	Descrizione
Codice ISTAT Provincia	
Codice ISTAT Comune	
Nome Comune	
Nome Percorso	
Nome Strada percorsa	
Lunghezza reale (m)	
Posizione	In sede propria isolata
	In sede propria ricavata dalla carreggiata stradale
	In sede propria ricavata dal marciapiede
	In sede propria ricavata dalla ex sede ferroviaria
	Promiscua su sede stradale
	Promiscua su sede stradale ricavata dalla ex sede ferroviaria
	Promiscua su sede pedonale
	Promiscua su sede pedonale ricavata dalla ex sede ferroviaria
	Servizio di trasporto pubblico intermodale di continuità
Tipo Fondo	Asfalto, pietra in lastre o blocchetti, autobloccanti
	Pavimentazione in stabilizzato
	Strada bianca
	Fondo ghiaioso o comunque incoerente
Sede	A raso
	Su Ponte
	Su Passerella Ciclo-Pedonale
	Su Viadotto/ su Cavalcavia
	In galleria illuminata
	In galleria non illuminata
	Su diga
Livello	In sottopasso
	Non in sottopasso
Stato realizzazione	Realizzata
	In realizzazione
	Progetto definitivo
	Progetto fattibilità tecnico - economica PFTE
	Studio di fattibilità
	Previsione pianificatoria
	Continuità provvisoria
	Transito consentito su sede stradale
	Collegamento ferroviario
	Collegamento marittimo
Grado difficoltà	Facile - pendenza <= 3% per tratti > a 1 km di lunghezza
	Medio - pendenza compresa tra 4 e 8 % per tratti > a 1 km di lunghezza
	Difficile - pendenza > 8% per tratti > a 1 km di lunghezza
Denominazione	Itinerario principale
	Itinerario Variante
	Itinerario Intermodalità
	Itinerario Destinazione Turistica
	Itinerario Alternativa Ferroviaria
	Itinerario Alternativa Marittima
	Penetrazione valliva
	Via dei Monti
	Via dei Pellegrini
	Via del Mare
	Via Pedemontana
Presenza segnaletica ciclabile	Si/No
Parametro di traffico BicItalia	Greenway, ciclabile, sentiero
	Strada senza traffico, zona 30
	Strada a basso traffico
	Strada trafficata
Nome Ciclovia (Eurovelo - BicItalia)	Bicitalia 12 - Ciclovia Pedemontana Alpina
	Bicitalia 15 - Ciclovia Svizzera mare
	Bicitalia 3 - Ciclovia Francigena
	Eurovelo 5 - Via Romea Francigena
	Ciclovia Tirrenica
Tempi di realizzazione (previsione)	Breve
	Breve/ Medio
	Lungo
	Medio
	Medio/ Lungo
Costo Parametrico (previsione)	Moderazione traffico-Segnaletica
	Utilizzo pedonali esistenti da pavimentare
	Utilizzo sedime ex fs esterno
	Utilizzo sedime ex fs galleria
	Nuove opere contenute
	Sbalzo con demolizione
	Sbancamento
	Ponte, Passerella o sottopasso

ipotesi per gli indicatori di monitora

Indicazioni per il sistema di monitoraggio

Per la costruzione e gestione del sistema di monitoraggio del PMCL sarà necessario prevedere forme di coordinamento e di iterazione tra il Settore Infrastrutture, titolare del monitoraggio, gli altri Settori regionali interessati, coinvolgendo anche, se del caso, la Camera di Commercio, i Comuni e gli altri enti possessori dei dati necessari.

L'attività di monitoraggio costituirà uno strumento in continuo aggiornamento, a tal scopo sarà opportuno implementare le tabelle dati del Settore Infrastrutture e organizzare un metodo di lavoro che standardizzi le richieste rispettando una precisa tempistica.

Sarà opportuno fissare la periodicità di report (ad esempio semestrale o annuale) per verificare la risposta agli obiettivi e decidere le azioni correttive da applicare.

BIBLIOGRAFIA

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Connettere l'Italia" Strategie e risultati di una nuova stagione della mobilità http://www.mit.gov.it/node/5383

Ministero per i beni e le attività culturali "Piano Strategico del Turismo in Italia" https://www.beniculturali.it/

BIBLIOGRAFIA

Legambiente "2° Rapporto sull'economia della bicicletta in Italia 2018" https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/rapporto_economia_bicicletta_labici_2018.pdf.

Legambiente L'ABiCi. 1° Rapporto sull'economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città, 2017

Quaderni del centro studi Fiab Gallimbeni Marco Passigato " LA MODERAZIONE TRAFFICO" http://fiab-onlus.it/bici/attivita/area-tecnica/item/188-moderazione-del-traffico-nuovo-quaderno-tecnico-della-fiab.html.

Quaderni del centro studi Fiab Gallimbeni Edoardo Galatola "Sicurezza stradale e Mobilità dell'Utenza non motorizzata" http://www.fiab-areatecnica.it/pubblicazioni/manuali-e-studi/fiab/456-sicurezza-mobilita-utenza-nonmotorizzata.html

ENIT *Il mercato del cicloturismo in Europa. Politiche, andamenti e prospettive*, A cura della Direzione Centrale Programmazione e Comunicazione
http://www.fiab.info/download/STUDIO_ENIT_profilo_cicloturista.pdf

ECF (2016) *European Certification Standard*
https://pro.eurovelo.com/projects/european-certification-standard

Neun, M. and Haubold, H. (2016) *The EU Cycling Economy. Arguments for an integrated EU cycling policy*, European Cyclists' Federation, Brussels, December 2016
https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf

Regione Lombardia "Piano Regionale della Mobilità Ciclistica"
https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/istituzione/direzioni-generali/direzione-generale-infrastrutture-trasporti-e-mobilita-sostenibile/piano-regionale-mobilita-ciclistica

Regione Puglia "Piano Regionale della Mobilità Ciclistica"
http://old.regione.puglia.it/web/infrastrutture-e-trasporti/pprmc

PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA DELLA SARDEGNA
https://www.regione.sardegna.it/index.php?xsl=2425&s=386900&v=2&c=156&t=1&tb=13769

Città metropolitana di Bologna "Piano della Mobilità Ciclistica (PMC)"
https://www.cittametropolitana.bo.it/pianificazione/Pianificazione_della_mobilita/Piani/PMC

Sito ufficiale della Regione Liguria per L'Ambiente "Ambiente in Liguria"
http://www.ambienteinliguria.it/lirgw/eco3/ep/home.do

Sito ufficiale della Regione Liguria
https://www.regione.liguria.it/homepage/territorio.html