



Provincia di Cremona



Piano dei percorsi ciclabili

Piano dei percorsi ciclopedonali

Approvato con Del.C.P. n 22 del 18 febbraio 2004

Settore Territorio e Trasporti: Arch. Maurizio Rossi, Arch. Barbara Armanini, Geom. Lorenzo Sciacovelli, Geom. Stefania Carlà, Geom. Elena Milanese

INDICE

Il quadro generale di riferimento	2
Il sistema territoriale	8
La cultura dei percorsi ciclabili	12
Il progetto di Rete Provinciale	17
I Progetti	21
Interazione con le altre amministrazioni territoriali	48
Nota Metodologica	54
Allegati Tecnici	77
Conclusioni	122
Allegati Cartografici	



IL QUADRO GENERALE DI RIFERIMENTO

La legge 19 ottobre 1998, n. 366 sulla mobilità ciclistica approvata dal Parlamento, prevede un impegno finanziario da parte dello Stato per consentire alle Regioni di elaborare programmi per lo sviluppo della mobilità alternativa e per la realizzazione di infrastrutture ciclabili. Ad esse viene affidato il compito di redigere i piani regionali di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati.

La legge ha una dotazione finanziaria piuttosto modesta e senza dubbio inadeguata alle esigenze di creare nuove infrastrutture nel nostro Paese.

Va ricordato infatti che le piste ciclabili in Italia sono pressoché inesistenti e la stragrande maggioranza delle città italiane non ha un solo metro di percorso protetto per i ciclisti. I pochi dati a disposizione sono sconfortanti. In tutta Italia, secondo il Conto Nazionale dei trasporti, ci sono circa 1300 km di piste ciclabili, decisamente pochi per una delle nazioni con la più estesa rete stradale del mondo.

A livello locale i comuni e le province stanno facendo la loro parte e secondo i dati forniti dall'Associazione Italiana Città Ciclabili - ci sono ben 5000 km di piste ciclabili progettate, la cui realizzazione dipende soprattutto dalla disponibilità economica. Il valore "di mercato" sarebbe di oltre 1000 miliardi.

Gli enti locali dovranno sicuramente cofinanziare i progetti, anche se la norma contenuta nella legge che prevedeva di utilizzare il 20% dei proventi delle multe è stata "cassata" dopo appena due mesi su pressione dell'ANCI. Una riformulazione della norma è stata però introdotta con la legge 7 Dicembre 1999, n. 472 "Interventi nel settore dei trasporti", che ha stabilito che una quota non inferiore al 10 per cento venga destinata ad interventi per la sicurezza stradale, in particolare a tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili.



E' in quest'ottica di scarsi riferimenti legislativi ed ancor più scarse risorse messe a disposizione che gli Enti Locali devono proporre significative proposte progettuali.

Ciò può avvenire quando gli Enti propongono i propri piani della mobilità e soprattutto quando questa pianificazione è pensata con criteri di concertazione tra le varie modalità di trasporto.

Quando si parla di intermodalità tra i vari mezzi di trasporto la bicicletta tende a essere la più trascurata; eppure le esperienze europee nel campo della riqualificazione dell'ambiente urbano hanno tutte in comune:

- l'aver praticato la politica integrata per la trasformazione modale favorendo la modalità alternativa (non motorizzata)

ed il trasporto pubblico

- l'aver realizzato nuovi sistemi di percorsi ciclabili o ciclopedonali di elevata qualità tecnica e ambientale.

Il tipo di provvedimenti e la loro efficacia sono studiati a seconda della dimensione fisica del territorio. Nei territori di dimensione più grande risulta più efficace la politica del mezzo pubblico, mentre nelle aree medio - piccole e pianeggianti un'efficace politica è lo sviluppo della mobilità ciclistica.

A livello collettivo, per quanto paradossale possa sembrare. le esperienze europee dimostrano che le accessibilità e la fluidità del traffico aumentano:

a) se aumenta la percentuale di persone che si muovono in bicicletta, o a piedi, o che accettano di fare in bicicletta o a piedi il tratto terminale dei loro spostamenti verso le aree centrali o altri punti di attrazione;

b) se diminuisce simultaneamente la percentuale di persone che effettuano tutto od in parte lo spostamento con la vettura privata;

c) se aumenta sensibilmente la qualità del servizio pubblico.

La realizzazione di una rete di percorsi ciclabili risponde quindi essenzialmente a questo obiettivo di mantenimento e di incremento dell'accessibilità e la raggiunge efficacemente solo se ben integrata con politiche della mobilità e se non limitata alle sole aree critiche ma allargata a tutta l'area di interesse e spostamento della popolazione mobile.



Per percorso ciclabile si intende quindi un'asta viabile dotata di segnaletica regolare destinata in maniera ordinata al movimento ciclabile.

La rete delle piste ciclabili é destinata al traffico quotidiano e all'uso ricreativo sotto forma di percorsi ciclabili d'escursione e di percorsi a lunga distanza.

In piú una rete di piste ciclabili sovracomunali collegati a piste ciclabili locali aumenta l'attrattivitá della bicicletta nel superamento dei percorsi quotidiani costituendo in questo modo un'infrastruttura turistica ed un'alternativa al traffico motorizzato nel movimento pendolare dei lavoratori e degli studenti.

La rete delle piste ciclabili deve, in questo senso, collegare in modo particolare centri ricreativi, residenziali, fermate dei mezzi pubblici, centri scolastici, zone produttive, impianti pubblici e centri commerciali.

Le piste ciclabili vanno allora concepite come una rete interconnessa. La rete di piste ciclabili é da progettare in modo tale da garantire al

ciclista un uso sicuro, confortevole e possibilmente immediato della struttura.

Quello della sicurezza è certamente il primo degli obiettivi che si pone nella realizzazione di una rete di piste ciclabili, per rimediare alle lamentele di chi vorrebbe scegliere la bici ma non lo fa per paura.

In tutte le esperienze è risultato evidente che la sicurezza si può perseguire attraverso una azione di:

- a) riduzione generalizzata della velocità veicolare reale sulla rete urbana. (Nelle città tedesche si usa la formula del "tempo 30" cioè del limite di velocità a 30 Km. all'ora nelle strade residenziali e a 40 per le strade di scorrimento);
- b) creazione di spazi separati e protetti



riservati ai ciclisti in maniera da estendere la possibilità di accedere autonomamente ad ampie parti del territorio da parte dei bambini, anziani, disabili tutte categorie altrimenti dipendenti da altre persone.

Per la realizzazione delle piste ciclabili si deve aver cura di ridurre al massimo l'uso di terreni coltivati. Sono pertanto da utilizzare prioritariamente tratti di strade pubbliche e locali.

Le piste ciclabili sono da dotare, a seconda del tipo e volume di traffico, di attrezzature e piazzuole adeguate per la sosta, il ristoro e la sistemazione sicura delle biciclette.

Ove la realizzazione delle reti interconnesse lo richieda e le prerogative di sicurezza lo consentano, l'uso promiscuo di strade secondarie esistenti, di strade poderali e percorsi escursionistici di sufficiente larghezza può essere compreso nella rete delle piste ciclabili. In questo modo si consegue una notevole riduzione dell'uso del suolo accrescendone l'accettazione da parte della popolazione.

In particolare nelle aree prevalentemente agricole è auspicabile che venga consentito l'uso promiscuo di veicoli agricoli e veicoli motorizzati con frequenza giornaliera minima e moderata velocità, su strade poderali e secondarie, nel rispetto delle istanze di sicurezza dei ciclisti e le esigenze della tradizionale lavorazione dei terreni agricoli e forestali confinanti.

Per i ciclisti devono valere in generale le norme di comportamento ai sensi dell'art. 182 del nuovo codice della strada e dell'art. 377 delle norme di attuazione al codice della strada.

I tratti d'uso promiscuo devono venire segnalati con la segnaletica stradale "Pericolo generico!" e con il simbolo aggiuntivo della bicicletta e limite di velocità non superiore ai 50 Km/h.

Quali gestori delle piste ciclabili sovracomunali devono essere qualificati i Comuni territorialmente competenti e le Province rispettivamente quali Comunità comprensoriali. Il gestore si dovrà occupare della progettazione, la realizzazione e la segnaletica viaria, la manutenzione e corretta gestione della pista ciclabile.

Le comunità locali potranno promuovere la realizzazione di reti di piste ciclabili sovracomunali attraverso contributi finanziari comprendenti anche i costi dell'assicurazione di responsabilità civile verso terzi.

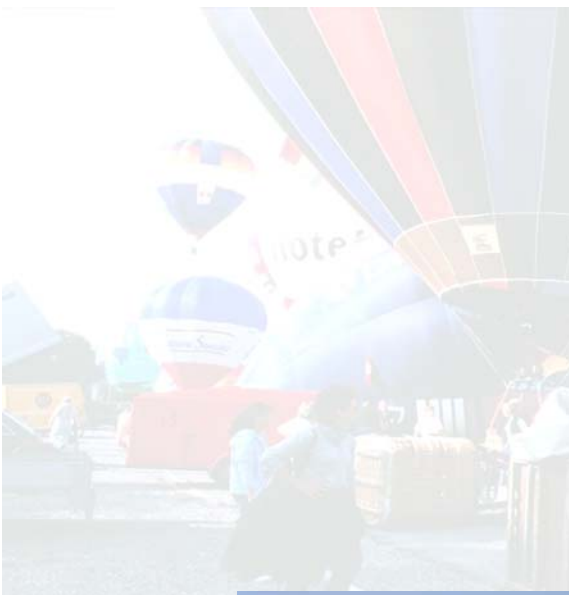
La manutenzione ordinaria e la cura delle piste ciclabili sarà affidata preferibilmente ad agricoltori locali compatibilmente con le disposizioni di legge in materia.

I tracciati di percorsi ciclabili dovranno essere evidenziati nei rispettivi piani urbanistici comunali e tale evidenziazione è la premessa per la esecuzione di opere, la stipula di

convenzioni tra i gestori ed i proprietari dei terreni e la assunzione dell'obbligo di sicurezza della viabilità da parte dei gestori.

La segnaletica della viabilità delle piste ciclabili a livello provinciale dovrà avvenire su base unitaria.

Per garantire un uso a scopi ricreativi e turistici delle piste ciclabili, potranno essere apposti lungo i percorsi ciclabili, accanto alla segnaletica viaria anche appositi cartelli indicatori di luoghi di particolare interesse, impianti sportivo-ricreativi, esercizi ricettivi per ciclisti, luoghi di pic-nic, agriturismo ecc.



IL SISTEMA TERRITORIALE

L'ambito regionale

La Regione Lombardia con l'Azienda Regionale delle Foreste ed in collaborazione con la facoltà di Architettura del Politecnico di Milano ha elaborato uno studio per proporre un sistema regionale di percorsi escursionistici di interesse naturale e storico del proprio territorio. Nella relazione di sintesi a cui comunque si rimanda vengono evidenziate le conclusioni sulla realtà territoriale differenziata sul territorio lombardo che si ritiene utile richiamare.

La Lombardia è regione di grande ricchezza di forme e paesaggi. L'unica, con il Piemonte, a possedere con le Alpi anche un brano, se pur piccolo, di Appennino; l'unica a salire fin oltre i 4000 metri e a scendere a pochi metri sopra il livello del mare; l'unica a godere della bellezza dei laghi prealpini, l'unica ad avere nel vasto ripiano della valle padana una così consistente serie parallela di valli fluviali scavate (Sesia, Ticino, Adda, Serio, Oglio, Mincio), tuttora provviste di un folto corredo forestale.

Una regione insomma dove il turismo e la pratica dell'escursionismo potrebbe dirsi felice ed invitante.

Per dirlo realmente bisogna però mettere da parte il peso insediativo della più vasta area metropolitana del Paese ormai priva di soluzione di continuità sia nelle vallate prealpine e sia nelle direttrici prevalenti della bassa pianura lungo le maggiori vie di comunicazione.

Insomma una realtà complessa e multiforme dove le condizioni di riequilibrio di situazioni ambientali compromesse appaiono difficili e troppo poco sostenute dai necessari investimenti finanziari.

Questi schematici accenni alla realtà territoriale non sono superflui per il tema di cui si vuol trattare: è sufficiente affermare l'estrema difficoltà di contestualizzare un discorso turistico all'interno di una regione che, pur dotata di rilevanti bellezze naturali, pare quasi del tutto insensibile al loro richiamo.

La pianura dimenticata

In questo contesto si può ben dire che l'espansione metropolitana e la riconversione meccanica e chimica dell'attività agricola hanno fatto di tutto per togliere di poesia e di piacere al paesaggio della Pianura Padana. Eppure non sono del tutto scomparse le condizioni per progressive mutazioni di tendenza.

Occorre da un lato, intervenire sulle condizioni strutturali del paesaggio padano, attraverso

massicci interventi di riforestazione, rinaturalizzazione, incentivazione all'agricoltura, limitazione delle espansioni industriali e delle grandi opere infrastrutturali o tecnologiche, ed iniziare pazientemente alcune modeste opere di valorizzazione turistica, quali ad esempio la realizzazione di alcuni primi "percorsi verdi", che si possono concretizzare attraverso la realizzazione di vere e proprie percorsi ciclabili.

Il "percorso verde" sarà un percorso multifunzionale, che valuta anche le possibili incompatibilità fra i diversi potenziali fruitori. Le linee operative passano necessariamente nelle aree di residua naturalità delle aste fluviali padane, lungo le quali è possibile prolungare fino all'asta del Po ed oltre quei percorsi che ora si limitano a guardare la pianura dall'alto delle montagne.

Il sentiero del Po

Il sentiero del Po potrebbe rientrare a buon diritto nelle molteplici iniziative di risanamento e valorizzazione ambientale del Po. E' in sostanza un itinerario "Lungofiume" che attraversa la regione in senso da ovest ad est, lungo il suo margine meridionale, definito appunto, salvo le appendici dell'Oltrepo Pavese e dell'Oltrepo Mantovano, dal corso del grande fiume.

Dalla parte piemontese l'itinerario si salderebbe con il Parco naturale fluviale del Po, mentre in Lombardia esso raccoglierebbe tutti i previsti "percorsi verdi" sviluppati all'interno dei vari parchi fluviali. Si realizzerebbe così la gronda "sud" delle rete "escursionistica" lombarda.

Per il suo carattere di percorso di pianura è possibile l'escursionismo della bicicletta o del cavallo (per la maggior parte si sviluppa su carrarecce o strade d'argine).

Rilevante invece il problema della ricettività che risulta sostanzialmente molto scarsa, appoggiandosi, nei centri principali, su alberghi solitamente poco avvezzi a una clientela di questo tipo, anche se qualche accenno di attività agrituristica è già esistente e dovrebbe essere incentivata.

La progettazione di questi itinerari deve comunque prevedere la localizzazione di punti-tappa, minimamente attrezzati, che potrebbero, ad esempio, essere facilmente ricavati nel grande numero di edifici scolastici oggi dismessi e dovrebbe trovare riscontro in un forte legame con i terminals ferroviari locali.

Il "riciclo" dei sedimenti dismessi e le "strade verdi"

Elemento fondamentale per la realizzazione dell'obiettivo è l'esistenza dei Parchi Regionali. Tutte le maggiori fasce fluviali lombarde sono inserite in parchi naturali regionali e tutti gli Enti gestori di questi parchi stanno realizzando una rete di percorsi escursionistici (ciclabili, equestri, pedonali).

La rete è quasi sempre imperniata su uno o due percorsi paralleli al fiume, in modo da creare un itinerario di lunga percorrenza che ne segua tutto il corso della pianura. Questi itinerari, una volta realizzati, costituiranno la maglia fondamentale di connessione della rete escursionistica regionale.

Si possono elencare i seguenti itinerari come prioritari: Ticino, Adda, Serio, Oglio, Mincio, Mella, Chiese. Ad infittire poi questa rete di pianura si può convenientemente contare su alcune risorse dismesse che, se riconvertite, potrebbero utilmente soddisfare alle nostre necessità.

Si tratta del cospicuo numero di tracciati ferroviari o tramviari in abbandono il cui sedime, laddove ancora utilizzabile, potrebbe essere "riciclato" come pista o percorso ciclo-pedonale. A questi si può poi aggiungere l'altrettanto nutrita serie di percorsi d'alzaia o di ripa dei canali e dei navigli lombardi, tutti, potenzialmente ideali percorsi escursionistici.

Con il recupero di queste infrastrutture non si verrebbe a gravare su nuove opere ma si potrebbe utilmente reimpiegare quanto già esistente.

Un ultimo elemento di riflessione su cui lavorare è il tema della viabilità storica, che laddove sia ancora presente con i suoi segni tangibili (selciati, ponti, strutture di supporto), è una potenziale risorsa per proposte di itinerari di alto contenuto culturale.

In Lombardia, si sta avviando un censimento completo della viabilità storica anche nella prospettiva di una sua valorizzazione turistica.

LA CULTURA DEI PERCORSI CICLABILI

Cosa sono e che cosa si vuole significare con il termine percorso ciclabile:

“Un sistema di percorsi dedicati a una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città sia nelle aree rurali.”

La pianificazione di un sistema di percorsi ciclabili e la relativa progettazione esecutiva costituiscono quindi un momento importante di un più ampio processo di creazione di un sistema di "mobilità lenta";

In tale quadro, il territorio rurale è chiamato a svolgere un ruolo fondamentale, sia perché serbatoio ricchissimo di risorse naturali, paesaggistiche e storico-culturali, sia perché oggi oggetto di pressioni insediative notevoli legate ai noti processi di rilocalizzazione delle residenze e delle attività produttive.

Non va, infine, dimenticata la valenza culturale di una rete di percorsi ciclabili atta a consolidare nelle popolazioni urbane il legame fondamentale esistente tra territorio agricolo e beni alimentari.

A tal fine pare importante riportare, condividere, le proposte dell'Associazione Italiana Greenways che si propone di:

- sviluppare e correlare le iniziative in atto sul territorio italiano relative alla costruzione e alla diffusione delle percorsi ciclabili;
- promuovere iniziative volte a diffondere l'interesse per la salvaguardia, la valorizzazione e la creazione di percorsi ciclabili;
- promuovere lo sviluppo rurale attraverso attività di turismo sostenibile (inclusa la realtà agrituristica) basate su una rete di percorsi ciclabili;
- incoraggiare un maggior contatto tra cittadini e



natura e tra cittadini e mondo produttivo agricolo attraverso la realizzazione di percorsi verdi di attraversamento delle città e di connessione con la campagna;

- favorire il senso di appartenenza della popolazione al territorio attraverso la riscoperta, la conservazione ed il recupero dei valori storico-culturali dei luoghi;
- dare alla gente la possibilità di muoversi (a piedi, in bici, a cavallo, in barca) sul corto raggio in ambiente sano, pulito, stimolante e sicuro.

Allora, vi sono quattro condizioni – da soddisfare contemporaneamente – per attuare una efficace tutela di sviluppo del territorio:

un buon “corpus” di norme legislative ;
 validi e collaudati metodi di pianificazione, progettazione e gestione;
 una struttura amministrativa esperta e motivata; un supporto culturale attivo da parte della popolazione. Non sempre, soprattutto in Italia, tali condizioni sono totalmente o parzialmente soddisfatte.



Ecco quindi la necessità di dare

particolare enfasi all’ultima condizione: e cioè al coinvolgimento diretto della popolazione nei processi di conoscenza e conservazione del territorio; conservare, infatti, significa non solo tutelare, ma proteggere in modo intelligente per attivare circuiti virtuosi di sviluppo, sociale ed economico.

Realizzare un sistema di percorsi ciclabili sul territorio (ai vari livelli territoriali: nazionale, regionale, provinciale e locale) significa quindi realizzare una circolazione dolce sul territorio che rappresenta il primo passo verso una reale prospettiva di sviluppo sostenibile; suscettibile, cioè, di essere mantenuto e difeso nel tempo con consapevolezza e impegno da parte delle popolazioni e delle amministrazioni locali.

A tutto ciò deve essere abbinata una politica di riduzione dei costi. Alcune realizzazioni di percorsi ciclabili esistono già; esistono i sentieri, le strade storiche, le alzaie, le linee ferroviarie dismesse, la viabilità rurale minore; esiste, quindi, tutto un potenziale sistema che va solo: censito, valutato, adattato alle esigenze di creazione di una rete interconnessa di percorsi.

Ciò non significa che la creazione del sistema di Percorsi ciclabili abbia costo zero; certo, esistono dei costi di rilevazione, di progettazione e di parziale adattamento; ma ciò che è affascinante è che non si devono vincolare nuove aree, espropriare superfici, procedere a

costose realizzazioni di nuove infrastrutture.

Il sistema, dunque, esiste già, almeno a livello potenziale; aspetta solo di essere rivitalizzato attraverso lo sforzo congiunto della gente, delle autorità e dell'imprenditoria pubblica e privata.

Si può allora definire un decalogo per l'attuazione dei percorsi ciclabili.

1. L'attuazione di una mobilità lenta è elemento fondamentale di una comunità viva e in buona salute fisica e mentale. Creare un sistema di percorsi ciclabili e di itinerari verdi significa creare una rete di percorsi accessibile ad ognuno di noi così come oggi sono accessibili le strade.

2. Realizzare percorsi verdi permette di recuperare il paesaggio, non solo perché si valorizzano

le risorse naturali e i valori estetici, ma perché si induce la popolazione ad essere responsabile nei confronti dell'ambiente.

Inoltre, i percorsi ciclabili, preservando la storia, enfatizzando il legame tra la gente e il territorio, ci mostrano come il territorio sia stato costruito attraverso il tempo; così noi ci orientiamo nel paesaggio recuperando il senso dell'identità dei luoghi.



3. I percorsi ciclabili sono una risorsa multi-obiettivo. Sono molto di più che: piste ciclabili, corridoi ecologici, strade turistiche, itinerari storico culturali, modellatori del paesaggio. Esse sono tutto questo insieme e ancora molto di più: sono accessi agli spazi aperti per i disabili, sono percorsi sicuri per i bambini per recarsi a scuola, sono occasione di attività fisica e salutare per le nostre comunità.

4. Per realizzare in futuro i percorsi ciclabili, bisogna salvare oggi la nostra rete di infrastrutture viarie: ferrovie, tranvie, canali, strade rurali. Proteggere e non disperdere il patrimonio infrastrutturale del Paese è di vitale importanza per permettere domani l'utilizzo aggiornato del sistema e creare le necessarie connessioni.

5. Per creare e mantenere un sistema di percorsi ciclabili è necessaria una efficiente organizzazione: ciò significa innanzitutto conoscere sia la rete potenziale sia le iniziative in atto. Tale processo può oggi essere vantaggiosamente attuato mediante le tecniche informatiche.

6. Per costruire il sistema è fondamentale ottenere l'appoggio delle Istituzioni: ciò risulta basilare anche in presenza di iniziative private, poiché i percorsi ciclabili interagiscono sempre con le amministrazioni territoriali.
7. Per realizzare percorsi ciclabili bisogna contare sull'appoggio delle popolazioni locali e sul supporto intelligente e creativo dei volontari. A tal fine, è necessario disporre di un piano di azione chiaro ed efficace.
8. Per diffondere un concetto bisogna parlarne! E' cioè fondamentale spiegare alle persone il valore di un'idea. L'idea di percorsi ciclabili va spiegata e dibattuta nelle sue implicazioni territoriali, economiche e sociali e va diffusa con tutti i mezzi di comunicazione (stampa, radio, televisione, incontri dedicati, convegni).
9. Infine, occorre formare una classe di progettisti in grado di portare a compimento un disegno territoriale, ambizioso e articolato, ma anche estremamente affascinante soprattutto in considerazione dei mutamenti nei modelli insediativi che si stanno orientando sempre di più verso una urbanizzazione diffusa. Questo comporta problemi di assetto e organizzazione del territorio.
10. La risposta ai problemi dell'urbanizzazione sparsa sta in una crescita intelligente basata su: uno sviluppo ad alta o media densità territoriale, il recupero del costruito e dei centri storici e una progettazione degli insediamenti e del movimento che "connetta piuttosto che dividere" e che attui un corretto bilanciamento tra differenti mezzi di trasporto. E' quella che viene chiamata la politica dei 3 D (density, design and diversity of choice). Le percorsi ciclabili permettono l'attuazione di tale politica: la densità territoriale consente alla gente di muoversi a piedi o in bicicletta; una buona progettazione connette le persone alle proprie comunità; la diversificazione dei mezzi di trasporto comporta una riduzione dell'inquinamento.

IL PROGETTO DI RETE PROVINCIALE

La Provincia di Cremona, all'interno del contesto delineato e parallelamente alla realizzazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, ha sviluppato fin dal 1998 studi ed approfondimenti tesi alla valorizzazione del proprio territorio tra i quali l'analisi di fattibilità di alcuni percorsi ciclabili.

Dopo un primo censimento delle piste ciclabili esistenti ed in progetto in Provincia, le cui conclusioni sono evidenziate nel capitolo seguente, l'ufficio territorio ha predisposto una prima ipotesi di percorsi ciclabili con valenza ambientale e con presenze architettoniche, tali da valorizzare realtà locali poco conosciute.

I percorsi ciclabili individuati per questa prima fase sono una prima rete provinciale che si integra con quella regionale e da ampie possibilità di sviluppo ad interventi successivi, sia come aumento della maglia di rete provinciale, sia innescando un processo di integrazione con le reti comunali ed interprovinciali.

Con questo progetto la Provincia vuole far divenire la bicicletta strumento di trasporto ecologico per eccellenza che dovrebbe svolgere un suo ruolo negli spostamenti di lavoro a breve distanza, nell'uso del tempo libero, nell'attività sportiva e ricreativa.

Per far questo necessita ridefinire sia il sistema della viabilità cittadina sia quello extraurbano. Si deve passare da una rete pensata solo al servizio dell'automobile ad una rete plurifunzionale dove, ad uno stesso livello di dignità, vi siano possibilità anche per altri mezzi di trasporto da quelli pubblici sino alla bicicletta. Nel territorio extraurbano poi la realizzazione dei percorsi ciclabili, che deve essere il più possibile di natura protetta, può essere favorito alla presenza di una rete già esistente di strade secondarie al servizio di canali, navigli, fiumi, etc.

In questa ottica la costruzione e la costante manutenzione di un percorso ciclabile va mirato alla corretta gestione del territorio, al presidio agricolo, al controllo ambientale ed ai costi di realizzazione inferiori.

Ciò chiarisce che non si tratta solo o anche di provvedere alla esclusiva realizzazione ex novo di percorsi ciclabili, ma appoggiarsi laddove è possibile a corsie preferenziali poste in fregio alle carreggiate stradali ordinarie o più ancora a strade vicinali a scarso traffico.

Nella nostra pianura i percorsi ciclabili, al di là di brevi tratti nei pressi dei centri abitati consistenti dove può svolgersi un uso viabilistico di rapporto casa-lavoro, sono praticamente di interesse naturalistico, storico ed architettonico.

L'aspetto naturalistico, ambientale e paesistico si risolve in larga misura nell'attraversamento di

una campagna fortemente antropizzata (da conoscere ed apprezzare comunque, anche nello stratificarsi dei segni lasciati dal tempo). Solo in alcuni casi puntuali è ancora leggibile un ambiente "naturale" con indiscutibili aspetti ambientali di pregio che vanno valorizzati.

Sono generalmente brani di territorio collocati nei pressi di corsi d'acqua o a quello che rimane del loro vecchio percorso (bodri, lanche, ecc...).

Ma per la stragrande maggioranza dei chilometri da percorrere si svolgono nella classica campagna padana dove già il distinguere le diverse modalità di antropizzazione tra le diverse aree provinciali è un buon livello di conoscenza del proprio territorio.

Quanto all'aspetto "storico" qui ci riferiamo ai centri abitati che vengono attraversati o lambiti dai percorsi ciclabili, compresi anche piccoli centri o cascinali isolati che per qualità, tipologia e conservazione vanno conosciuti da un turismo lento e meditativo.

Si sono quindi evidenziati gli aspetti architettonici emergenti quali palazzi, pievi, chiese, ecc... e naturalmente corroborati da adeguate occasioni dimostrative.

I progetti che qui di seguito si propongono prima fondamentale idea di costruzione di un "ossatura cicloviaria" non hanno la pretesa di ritenere chiuso o esaustivo la proposta provinciale, ma riassumono, in modo concreto, le idee, i progetti, i desiderata che amministratori, architetti, urbanisti, imprenditori, ambientalisti, associazioni di categoria, hanno nel tempo elaborato e che dovrebbero permettere di passare dal dire al fare.

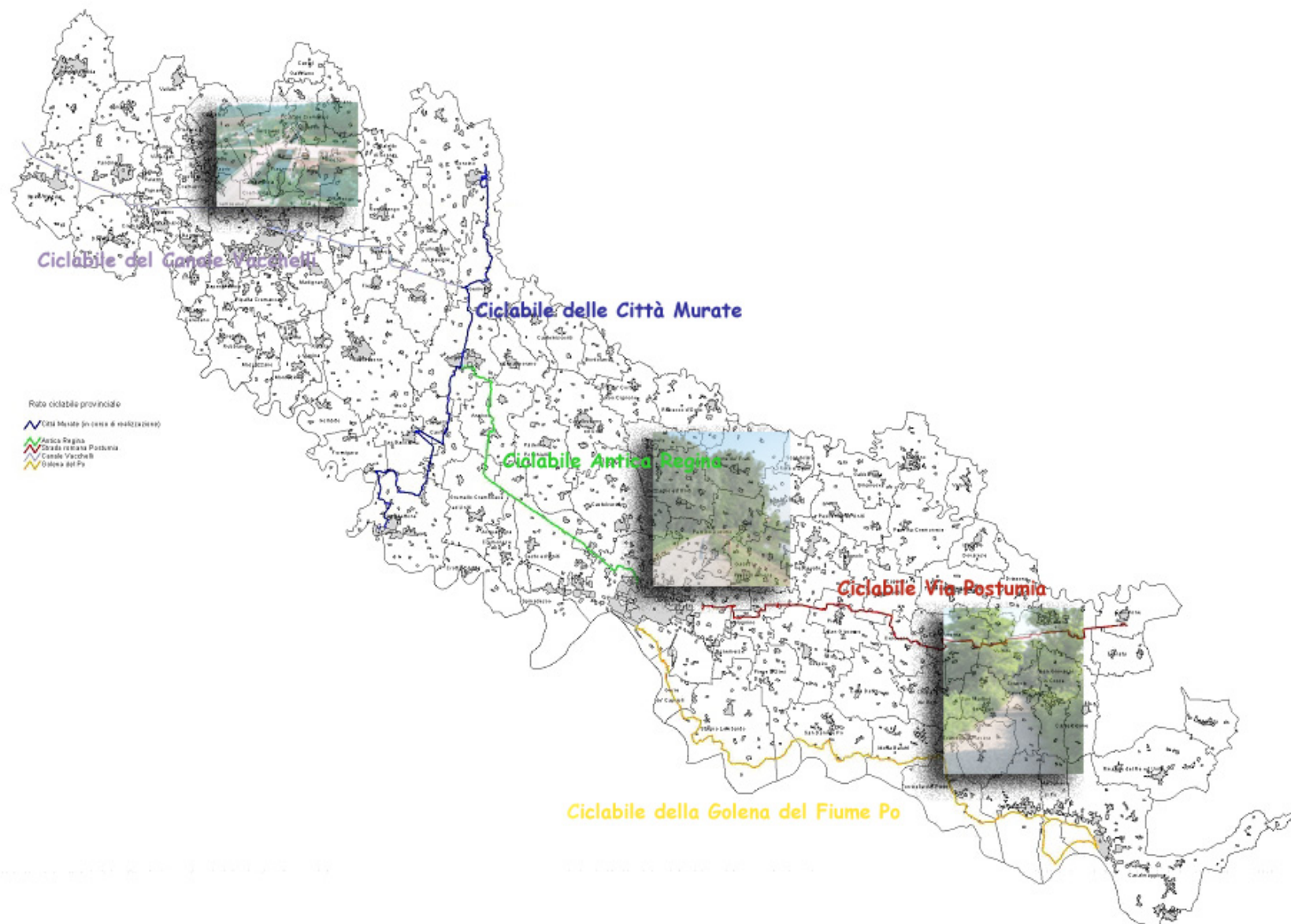
Di seguito si propongono i primi cinque percorsi individuati che innervano il territorio provinciale collegando il capoluogo ai centri maggiori della provincia, unendo le valli fluviali, le emergenze paesistico-ambientali e su cui si potranno attestare una rete minore di percorsi o piste progettate o gestite dai comuni:

- **Progetto Oglio-Adda** (Soncino, Genivolta, Soresina, Cappella C., S.Bassano, Formigara, Pizzighettone): unisce i due Parchi regionali passando per la valle dei navigli. Il progetto è integrato con il "Parco locale di interesse sovracomunale della Valle del Serio Morto". Tale progetto ha portato all'individuazione della cosiddetta: **"Pista delle città Murate"**.
- **Progetto Serio-Adda e Sero-Oglio** (Genivolta...Crema,...Spino D'Adda) unisce i tre Parchi regionali e i futuri parchi sovracomunali del "Moso" e del "Tormo". Tale progetto ha portato all'individuazione del percorso lungo la via alzaia del **Canale Vacchelli**.

- ***Parco locale della Golena del Fiume Po*** (Cremona...Casalmaggiore) è un percorso interno al parco di interesse sovracomunale. Il progetto è integrato con quello dei percorsi a scala regionale in fase di studio: (Regione Lombardia/Az. Reg. delle Foreste/Politecnico di Milano 1997) ***“Pista del Po”***.
- ***Progetto riqualificazione Strada ex Castelleonese*** (Cremona...Soresina).
Riqualificazione del vecchio tracciato collegando il Capoluogo alla Pista delle Città Murate. ***“Pista Antica Regina ”***
- ***Progetto Postumia*** (Cremona...Calvatone) si snoda lungo le tracce della Postumia romana unendo il Capoluogo al Parco dell’Oglio. ***“Ciclabile Postumia”***.



I PROGETTI



Il percorso ciclabile delle Città Murate “dall’Adda all’Oglio”

Il percorso attraversa da sud a nord la provincia di *Cremona* partendo da *Pizzighettone* e arrivando a *Soncino* lungo la valle del *Serio Morto*, dopo aver costeggiato il dosso di *Soresina*, tagliato la valle dei navigli e risalito l’Oglio nella sua valle fino al punto in cui esce dal territorio provinciale.

Sia *Pizzighettone* che *Soncino* sono tra i centri abitati più ricchi di storia del territorio e tutt’oggi caratterizzati da fortificazioni importanti ed ancora in buono stato, da cui il nome attribuito al percorso di “Città Murate”.

Durante il tragitto, lungo circa 38 Km, si intersecano altre realtà rilevanti dal punto di vista storico, naturalistico, e paesistico; i centri abitati gravitanti sul percorso, oltre a *Pizzighettone* e *Soncino* sono *Formigara*, le frazioni di *Ferie* e *Regona*, *San Bassano*, *Cappella Cantone*, *Soresina*, *Genivolta*, mentre tra i luoghi più suggestivi vanno segnalati alcuni scorci dell’*Adda* e dell’*Oglio*, le scarpate naturali delle due valli fluviali, ed il nodo idraulico di *Tomba Morta*. Il percorso tocca inoltre due *Parchi Locali di Interesse Sovracomunale* in fase di istituzione: “*Valle del Serio Morto*” e “*Valle dei Navigli*”. Grazie a tutte queste caratteristiche la ciclabile acquisisce valenza maggiore di una semplice “pista”, configurandosi a pieno diritto come *Greenway*.

Il percorso parte dal ponte sull’*Adda* di *Pizzighettone*, vicino alla “*Torre del Guado*” scelta come simbolo del percorso, dopo circa 800 metri, svoltando a sinistra, ci si immette sulla via asfaltata che conduce a *Formigara*. Dopo 1,3 km. la strada svolta a sinistra costeggiando la *C.na Crocetta* (km.2,4) poi si avvicina sempre di più al fiume fino quasi a lambirlo. Qui nei pressi di una santella, “*Madunin della Manna*”



(km.3) si prosegue sulla strada, ombreggiata in alcuni tratti e, volendo, dopo circa 350 metri dalla *santella* è possibile scendere al fiume. La strada poi costeggiando un antico meandro dell’*Adda* si congiunge con la *SP 13* nei pressi dell’abitato di *Formigara*. La strada poi

prosegue alla base del terrazzo scavato dall'Adda nella pianura alluvionale padana. Tale strada, detta dei dossi, attraversa l'abitato di *Ferie* (km. 5,5), la palude *Gatta Màsera* e, costeggia la *C.na S. Eusebio Inferiore* (km. 7,5).

Da qui una piccola deviazione di circa 600 metri, porta alla *C.na S. Eusebio Superiore* dove, in un punto in cui si congiungono la valle dell'Adda con quella del Serio Morto, c'è un'antica *Pieve*.

L'itinerario prosegue poi dalla *C.na S. Eusebio* verso il Serio Morto, di cui si imbecca la via alzaia, nei pressi della *C.na Vallate Ponte* (km. 8,9).

L'aspetto attuale del Serio Morto si può far risalire alla imponente opera di bonifica di quest'area avvenuta nel secondo dopoguerra.

Gli originali meandreggiamenti del Serio possono comunque essere letti, nelle lanche lasciate durante la rettifica e sono ancora occupati da boschetti. Un bell'esempio di come era il paesaggio qualche decennio fa lo si ha visitando la cosiddetta *Lanca del Collo d'Oca* (km.11) che si raggiunge dal Serio Morto attraversando un prato.

Proseguendo poi verso nord (il fondo dell'alzaia diventa ghiaioso e aumentano le alberature e le lanche sul lato sinistro) si arriva a *S. Bassano*.

Appena prima di entrare in paese, una passerella porta sul lato opposto del Serio Morto e, imboccata via Serio, ci si trova sull'antica *strada romana* detta *dei Lamperti*, sterrata, che porta al Molino di Sotto (km.16) dotato ancora di ruota e una bella meridiana in cotto. Verso nord la strada sterrata che costeggia la *roggia Bernarda* porta a *S. Maria dei Sabbioni* dove si attraversa su un *passaggio pedonale* la *SS 415* (km.17) dietro *l'ex castello*. Da qui l'alzaia di una roggia irrigua porta fino alla bella *C.na Guida*.



Oltrepassata la cascina si segue l'alzaia, che ora è sterrata e ombreggiata da platani e pioppi neri per circa 400 metri, piegando poi verso sinistra, si raggiunge la *C.na Canova* con piccionaia e chiesa. Un filare di noci e di robinie conduce fino alla *C.na Livelli Rossi* (km.19,4)

costeggiando la scarpata del *dosso di Soresina*. Continuando su questa vicinale, ombreggiata da filari di pioppi neri e robinie, costeggiando a tratti rogge e colatori, si arriva a *Soresina*, in prossimità del futuro parco urbano con impianti sportivi, posto a sud dell'abitato.

Attraversata Soresina si imbecca la *via Lazzaretto di Ariadello* (sterrata, riservata al traffico di mezzi a due ruote e autorizzati) che, costeggiando la *roggia Cavallina* (a tratti: filari di platani a ceppaia), arriva al *Santuario di Ariadello*, luogo di sosta ombreggiato e attrezzato con panchine, dopo circa 2,5 km. (km.26,3).



Lasciato il Santuario e superata la sbarra, ci si trova sulla *via alzaia di un canale* che porta alla località *Tomba Morta*, detta *13 ponti* dato l'elevato numero di canali che qui si incontrano e corrono paralleli tra loro per alcuni chilometri.

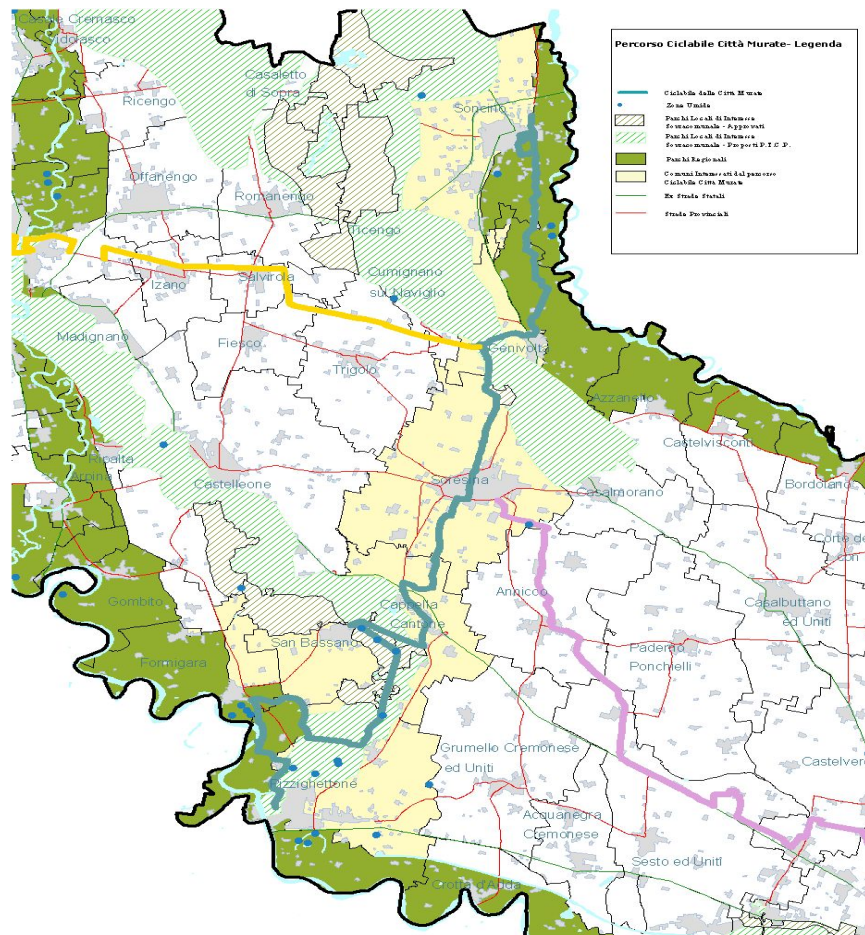
Tagliando trasversalmente i canali (*valle dei Navigli*) si arriva sulla strada sterrata (*alzaia del Canale Scolmatore*) che dopo 1 km. porta a *Genivolta*. All'altezza del colatore *Corione* s'imbocca la *via Cindoro* (Km. 30).



Genivolta si affaccia sulla Valle dell'Oglio nel punto in cui il Fiume scendendo da Nord a Sud quasi verticalmente, curva verso Est prendendo la direzione Ovest-Est.

Da questo punto si può arrivare al Fiume nei pressi della *riserva naturale Uccellanda* distante poco più di due Km. prendendo la *via alzaia della Roggia Seriolazza*, oppure proseguire verso Nord verso Soncino. L'itinerario prosegue verso Nord imboccando la *via Roma* a sinistra e dopo pochi metri la *via Castello* a destra si arriva in *via Graffignana* che, attraversando il canale scolmatore, porta, su una strada sterrata alberata, alla *C.na Bosco* (Km 32). Tramite una capezzagna è possibile raggiungere l'Oglio nei pressi della riserva naturale "*Bosco della*

Marisca". Proseguendo poi sulla via lasciata si arriva, costeggiando la *Roggia Rizza* (alberata con ceppaie di platano) alla *C.na Bibiatica* (Km 33.7) da cui si possono ammirare le scarpate formate anticamente dall'Oglio nella pianura. Dopo circa 700 m dalla *C.na Bibiatica* la strada diventa asfaltata e sfiorando la *C.na Gazzuolo di Sotto* (dove c'è una santella), *di Mezzo* (Km 35) e *di Sopra*, arriva ad una stradina sterrata e alberata che conduce sulla riva dell'Oglio di fronte all'antico *castello di Barco* (BS), appena a sud della riserva naturale "*Bosco di Barco*". Proseguendo verso nord per altri 2.5 Km si giunge in *via Gazzuoli* a *Soncino*. Visitata la città e il castello si può proseguire il percorso sempre verso nord imboccando la via che porta al *Parco del Tinazzo* (asfaltata, in ombra e con di fianco una roggia) e arrivare, dopo circa 2 Km alla riserva naturale "*Bosco de l'Isola*" punto in cui l'Oglio entra definitivamente in Provincia di Brescia.



Il percorso ciclabile del Canale Vacchelli

Il Canale Vacchelli inizia con un'opera di derivazione dal Fiume Adda e termina, dopo aver attraversato tutto l'alto Cremonese, nel Fiume Oglio.

Il tragitto del Canale è costellato d'opere d'arte, ingegneristiche ed architettoniche di grande interesse che andrebbero riscoperte.

Il percorso ciclabile, che fiancheggia il Canale, può essere sia una pista cicloturistica di notevole pregio ambientale e culturale che l'asse principale di una rete di collegamenti in bicicletta tra i comuni dell'Alto Cremonese.

L'ambiente naturale creatosi attorno al Canale fa di quest'opera artificiale un'oasi di verde a contatto con una zona di alta antropizzazione e gli interventi necessari a renderla fruibile per tutto il tragitto sono di modesta entità, trovandoci di fronte a luoghi che già sono utilizzati in molti tratti da amanti della natura.

Tra i centri più importanti, vi sono i comuni di Spino D'Adda, Rivolta D'Adda, Pandino, Crema, Offanengo, Fiesco, Genivolta, Soresina: in un'asse est-ovest che diventa un collegamento trasversale alle piste provinciali della zona.

L'itinerario, a tratti dedicato ed a tratti ad uso promiscuo con mezzi agricoli, si sviluppa lungo l'alzaia su sponda destra o sinistra del Canale Marzano-Vacchelli di proprietà del Consorzio per l'incremento dell'Irrigazione nel territorio cremonese.

Dove questo attraversa la città di Crema si abbandona l'alzaia e attraverso le ciclabili



cittadine, si raggiunge nuovamente il canale a monte dalla Ferrovia e della SP 2 in prossimità della C.na Santi Benedetti. Il percorso inizia nell'area denominata Tomba Morta – Le Formose congiungendosi alla ciclabile provinciale delle “città murate”. (Km 0,000)

Si prosegue poi lungo la riva destra del canale, recentemente piantumata con un filare di pioppi cipressini, fino al ponte della cascina Colombara del Bosco dove si passa sulla riva sinistra. Pochi metri prima del ponte vi è un'area di sosta ombreggiata, attrezzata con tavoli e sedie, presso la "vasca di misura". Il tratto fino a qui inerbito, diventa sterrato una volta superato il ponte in cotto, in quanto utilizzato dai mezzi agricoli. (Km 2,800).

Continuando per altri 4Km in riva sinistra si giunge alla "Casa del Guardiano", punto in cui il Canale Vacchelli si biforca ed un ramo secondario va ad impinguare il Naviglio Civico della Città di Cremona. Anche qui è possibile trovare un'area di sosta ombreggiata da pioppi. (Km 6,800).

Attraversando i territori di Salvirola ed Izano, passati tra gli altri i bei ponti-canale sulle rogge Babbiona, Pallavicina si arriva, dopo altri 5Km al ponte-canale del Serio Morto utilizzando l'alzaia sinistra, inerbita e poco utilizzata. (Km 11,70). Questa parte del tragitto attraversa alcune strade comunali e provinciali.



A questo punto, dopo circa 700m, si incrocia, per attraversarla, la ex SS 235.

Qui il percorso ciclabile si interrompe per un breve tratto ed i ciclisti devono percorrere la strada provinciale in direzione Crema e una volta superata la statale dopo meno di 200m imboccare sulla destra la comunale sterrata che li riporta al Canale. (Km 29,50)

Ripresa la alzaia, questa volta in sponda destra, si arriva dopo circa 1,4Km al ponte canale sul Fiume Serio a nord del centro storico di Crema dove a causa dell'impossibilità di utilizzare la passerella che supera il ponte-canale è necessario deviare verso il centro storico.



L'attraversamento della città di Crema si effettua quasi totalmente utilizzando le ciclabili

cittadine o percorsi poco trafficati nei quali verrà segnalata la direzione che i ciclisti devono prendere per ritornare sul canale a monte del punto in cui la ferrovia e la S.P. 2 lo attraversano. Attraversato il Fiume Serio sul ponte di via Cadorna, su cui si imbecca la ciclabile protetta, si percorre il viale S. Maria della Croce fino ad oltrepassare nuovamente il Canale e dopo un breve tratto che utilizza l'alzaia sinistra si imbecca via Gorizia, Via Gaeta, dove si prende la larga banchina (contromano) protetta dal traffico, che costeggia il canale fino a via indipendenza. Questa svoltando a destra in Via Marignoni ci porta fino alla Via Treviglio (Km 17,64) dove la "ciclabile dei mosi" porta alla omonima frazione. Lasciata la frazione si percorre la provinciale in direzione nord-ovest per circa 1,5Km dove si riprende l'alzaia del Vacchelli nei pressi della c.na Santi Benedetti(Km 20,14).

Ripreso il Canale, dopo averne imboccato l'alzaia sinistra si giunge percorsi 2Km circa in prossimità della chiesa dedicata a S. Caterina detta Chiesa degli Alpini (Km 22,00)

Il Canale attraversa qui l'area cosiddetta del Moso, caratterizzata da prati stabili ed alimentata da numerose ed importanti rogge tra cui l'Alchina, l'Acquarossa e la Cremasca.

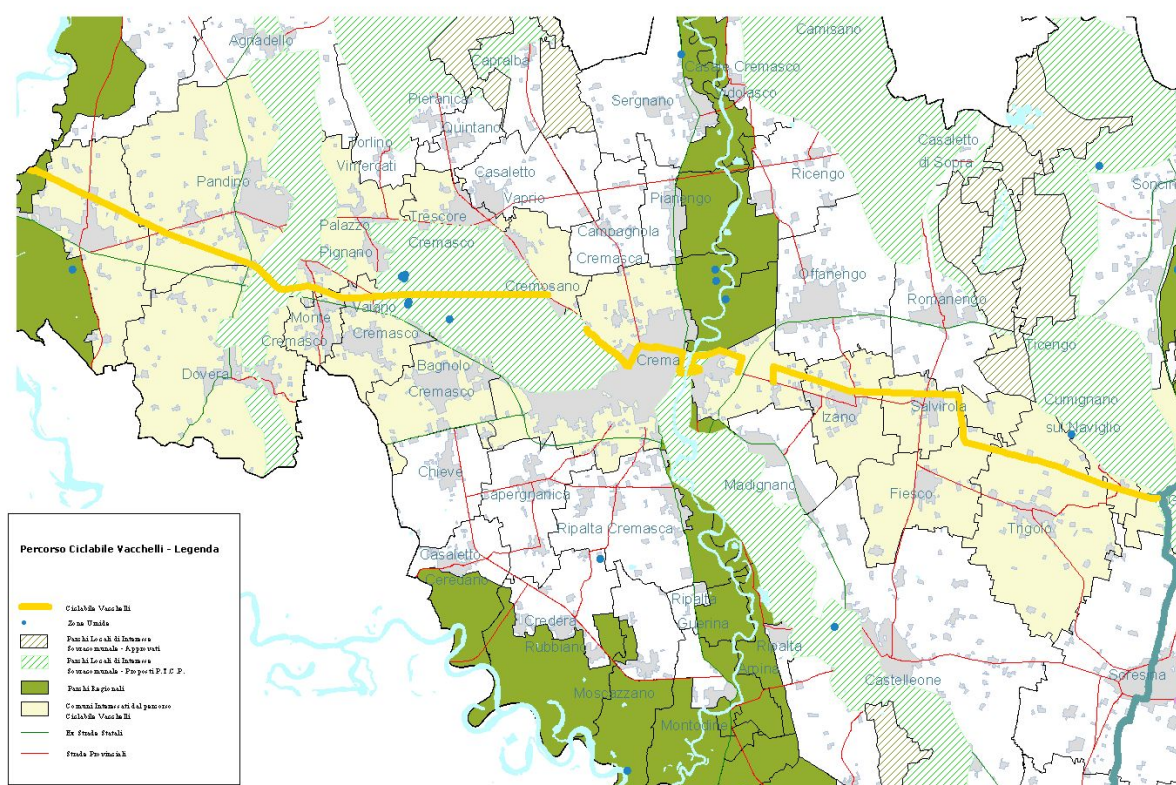
Attraversata la S.P. che collega Vaiano Cremasco alla frazione di Scannabue si continua lungo la banchina sinistra infossata rispetto ai campi ed ombreggiata fino al ponte del Santuario della Madonna delle Assi sulla S. P. che

collega Palazzo Pignano a Monte. Da qui si lascia la sponda sinistra per percorrere la destra e, superando il ponte-canale sulla roggia Migliavacca e la roggia Benzona, si giunge al ponte-canale del Fiume Tormo (Km 27,77) dove si cambia nuovamente sponda fino al successivo



attraversamento che è quello della S.S. Dovera-Pandino. (Km 28,39). Proseguendo per altri 2,3 Km e superata la roggia Pandina e la roggia Gradella si arriva alla S.P. Pandino-Spino d'Adda (Km 30,82).

Al Km 33,00 arriviamo all'ingresso dell'abitato di Spino d'Adda dove si cambia sponda e dopo 1,5 Km al bel Ponte e alla Controchiavica del Lagazzone. Dopo circa 1Km si raggiunge il bellissimo Edificio di presa. (Km 35,79) già in Provincia di Lodi e all'interno del Parco Adda Sud.



Il percorso ciclabile della “Golena del Po”

Quello del “Parco sovracomunale della Golena del Po” rappresenta certamente uno dei percorsi più significativi per conoscere ed apprezzare l’ambiente fluviale padano ed i suoi caratteri principali.

Articolato lungo 61 chilometri tra Cremona e Casalmaggiore, con la coda aggiuntiva di 7 chilometri in aperta golena casalasca, il tracciato si dipana infatti in larghissima parte lungo argini comprensoriali, strade alzaie e vicinali.

Ben 10 sono i territori comunali attraversati: Cremona, Gerre Dè Caprioli, Stagno Lombardo, Pieve D’Olmi, San Daniele Po, Motta Baluffi, Torricella del Pizzo, Gussola, Martignana Po e Casalmaggiore, solcando la pianura cremonese sud-orientale fino ai confini con le province di Mantova e Parma.

Di tanto in tanto il percorso incontra centri abitati, all’interno dei quali l’occhio attento saprà riconoscere le testimonianze di inscindibile legame con il fiume e le attività che intorno ad esso sono fiorite nel corso dei secoli.

Tutto parla del fiume in questi paesi e nelle loro campagne: la toponomastica di cascine e strade, le rogge, le santelle e gli oratori, le baracche dei pescatori e le barche in legno, la flora e la fauna.

Non di rado si possono incontrare zone umide, paleoavei, paludi, stagni e bodri, alcuni dei quali vincolati dalla legge regionale 86/83 come monumenti o riserve naturali.

La pista offre anche numerosi spunti di interesse sotto il profilo storico-architettonico, nonché occasioni di piacevole ristoro enogastronomico.

L’itinerario, a tratti dedicato ed a tratti ad



uso promiscuo con veicoli a motore e mezzi agricoli, si sviluppa su strade asfaltate o sterrate a basso traffico utilizzando prevalentemente il sistema arginale.

Il percorso inizia presso la “pista ciclabile” di Cremona dove l’Argine Maestro incrocia Via del

Sale (Km 0 alla sbarra) e si presenta asfaltato fino all'idrovora, punto in cui la Roggia Morbasco sfocia nel Po in Comune di Gerre dè Caprioli (Km 4,148).

Si prosegue poi lungo l'alzaia sterrata che porta in località Isola Bandera (Comune di Gerre dè Caprioli) presso il ristorante Lido Ariston "Sales" (Km 7,33).

Imboccata la Via Comunale Argine Provaglio, asfaltata, si raggiunge l'Argine Maestro dove si svolta a destra (Km 8,73) prima del Colo Morta (paleoalveo del Po).

Questo argine golenale prosegue asfaltato per circa 1,2 Km prima di ricongiungersi all'Argine Maestro (asfaltato) che si lascia nuovamente sulla nostra sinistra dopo avere superato la chiavica del Colo Fossadone per immettersi sull'argine consortile Montone – Penzoli (Km 11,53).



Seguendo la sommità arginale si raggiunge il Bodrio delle Gerre (Monumento naturale – l.r. 86/83) (Km 12,95).

Si prosegue il tragitto fino a raggiungere la Cascina dei Frati e le Caselle dove la strada torna ad essere asfaltata fino alla cascina La Zoppa superata la quale si svolta a sinistra (Km 16,13) *su una bella strada alberata (via Gerra Vecchia) che, dopo circa 2 Km porta nuovamente sull'Argine Maestro in Comune di Stagno Lombardo.*



Si prosegue poi lungo la sommità arginale, asfaltata, e poco trafficata fino al Bodrio di Cà dè Gatti (Monumento naturale) in Comune di Pieve d'Olmi lasciando la Via Po sulla destra per arrivare all'argine Sommo – Santa

Margherita presso l'omonimo Bodrio (Monumento Naturale) in Comune di S.Daniele Po (Km 3,990).

L'argine Sommo Santa Margherita (asfaltato) porta, attraversando la frazione di Sommo con porto fino all'argine maestro presso l'abitato di S. Daniele Po. L'itinerario prosegue fino al nucleo di Isola Pescaroli dove esiste una area di sosta ombreggiata in affaccio sul fiume denominata Piarda (Km 9,300)

Continuando sull'argine maestro, lasciando sul lato sinistro la frazione di Solarolo Paganino, si raggiungono la frazione di Solarolo Monasterolo (con il bel portale seicentesco e la trattoria del Corvo, e l'abitato di Motta Baluffi.

Si prosegue poi lungo la sommità arginale, asfaltata, e poco trafficata lasciando sulla sinistra l'abitato di Torricella del Pizzo fino al bivio che porta alla C.na Gerre Nuove (Km 4,300). Dopo circa 450m si imbecca sulla sinistra la via che porta alle cascine di Bosco Mina e Bosco Piazza (Km 6,300) il tratto è asfaltato.



Da questo punto si svolta a sinistra per percorrere un tratto asfaltato di circa 1,0 Km che si innesta sull'Argine Maestro (Km 7,88) in prossimità del colo denominato "il Riolo" che fa da confine tra i territori dei Comuni di Torricella del Pizzo e Gussola.

Sull'Argine Maestro proseguendo verso est si raggiunge l'abitato di Gussola che fronteggia l'Oasi di protezione della fauna "Lancone di Gussola".

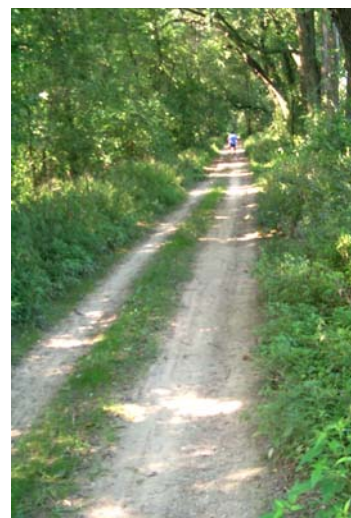
Rimanendo su questo argine, dopo circa 9 Km si raggiunge il santuario di S.

Maria dell'Argine, appena prima di entrare nella città di Casalmaggiore.

A questo punto, l'argine diventa pedonale/ciclabile fino alla "soc. canottieri Eridanea" superata la quale ci si trova all'interno del parco locale di interesse sovracomunale della Golena



del Po, dove l'alzaia sterrata, ombreggiata da olmi, prosegue il percorso cicloturistico. Il cosiddetto "tunnel degli olmi", lungo più di 2 Km, alzaia del fiume, lascia intravedere suggestivi scorci del fiume e dell' Isola S. Maria fino all'imbocco della lanca che separa campi coltivati e pioppeti dall' Isola Maria Luigia.

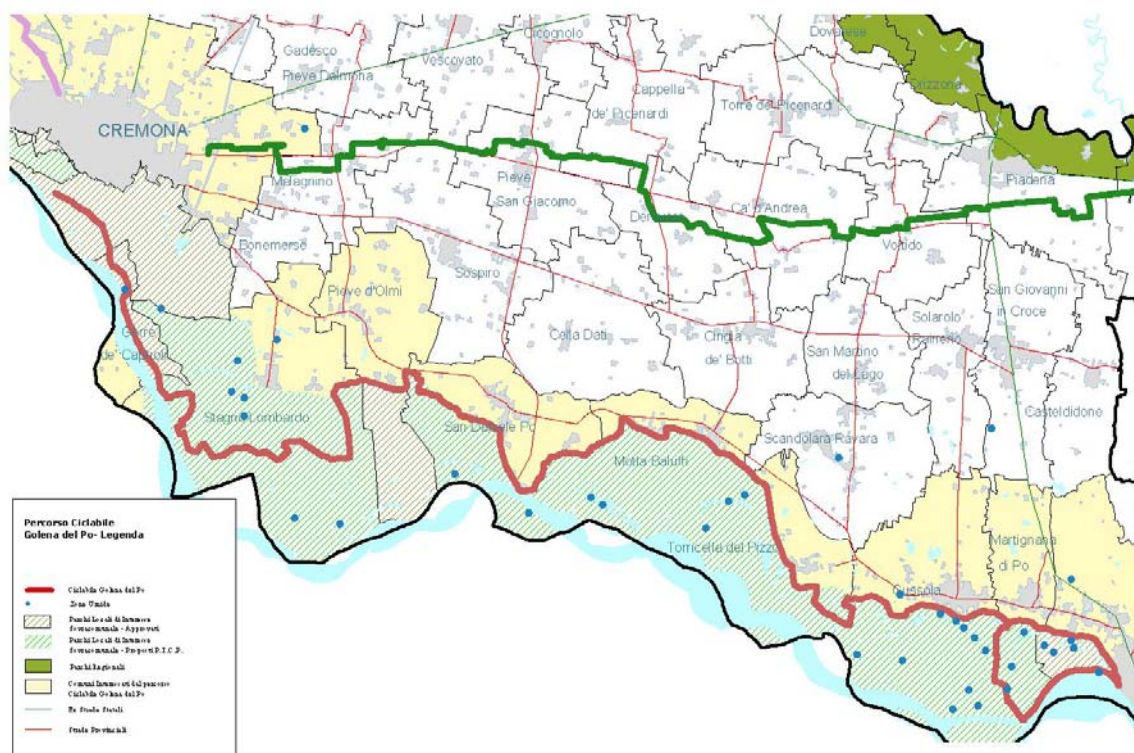


Lasciata la via alzaia (Km 21,4) si percorre la strada sterrata che superato l'argine di frontiera porta alla C.na Bozzetti (Km 22,5).

Superata la C.na Bozzetti si imbecca la Strada comunale delle Gerre che, dopo un percorso che attraversa tutta la golena per circa 3,6Km porta nuovamente sull'Argine Maestro (gli ultimi 2 Km asfaltati) di fronte all'imbocco della via che porta all'abitato

di Martignana di Po (25,2Km) creando di fatto un percorso ad anello lungo circa 12 km. Questo percorso è già noto come "Ciclovía del Bosco di Santa Maria" (APT/Provincia di Cremona).

Si conclude così il Percorso cicloturistico provinciale della Golena del Fiume Po che costeggiando il fiume unisce la città di Cremona a Casalmaggiore con una ciclovía di 61,40 Km.



Il percorso ciclabile della vecchia Castelleonese o “Antica Strada Regina”

Il “Percorso Ciclabile della Vecchia Castelleonese o “Antica Strada Regina” si propone di costituire un tragitto parallelo all’attuale trafficatissima strada statale su cui convogliare il traffico ciclistico, decisamente pericoloso sulla Castelleonese attuale.

Il percorso ciclabile dell’Antica Strada Regina deriva il proprio toponimo da quello di una strada romana, così denominata, che dal *Castrum Cremonensis* pare si collegasse con Milano e di cui alcune tracce si sono rinvenute in località San Bassano.

Sul sedime di questa antica arteria stradale, molti secoli dopo, fu realizzata la cosiddetta Castelleonese, poi abbandonata negli anni ’50 per dar vita alla SS n°415, declassificata nell’ottobre 2001 al rango di strada provinciale a seguito di decreto ministeriale.

Ad eccezione di alcune brevi tratte in territorio comunale di Castelveverde e Sesto Cremonese, la vecchia e gloriosa via Castelleonese è stata così nel corso degli anni abbandonata e sottratta al traffico veicolare. Alcuni segmenti sono stati persino frazionati e ceduti dal Comune di Sesto agli agricoltori frontisti, che la utilizzano per accedere ai coltivi adiacenti.

Il sedime di ciò che resta della Strada Regina risulta comunque a tutt’oggi riconoscibile e praticabile fino a poche centinaia di metri dall’abitato di Farfengo, in territorio comunale di Grumello, per poi perdersi nella sovrapposizione all’attuale carreggiata della Castelleonese e ricomparire a tratti più ad occidente.

Il progetto provinciale di recupero di parte di tale tracciato per riconvertirlo a percorso ciclabile, poggia i propri presupposti sulla corretta intuizione di individuare un tracciato sufficientemente protetto dal traffico veicolare, per raccordare Cremona a Soresina, facendo di quest’ultima un perno di collegamento con altre importanti ciclovie provinciali.



L’itinerario del percorso prende, dunque, ideale avvio dal popoloso e popolare quartiere Cambonino di Cremona, in direzione nord, verso Castelveverde.

Lungo i primi 3 chilometri, il percorso utilizza interamente l’esistente via Castelveverde. Quest’ultima, molto piacevole dal punto di vista paesaggistico, rappresenta per altro ciò che

resta dell'antico tracciato della Provinciale Bergamasca, che raccordava (prima del 1921) Cremona, Castelveverde, Casalbuttano e Casalmorano, prima della costruzione dell'attuale Via Bergamo (ex SS n°498). Il Comune di Castelveverde, da qualche anno molto attivo nella realizzazione di piste e percorsi ciclabili, ha acquistato nella primavera 2002 ciò che restava di quella storica strada, nella tratta tra il capoluogo e la frazione di San Martino in Beliseto, ricavandone la nuovissima "Pista Ciclabile dei Dossi".

Giunti alle porte di Castelveverde capoluogo, la ciclovía aderisce al tracciato già attrezzato e segnalato nel 2001 dalla locale amministrazione sotto il toponimo di "Ciclabile del castello di Breda". Svoltando verso ovest, infatti, si transita davanti ad uno dei più significativi esempi di architettura rurale munita dell'intero territorio cremonese: il Castello Trecchi annesso alla Cascina



Breda de' Bugni. Di impronta trecentesca, l'edificio, interamente in mattone a vista, si presenta con la foggia di una mezza fortezza, caratterizzata da due torri di tipico aspetto medievale sul fronte, con tanto di fossato e ponte levatoio nonché da un gradevolissimo loggiato rinascimentale sul prospetto del cortile interno. Il castello è di recente rinato a nuova vita, sotto forma di Agriturismo, grazie ad un accorto intervento manutentivo.

Il percorso ciclabile, con fondo in stabilizzato da riqualificare, si muove qui, lungo la vecchia strada comunale per Costa, poi via Fornace, nella piacevole campagna cremonese, con un ricco contorno di importanti rogge irrigue (Malcorrente, Rodano, ecc.) dalle notevoli dimensioni, dovute alla vicinanza del Cavo Morbasco. Il dolce paesaggio viene disturbato solo per un breve tratto dagli



incombenti capannoni industriali, sorti laddove fino agli anni '50 funzionava un'antica Fornace. I 600 metri che precedono l'incrocio con la SP n°41 sono asfaltati e con traffico promiscuo. Prima del Mulino di Cura Affaitati, inizia la vera e propria pista ciclabile in sedime dedicato, di nuova realizzazione, che in un chilometro conduce alle soglie di Costa S.Abramo.

L'abitato si attraversa utilizzando le vie Nazario Sauro (parrocchiale di S.Abramo), Redenzione (Parco Comunale della Pace, cimitero frazionale con piacevole cappelletta) e Castelleone, per attraversare il Cavo Morbasco (corso d'acqua vincolato ex D.Lgs 490/99) su un antico ponte in pietra da consolidare, in corrispondenza del Centro Sportivo "Sporting Club" e della "Casa Salute", importante centro di medicina naturale, omeopatia ed educazione alimentare. E' da questo punto che, per oltre 5 chilometri, lasciando Castelveverde verso il territorio di Sesto Cremonese, si percorre l'Antica Strada Regina, già Via Castelleonese.



Il primo segmento, fino al bivio per Cortetano, è ancora aperto al traffico veicolare, ancorché molto contenuto. Dalla strada Comunale del Mulino in avanti la vecchia Castelleonese, privatizzata, è percorsa esclusivamente



dalle biciclette, da qualche raro mezzo agricolo e dalle fugaci incursioni dei veicoli di fruitori occasionali.

Giunti in corrispondenza della piacevole Cascina Palazzo, utilizzando un breve ma splendido tratto di ex strada comunale dismessa, la ciclabile lascia la Strada Regina per dirigersi verso nord, in direzione Annicco, lungo una strada comunale a traffico promiscuo ma molto limitato.

In questa tratta le mappe catastali consentirebbero di individuare, sul lato orientale della strada, l'intero tracciato della ex via comunale per Annicco, oggi in molte parti ridotta ad un arginello piantumato, che (ricostituito e riconvertito a nastro ciclabile) costituirebbe davvero una splendida e sicura alternativa alla carreggiata stradale, qualora in futuro si volesse completare il progetto di questa ciclovia con un secondo stralcio di interventi.

Lungo la via per Annicco si incontrano la frazione sestese di Luignano, il suo camposanto, la notevole Cascina denominata Villa Cavour, un piccolo impianto industriale ed il cimitero di Annicco.

Il paesaggio è caratterizzato da piccoli corsi d'acqua, tra loro affiancati, ricchissimi di vegetazione arborea ed arbustiva tipica locale, a formare una cortina verde di raro spessore ed impatto.

In questa parte del percorso si provvederà esclusivamente a migliorare la segnaletica stradale, adeguandola alle nuove esigenze.

Attraversato l'abitato di Annicco, utilizzando le vie Roma, Marconi e Villa Glori, il percorso torna ad immergersi nella campagna, non senza però consentire al cicloturista di soffermarsi ad ammirare il castello di Cabrino Fondulo, sede municipale.

Inizia qui la parte più bella dell'intero percorso ciclabile, che si snoda riutilizzando e riqualificando la strada vicinale per Grontorto.

Tra pioppeti, campi di mais, corsi d'acqua e filari di roveri, il tracciato affianca prima la roggia Babbiona e successivamente la Spinadesca, non prima di averla superata con un ponte da realizzarsi ex novo.

La sinuosità del tracciato è caratterizzata dalla naturalità dei corsi d'acqua che lo fasciano.

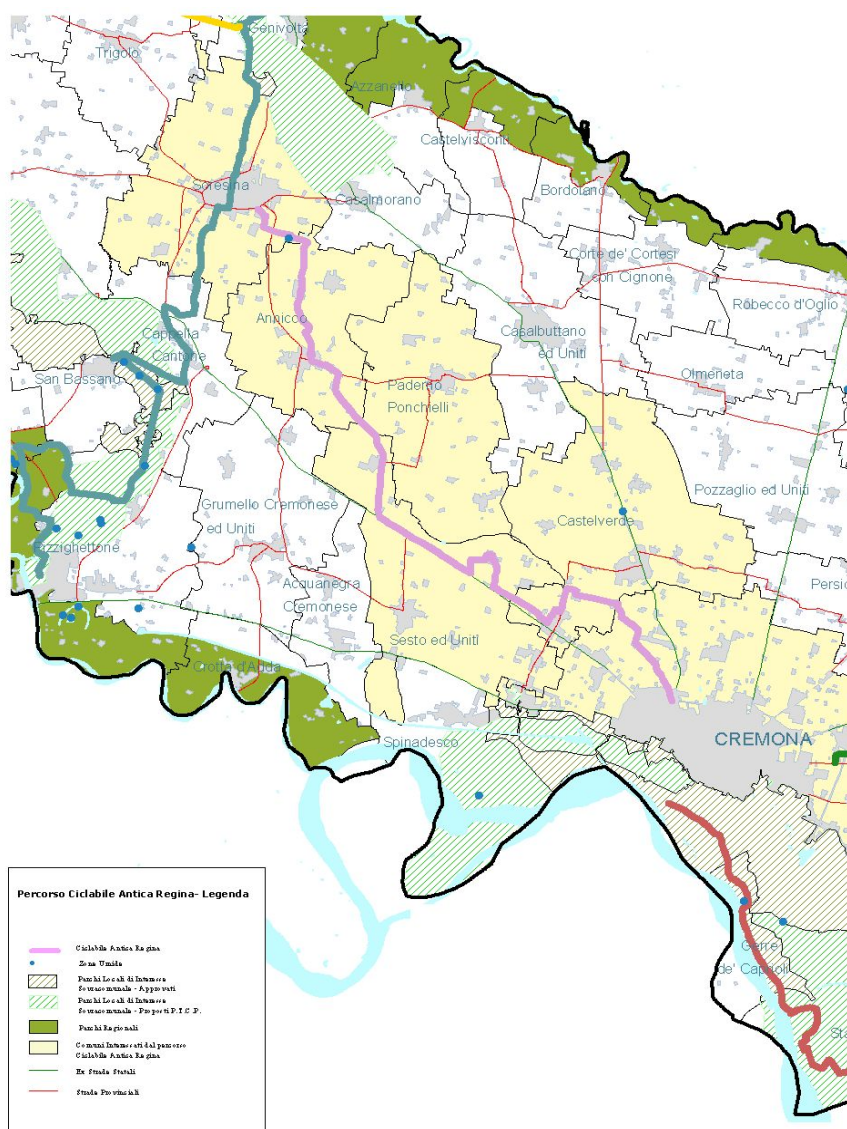
Attraversando l'abitato frazionale di Grontorto si possono apprezzare alcuni



curiosi edifici civili in stile liberty, la parrocchiale di S.Andrea ed una sorta di castello residenziale che campeggia sopraelevato, su un promontorio quasi collinare. Le strade da percorrere sono via Vittorio Veneto e Ponchelli.

Il tracciato svolta indi a sinistra lungo un breve tratto di strada campestre, attraversa la comunale per Barzaniga per poi buttarsi in un tunnel alberato lungo quasi un chilometro, fatto di castagni, querce, pioppi e platani di rara bellezza, che conferiscono a questo segmento un fascino straordinario in ogni stagione.

Usciti dal tunnel, svoltando verso ovest, il percorso si dirige verso Soresina, di cui si è ormai quasi alle porte. Due chilometri tra pioppeti di recente impianto e campi di mais, fanno di quest'ultimo segmento un tipico esempio di campagna padana/cremonese. Oltrepassata la strada provinciale 47 e la ferrovia, si giunge nell'abitato cittadino di Soresina, dove ci si può facilmente raccordare con la Ciclabile delle Città Murate, nei pressi del Santuario di Ariadello.



Ciclabile Postumia

Il percorso della ciclabile della Postumia ripercorre in larga misura quella che probabilmente era la strada romana omonima, primo asse viario costruito dai Romani al di là del Po, con l'intenzione di collegare i due mari, dal Ligure all'Adriatico.

Il tracciato attraversa i comuni di: Cremona, Malagnino, Sospiro, Vescovato, Pieve San Giacomo, Cappella de' Picenardi, Derovere, Ca' d'Andrea, Voltido, Piadena, Tornata e Calvatone. L'itinerario si identifica con un percorso (anche in parte da costruire ex novo) utilizzabile dai ciclisti, prevalentemente in sede riservata (pista ciclabile) ma con uso promiscuo con veicoli agricoli.

In alcuni tratti si snoda lungo strade vicinali che per la massima parte sono sterrate e poco frequentate dal traffico automobilistico. Con funzione di raccordo poi sono necessari tratti di strade extraurbane asfaltate dove il traffico può essere anche discreto e purtroppo non mancano attraversamenti pericolosi (statali, provinciali, ferroviari). Il percorso si snoda lungo la via romana "Postumia". Per rendere meno ovvia la descrizione del percorso e per favorire le parti più periferiche, partiamo da Calvatone.

Calvatone (la romana Bedriacum) che presenta alcuni aspetti importanti: è l'ultimo comune sulla direttiva Postumia, prima dell'attraversamento dell'Oglio, e sede di importanti scavi archeologici oltre che inserito nel parco del fiume, con a fianco l'oasi delle "Bine". Storicamente ed ambientalmente determinante! Il percorso parte nei pressi del cimitero del paese, lasciando alle decisioni comunali una più precisa articolazione nel territorio comunale con l'edificato ed il centro del paese. Subito dopo il cimitero c'è l'attraversamento della statale n° 10, che presenta un traffico sostenuto. Attraversata questa, ci si immette sulla destra in una bella strada inghiaziata larga circa 3,5 metri dopo circa 700 metri arriva all'incrocio



con la provinciale n.31 (Tornata). Questo primo tratto si affianca quasi subito al canale Delmona che sarà il compagno di viaggio per lunghi tratti, definendo anche quella che è stata la

strada romana "Postumia", probabilmente parallela al corso d'acqua. Sono presenti alcuni notevoli esempi di vegetazione di ripa e piante isolate di pregio.

Attraversata la provinciale n° 31, con relativo basso traffico, si percorrono altri 650 metri di una strada larga circa tre metri, inghiaziata e sempre a fianco del canale.

Questo poi svolta a sinistra, lasciandoci proseguire diritto in una strada di campagna, sempre parallela al canale, ma sterrata e con un tracciato appena definito, da ricondurre a percorso ciclabile (largo mt 2,50). Si entra e si esce dal comune di Tornata, per finire in quello di Piadena.

Si percorrono così altri 1740 metri e si arriva alla ferrovia (Cremona-Mantova).

Ci si incammina verso la cascina "Nuova Ronchi" girando poco prima a destra. Sono 730 metri di strada sterrata con due ampie carrai, più 400 metri di splendida



strada inghiaziata fino all'asfalto della frazione "San Lorenzo Guazzone".

Si attraversa la frazione con buoni esempi di cascinali, edilizia rurale ed una simpatica chiesetta e dopo Km 2 di buona strada asfaltata si giunge al ponte sul Delmona. Prima di girare a destra sul ponte, si prosegue diritto nella direzione di una cascina. Dopo poche decine di metri si deve attraversare la ferrovia (Piadena-Parma) con un passaggio a livello incustodito e sbarre perennemente abbassate.



La strada, sempre parallela al canale,

prosegue per altri 450 metri. Da questa cascina in poi e per 550 metri la strada, larga più di tre metri, in ottime condizioni tanto da richiedere solo il ripristino del ghiaietto, ci porta alla statale 343.

L'aspetto ambientale, tenuto sempre alto dal parallelo corso del Delmona, qui si moltiplica per via degli invasi che il canale forma, determinando indubbiamente un insieme di pregio che solo

l'attraversamento della statale (molto trafficata) mitiga in malo modo.

Attraversata la statale, sembra utile costruire ex-novo cento metri di ciclabile a fianco della statale, che permettono di non interferire con il pesante traffico. Fatti i cento metri si lascia la statale girando a destra ed si percorrono duecento metri di ottima strada inghiaiaata (privata).

Si gira a destra e si raggiunge ancora il Delmona dove, affiancandosi per circa 750 metri si giunge al confine con il Comune di Voltido.

Arrivati al confine del comune, si gira a sinistra verso la cascina "Strada de Grossi", e, dopo duecento metri, si rigira a destra, seguendo una canalina di irrigazione.

Percorsi circa 1.700 metri si arriva alla strada provinciale n° 27, nei pressi del cimitero di Voltido dove si gira a sinistra e con la comoda strada asfaltata (provinciale poco trafficata), si oltrepassa Voltido, Grattarolo Cappellino, Breda Guazzona per tre chilometri, poi per 1.100 metri la comunale (sempre asfaltata) ci porta alla frazione di Sant'Antonio in Mendicante.

Dalla simpatica frazione di Sant'Antonio in Mendicante, mentre la comunale asfaltata gira a destra sul ponte del Delmona, si continua dritto, affiancando il canale lo si segue per un chilometro e settecento metri con una strada innerbata ma di consistente calibro. Si arriva, così senza ulteriori problemi, ancora alla strada Provinciale n° 27, nei pressi di Ca' d'Andrea.



Si gira a sinistra e si ripercorre, poco più di mezzo chilometro della stessa provinciale n.27 per poi arrivare all'incrocio con la provinciale n. 31 per Pieve San Maurizio e Derovere.

Detta strada, sempre asfaltata, presenta anche un traffico più contenuto. Si attraversano le frazioni di Pieve San Maurizio e Ca' Novelli, rispettivamente , frazioni di Ca' d'Andrea e Derovere, dove vanno notate le cascine e le pievi di un certo interesse.

Poco dopo Ca' de' Novelli, nei pressi di Derovere, si gira a destra, lasciando l'asfalto e percorrendo una vicinale fino alla canalina di irrigazione.

Seguendo questa, si raggiunge la provinciale n° 28 passata la quale ci si indirizza verso Ca' de' Bonavogli, frazione di una certa consistenza.

Usando la vecchia strada che passa all'interno, comunque asfaltata, si arriva all'incrocio con la Provinciale n° 27. La strada è pericolosa e l'attraversamento difficile. Sarebbe necessario costruire duecento metri di percorso ex-novo affiancato alla provinciale per poi attraversarla perpendicolarmente all'altezza della Pieve.

E' necessario ripristinare il ponte sul canale, utilizzando le sponde del vecchio ponte ancora presenti.

Lasciata la Pieve alle spalle, si prosegue in direzione di Isoello per circa 700 metri di strada asfaltata per poi girare a sinistra, con una strada in ghiaia in buone condizioni e raggiungere così la bella cascina di Mottaiola in comune di Cappella de' Picenardi.

Sono 1.350 metri che raggiungono infine la comunale asfaltata che entra in Comune di Pieve San Giacomo e, dopo due chilometri, raggiunge la cascina Gazzolo.

Altri cinquecento metri di strada inghiaziata sottopassano la nuova provinciale n° 33 per arrivare alla stazione FFS di Gazzo.

Dalla stazione ferroviaria si riparte in direzione di Gazza Nuovo, affiancando la vecchia provinciale. Arrivati al passaggio a livello si svolta esattamente dall'altra parte per accedere ad una stradina di campagna e, dopo 150 metri, girare a destra per altri 350 metri su una strada in brutte condizioni, fino ad affiancare ancora la ferrovia all'altezza di un casello.

Si prosegue poi per un tratta da ricavare completamente ex-nuova, per circa 400 metri. Ci si aggancia così ad una capezzagna che ci parta egregiamente alla cascina "Ca' Nuova", ottimo esempio di cascina a corte chiusa cremonese, transitando tra stalle di bovini giungendo così ancora al canale Delmona.



Da qui in poi vi sono alcune difficoltà: il tracciato della strada di alzaia del Delmona è stata inglobata nel campo per cui per altre 700 metri si deve ricostruire il percorso. Oltre a ciò, diventa necessaria un altro ponte su di un canale non piccolo.

Si può quindi proseguire per circa un chilometro e mezzo ed arrivare in località "Bicocca", superando altri due ostacoli: un ponte accanto alla ferrovia ed un ulteriore fosso di irrigazione.



Giunti in località Bicocca si attraversa la ferrovia utilizzando per soli cento metri la strada asfaltata e si arriva alla splendida cascina "Ca' de Marozzi", si gira a sinistra e si passa costeggiandone il giardino e poi, per quasi un chilometro, la ferrovia. Si arriva così al sovrappasso della cascina "Malongola", uno stranissimo e ripidissimo sovrappasso alla ferrovia. Divertente e faticoso, ma permette di passare all'altro lato della via ferrata senza problemi!

Utilizzando poi un sedime parzialmente presente si ritorna ad affiancare la ferrovia (ma dall'altro lato) su una fascia di terreno che si caratterizza per la presenza di un meraviglioso filare di gelsi: quasi un chilometro.



Poi la strada, tra alberi d'alto fusto, affianca la cascina "Casella" per ritoccare le sponde del Delmona. Prima della Provinciale n° 27, e prima del canale, si gira a destra e con 250 metri di percorso da ricostruire (alzaia del Delmona) e si giunge a Malagnino.

L'attraversamento di Malagnino non comporta problemi particolari, salvo la compresenza di traffico veicolare e l'attraversamento della Provinciale n° 27. Prendiamo la strada asfaltata per San Michele e si prosegue verso sud fino alla partenza di un percorso ciclabile già esistente che con Km 1,6 ci porta a Vigolo, affiancando alcune belle cascine.

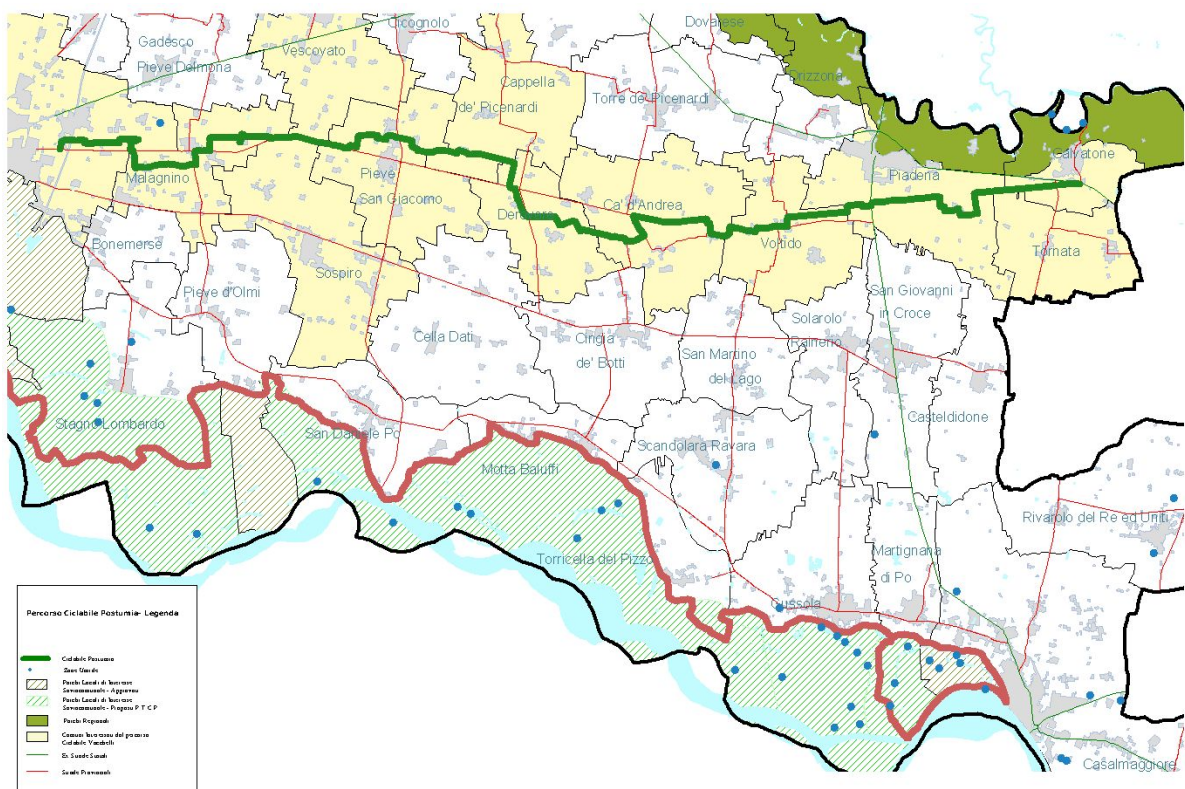


Da Vigolo si prende la strada asfaltata e, quando si incrocia quella per San Giacomo Dovara, si gira a destra e si arriva ed attraversa ancora una volta la strada provinciale Postumia e si prosegue per San Savino fino al passaggio a livello. Si esce a sinistra prima della ferrovia e la si costeggia ricostruendo un percorso parallelo alla strada ferrata, poi si devia a sinistra e per un lungo percorso, oltre un chilometro. Si affianca la cascina "Colombarazza", poi per altri 400 metri la ferrovia, per giungere così al passaggio a livello di San Felice.



Si gira a destra e, dopo la via ferrata, subito a sinistra. Una comoda strada inghiaiata ci porta alla cascina Valverde, permettendoci di sottopassare la autostrada senza problemi.

Dalla cascina "Valverde", superando ancora una volta la ferrovia si arriva alla Provinciale n° 27, punto ipotizzato come partenza del percorso.



Tutti i progetti sono coerenti alla pianificazione territoriale di competenza provinciale e sono stati inseriti nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) approvato, perché assumano valenza giuridica e possano essere inseriti negli atti di pianificazione comunale.

Ad oggi la Provincia con risorse proprie ed in parte con contributi regionali ha provveduto a realizzare parte dei tracciati e da più di un anno ha inaugurato il percorso delle “Città Murate” da Pizzighettone a Soncino che è costato Euro 820.000.

Ha inoltre appaltato le opere per la realizzazione del percorso ciclabile del “Canale Vacchelli” il cui costo è previsto in Euro 815.000 e dei tre lotti della “Golena del Po” il cui costo complessivo sarà di Euro 870.000.

L’inaugurazione di questi percorsi ciclabili é prevista entro la primavera del 2004.

Ora si stanno assegnando, con procedura di gara, i lavori per la realizzazione del percorso “Strada Antica Regina” il cui costo complessivo è previsto in Euro 775.000. I lavori saranno ultimati entro il 2004.

Poiché ad ogni idea progettuale e al suo realizzarsi ne consegue anche la necessità di un suo effettivo utilizzo è necessario che venga svolta una efficace azione di marketing.

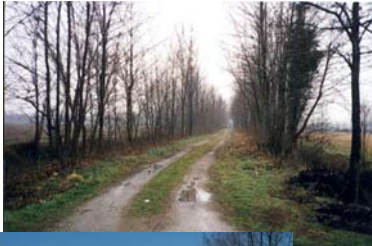
La provincia di Cremona ha ritenuto fin dalla prima realizzazione del primo tratto di organizzare un momento pubblico di promozione della mobilità alternativa sostenibile che nel 2003 si è istituzionalizzato ed è stato definito “Giornata Provinciale della bicicletta”.

L’evento, che si auspica possa diventare un appuntamento fisso, si è svolto e dovrebbe svolgersi in un periodo in cui si possa ottenere la massima adesione delle scuole e con favorevoli condizioni climatiche.

Dovrà coinvolgere direttamente tutti gli Enti Locali proponendo una bicicletтата alla portata di tutti: sportivi o famiglie con bambini.

La pubblicità dell’evento andrà concertata sia con l’A.P.T. che con le Pro-Loce locali e le organizzazioni sportivo- ricreative.

Logo della Giornata della Bicicletta



***INTERAZIONE CON LE ALTRE AMMINISTRAZIONI
TERRITORIALI***

Come si diceva non ci si deve dimenticare che la rete provinciale va intesa come substrato per un successivo allargamento, come proposta propedeutica ad un nuovo atteggiamento sull'utilizzo del territorio provinciale e non solo come occasione di visita turistica enciclopedica di tutte le bellezze del luogo.



Per intenderci: le reti del sistema

provinciale attraversano i territori comunali e con essi che si devono innescare successive iniziative tese ad allargare ed integrare la rete, è in questa direzione che vanno indirizzati gli entusiasmi locali o utilizzate le risorse che altri enti possano mettere a disposizione.

A livello interprovinciale fin d'ora si può segnalare come siano in fase avanzata di studio sia una proposta che superando il fiume Oglio, in località Monasterolo (Robecco d'Oglio) colleghi i comuni del bresciano con quelli del cremonese per poi proseguire lungo il Cavo Robecco parallelo alla S.S. 45 bis o passando per Gabbioneta Binanuova colleghi le due sponde dell'Oglio.

In territorio Cremasco sono in uno stato progettuale avanzato sia le proposte di un percorso ciclabile che unisce Lodi a Dovera in alternativa alla ex S.S. Bergamina n. 472 passando per Boffalora d'Adda attraverso l'utilizzo delle strade vicinali esistenti sia la riqualificazione e messa in sicurezza di alcune strade come la ex S.S. 591 che interessa tra gli altri i Comuni di Crema e Ricengo.

In territorio cremonese portante per il sistema provinciale potrà divenire l'inserimento del percorso ciclabile dei Navigli da Castelveverde ai Tredici Ponti in fase di realizzazione a cura del Consorzio di Irrigazione Cremonese e il percorso interregionale da Cremona ... a Cremona che passando in fregio al Canale Navigabile raggiunge Crotta D'Adda il comune milanese di Meleti, i Comuni piacentini di Monticelli e Castelvetro ed attraverso il Ponte del Po ritorna a Cremona, la cui realizzazione dovrebbe essere possibile con le risorse dovute alla realizzazione del proposto nuovo ponte autostradale sul Po.

Non bisogna quindi dimenticare le possibili sinergie relative a proposte che verranno realizzate dai tre Enti Parco che agiscono attualmente sul nostro territorio: Adda Sud, Oglio Sud, Serio. Ad oggi soprattutto il Parco dell'Adda ha provveduto ad individuare e rendere percorribile un circuito ad anello con partenza da Pizzighettone – già punto d'arrivo/partenza della ciclabile delle “Città Murate” - che collega il corso dell'Adda con il Po passando attraverso il suggestivo territorio con la presenza di Ville, Palazzi, Castelli, Chiese ed interi Borghi.

Per ultimo va ricordato l'apporto in Km ma soprattutto in valore aggiunto delle piste ciclabili comunali. La Provincia ha realizzato una ricerca che ha fatto emergere come quasi tutte le comunità locali stiano realizzando piccoli tratti di piste ciclabili o percorsi protetti all'interno dei propri territori al fine di proteggere il pedone/ciclo dal traffico veicolare. Si tratta spesso di piste ciclabili, costruite ex novo, che necessitano di sostanziali risorse finanziarie e che collegano il capoluogo con il cimitero, l'area industriale o qualche volta la frazione.

Alcune volte comunque, è ad esempio il caso di Capralba, si riesce a realizzare una rete di percorsi su strade comunali sterrate che valorizzano le zone più pregiate dal punto di vista architettonico-ambientale.

E' in quest'ottica che la Provincia deve lavorare.

Bisogna provare a far uscire le piste dalle realtà urbanizzate e a farle diventare percorsi che collegano le realtà infrastrutturali provinciali.

Per far questo sono necessarie risorse economiche aggiuntive da condividere con i comuni attraverso la sottoscrizione di protocolli d'intesa ed offerta di servizi e competenze tecniche.

Il primo elemento è spesso difficile averlo o metterlo a disposizione, ci si propone pertanto con questo studio di fornire utili elementi di natura tecnica che facilitino la progettazione dei percorsi.

Si allegano comunque all'uopo le poche osservazioni inviate dai comuni dai soggetti privati in occasione della presentazione del “Piano della Viabilità” .

Dette valutazioni trovano riscontro nelle indicazioni qui sopra espresse o in alcuni casi nella realizzazione dei tracciati provinciali previsti.

Comune/Ente	Richiesta	Valutazione
Corte de Frati Grontardo Olmeneta Persico Dosimo Pozzaglio	Collegamento tra Cremona e il fiume Oglio: <ul style="list-style-type: none">• Cremona, Bettenesco, Pozzaglio, Brazzoli.• Cremona, Persichello, Dosimo, Levata.	L'ipotesi proposta è valutata positivamente e ricade nell'elenco già individuato dalle future progettazioni e nella fattispecie nel percorso parallelo alla S.S. 45 bis lungo il Cavo Robecco. E' ipotizzato anche un collegamento con la progettazione della Provincia di Brescia.
Grumello Cremonese	Si richiede pista ciclabile della Strada Regina e lungo il Canale Riglio.	Il Piano prevede la realizzazione del percorso della strada Regina sulla quale si potranno innestare deviazioni di penetrazione verso Grumello da concordarsi in Accordo di Programma con il Comune. Il secondo percorso proposto ha al momento valenza di carattere locale anche se con interesse intercomunale.
Bonemerse	Realizzazione di pista in fregio alla S.S. 85 bassa per Casalmaggiore in deviazione Pieve D'Olmi e S.P. 87 "Giuseppina" in direzione Malagnino.	Realizzazione di percorsi di carattere Locale anche se di interesse intercomunale da valutarsi con Accordo di Programma su strade secondarie o se da costruirsi

		ex –novo in fregio alla S.P. da valutarsi come “contropartita ambientale” nell’adeguamento delle infrastrutture.
Soresina	Realizzazione di pista ciclabile in fregio alla Soresina – Casalmorano.	Realizzazione di percorsi di carattere Locale anche se di interesse intercomunale da valutarsi con Accordo di Programma su strade secondarie o se da costruirsi ex –novo in fregio alla S.P. da valutarsi come “contropartita ambientale” nell’adeguamento delle infrastrutture. Il comune di Soresina è comunque nodo centrale del sistema cicloviario provinciale.
Sospiro	Realizzazione di collegamenti tra gli abitati di Malagnino – Pieve San Giacomo(S.P.27); Cremona, Cella Dati (S.P.87); Pieve San Giacomo San Daniele Po (S.P.33)	Realizzazione di percorsi di carattere Locale anche se di interesse intercomunale da valutarsi con Accordo di Programma su strade secondarie o se da costruirsi ex –novo in fregio alla S.P. da valutarsi come “contropartita ambientale” nell’adeguamento delle infrastrutture. Nella fattispecie il collegamento richiesto della S.P. 27 sarà garantito dalla

		realizzazione del percorso Postumia.
Comitato Cittadini Malagnino	Pista Ciclabile in fregio S.P. 27 (Postumia)	Collegamento previsto dal Percorso ciclabile Postumia.

NOTA METODOLOGICA

Principi generali da applicare nella realizzazione della rete ciclabile

Come segnalato pare importante riportare, allegato al presente piano, alcune indicazioni tecniche, elaborate dalla Regione Lombardia e da altri Enti o associazioni, che dovrebbero permettere alle Amministrazioni Locali o ai tecnici comunali l'elaborazione facilitata di proposte progettuali condivise e in linea con la proposta provinciale nonché semplificare tempi e procedure di realizzazione.

Riciclo delle infrastrutture esistenti. Limitare, nella misura del possibile, la costruzione di piste ciclabili protette ex-novo ma tendere a recuperare infrastrutture abbandonate o a utilizzare reti stradali secondarie quali strade dismesse, di servizio, arginali, piste, strade campestri, sedimi di ex-ferrovie, ex-strade militari, marciapiedi, banchine, controviali sottoforma di strade esclusivamente riservate o con corsie preferenziali per biciclette.

Tratti di piste ciclabili ex-novo si renderanno indispensabili soprattutto nei tratti di intersezione con la viabilità ordinaria quali svincoli, incroci, rotatorie ecc. o in quelle situazioni di alto degrado ambientale dove la pista possa rappresentare elemento di riqualificazione.

Pavimentazioni. Limitare, nella misura del possibile, pavimentazioni bituminose o asfalti qualora non si tratti di realizzare piste ciclabili ex-novo, ma privilegiare fondi naturali esistenti opportunamente ristrutturati o leggermente trattati (calcestre, glorit). Fondi asfaltati possono invece essere utilmente utilizzati nelle rampe di accesso agli attraversamenti o comunque in ogni caso ove è necessario dare sostanza e riconoscibilità all'itinerario.

Larghezza della sede viabile e corsie lungo le strade. Garantire una sufficiente larghezza all'itinerario (da 2 a 3 metri) con opportune misure di delimitazione se il percorso deve essere condiviso con altri utenti (auto, pedoni, animali ecc.). Tale misura può essere ridotta nel caso di recupero di una corsia (o pista) ciclabile sul margine esterno della carreggiata stradale tramite riduzione del modulo della corsia di marcia dei veicoli, come previsto da Codice della Strada. La scelta di intervenire sulla carreggiata va incoraggiata ovunque possibile commisurando la dimensione della carreggiata stradale stessa con il reale volume di traffico veicolare presente.

Identità dell'itinerario. Garantire continuità all'itinerario su lunghe distanze evitando troppo frequenti punti di rottura, gradini, salti di quota. In ogni caso armonizzare sempre gli attraversamenti stradali con il corpo della pista ciclabile che vi adduce.

Attraversamenti urbani. In situazioni urbane l'itinerario dovrebbe mantenere sempre un alto grado di riconoscibilità utilizzando idonei percorsi di attraversamento. Sono in questo caso da privilegiare: tracciati interni a parchi e giardini opportunamente attrezzati, strade locali di quartiere ove siano assunti dispositivi di traffic-calming (limite di 30 km/h, dossi artificiali ecc.), marciapiedi di ampiezza tale da potervi ricavare corsie preferenziali per cicli, isole pedonali.

Segnaletica. Pur con i diversi standards applicativi, si deve tendere ad armonizzare per colore, sagoma e diciture la segnaletica conforme al Codice della Strada con quella prevista in ambiti esclusi dall'applicazione del Codice stesso (parchi, sentieri, piste forestali, piste ciclabili separate ecc.).

Si propone di seguito un abaco "degli stati di fatto".

Sono state cioè individuate nove tipologie di sedimi ciclabili, da quelli già oggi fruibili a quelli da costruire ex-novo.

Per ciascuna tipologia dello stato di fatto è stato indicato un tipo di intervento corredato di elenco prezzi e computo metrico da attuare per rendere il tratto ciclabile, con dei costi parametrati.

Ne è nato quindi l'elaborato "preventivo di spesa" che, data la sua composizione a settori, permette di aggregare e disaggregare i dati ed i pezzi del percorso, arrivando così a preventivi e previsioni di spesa più vari e compositi. Uno strumento flessibile a disposizione di chi svilupperà la progettazione esecutiva.

L'introduzione di schede particolari (sicurezza, arredo, illuminazione, recupero ambientale, ecc...) permette inoltre, per completare l'intervento progettuale, di raffinarlo ed avvicinarsi maggiormente alle richieste dei fruitori. Nell'elaborare il progetto si è dovuto necessariamente tener conto di quegli elementi e nodi critici non parametrabili che lungo ogni percorso si incontrano.

Essendo diversi, caso per caso, si sono utilizzate delle schede puntuali.

Va aggiunto che la raccolta di dati informativi, sugli aspetti storico-ambientali, ma anche ad impronta generale e di supporto, non possono essere che di carattere non esaustivo, per la difficoltà di raccolta e di verifica.



ABACO DEGLI STATI DI FATTO

	GENERE	TIPO	ALTRI ELEMENTI DESCRITTIVI
A	tratti ciclabili con fondo pavimentato	tracciato definito con fondo in asfalto	buono stato di conservazione
B		tracciato definito con fondo in asfalto deteriorato	presenza diffusa di lacune e buche
C	tratti ciclabili con fondo non pavimentato	tracciato definito con fondo in ghiaia o stabilizzato	buono stato di conservazione
D			presenza diffusa di lacune e buche
E		tracciato definito con fondo in sterrato	buono stato di conservazione
F			presenza diffusa di lacune e buche
G	tracciato definito con fondo in erba	ciclabilità precaria	
H	tratti allo stato di fatto non ciclabili	tracciato non definito con fondo in sterrato	impraticabilità
I		tracciato non definito con fondo in erba	impraticabilità

TRATTI CHE PRESENTANO CONDIZIONI DI SCARSA SICUREZZA:

S	in riferimento a tutte le tipologie	presenza di corsi d'acqua, strade di traffico o apparecchiature non protette
---	-------------------------------------	---



RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

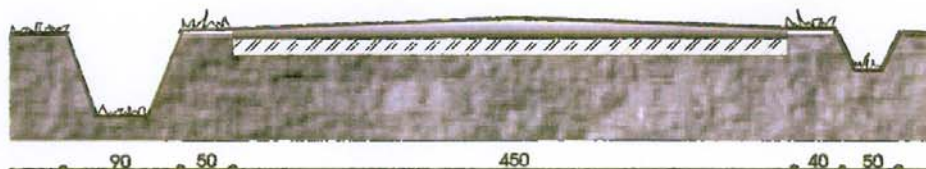
PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

SCHEDA STATI DI FATTO TIPOLOGIA "A"

DESCRIZIONE:

Tratto di percorso ciclabile sviluppantesi su sedime stradale esistente con fondo in conglomerato bituminoso fillerizzato in buone condizioni.
Strada a traffico veicolare molto ridotto, con sezione sufficiente ad ospitare mobilità ciclabile senza particolari pericoli.

SEZIONE TIPO:



RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA ESEMPLIFICATIVA:





RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

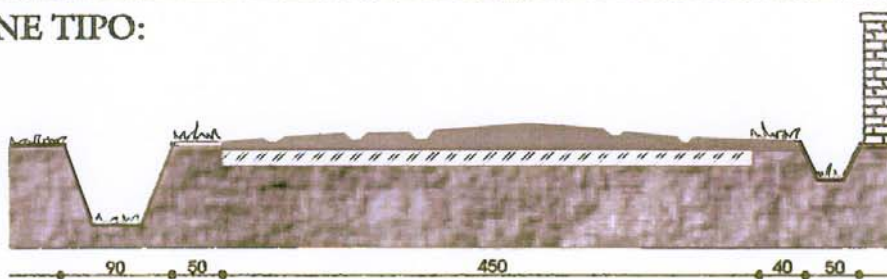
SCHEDA STATI DI FATTO TIPOLOGIA "B"

DESCRIZIONE:

Tratto di percorso ciclabile sviluppantesi su sedime stradale esistente con fondo in conglomerato bituminoso fillerizzato in cattive condizioni e caratterizzato da numerose lacune e buche.

Strada a traffico veicolare molto ridotto, con sezione sufficiente ad ospitare mobilità ciclabile senza particolari pericoli.

SEZIONE TIPO:



RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA ESEMPLIFICATIVA:





RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

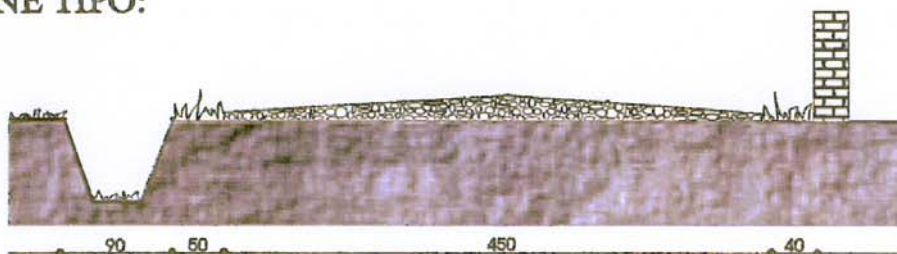
PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

SCHEDA STATI DI FATTO TIPOLOGIA "C"

DESCRIZIONE:

Tratto di percorso ciclabile sviluppatosi su sedime stradale esistente con fondo in pietrischetto stabilizzante o ghiaia in buono stato di conservazione (*) o caratterizzato da rare lacune e buche.
Strada a traffico veicolare molto ridotto, con sezione sufficiente ad ospitare mobilità ciclabile senza particolari pericoli.

SEZIONE TIPO:



RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA ESEMPLIFICATIVA:





RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

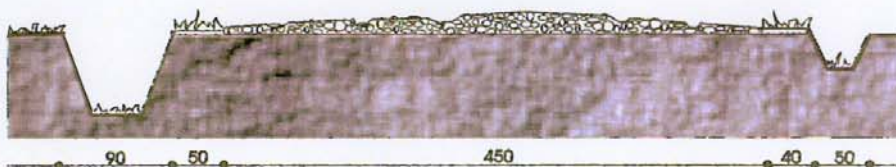
PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

SCHEDA STATI DI FATTO TIPOLOGIA "D"

DESCRIZIONE:

Tratto di percorso ciclabile sviluppatosi su sedime stradale esistente con fondo in pietrischetto stabilizzante o ghiaia in cattive condizioni e caratterizzato da numerose lacune e buche.
Strada a traffico veicolare molto ridotto, con sezione sufficiente ad ospitare mobilità ciclabile senza particolari pericoli.

SEZIONE TIPO:



RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA ESEMPLIFICATIVA:





RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

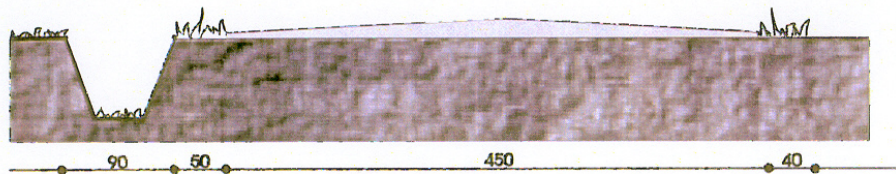
PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

SCHEDA STATI DI FATTO TIPOLOGIA "E"

DESCRIZIONE:

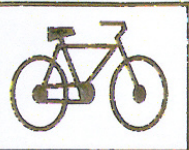
Tratto di percorso ciclabile sviluppatosi su sedime stradale esistente con fondo in sterrato in buono stato di conservazione o caratterizzato da rare lacune e buche.
Strada a traffico veicolare molto ridotto, con sezione sufficiente ad ospitare mobilità ciclabile senza particolari pericoli.

SEZIONE TIPO:



RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA ESEMPLIFICATIVA:





RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

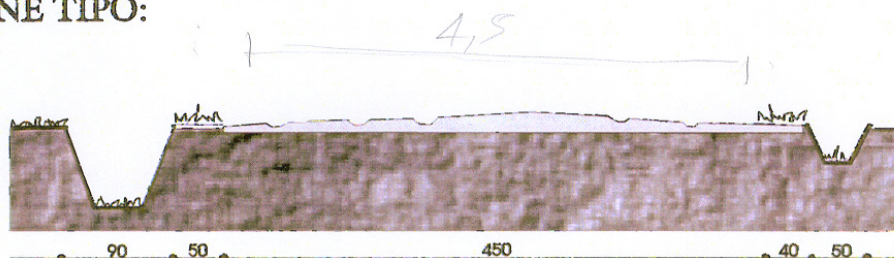
SCHEDA STATI DI FATTO TIPOLOGIA "F"

DESCRIZIONE:

Tratto di percorso ciclabile sviluppatosi su sedime stradale esistente con fondo in sterrato in cattive condizioni e caratterizzato da numerose lacune e buche.

Tracciato a traffico veicolare assente, con sezione sufficiente ad ospitare mobilità ciclabile senza particolari pericoli.

SEZIONE TIPO:



RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA ESEMPLIFICATIVA:





RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

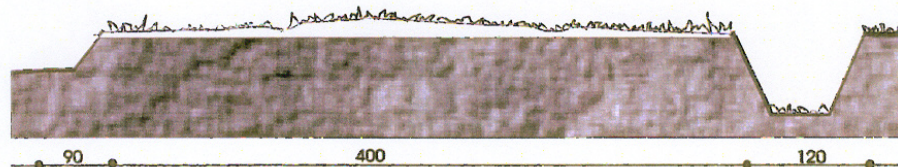
PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

SCHEDA STATI DI FATTO TIPOLOGIA "G"

DESCRIZIONE:

Tirato di percorso potenzialmente ciclabile sviluppatosi su sedime erboso esistente in condizioni precarie seppure praticabili.
Tracciato a traffico veicolare assente, con sezione sufficiente ad ospitare mobilità ciclabile senza particolari pericoli.

SEZIONE TIPO:



RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA ESEMPLIFICATIVA:





RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

SCHEDA STATI DI FATTO TIPOLOGIA "H"

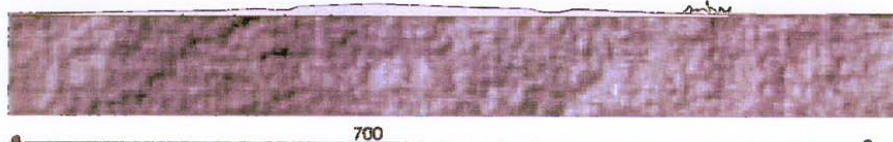
DESCRIZIONE:

Tratto di percorso ciclabile interamente da realizzare.

Il fondo è di tipo sterrato ed attualmente in condizioni impraticabili.

Tracciato a traffico veicolare assente, con sezione sufficiente ad ospitare mobilità ciclabile senza particolari pericoli.

SEZIONE TIPO:



RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA ESEMPLIFICATIVA:





RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

SCHEDA STATI DI FATTO TIPOLOGIA "T"

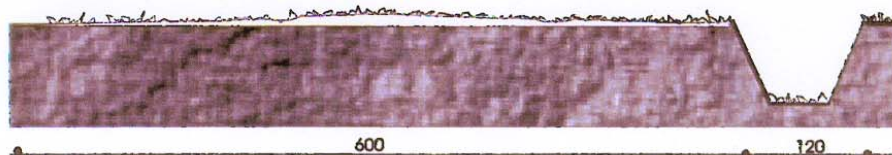
DESCRIZIONE:

Tratto di percorso ciclabile interamente da realizzare.

Il fondo è di tipo erboso ed attualmente in condizioni impraticabili.

Tracciato a traffico veicolare assente, con sezione sufficiente ad ospitare mobilità ciclabile senza particolari pericoli.

SEZIONE TIPO:



RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA ESEMPLIFICATIVA:





RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

ABACO DEGLI STATI DI PROGETTO

	TIPOLOGIA DI PERCORSO	TECNICHE DI INTERVENTO	COSTI UNITARI
A	ciclovie con fondo bitumato	posa segnaletica	
B		formazione di manto in binder	
C	ciclovie con fondo inghiaiato	stesa e cilindatura di strato in pietrischetto stabilizzante	
D		bonifica lacune, stesa e cilindatura di strato in pietrischetto stabilizzante	
E		sterri e riporti, formazione di strato in pietrischetto stabilizzante	
F		sterri e riporti, bonifica lacune e formazione di strato in pietrischetto stabilizzante	
G		scoticamento e formazione di doppio strato in ghiaia e pietrischetto rollato	
H		scavo di cassonetto e formazione di doppio strato in ghiaia e pietrischetto rollato	
I	scoticamento, cassonetto e formazione di doppio strato in ghiaia e pietrischetto rollato		

TRATTI CHE PRESENTANO CONDIZIONI DI SCARSA SICUREZZA:

S	in riferimento a tutte le tipologie	esecuzione di staccionata in legno	Incidenza:

**ELENCO DEI PREZZI UNITARI
PER CATEGORIE DI OPERE PREVISTE**

N°	VOCE prezzario	DESCRIZIONE dell'intervento	U. m.	PREZZO unitario
1	25.B.3.8	Asportazione di cotica erbosa, qualunque sia lo spessore e fino a mettere a nudo il terreno sottostante, compreso il carico e il trasporto a rifiuto del materiale di risulta ed oneri di PP.DD.	mq	
2	25.B.3.1	Scavo di cassonetto in terreno di qualsiasi natura e consistenza, compreso il carico su autocarri ed il trasporto a PP.DD. del materiale di risulta fino alla distanza di km. 10, per uno spessore massimo di 20 cm	mc	
3	3.2.1	Oneri di smaltimento a PP.DD.	q.le	
4	25.B.3.13	Fornitura, stesa e cilindratura di ghiaia mista naturale di cava, scevra da materiali terrosi, spessore cm.15	mc	
5	25.B.3.15	Formazione di manto ciclabile in pietrischetto stabilizzante proveniente dalla frantumazione di ciotoli di cava o di fiume misto a materiale terroso di origine argillosa, in uno strato di 5 cm. mq. 300x0,10=30 mc	mc	
6	25.B.3.16	Stesa e cilindratura dello stabilizzante	mq	
7	25.B.3.9	Sistemazione del piano con sterri e riporti, compreso il carico e trasporto a rifiuto del materiale non ritenuto idoneo (inclusi oneri di smaltimento), la fornitura dei materiali di riporto (sabbia, ghiaia, ecc.) e la rullatura meccanica del fondo	mq	
8	25.B.30.20*	Formazione di manto bituminoso permanente a strato singolo, costituito da pietrischetto bituminato a spessore medio soffice cm. 5	mq	
9	25.B.3.20	Formazione di manto bituminoso permanente a doppio strato, costituito da uno strato inferiore di base (binder) in pietrischetto bituminato a spessore medio soffice cm. 5 e da uno strato superiore d'usura in conglomerato fillerizzato spessore soffice cm 2	mq	
10	NP1	Scavo a sezione ristretta eseguito con mezzi meccanici l=cm. 40 e h=cm. 20, per l'esecuzione di fossetto di colo acque meteoriche ai 2 lati della pista.	ml	
11	NP2	Fornitura e posa in opera di segnale direzionale consistente in tabella di alluminio 20x40 cm a fondo bianco con logos e scritte a 3 colori, come da progetto, installato su palo in ferro diam. 60 mm. h.330 cm, compr. fondaz. in cls.	cd.	
12	NP3	Realizzazione di staccionata in legno dolce per esterni, mordenzato e impregnato a pressione con sali di rame, formata da montanti h=85 cm f.t. di diam. 12 cm e traversi l=125 cm. con diam. 8 cm.	ml	

INTERVENTI RELATIVI AI TRATTI DI PERCORSO CICLABILE
CLASSIFICATI ENTRO LA **TIPOLOGIA "A"** DELL'ABACO DEGLI STATI
DI FATTO

Descrizione:

L'intervento prevede esclusivamente la fornitura e posa di segnaletica direzionale verticale in misura media di 1 cartello ogni 250 metri lineari.

INTERVENTI RELATIVI AI TRATTI DI PERCORSO CICLABILE
CLASSIFICATI ENTRO LA **TIPOLOGIA "B"** DELL'ABACO DEGLI STATI
DI FATTO

Descrizione:

L'intervento prevede la ricostruzione del piano viabile tramite formazione di uno strato di binder di 50 mm circa, e contestuale riempimento delle poche lacune esistenti con il medesimo materiale. Il prezzo è comprensivo di rullatura con macchinari adeguati. Viene prevista anche la fornitura e posa di segnaletica direzionale verticale in misura media di 1 cartello ogni 250 metri lineari.

INTERVENTI RELATIVI AI TRATTI DI PERCORSO CICLABILE
CLASSIFICATI ENTRO LA **TIPOLOGIA "C"** DELL'ABACO DEGLI STATI
DI FATTO

Descrizione:

L'intervento prevede la riqualificazione del piano viabile tramite formazione di uno strato di pietrischetto stabilizzante misto a terra di origine argillosa, che ne consolidi la compattezza, dello spessore di 50 mm circa, e contestuale riempimento delle poche lacune esistenti con il medesimo materiale. Il prezzo è comprensivo di stesa e cilindatura con macchinari adeguati. Viene prevista anche la fornitura e posa di segnaletica direzionale verticale in misura media di 1 cartello ogni 250 metri lineari.

INTERVENTI RELATIVI AI TRATTI DI PERCORSO CICLABILE
CLASSIFICATI ENTRO LA **TIPOLOGIA "D"** DELL'ABACO DEGLI STATI
DI FATTO

Descrizione:

L'intervento prevede la riqualificazione del piano viabile tramite formazione di uno strato di pietrischetto stabilizzante misto a terra di origine argillosa, che ne consolidi la compattezza, dello spessore di 100 mm circa, e contestuale riempimento delle lacune esistenti con il medesimo materiale. Il prezzo è comprensivo di stesa e cilindatura con macchinari adeguati. Viene prevista anche la fornitura e posa di segnaletica direzionale verticale in misura media di 1 cartello ogni 250 metri lineari.

INTERVENTI RELATIVI AI TRATTI DI PERCORSO CICLABILE
CLASSIFICATI ENTRO LA **TIPOLOGIA "E"** DELL'ABACO DEGLI STATI
DI FATTO

Descrizione:

L'intervento prevede la ricostruzione del piano viabile tramite sterri e riporti in misura sufficiente alle necessità, nonché la stesa e cilindatura, con macchinari adeguati, di uno strato di pietrischetto stabilizzante misto a terra di origine argillosa, che ne consolidi la compattezza, dello spessore di 100 mm circa.

Viene prevista anche la fornitura e posa di segnaletica direzionale verticale in misura media di 1 cartello ogni 250 metri lineari.

INTERVENTI RELATIVI AI TRATTI DI PERCORSO CICLABILE
CLASSIFICATI ENTRO LA **TIPOLOGIA "F"** DELL'ABACO DEGLI STATI
DI FATTO

Descrizione:

L'intervento prevede la ricostruzione del piano viabile tramite sterri e riporti, seguiti da formazione di uno strato di pietrischetto stabilizzante misto a terra di origine argillosa, che ne consolidi la compattezza, dello spessore di 150 mm circa.

Il prezzo è comprensivo di stesa e cilindatura con macchinari adeguati.

Viene prevista anche la fornitura e posa di segnaletica direzionale verticale in misura media di 1 cartello ogni 250 metri lineari.

INTERVENTI RELATIVI AI TRATTI DI PERCORSO CICLABILE
CLASSIFICATI ENTRO LA **TIPOLOGIA "G"** DELL'ABACO DEGLI STATI
DI FATTO

Descrizione:

L'intervento prevede la ricostruzione del piano viabile tramite asportazione della cotica erbosa, nonché la stesa e cilindatura, con macchinari adeguati, di un doppio strato di ghiaia mista in sorte (10 cm) e pietrischetto stabilizzante misto a terra di origine argillosa (10 cm), che ne consolidi la compattezza, per uno spessore complessivo di 200 mm circa.

Viene prevista anche la fornitura e posa di segnaletica direzionale verticale in misura media di 1 cartello ogni 250 metri lineari.

INTERVENTI RELATIVI AI TRATTI DI PERCORSO CICLABILE
CLASSIFICATI ENTRO LA **TIPOLOGIA "H"** DELL'ABACO DEGLI STATI
DI FATTO

Descrizione:

L'intervento prevede la realizzazione del piano viabile tramite scavo di cassonetto a profondità 20 cm., nonché la stesa e cilindatura, con macchinari adeguati, di un doppio strato di ghiaia mista in sorte (15 cm) e pietrischetto stabilizzante misto a terra di origine argillosa (10 cm), che ne consolidi la compattezza, per uno spessore complessivo di 250 mm circa. A lato pista sono previsti fossetti di coloz per le acque meteoriche. Viene prevista infine la fornitura e posa di segnaletica direzionale verticale in misura media di 1 cartello ogni 250 metri lineari.

INTERVENTI RELATIVI AI TRATTI DI PERCORSO CICLABILE
CLASSIFICATI ENTRO LA **TIPOLOGIA "I"** DELL'ABACO DEGLI STATI
DI FATTO

Descrizione:

L'intervento prevede la realizzazione del piano viabile tramite asportazione di cotica erbosa, scavo di cassonetto a profondità 20 cm., nonché stesa e cilindatura, con macchinari adeguati, di un doppio strato di ghiaia mista in sorte (15 cm) e pietrischetto stabilizzante misto a terra di origine argillosa (10 cm), che ne consolidi la compattezza, per uno spessore complessivo di 250 mm circa. A lato pista sono previsti fossetti di coloz per le acque meteoriche. Viene prevista infine la fornitura e posa di segnaletica direzionale verticale in misura media di 1 cartello ogni 250 metri lineari.



RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

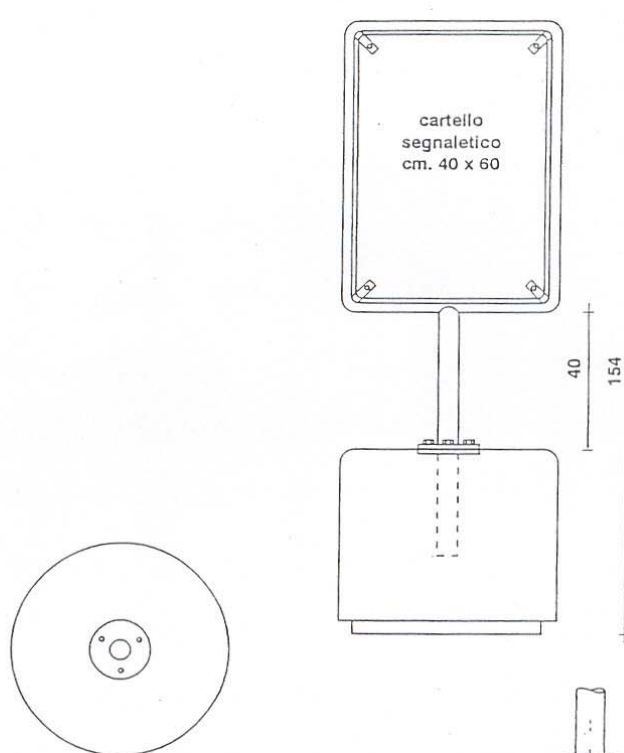
MODULO ACCESSORIO N°1

DISSUASORE CON SEGNALE

Componenti per segnaletica verticale
Supporto con cornice per segnali quadri, circolari, ecc.

ESEMPIO

Tubo ferro acciaiolo zincato
 ϕ 60 mm. spessore 3 mm.
dimens. esterne cornice cm. 50 x h 70 e altre



COSTO A CORPO

Basamento in prefabbricato di calcestruzzo
dotato di bussola e contropiastra zincate,
dimensione cm. 50 x h 44
peso circa 170 Kg.

Fissaggio speciale con
ghiera, esecuzione
robusta con tre viti a
testa esagonale

FL 3



RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

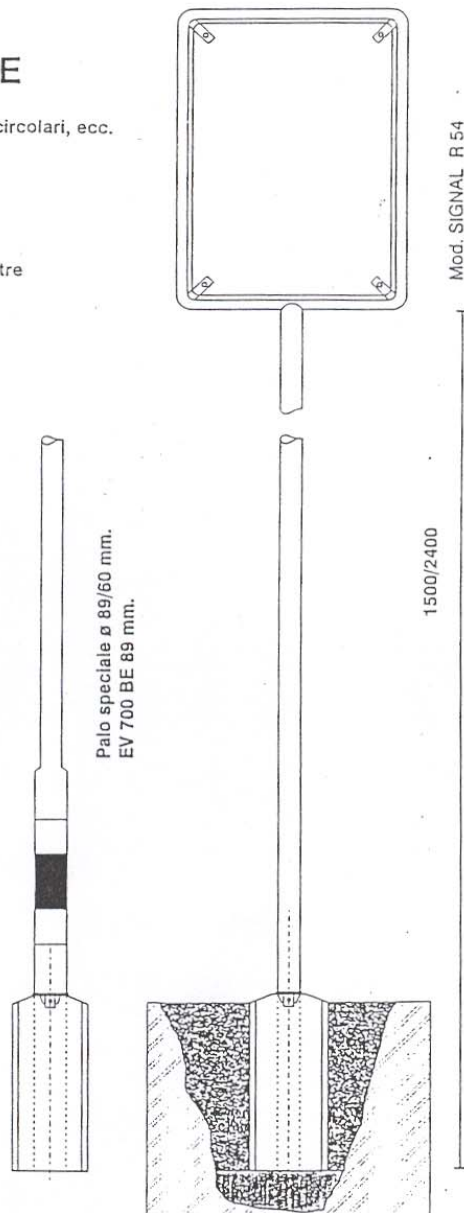
MODULO ACCESSORIO N°2

SEGNALE VERTICALE

Componenti per segnaletica verticale
Supporto con cornice per segnali quadri, circolari, ecc.

ESEMPIO

Tubo ferro acciaiolo zincato
 ϕ 60 mm. spessore 3 mm.
dimens. esterne cornice cm. 50 x h 70 e altre



Palo speciale ϕ 89/60 mm.
EV 700 BE 89 mm.

1500/2400

Mod. SIGNAL R 54

COSTO A CORPO COMPRESA FORNITURA E POSA

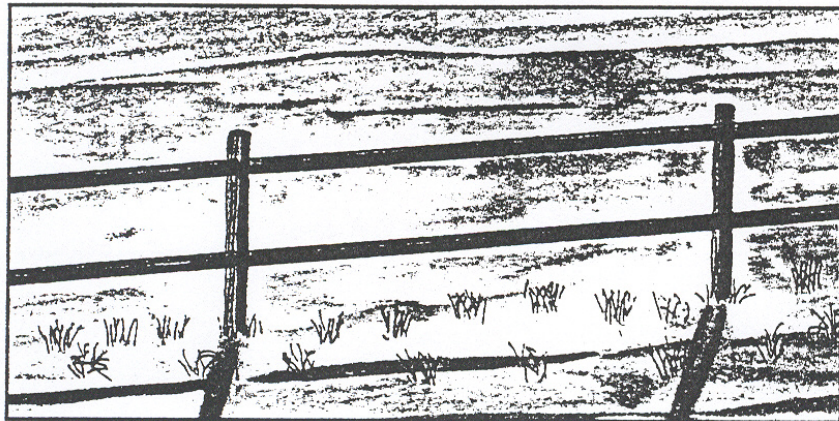


RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

MODULO ACCESSORIO N°3

STACCIONATA DI SICUREZZA
A PROTEZIONE DEI TRATTI DI PERCORSO
CHE PRESENTANO PERICOLI



COSTO A CORPO COMPRESA FORNITURA E POSA
(vd. descrizione in computo metrico)



RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

MODULO ACCESSORIO N°4

PIANTUMAZIONE LATI PERCORSO CON ESSENZE AUTOCTONE VARIE A SESTO PREDEFINITO

PIANTUMAZIONE CON ESSENZE AUTOCTONE

Messa a dimora di piante in zolla a filare, compresa l'esecuzione dello scavo, l'irrorazione della zolla con soluzione acquosa anticrittogamica a base di Benomyl, lo scioglimento dell'involucro della zolla, la posa dei pali tutori di idonee dimensioni infissi nel fondo della buca in terreno non lavorato per almeno 30 cm., con ancoraggio della pianta tramite listello o paletto trasversale, legatura con cavetto di gomma, protezione elastica della pianta nel punto di frizione, compresi materiali di fissaggio e protezione; la fornitura e apporto nella buca di kg.50 di letame ben maturato, di g. 300 di solfato di potassio magesiacco, di g 300 di perfosfato da miscelarsi con il terreno dello strato attivo messo precedentemente da parte, il reinterro con eventuale aggiunta di terra da coltivo ponendo attenzione a mantenere il colletto della pianta libero e a livello del piano campagna; la formazione di tornello attorno alla pianta di diametro 100 cm.

Essenze tipicamente autoctone sulla base del contesto circostante (olmo, frassino, platano, ontano, quercia, gelso, ecc.), esenti da malattie, attacchi parassitari, scortecciature, allevate in forma libera senza alcuna cimatura o intestatura e con garanzia di attecchimento di almeno anni 2.

Sesto d'impianto 4 metri lineari (25 esemplari ogni 100 ml.).
(fornitura piante 150.000 L./cad circa - messa in opera
90.000 L./cad. circa)

PREZZO A CORPO OGNI 100 ML.:



RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

MODULO ACCESSORIO N°5

PUBBLICA ILLUMINAZIONE

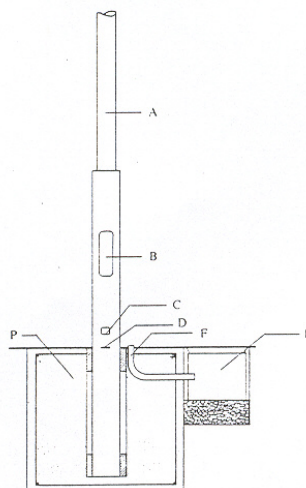
IMPIANTO DI PUBBLICA ILLUMINAZIONE

costituito da centri luminosi a bulbo fluoresecente da 125 watt cadauno, installati sul palo di acciaio zincato a sezione conica rastremato di altezza 6 m fuori terra.

La linea di alimentazione elettrica è intesa a partire da fornitura esistente della pubblica illuminazione in prossimità del primo punto di allaccio ed è comprensiva di scavo a sezione obbligata, fornitura e posa di tubazione in PVC pesante sez. 20 cm interrato alla quota di 80 cm sotto il piano viabile nella banchina della pista, rinfianchi, nastratura di segnalazione, riempimento con materiale idoneo, esecuzione plinti per posa pali, pozzetti a piè di palo, caveria, morsetteria ed ogni altra opera necessaria alla perfetta esecuzione a regola d'arte.

N° 1 centro luce ogni 35 metri lineari.

PREZZO A CORPO OGNI 100 ML.:



ALLEGATI TECNICI

Ci è sembrato utile allegare alla relazione generale, qualche testo normativo di interesse concreto e le definizioni contenute nella normativa in vigore:

La Legge 336/98 (Allegato A); le norme del codice della strada (Allegato B).

Sono stati aggiunti anche alcuni disegni sui dimensionamenti raccolti da vari testi che hanno affrontato il problema, tenendo però conto che spesso l'argomento si sviluppa sul concetto di pista ciclabile (in un contesto urbano) mentre il nostro lavoro si è sviluppato prevalentemente in ambito extraurbano, decisamente nel territorio agricolo (Allegato C).

Si è riprodotto la segnaletica comunemente usata relativa ai percorsi ciclabili che può essere divisa in due tipologie: a) segnaletica stradale; b) segnaletica informativa (Allegato D).

Si riporta infine, sulla scorta di esperienze già maturate in altri contesti, ma sperimentate anche in loco alcune note sugli aspetti giuridici d'uso dei sedimi e bozze di schemi di convenzione tra Enti e tra Enti e Privato (Allegato E).

Allegato A: Legge Quadro

Parlamento Italiano

Legge 19 ottobre 1998, n. 366

Norme per il finanziamento della mobilità' ciclistica

pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 23 ottobre 1998

Art. 1.

1. La presente legge detta norme finalizzate alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica.

Art. 2.

1. Alle regioni é affidato il compito di redigere i piani regionali di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni provvedono a redigere il piano sulla base dei progetti presentati dai comuni, limitatamente alla viabilità comunale, e dalle province, con riguardo alla viabilità provinciale e al collegamento fra centri appartenenti a diversi comuni. I progetti sono predisposti nel quadro di programmi pluriennali elaborati dai predetti enti, che pongono come priorità i collegamenti con gli edifici scolastici, con le aree verdi, con le aree destinate ai servizi, con le strutture socio-sanitarie, con la rete di trasporto pubblico, con gli uffici pubblici e con le aree di diporto e turistiche.

2. Le regioni approvano i piani di cui al comma 1, contestualmente disponendo in merito alla ripartizione tra gli enti locali delle risorse del fondo di cui all'articolo 3.

Art. 3.

1. Presso il Ministero dei trasporti e della navigazione é costituito un fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica.

Art. 4.

1. Ogni anno, entro il 31 marzo, il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, acquisito preventivamente il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sentito il Dipartimento per le aree urbane, approva la ripartizione della quota annuale del fondo di cui all'articolo 3 tra le regioni. La ripartizione é effettuata:

a) sulla base dei piani regionali di riparto per la mobilità ciclistica di cui all'articolo 2 approvati;

b) in proporzione ai fondi stanziati autonomamente da ogni singola regione per le finalità di cui alla presente legge;

c) sulla base di quanto impegnato nell'esercizio finanziario precedente.

2. Il Ministero dei lavori pubblici ed il Dipartimento per le aree urbane concorrono con proprie risorse al finanziamento del fondo di cui all'articolo 3.

Art. 5.

1. Gli enti locali e le loro associazioni realizzano gli interventi previsti dalla presente legge direttamente o in concorso con altri soggetti pubblici o privati.

Art. 6.

1. Gli interventi, finalizzati al conseguimento dell'obiettivo di cui all'articolo 1, possono essere i seguenti:

- a)* realizzazione di reti di piste ciclabili e ciclopedonali; di ponti e sottopassi ciclabili; di dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico negli incroci con il traffico motorizzato;
- b)* costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi e custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette;
- c)* messa in opera di segnaletica luminosa, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico;
- d)* predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;
- e)* redazione di cartografia specializzata; posa in opera di cartelli segnaletici degli itinerari ciclabili; attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;
- f)* realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a promuovere la conversione dal trasporto motorizzato a quello ciclistico;
- g)* progettazione e realizzazione di itinerari ciclabili turistici e delle infrastrutture ad essi connesse; a tal fine i progetti possono essere inseriti nei programmi elaborati ai sensi dei regolamenti (CEE) n. 2080/93, n. 2081/93, n. 2082/93, n. 2083/93, n. 2084/93 e n. 2085/93, del Consiglio, del 20 luglio 1993, al fine di accedere al cofinanziamento dei fondi strutturali stanziati dall'Unione europea;
- h)* realizzazione di intese con le Ferrovie dello Stato SpA al fine di promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno, in particolare con la dislocazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito;
- i)* realizzazione di intese con le aziende di trasporto pubblico o in concessione per l'integrazione fra detto trasporto e l'uso della bicicletta, nonché predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;
- l)* ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico.

Art. 7.

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, é emanato un regolamento con il quale sono definite le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

Art. 8.

1. L'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso é utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili. Alle regioni é demandato il compito di individuare i tracciati ferroviari utilizzabili a tal fine e di programmare la realizzazione di itinerari ciclabili ad uso turistico seguendo i tracciati medesimi.

2. Gli argini dei fiumi e dei torrenti possono essere utilizzati, fatto salvo il rispetto della normativa vigente, per la realizzazione di piste ciclabili.

Art. 9.

1. L'approvazione da parte dei consigli comunali dei progetti di cui all'articolo 2 costituisce, ai sensi dell'articolo 1 della legge 3 gennaio 1978, n. 1, e successive modificazioni, variante agli strumenti urbanistici vigenti e la procedura si completa in sede comunale.

2. Al fine di acquisire gli atti di intesa, i pareri, i nulla osta, le autorizzazioni e le approvazioni prescritti per i progetti degli interventi di cui all'articolo 6, può essere convocata un'apposita conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, cui partecipano tutti gli enti tenuti ad esprimersi sui progetti stessi.

3. Ove l'attuazione degli interventi richieda l'azione integrata e coordinata dell'Ente nazionale per le strade, delle province, dei comuni e delle Ferrovie dello Stato SpA, può essere promossa la conclusione di appositi accordi di programma, ai sensi dell'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142.

Art. 10.

1. Dopo il comma 4 dell'articolo 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 9 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, è inserito il seguente:

"4- *bis*. Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere *C, D, E* ed *F* del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza".

2. Dopo il comma 2 dell'articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 10 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, è inserito il seguente:

"2- *bis*. Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza".

3. Il primo periodo del comma 4 dell'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente: "I proventi spettanti agli altri enti indicati nel comma 1 sono devoluti alle finalità di cui al comma 2, nonché al miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento e al miglioramento della segnaletica stradale e alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, alla fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e, in misura non inferiore al 20 per cento dei proventi stessi, alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica".

4. Il comma 1 dell'articolo 230 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

" 1. Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione, nonché per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, i Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, d'intesa con i Ministri dell'interno, dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia, delle associazioni ambientaliste riconosciute dal Ministero dell'ambiente ai sensi dell'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, di società sportive ciclistiche nonché di enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale e della promozione ciclistica individuati con decreto del Ministro dei

lavori pubblici, predispongono appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concernano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle regole di comportamento degli utenti".

5. I programmi di cui all'articolo 230, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 4 del presente articolo, sono adottati entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 11.

1. Per il finanziamento degli interventi previsti dai piani di cui all'articolo 2 sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 5 miliardi per l'anno 1998 e di lire 6 miliardi per l'anno 1999, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti dalla contrazione di mutui o di altre operazioni finanziarie che le regioni sono autorizzate ad effettuare nei limiti della quota a ciascuna assegnata.

2. I limiti di impegno di cui al comma 1 costituiscono la dotazione del fondo di cui all'articolo 3.

3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 5 miliardi per il 1998 e a lire 11 miliardi a decorrere dal 1999, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, a tal fine parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

4. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica é autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.



RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

NORME

○ CODICE DELLA STRADA (D.L. 285/92)

art. 3, punto 17

CORSIA RISERVATA: corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli.

art. 3, punto 39

PISTA CICLABILE: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

art. 38, commi 6 e 8

La collocazione della segnaletica stradale risponde a criteri di uniformità sul territorio nazionale, fissati con decreto del Ministro dei lavori pubblici nel rispetto della normativa comunitaria ed internazionale vigente.

E' vietato apporre su un segnale di qualsiasi gruppo, nonchè sul retro dello stesso e sul suo sostegno, tutto ciò che non è previsto dal regolamento.

art. 40, comma 11

In corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento; analogo comportamento devono tenere i conducenti dei veicoli nei confronti dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili.

art. 41, comma 6

Le luci alterne semaforiche per velocipedi sono a forma di bicicletta con sfondo nero; i colori sono rosso, giallo, e verde; il significato è identico a quello delle luci cui al comma 2, ma limitatamente ai velocipedi provenienti da una pista ciclabile.

art. 41, comma 9

Durante il periodo di accensione della luce verde, i veicoli possono procedere verso tutte le direzioni consentite dalla segnaletica verticale ed orizzontale; i conducenti devono dare sempre la precedenza ai pedoni ed ai ciclisti ai quali sia data contemporaneamente via libera;

art. 41, commi 13, 14, 15

Nel caso in cui la lanterna semaforica pedonale o quella per i velocipedi risulti spenta o presenti indicazioni anomale, il pedone o il ciclista ha l'obbligo di usare particolare prudenza anche in relazione alla possibilità che verso altre direzioni siano accese luci che consentano il passaggio ai veicoli che interferiscono con la sua traiettoria di attraversamento.

Durante il periodo di accensione delle luci verde, giallo, o rosso a forma di bicicletta, i ciclisti devono tenere lo stesso comportamento dei veicoli nel caso di lanterne semaforiche veicolari normali di cui ai commi 9, 10 e 11.

In assenza di lanterne semaforiche per i velocipedi, i ciclisti sulle intersezioni semaforizzate devono assumere il comportamento dei pedoni.

art. 45, comma 1

Sono vietati la fabbricazione e l'impiego di segnaletica non prevista o non conforme a quella stabilita dal presente codice, dal regolamento o dai decreti o da direttive ministeriali, nonchè la collocazione dei segnali e dei mezzi segnaletici in modo diverso da quello prescritto.

art. 145, comma 8

Negli sbocchi su strada di sentieri, tratturi, mulattiere e piste ciclabili è fatto obbligo al conducente di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada. L'obbligo sussiste anche se le caratteristiche di dette vie variano nell'immediata prossimità dello sbocco sulla strada.

art. 158, comma 1

La fermata e la sosta sono vietate:
..... g) sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonchè sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime.

art. 182 (circolazione dei velocipedi)

..... I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono



RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

NORME

○ REGOLAMENTO DI ESECUZIONE ED ATTUAZIONE del Codice Della Strada (D.P.R. 495/92)

art. 77, comma 1

I segnali stradali verticali da apporre sulle strade per segnalare agli utenti un pericolo, una prescrizione o una indicazione, ai sensi dell'art. 39 del Codice, devono avere, nella parte anteriore visibile dagli utenti, forma, dimensioni, colori e caratteristiche conformi alle norme del presente regolamento e alle relative figure e tabelle allegate che ne fanno parte integrante.

art. 77, comma 3

..... per i velocipedi ed i pedoni può farsi ricorso a specifica segnaletica purchè integrata o integrabile con quella diretta ai conducenti dei veicoli a motore.

art. 77, comma 5

E' vietato l'uso di segnali diversi da quelli previsti nel presente regolamento, salvo quanto esplicitamente consentito negli articoli successivi, ovvero autorizzato dal Ministero dei lavori pubblici, Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale.

art. 80, comma 3

I segnali di formato piccolo o ridotto si possono impiegare solo allorchè le condizioni di impianto limitano materialmente l'impiego di segnali di formato normale.

art. 81, comma 13

I segnali possono essere installati in versione mobile e con carattere temporaneo per comprovati motivi operativi o per situazioni ambientali di emergenza e di traffico, nonchè nell'ambito di cantieri stradali o su attrezzature di lavoro fisse o mobili.

art. 82, comma 5

Ogni sostegno, ad eccezione delle strutture complesse e di quelle portanti lanterne semaforiche, deve portare di norma un solo segnale. Quando è necessario segnalare più pericoli o prescrizioni nello stesso luogo, è tollerato l'abbinamento di due segnali del medesimo formato sullo stesso sostegno.

art. 84, comma 7

In caso di abbinamento di un segnale di pericolo con un segnale di prescrizione sullo stesso sostegno, il primo deve essere sempre al di sopra del secondo.

art. 88, commi 3 e 4

Il segnale **ATTRAVERSAMENTO CICLABILE** (fig. II.14) deve essere usato per presegnalare un passaggio di velocipedi, contraddistinto dagli appositi segni sulla carreggiata, nelle strade extra urbane ed in quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'art. 142, comma 1, del Codice.

Il segnale di cui ai commi 2 e 3 può essere usato nelle altre strade dei centri abitati solo quando le condizioni del traffico ne consigliano l'impiego per motivi di sicurezza.

art. 105, comma 5

Ai segnali di precedenza di cui al comma 1, classe I, lettere a) e b), possono essere abbinati, sullo stesso sostegno, i segnali di direzione obbligatoria che vanno sempre posti al di sotto dei primi.

art. 122, comma 9

b) il segnale **PISTA CICLABILE** (fig. II.90) che deve essere posto all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione dei velocipedi, deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni.

c) il segnale **PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE** (fig. II.92/a) e **PERCORSO PEDONALE E CICLABILE** (fig. II.92/b) che deve essere posto all'inizio di un percorso riservato ai pedoni e alla circolazione dei velocipedi, deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni.

art. 122, comma 10

La fine dell'obbligo dei segnali di cui al comma 9 deve essere indicata con analogo segnale barrato obliquamente da una fascia rossa (figg. II.91, II.93/a, II.93/b).



NORME

art. 135, comma 15

Il segnale di **ATTRAVERSAMENTO CICLABILE** (fig. II.324) localizza un attraversamento della carreggiata da parte di una pista ciclabile, contraddistinta da apposita segnaletica orizzontale. Sulle strade extraurbane e sulle strade urbane di scorrimento deve essere preceduto dal segnale triangolare di pericolo di cui alla fig. II.14.

Il segnale può essere impiegato in versione con illuminazione propria, e in tal caso ne è consigliata la combinazione con apposite sorgenti di luce, per l'illuminazione concentrata sulla segnaletica orizzontale. Può essere installato a doppia faccia, ai due lati della carreggiata ovvero al di sopra della stessa. E' sempre disposto in corrispondenza dell'attraversamento.

art. 137, comma 2

I segnali orizzontali sono usati da soli, con autonomo valore prescrittivo quando non siano previsti specifici segnali, ovvero per integrare altri segnali.

art. 137, comma 6

Nessun altro segnale è consentito sulle carreggiate stradali all'infuori di quelli previsti dalle presenti norme.

art. 140, comma 7

Le piste ciclabili, qualora non protette da elementi di elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate: una bianca di 12 cm di larghezza ed una gialla di 30 cm, distanziate tra loro di 12 cm. La striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile (Fig. II.427/b).

art. 146 - Attraversamenti ciclabili

art. 148 - Iscrizioni e simboli

art. 163 - Lanterne semaforiche per velocipedi

art. 178 - Elementi prefabbricati per salvagenti pedonali e delimitazione di corsia

art. 377 - Circolazione dei velocipedi



RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

DIMENSIONI

STRADA CICLABILE

compatibile per manutenzione, sicurezza e soccorso:

- a doppio senso - largh. minima mt. 4,00

PISTA CICLABILE

- a doppio senso - largh. minima mt. 2,50 per brevi tratti riducibile a mt. 2,00
in casi limite riducibile a mt. 1,50 per utenze Medio Basse

- a senso unico - largh. minima mt. 1,50 per brevi tratti riducibile a mt. 1,00
in casi limite riducibile a mt. 0,80 per utenze Medio Basse

TRACCIATI CICLOPEDONALI

distinti da segnaletica orizzontale e in continuità di pavimentazione;

dimensioni minime oltre al calibro pedonale

- a doppio senso - largh. minima mt. 2,00 per brevi tratti riducibile a mt. 1,50

- a senso unico - largh. minima mt. 1,50 per brevi tratti riducibile a mt. 1,00

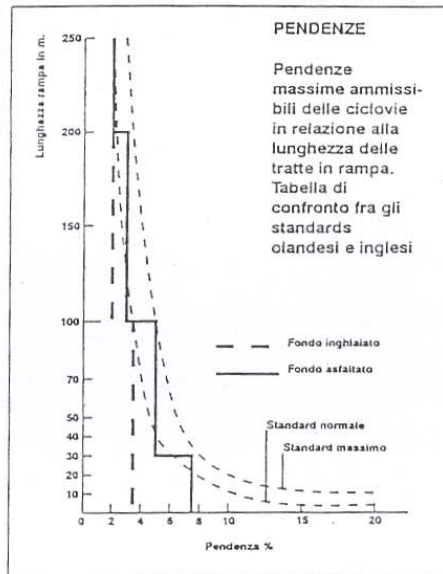
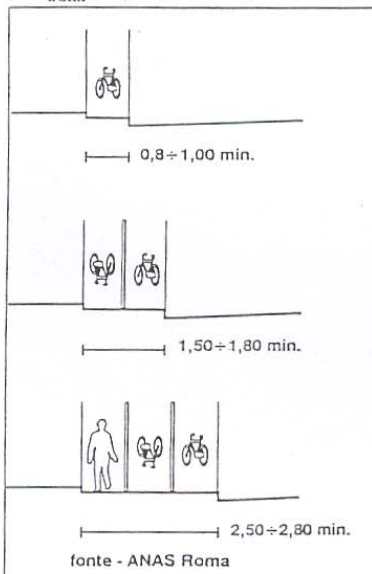
CORSIA CICLABILE (in sede carrabile)

distinta da segnaletica orizzontale e in continuità di pavimentazione

dimensioni minime oltre al calibro stradale

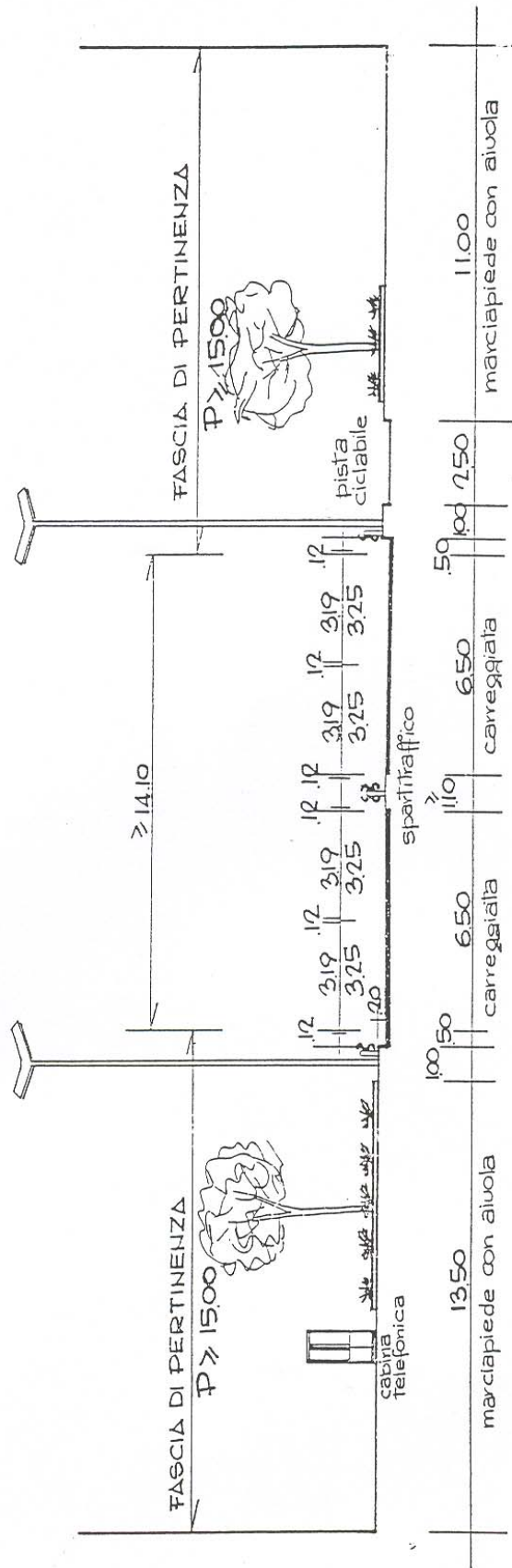
- nel solo senso di marcia veicolare - largh. minima mt. 1,50

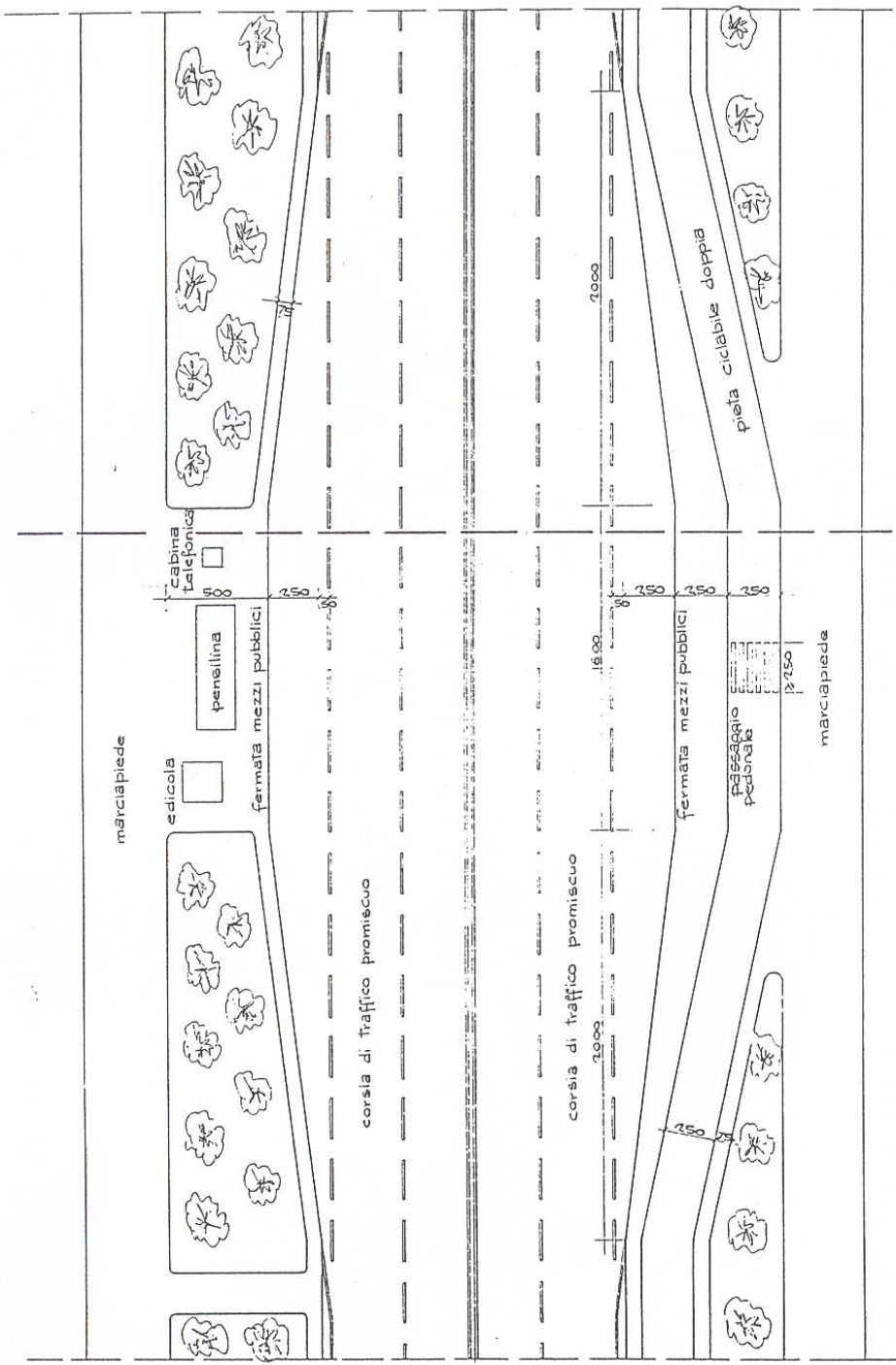
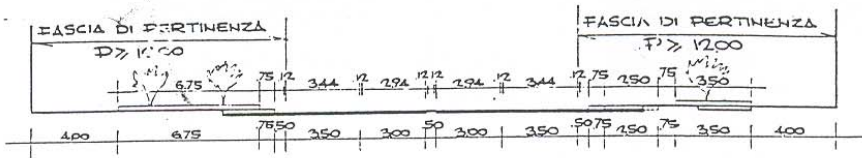
NB: in presenza di muretti, siepi, cancelli, cordoli, pali o manufatti continui la dimensione minima in larghezza va aumentata di mt. 0,50 su ogni lato interessato; tale spazio può essere trattato con verda a raso per brevi tratti.

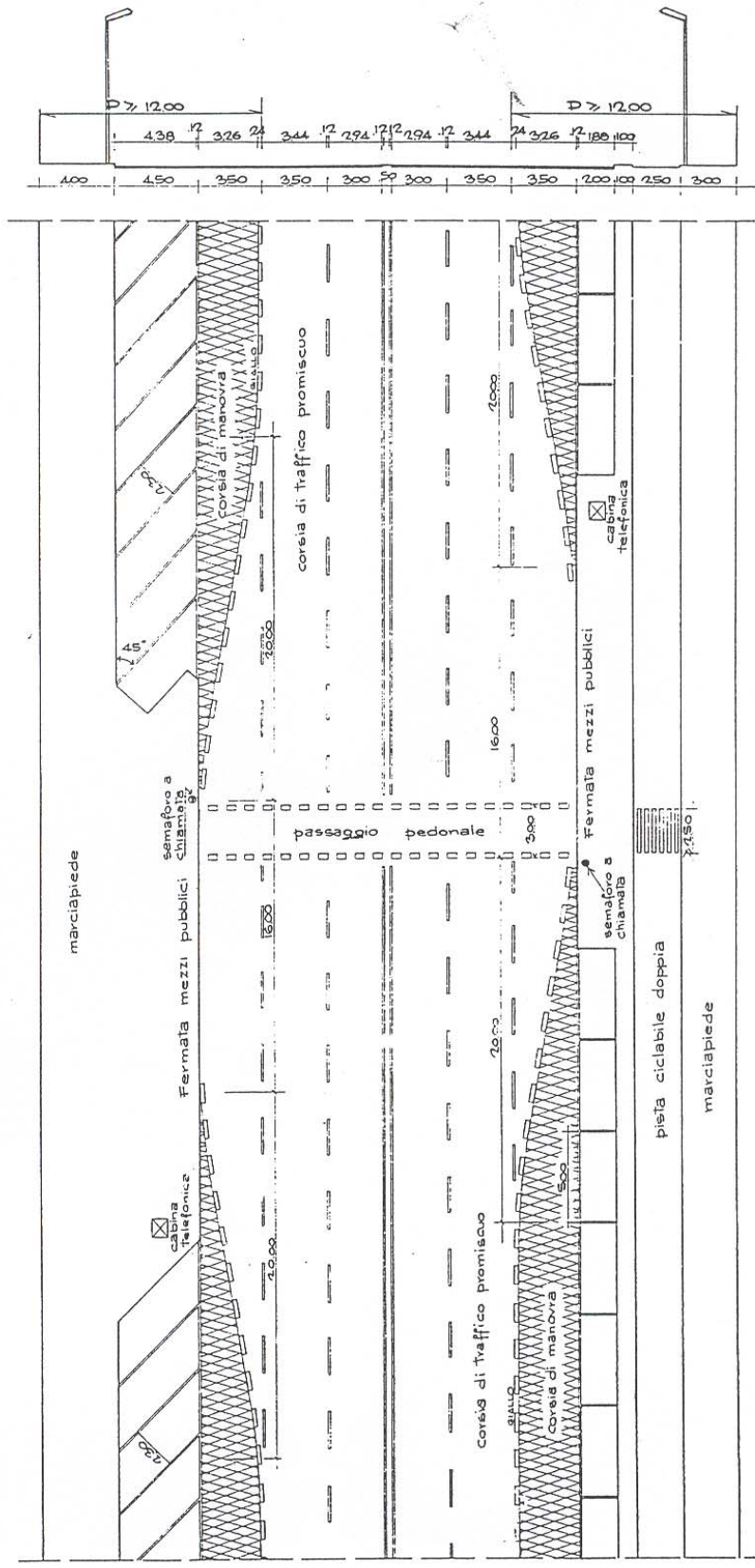


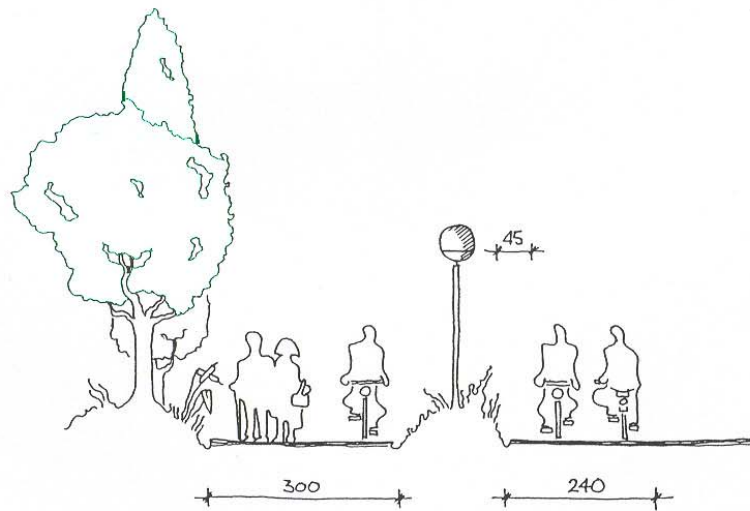
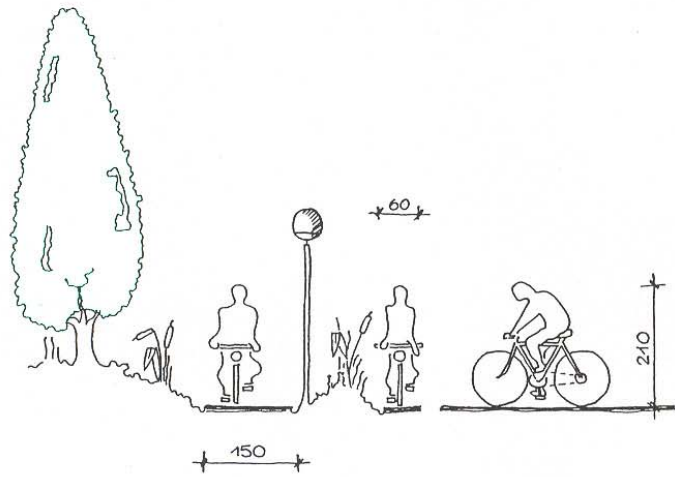
raggio di curvatura ammissibile in relazione alle velocità

m	1,5	2,5	5	8	15	22	30	40
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
Km/h	5	10	15	20	25	30	35	40

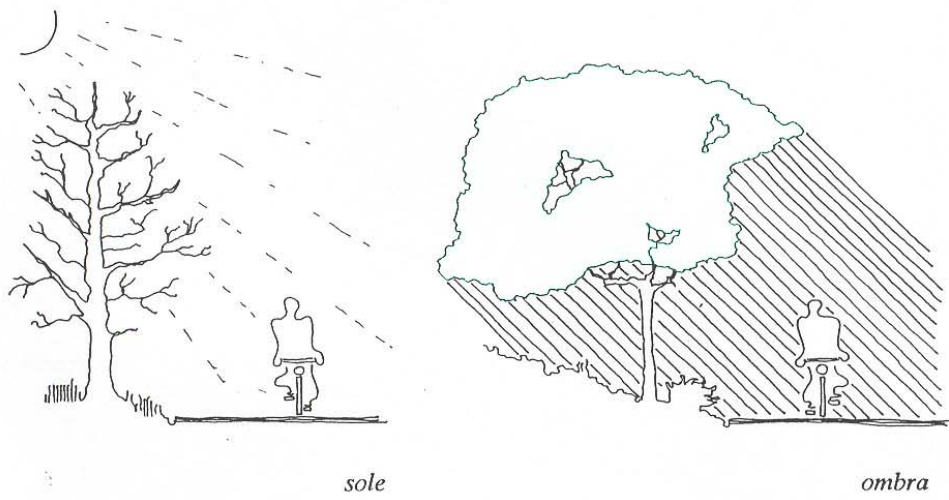
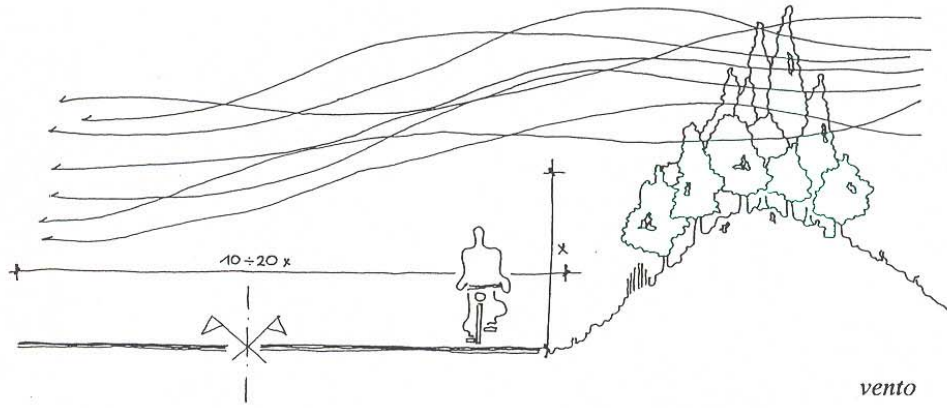








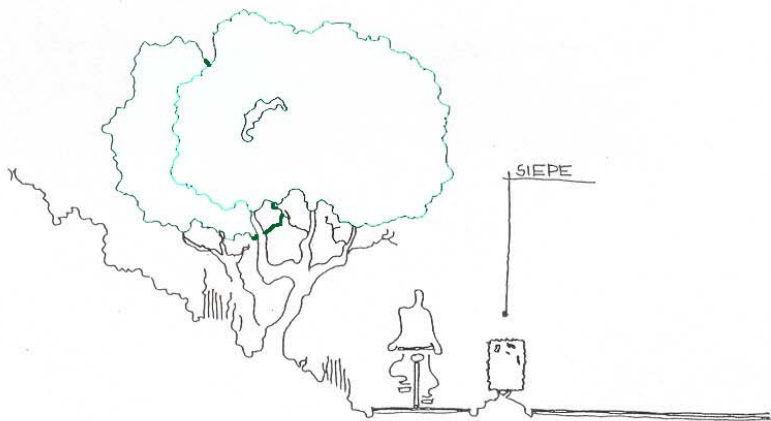
Dimensioni ed ingombri di progetto



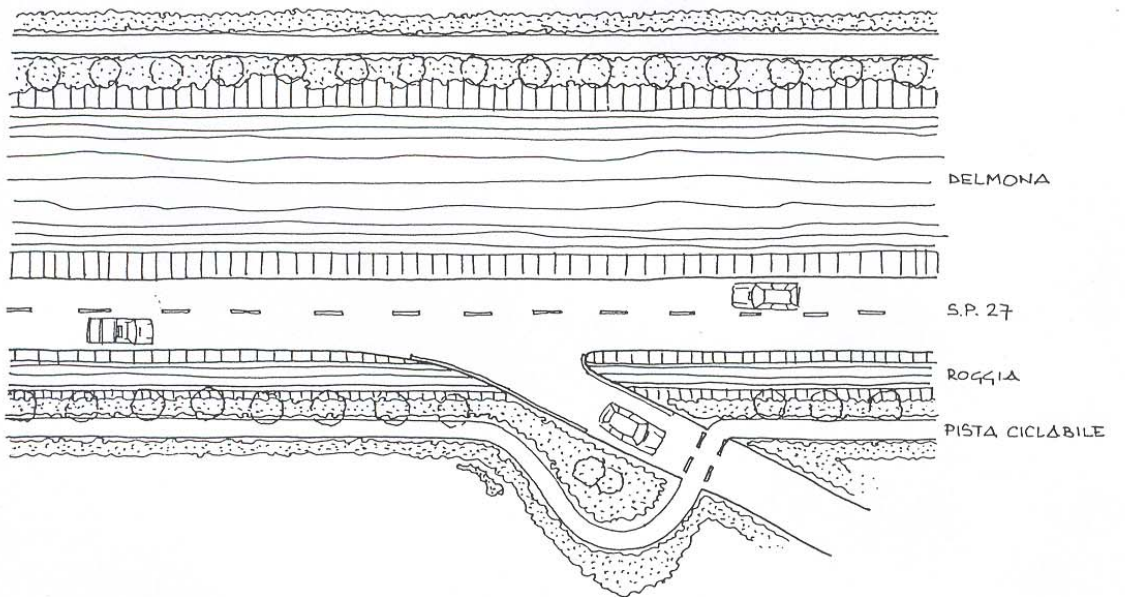
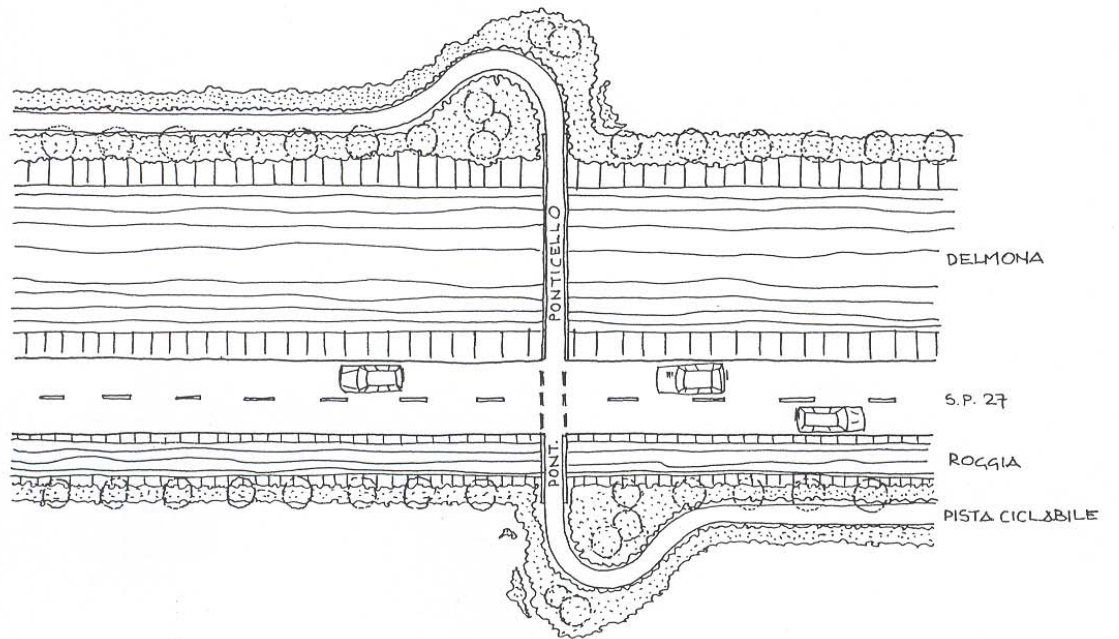
Rapporto ciclabile e piantumazione



pioggia



Rapporto ciclabile e piantumazione



Incrocio tra viabilità veicolare e pista ciclabile

Allegato D: la segnaletica

La Segnaletica Stradale. L'itinerario ciclabile dovrà essere provvisto di apposita segnaletica stradale all'inizio e alla fine del percorso ed ogni qualvolta esso cambia direzione.

In riferimento al D.P.R. 16 dicembre 1992 n° 495. Regolamento d'esecuzione e d'attuazione del nuovo codice della strada s'elencano i contenuti degli articoli riguardanti tale argomento:

art. 88 comma 3-4

"... 3. Il segnale **ATTRAVERSAMENTO CICLABILE** deve essere usato per presegnalare un passaggio di velocipedi, contraddistinto dagli appositi segni sulla carreggiata, nelle strade extraurbane ed in quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'art. 142, comma 1, del codice.

Il segnale di cui ai commi 2 e 3 può essere usato nelle altre strade dei centri abitati solo quando le condizioni del traffico ne consigliano l'impiego per motivi di sicurezza."

art. 122 comma 9

"... b) il segnale **PISTA CICLABILE** che deve essere posto all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione dei velocipedi. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni;..."

art. 135 comma 15

"... 15) Il segnale **ATTRAVERSAMENTO CICLABILE** localizza un attraversamento della carreggiata da parte di una pista ciclabile, contraddistinta da apposita segnaletica orizzontale. Sulle strade extraurbane di scorrimento deve essere preceduto dal segnale triangolare di pericolo"

art. 140 comma 7

"... Le piste ciclabili, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza ed una gialla di 30 cm distanziate tra di loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile "

art. 148 comma 11

"... I simboli possono costituire ripetizione dei segnali verticali, o di simboli in essi contenuti; in particolare, sulle piste e sugli attraversamenti ciclabili può essere tracciato il segnale o il simbolo del segnale di PISTA CICLABILE".





ATTRAVERSAMENTO CICLABILE

Localizza un attraversamento della carreggiata da parte di una pista ciclabile, contraddistinta da apposita segnaletica orizzontale.



PISTA CICLABILE

Indica l'inizio, od il proseguimento, di una pista, una corsia, un percorso, un itinerario, riservato alle sole biciclette.



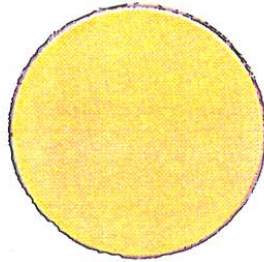
FINE PISTA CICLABILE

Indica la fine di una pista, una corsia, un percorso, un itinerario, riservato alle sole biciclette.



PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE

Indica l'inizio od il proseguimento di una pista o corsia, riservata alle biciclette, contigua e parallela ad un marciapiede o comunque ad un percorso riservato ai pedoni. I simboli possono essere invertiti per indicare la reale disposizione della pista e del marciapiede.



LANTERNE SEMAFORICHE GIALLE LAMPEGGIANTI

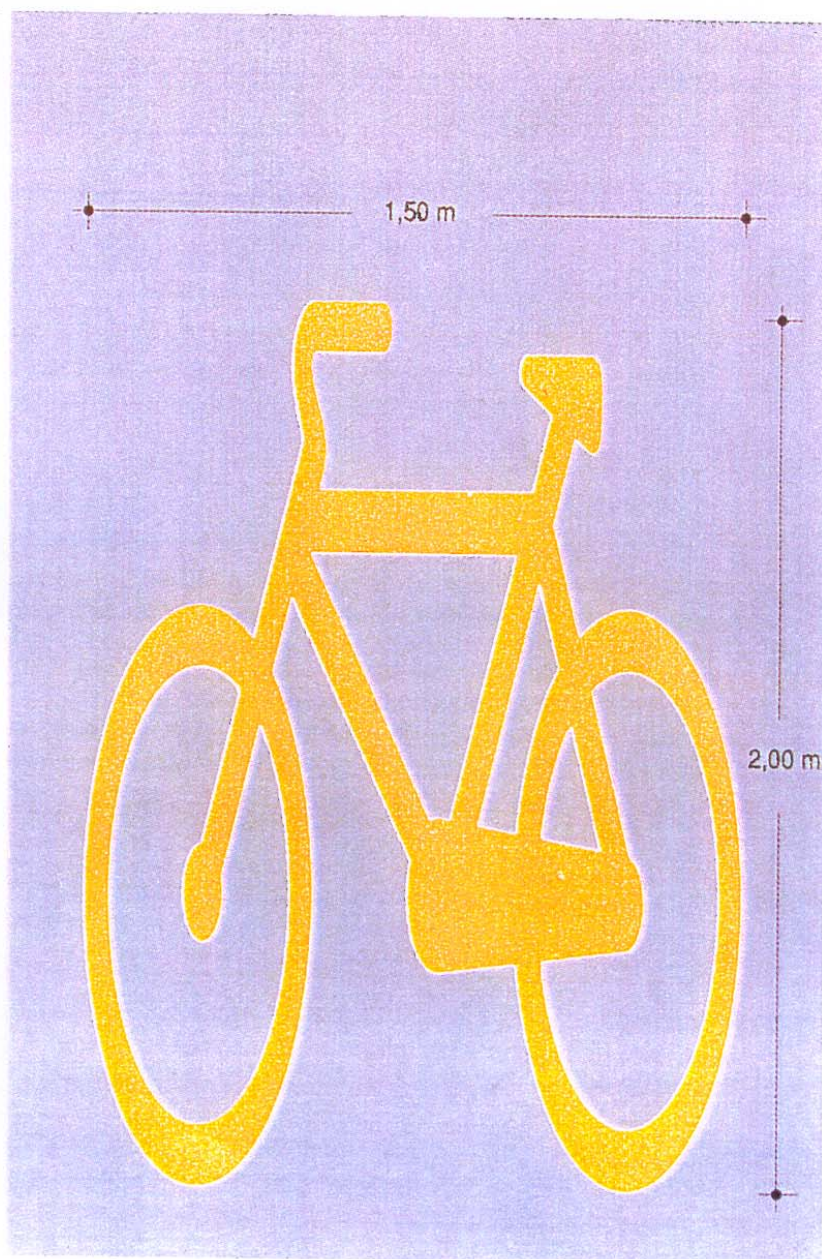
In presenza di una o più luci gialle lampeggianti i veicoli possono procedere purchè a moderata velocità e con particolare prudenza, rispettando le norme di precedenza.

Una luce gialla lampeggiante con il simbolo del pedone in movimento o con il simbolo della bicicletta, affiancata ad una lanterna semaforica veicolare di corsia indica al conducente in svolta a destra la possibile presenza di pedoni o ciclisti sugli attraversamenti, ai quali egli deve dare la precedenza.



ATTRAVERSAMENTO CICLABILE

Presegnala un attraversamento ciclabile contraddistinto da appositi segni sulla carreggiata, sulle strade extraurbane e su quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'articolo 142, comma 1, del codice.



SIMBOLI SULLA PAVIMENTAZIONE

Simbolo di pista ciclabile elongato da tracciare sulle piste e sugli attraversamenti ciclabili. Su questi ultimi il simbolo è rivolto verso la direzione di provenienza dei veicoli.

Sistemi Informativi

Una serie di segnali sono già contenuti nelle descrizioni allegate al codice della strada.

Si tratta cioè di ipotesi di cartelli per la toponomastica, per orientamento, informazioni varie, ecc....

Ci riesce possibile solo dare indicazioni di massima, data la vastità delle informazioni e la loro eterogeneità.

Quello che conta è invece mantenere un progetto unitario su tutti i sistemi informativi nei vari percorsi ciclabili provinciali e dare così una impronta unificante su tutto il territorio, tal da essere immediatamente riconoscibile.

Non sarebbe male chiedere ai Comuni l'adeguamento a tali indicazioni, lasciando materialmente a loro l'identificazione del loro territorio.



RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

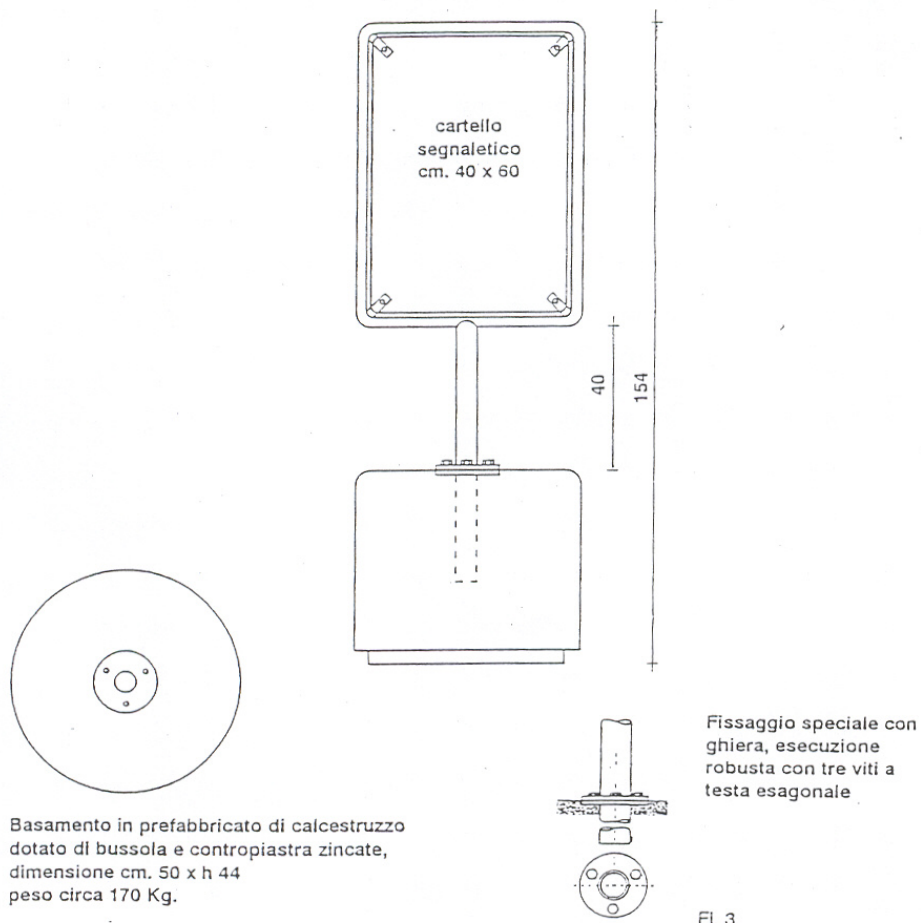
PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

MODULO ACCESSORIO N°1

DISSUASORE CON SEGNALE

Componenti per segnaletica verticale
Supporto con cornice per segnali quadri, circolari, ecc.

ESEMPIO
Tubo ferro acciaiolo zincato
 ϕ 60 mm. spessore 3 mm.
dimens. esterne cornice cm. 50 x h 70 e altre





RETE PROVINCIALE
DELLE CICLOVIE

PROVINCIA DI CREMONA
ASSESSORATO AL TERRITORIO
C.so V. Emanuele - Cremona - 0372.4061

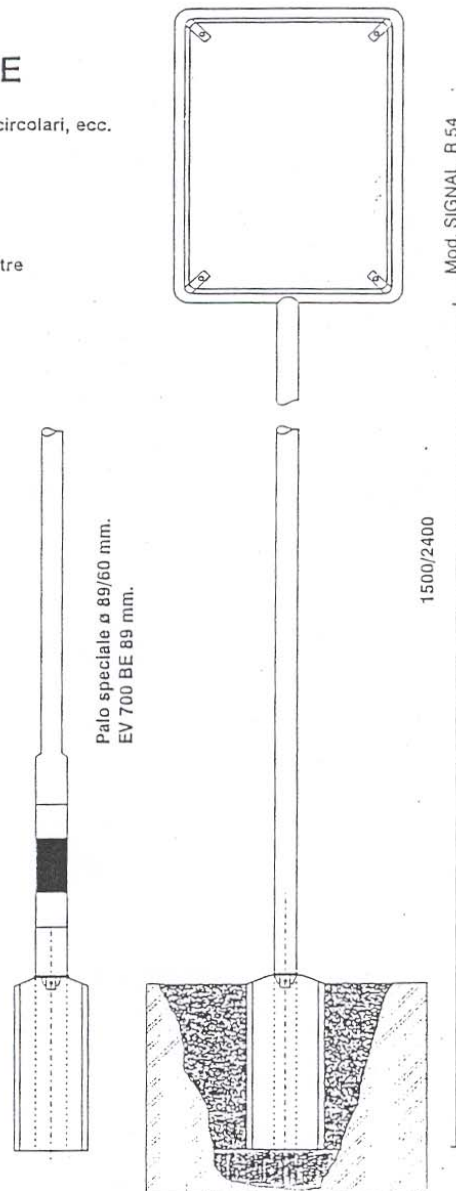
MODULO ACCESSORIO N°2

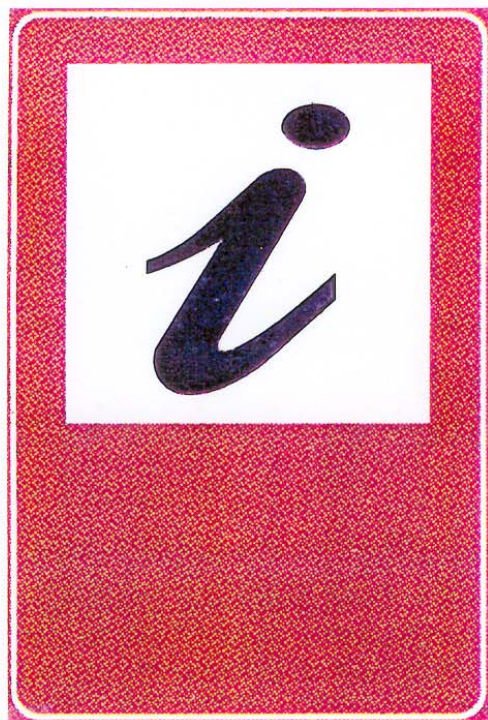
SEGNALE VERTICALE

Componenti per segnaletica verticale
Supporto con cornice per segnali quadri, circolari, ecc.

ESEMPIO

Tubo ferro acciaiioso zincato
 ϕ 60 mm. spessore 3 mm.
dimens. esterne cornice cm. 50 x h 70 e altre





INFORMAZIONI

Indica un posto di informazioni turistiche o di altra natura.



AREA PIC NIC

Indica uno spazio attrezzato con panche e tavoli ove l'utente della strada possa fermarsi e sostare.



PARCO GIOCHI



AREA PICNIC



CASTELLO



ZONA ARCHEOLOGICA



Allegato E: l'uso dei sedimi-aspetti amministrativi

Gestore e finanziamento

Quali gestori delle piste ciclabili sovracomunali sono specificati e qualificati i Comuni territorialmente competenti. La Provincia si occupa della progettazione, la realizzazione e la segnaletica viaria, la manutenzione e corretta gestione della pista ciclabile.

La Giunta provinciale promuove la realizzazione di reti di percorsi ciclabili sovracomunali attraverso contributi finanziari comprendenti anche i costi dell'assicurazione di responsabilità civile verso terzi.

La manutenzione ordinaria e la cura delle piste ciclabili è affidata preferibilmente ad agricoltori locali compatibilmente con le disposizioni di legge in materia.

Evidenziazione nei piani urbanistici

I tracciati dei percorsi e di piste ciclabili vengono evidenziati nei rispettivi piani urbanistici comunali. Tale evidenziazione è la premessa per la esecuzione di opere, la stipula di convenzioni tra i gestori ed i proprietari dei terreni e la assunzione dell'obbligo di sicurezza della viabilità da parte dei gestori.

I proprietari di terreni vengono consultati preventivamente sul posto, a cura del progettista, in fase di progettazione dell'opera.

Responsabilità

Nel caso di percorsi su strade private, la Provincia assume contrattualmente l'assicurazione di responsabilità civile, in base alla quale i proprietari di terreni vengono esonerati dalla responsabilità di risarcimento dei danni causati a terzi dalla circolazione pubblica o dalla coltivazione tradizionale dei terreni agricoli confinanti.

Gli utenti dei percorsi ciclabili debbono rispondere in proprio per danni propri e copertura assicurativa di responsabilità civile.

Eventi legati alle condizioni meteorologiche o la coltivazione dei terreni confinanti possono limitare temporaneamente l'uso della pista ciclabile. La Provincia avrà cura di individuare la presenza di quei pericoli che il ciclista può con comportamento diligente e prudente riconoscere e reagire in maniera commisurata, cioè tempestiva. La Provincia provvederà a segnalare con cartelli segnaletici la presenza di pericoli, come per esempio, strozzature, traffico, passaggi a

livello incustoditi, incroci pericolosi, ecc.

Indennizzo

La gestione del percorso ciclabile su terreni privati viene disciplinata da una convenzione privata, tra il proprietario del terreno interessato e la Provincia, con cui viene apposta una servitù della durata di 20 (venti) anni.

Qualora si tratti di percorsi ciclabili sovracomunali può essere prevista una servitù coattiva, nel caso in cui non si addivenga ad un accordo consensuale.

Al proprietario del terreno spetta un congruo indennizzo per l'apposizione della servitù del diritto di disposizione del terreno stesso.

I corrispondenti indennizzi vengono fissati dall'Ufficio Estimo della Provincia.

La convenzione privata contiene in particolare i seguenti elementi:

- a) il diritto d'uso dell'area viabile, limitatamente al traffico ciclabile;
- b) il trasferimento alla Provincia dell'obbligo della manutenzione ordinaria e straordinaria della sicurezza viaria e della segnaletica della pista ciclabile;
- c) la responsabilità civile ex art. 2043 del Codice Civile per tutti i danni a carico degli utenti aventi diritto.

Segnaletica

La segnaletica della viabilità dei percorsi ciclabili a livello provinciale avviene su base unitaria. Per garantire un uso a scopi ricreativi e turistici, possono essere apposti lungo i percorsi ciclabili, accanto alla segnaletica viaria, anche appositi cartelli indicatori di luoghi di particolare interesse, impianti sportivo-ricreativi, esercizi ricettivi per ciclisti, luoghi di picnic, agriturismo ecc.

**Schema di Convenzione per la gestione di piste ciclabili
su terreni privati**

Premesso che la Giunta provinciale, con delibera n..... del..... ha approvato la "disciplina delle piste ciclabili deIl'Alto-Adige»;
Costatato che per la realizzazione di piste ciclabili esiste la disponibilità da parte di soggetti privati proprietari di terreni, di mettere a disposizione al gestore delle stesse ed in modo con sensuale, l'area necessaria;
Costatato che la disponibilità avviene su base volontaria mediante la stipula di una convenzione;

Tutto ciò premesso

Tra

Il /La Sig./Sig.ra.....(proprietario/a) nato/a a
.....
il....., residente a.....
via.....,
codice fiscale.....

o

Interessenza/Consorzio....., con sede in
.....
rappresentata dal Presidente Sig./Sig.ra..... nato/a a
....., il....., codice fiscale....., con delibera
n.....del.....,di seguito denominato proprietario,

e

la Comunità comprensoriale..... con sede
in....., rappresentata dal presidente
Sig./Sig.ra , nato/a a....., il, codice
fiscale....., con delibera del Consiglio della Comunità Comprensoriale
n.....del....., in seguito chiamato gestore,

si conviene e si stipula la seguente Convenzione:

Art. 1 Oggetto della Convenzione

Il proprietario concede al gestore _____, il quale accetta, il diritto di realizzare e gestire la pista ciclabile, sulla p.f./p.ed. _____, C.C....., località....., come da estratto catasta le allegato secondo gli allegati tecnici noti alle parti e di cui si può prendere visione presso la sede della Comunità comprensoriale.

Art. 2 Oggetto dell'opera

In particolare viene concesso al gestore la possibilità di realizzare la pista ciclabile sulla base del succitato diritto di disposizione e a proprie spese:

- di realizzare la pista ciclabile in base alla documentazione tecnica allegata;
- di eseguire le necessarie opere, avendo cura, in ogni caso, di contenere al massimo i relativi danni e di eseguirne la relativa manutenzione;
- di apporre la segnaletica viaria;
- di provvedere ad un funzionamento regolare;
- di pubblicizzare con mezzi adeguati la struttura;

Art. 3 Durata

La presente Convenzione ha una durata di 20 anni.

Nel caso di dismissione della pista ciclabile non sorge per il sottoscritto proprietario alcun obbligo di indennizzo per eventuali opere realizzate su di essa, da parte del gestore.

Art. 4 Indennizzo

Come contropartita per la concessione del diritto contrattualmente stabilito e quale compenso per vincoli derivanti alla lavorazione del terreno interessato viene riconosciuto al proprietario un'indennità annua di Lire.....per m lineare di pista ciclabile.

Art. 5 Responsabilità

Il gestore si impegna ad assumere con la stipula di apposita polizza assicurativa, ogni responsabilità civile per danni a cose o persone, a carico del proprietario, causati a seguito dell'uso della pista ciclabile. La stipula di una assicurazione responsabilità civile verso terzi costituisce il presupposto per l'efficacia della presente Convenzione.

Art. 6 Destinazione urbanistica e diritti

Le parti contraenti constatano che le piste ciclabili oggetto della presente convenzione vengano evidenziate nei rispettivi piani urbanistici comunali in base all'art. 107 comma 14 della legge urbanistica provinciale, LP. n.13 dell'11.08.1997.

Art. 7 Cartelli indicatori

Lungo la pista ciclabile può essere apposta una segnaletica unitaria su tutto il territorio della Provincia. Cartelli indicatori di strutture turistiche possono essere pure previsti nel rispetto di regole e competenze locali. Ciò non dà titolo ad alcun indennizzo aggiuntivo.

Art. 8 Spese

Tutte le spese derivanti dalla stesura ed attuazione della presente convenzione vanno a carico del gestore.

Art. 9 Modifiche

Modifiche o integrazioni a questa convenzione avvengono su mutuo consenso dei contraenti.

Art. 10 Collegio arbitrale

Eventuali contenziosi nella interpretazione o applicazione della presente convenzione vengono ricomposti in modo informale ed immediato da un collegio arbitrale di tre persone, costituito da un rappresentante del Sudtiroler Bauernbund, da un rappresentante del gestore e da una terza persona nominata, a discrezione e secondo criteri di equità, dalle parti contraenti, in qualità di Presidente. Qualora le due parti non dovessero accordarsi sulla nomina della terza persona, questa viene nominata dal Presidente del Tribunale di Bolzano.

**Schema di assicurazione di responsabilità civile verso
terzi (R.C.T.) relativo a piste ciclabili**

Copertura assicurativa della responsabilità civile verso terzi relativa alla gestione di piste ciclabili sovracomunali realizzate su aree pubbliche o private.

Premessa

La Provincia Autonoma di Bolzano, anche nel quadro di una iniziativa di carattere europeo, predispone una rete di piste ciclabili sovracomunali sul proprio territorio. Dette piste interessano oltre ad aree pubbliche anche aree di privati (persone fisiche o enti), con i quali saranno stipulate apposite convenzioni.

La realizzazione delle piste, la manutenzione sia ordinaria che straordinaria e la segnaletica saranno eseguite dalle rispettive Comunità Comprensoriali.

Sono a carico delle Comunità Comprensoriali anche i costi per l'assicurazione a copertura della responsabilità civile verso terzi per i danni che dovessero subire gli utenti delle piste.

L'assicurazione deve contenere le seguenti condizioni base:

Contraente:

Comunità comprensoriale territorialmente competente.

Assicurati:

Il Contraente, i proprietari e/o conduttori (persone fisiche o enti) delle aree private o pubbliche utilizzate per le piste e dei manufatti relativi (recinzioni, ponti, passerelle, aree di sosta ecc.), nonché i proprietari e/o conduttori dei fondi confinanti o situati in una fascia non superiore a metri 50 dalle piste.

Garanzie comprese:

- Risarcimento (capitale, interessi e spese) di danni involontariamente cagionati agli utilizzatori delle piste, per morte, lesioni personali e danneggiamento a cose.
- Spese per la gestione delle vertenze, sia in sede civile che penale, per resistere alle azioni rivolte contro gli assicurati (ai sensi dell'art.1917 del Codice Civile).

Eventi:

- Danni derivanti da difetti delle piste e relative infrastrutture;
- Danni conseguenti a manutenzione ordinaria o straordinaria.
- Danni per mancata od errata segnaletica.
- Danni derivanti dall'uso di mezzi agricoli su piste con uso promiscuo.
- Danni causati ad utilizzatori delle piste da:
 - proprietari *elo* conduttori (Persone fisiche o enti) delle aree private o

- pubbliche utilizzate per le piste e di manufatti relativi (recinzioni, ponti, passerelle, aree di sosta ecc.)
- proprietari *elo* conduttori dei fondi confinanti o situati in una fascia non superiore a metri 50 dalle piste in relazione alla proprietà e per lo svolgimento di attività nelle aree adiacenti alle stesse (caduta alberi, rami, pali, invasione delle piste da parte di animali, strumenti di lavoro, macchine agricole, difetti delle recinzioni, cancelli, dispositivi elettrificati di contenimento degli animali, spargimento di sostanze, irrigazione, irrorazione di anticrittogamici ecc.).

Esclusioni:

La copertura assicurativa non opera per la responsabilità personale degli utilizzatori delle piste, sia ciclisti che pedoni.

Massimali:

R.C.T. Lire 5.000.000.000.

Spese per la gestione delle vertenze: fino ad un quarto del massimale R.C.T.

Condizioni particolari:

- Pagamento dei premi:

In deroga alle disposizioni contenute nell' art. 1901 del Codice civile, in caso di ritardato pagamento del primo premio o di premi successivi, nonché per gli importi dovuti a regolazione, la copertura assicurativa é comunque operativa per tutto il periodo necessario al Contraente per l' espletamento degli incombeni amministrativi connessi alla liquidazione ed all'esborso degli importi dovuti.

- Conteggio del premio:

Il premio annuo indicato in polizza é previsto per uno sviluppo delle piste fino a 300 Km. Per ogni Km in eccedenza ai primi 300, é previsto un supplemento di Lire.....al Km.

- Impiego di personale non abilitato:

A deroga dell' art.....delle norme che regolano l'assicurazione, si dà atto che la garanzia é valida anche quando i veicoli a motore, macchinari ed impianti, siano dotati od azionati da persona non abilitata a norma delle disposizioni in vigore, sempre che si tratti di persone idonee alla conduzione del mezzo e di età non inferiore ai 16 anni.

- Danni provocati da lavoratori occasionali:

A deroga dell' art.....delle norme che regola l'assicurazione, la garanzia comprende la responsabilità civile derivante agli assicurati per i danni arrecati a terzi da persone che, pur non essendo alle dirette e regolari dipendenze dell' Assicurato, possano occasionalmente prendere parte ai lavori oggetto della presente polizza. Resta comunque salvo il diritto di surrogazione della Società nei confronti dei diretti responsabili.

Tutela giudiziaria

- Assicurati:

Il Contraente, i proprietari e/o i conduttori (persone fisiche od enti) delle aree private o pubbliche utilizzate per le piste e dei manufatti relativi (recinzioni, ponti, passerelle aree di

sosta ecc.), nonché proprietari e/o conduttori dei fondi confinanti o situati in una fascia non superiore a metri 50 dalla piste.

- Garanzie comprese:
Assistenza legale e relativi oneri che si rendano necessari a tutela degli interessi degli Assicurati. Difesa in procedimenti penali per delitti colposi e/o contravvenzioni.

CONCLUSIONI

Questo contributo vuole evidenziare come la bicicletta possa essere pensata non solo come mezzo di passeggio, ma reale alternativa per gli spostamenti quotidiani. E non solo in città e nei grossi centri.

E' questa la filosofia che ha ispirato l'Amministrazione provinciale nella realizzazione del "Piano di rete dei percorsi ciclabili".

Una rete di circa 200 chilometri che oggi collega idealmente Cremona a Casalmaggiore, Spino D'Adda, Pizzighettone, Crema, Soncino, Piadena, ovvero i centri maggiori, ma anche quelli più periferici.

Collegamenti fino a ieri poco più che virtuali, ma che già oggi stanno passando dalla carta alla strada offrendo ai ciclisti percorsi attrezzati e sicuri.

Tutto il cremonese per quanto riguarda la bicicletta sarà messo in relazione in maniera ordinata e coordinata. In questo piano, inoltre, si parla di mobilità in bici non solo sul fronte del cicloturismo, ma, in modo strutturato e organizzato, anche per gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, casa-servizi. Il progetto è stato elaborato tenendo conto di una serie di fattori: le esigenze legate alla mobilità nei centri storici, le aree di interesse naturalistico ed ambientale, i sistemi delle infrastrutture e della mobilità.



La rete di percorsi ciclabili, inoltre, intercetterà laddove possibile i poli di interscambio del sistema ferroviario.

Il Piano che dovrà passare al vaglio del Consiglio per la definitiva approvazione, una volta entrato in vigore diventerà punto di riferimento per i Comuni.

Le singole realtà se progetteranno piste ciclabili in armonia con il piano potranno accedere agli eventuali finanziamenti previsti dalle leggi nazionali, da quelle regionali o acquisire priorità nell'assegnazione dei fondi provinciali, priorità che viene data perché si vuole evitare che ciascun Comune lavori per conto proprio senza tener conto del quadro generale di riferimento.

In mancanza di un disegno globale si corre il rischio che ogni progetto vada per conto proprio e dove la pista si interrompe perché termina il territorio comunale, si creino situazioni di pericolo per i ciclisti. Tra le finalità del piano, invece, c'è la messa in sicurezza di coloro che viaggiano in bici.

Molte questioni rimangono ancora aperte, ma l'approvazione del piano è il punto fermo di un cammino cominciato nel 1997 con il censimento ma che ha già trovato riscontro nei fatti con un impegno finanziario non secondario per una Provincia come Cremona di oltre 3.000.000 di Euro.

Il presente Piano ha natura di atto di programmazione e nello stesso tempo di pianificazione di settore in attuazione sia al P.I.M. (Piano Integrato della Mobilità), di cui fa fondamentale parte, che ai sensi dell'art. 10 delle N.T.A. del P.T.C.P. di cui non costituisce variante ma integrazione in quanto non ne modifica le previsioni ma le specifica.