

Per definire una visione d'insieme di queste previsioni, è opportuno riclassificarle in relazione alle direttrici ferroviarie di interesse nazionale, che nel loro insieme formano lo SNIT di 1° livello, definito tenendo conto: dell'evoluzione dell'attuale distribuzione dei traffici di lunga percorrenza (sia passeggeri che merci); dell'articolazione funzionale dei quattro corridoi TEN-T che interessano il territorio italiano; delle esigenze di collegamento alle principali urbane del paese, nonché ai porti ed agli aeroporti appartenenti alla medesima rete TEN-T.

La rete così ottenuta, articolata per grandi direttrici, include 48 tratte funzionali estese su circa 8.800 km, pari al 44% dell'intera rete ferroviaria nazionale (RFI e altri gestori). Tutte le restanti linee, incluse quelle concesse, formano invece lo SNIT di 2° livello.

I nuovi orientamenti della politica della mobilità a livello nazionale attribuiscono grande importanza ai servizi ferroviari sia merci che passeggeri. Essi sono destinati infatti a svolgere un ruolo primario con riferimento agli obiettivi di accessibilità (connessi sia all'alta velocità passeggeri, sia al traffico merci), di sostegno alle politiche industriali di filiera, di sicurezza e sostenibilità ambientale e, non ultimo, di qualità della vita e competitività delle aree urbane e metropolitane (rispetto alle quali la rete ferroviaria si connota come infrastruttura essenziale anche a supporto dei servizi di trasporto locale).

Come conseguenza, i servizi ferroviari tendono a costituire un elemento-chiave per tutte le strategie finalizzate a "connettere l'Italia", dall'integrazione modale, volta a riequilibrare la domanda merci e passeggeri verso i modi più sostenibili garantendo l'accessibilità ai principali nodi di traffico del paese, allo sviluppo urbano sostenibile, imperniata sulla "cura del ferro" nelle principali aree metropolitane. D'altro canto, l'impegno richiesto dalla gestione e dal potenziamento della rete ferroviaria la colloca in primo piano anche sul versante della valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente, secondo una rinnovata capacità di programmazione orientata allo sviluppo di un sistema utile, snello e condiviso.

A partire dall'esame della situazione attuale, e tenendo conto del quadro programmatico in essere, è possibile identificare **tre obiettivi funzionali di base** per la gestione e lo sviluppo della rete ferroviaria di interesse nazionale:

1. **diffusione a rete dei servizi ferroviari ad alta velocità**, in modo da ampliarne la connettività a livello nazionale;
2. **integrazione di questi servizi con il trasporto regionale**, destinato a svolgere un ruolo primario anche a supporto della mobilità metropolitana;
3. **potenziamento delle connessioni merci con i porti e gli *inland terminal***, con progressiva estensione dei servizi di maggiore qualità e produttività ai principali comparti industriali dell'Italia peninsulare.

Lo sviluppo dei servizi passeggeri ad alta velocità, in un contesto di liberalizzazione, ha comportato un sensibile incremento dell'accessibilità ferroviaria alle principali zone metropolitane del paese, ma ha anche determinato condizioni di relativo "isolamento" per diverse importanti aree urbane, non direttamente connesse a questo sistema. L'orizzonte programmatico si apre oggi ad una progressiva estensione dei servizi ferroviari veloci all'insieme del territorio nazionale, in modo da garantire una **connettività "a rete"** su tutte le principali

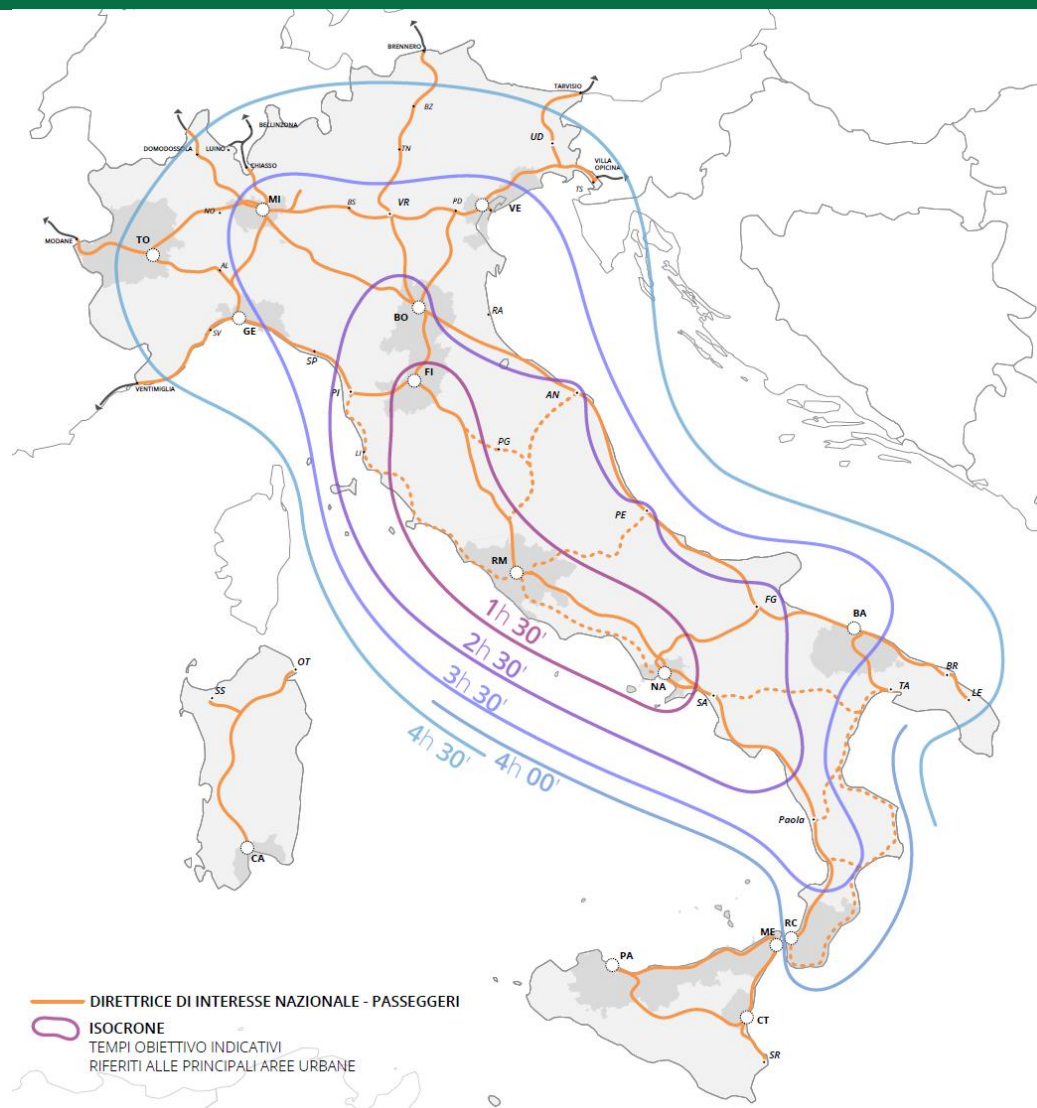
direttrici interpolo, caratterizzate da condizioni di domanda idonee a sostenere un'offerta adeguata in termini di frequenza e velocità.

D'altro canto, la necessità di garantire massima efficienza degli investimenti infrastrutturali fa sì che il modello di alta velocità sinora perseguito, basato sulla realizzazione di nuove linee dedicate non possa essere replicato all'infinito, e che anzi ogni intervento volto ad innalzare l'accessibilità di singoli territori debba essere sottoposto ad adeguate valutazioni di fattibilità tecnico-economica, tra opzioni definite in un contesto di integrazione, ed anche comparazione, con altre possibili modalità di trasporto, quali in particolare la navigazione aerea e gli autoservizi di lungo raggio.

Si tratta, in questo senso, di ponderare le giuste esigenze di velocizzazione delle principali relazioni fra aree metropolitane con una **verifica delle possibilità di *upgrading* della rete esistente** che, per sue parti non marginali, presenta caratteristiche favorevoli a conseguire prestazioni talora anche nettamente migliori delle attuali⁴. Da questo punto di vista, l'impegno prioritario consiste nell'identificare un certo numero di direttrici ordinarie da velocizzare ai fini di aumentare i livelli di connettività ed accessibilità delle regioni non direttamente connesse al sistema AV, come oggi configurato. Gli interventi programmati sono finalizzati, in particolare, a supportare la produzione di **servizi "alta velocità di rete" (AVR)**, con l'obiettivo di consentire tempi di accesso a Roma, da tutte le principali aree urbane del paese, non superiori a quelli oggi garantiti dal sistema AV tradizionale sulla tratta di maggior lunghezza (Torino-Roma, percorsa in circa 4h30min).

Le direttrici ferroviarie di maggior interesse per i servizi AVR includono, in particolare, le connessioni di Genova con Torino e Milano, le linee adriatica e tirrenica, ed alcune trasversali appenniniche.

⁴ Come ad esempio lungo la direttrice Adriatica tra Bologna e Bari, sulla quale gli interventi di velocizzazione attualmente in corso consentiranno di risparmiare circa 45 minuti, a fronte di costi assai inferiori a quelli che sarebbero stati generati dalla realizzazione di nuove tratte di linea dedicata.

FIGURA III.1.2: DIRETTRICI FERROVIARIE DI INTERESSE PER LO SVILUPPO DI SERVIZI AVR

Note:

- le linee tratteggiate rappresentano tratte su cui attivare progetti di fattibilità
- le isocrone fanno riferimento ai tempi di percorrenza assunti come obiettivo all'orizzonte 2030

FOCUS

Le aree interne

L'accessibilità all'insieme del territorio nazionale mediante sistemi di trasporto pubblico costituisce un obiettivo di fondo per l'intera programmazione di settore. Il modo più efficiente per conseguire questo obiettivo è quello di sviluppare una rete di servizi integrata, che attribuisca ad ogni modalità la funzione più idonea, in rapporto non soltanto alle prestazioni offerte, ma anche ai livelli di domanda attesi. In tal senso, alcune relazioni di più lungo raggio (ad esempio fra le isole ed il Nord Italia) verranno prevedibilmente assicurate soprattutto da servizi aerei, che costituiscono a tutti gli effetti un elemento del sistema di trasporto pubblico multimodale di rilevanza nazionale. D'altro canto, l'accesso alle aree interne, caratterizzate da presidi urbani più radi, ma non per questo meno importanti, richiede un'adeguata calibrazione dei punti di accesso, tale da garantire la rapidità dei servizi di rango nazionale e nel contempo la capillarità richiesta per raggiungere anche le località più discoste dalla rete. Grande importanza dovrà pertanto essere attribuita all'integrazione, in questi punti, con i servizi regionali sia su ferro che su gomma.

Nel caso del trasporto merci, la nuova strategia nazionale mira ad una crescita del 50% rispetto ai valori odierni entro il 2021. Si tratta di un obiettivo ambizioso, che porterà il volume di traffico oltre la soglia dei 30 miliardi di tonnellate-km/anno, e che può essere effettivamente conseguito soltanto innalzando la produttività e l'efficacia sia dei servizi interni, sia dei proseguimenti dai valichi verso i porti ed i terminali dell'Italia peninsulare.

Le priorità sono in questo senso da ricercare:

- **completamento delle direttrici di valico orientate verso l'Europa centrosettentrionale**, adottando gli standard europei necessari a garantire la circolazione dei treni intermodali (sagoma P/C 80 e modulo di 750 m), secondo priorità che tengano conto anche dell'effettivo sviluppo dei traffici transalpini;
- **nell'adeguamento della rete di interesse nazionale**, facendo riferimento in un primo tempo ad uno *step* funzionale intermedio, che garantisca la circolazione di convogli intermodali efficienti (traffico non accompagnato con sagoma P/C 45 e modulo non inferiore a 550÷600 m) verso tutti i principali terminal del paese.

Non da ultimo, è necessario porre la massima attenzione sul tema dell'efficacia delle connessioni terminali ("ultimo miglio ferroviario"), in modo tale da garantire anche condizioni di accesso alla rete eque ed efficaci a tutte le imprese ferroviarie operanti sulla rete.

Tenuto conto della geografia logistica ed industriale del paese, si è operata una prima selezione delle direttrici ferroviarie nazionale che, per le loro caratteristiche, presentano maggior interesse dal punto di vista dell'adeguamento al traffico merci. Oltre ai valichi alpini ed alle tratte di adduzione ai principali porti commerciali, tale rete include l'intera trasversale Torino-Milano-Venezia-Trieste, il cui quadruplicamento verrà completato tenendo conto anche delle esigenze di questa componente di traffico, nonché le due direttrici costiere, volte a garantire accessibilità ai porti dell'Adriatico e del Tirreno, così come agli ambiti industriali del Lazio, della Campania e della Puglia.

FIGURA III.1.3: DIRETTRICI FERROVIARIE DI INTERESSE NAZIONALE PER LE CONNESSIONI MERCI

Nota: le linee tratteggiate rappresentano tratte su cui attivare progetti di fattibilità.

III.2 Strade e autostrade

Il punto di partenza per dare avvio alla nuova stagione di ideazione e realizzazione degli investimenti sulla rete di infrastrutture stradali è rappresentato dall'individuazione della rete di preminente interesse nazionale.

Tale rete è qui definita innanzitutto sulla base della rete stradale individuata nell'ambito del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001, di estensione pari a circa 23.800 km (rete stradale e autostradale nazionale), e comprendente 13 valichi alpini. Di tale rete si è considerata la sottorete che lo stesso PGTL 2001 individua come rete stradale SNIT di 1° livello, la cui estensione è di circa 11.500 km. Tale

sottorete è stata integrata dalle direttrici di connotazione europea TEN-T “Core” e “Comprehensive” non presenti nello SNIT di 1° livello del 2001, nonché aggiornata con ulteriori assi stradali di rilevante interesse, realizzati nel corso degli ultimi 11 anni. In particolare, l’aggiornamento riguarda sia la riqualifica di alcuni itinerari che il completamento di maglie strategiche del sistema di rete stradale. La riclassificazione a 1° livello di alcuni itinerari e l’inserimento di alcune viabilità esistenti, non considerate nel 2001, deriva dalle analisi effettuate sulla rete anche alla luce di eventi critici di protezione civile occorsi negli ultimi anni. Il completamento della rete di 1° livello riguarda anche il sistema di trasversali che in alcune aree geografiche risultava nello SNIT 2001 insufficiente a garantire la corretta interconnessione della rete.

FIGURA III.1.4: RETE STRADALE SNIT DI 1° LIVELLO



La nuova rete SNIT che in questo modo si è andata a definire risulta costituita da 30.300 km di strade di cui 15.100 km appartenenti alla rete considerata di 1° livello che a sua volta è composta da circa 6000 km di autostrade e la rimanente parte da strade extraurbane principali e secondarie. La parte della rete di 1° livello è il 49,8% del totale.

Dal punto di vista della distribuzione territoriale la rete SNIT complessiva presenta: una densità di 9,82 km/100 km² al nord, 9,96 km/100 km² al centro e 10,34 km/100 km² al sud Italia (isole comprese). La media nazionale è di 10,06 km/100 km². Rispetto alla popolazione, la distribuzione risulta essere: 425 km/milioni abitanti per il nord Italia, 478 km/milioni abitanti per il centro Italia, 608 km/milioni abitanti per il sud Italia (isole comprese). La media nazionale è di 498 km/milioni abitanti.

Per la sola rete di 1° livello la distribuzione territoriale della rete SNIT presenta: una densità di 4,69 km/100 km² al nord, 5,76 km/100 km² al centro e 4,96 km/100 km² al sud Italia (isole comprese). La media nazionale è di 5,0 km/100 km². Rispetto alla popolazione, la distribuzione risulta essere: 203 km/milioni abitanti per il nord Italia, 277 km/milioni abitanti per il centro Italia e 292 km/milioni abitanti per il sud Italia (isole comprese). La media nazionale è di 248 km/milioni abitanti.

L'Italia Settentrionale ha la maggiore dotazione di autostrade sia rispetto ai residenti (km 125,55 per milione di abitanti), sia rispetto alla superficie (km 2,9 per 100 chilometri quadrati). La differenza con l'Italia meridionale ed insulare risulta significativa: infatti, posti pari a cento gli indicatori del Nord Italia di chilometri di autostrade per abitante e per kmq di superficie, si riscontra come al Sud (ed Isole) gli stessi indici assumano i valori rispettivamente di 49,3 e di 36,2.

I rapporti si invertono se consideriamo le infrastrutture non autostradali appartenenti alla rete SNIT di 1° livello per le quali risulta che l'Italia Meridionale ha la maggiore dotazione sia rispetto ai residenti (230,38 km/milioni abitanti), sia rispetto alla superficie (3,91 km/100 km²). Posti pari a cento gli indicatori del Sud Italia di chilometri di strade principali e secondarie per abitante e per kmq di superficie, si riscontra come al Nord gli stessi indici assumano i valori rispettivamente di 45,8 e di 33,7.

TABELLA III.1.2: DENSITÀ DELLA RETE STRADALE SNIT DI 1° LIVELLO RISPETTO ALLA POPOLAZIONE (KM/1.000.000 AB.).

AREA GEOGRAFICA	TOTALE	AUTOSTRADE	STRADE
Nord	203,09	125,55	77,54
Centro	276,65	86,54	190,11
Sud	292,29	61,91	230,38
Totale	248,39	95,91	152,48

III.3 Sistemi di trasporto rapido di massa per le aree metropolitane

Le città e le aree metropolitane, **driver della competitività del Paese**, sono nell'agenda del MIT in tema di politica infrastrutturale, in coerenza con gli obiettivi - definiti in Connettere l'Italia - di **migliorare l'accessibilità e la mobilità interna**, garantendo contestualmente adeguati collegamenti alle periferie ed alle aree marginali.

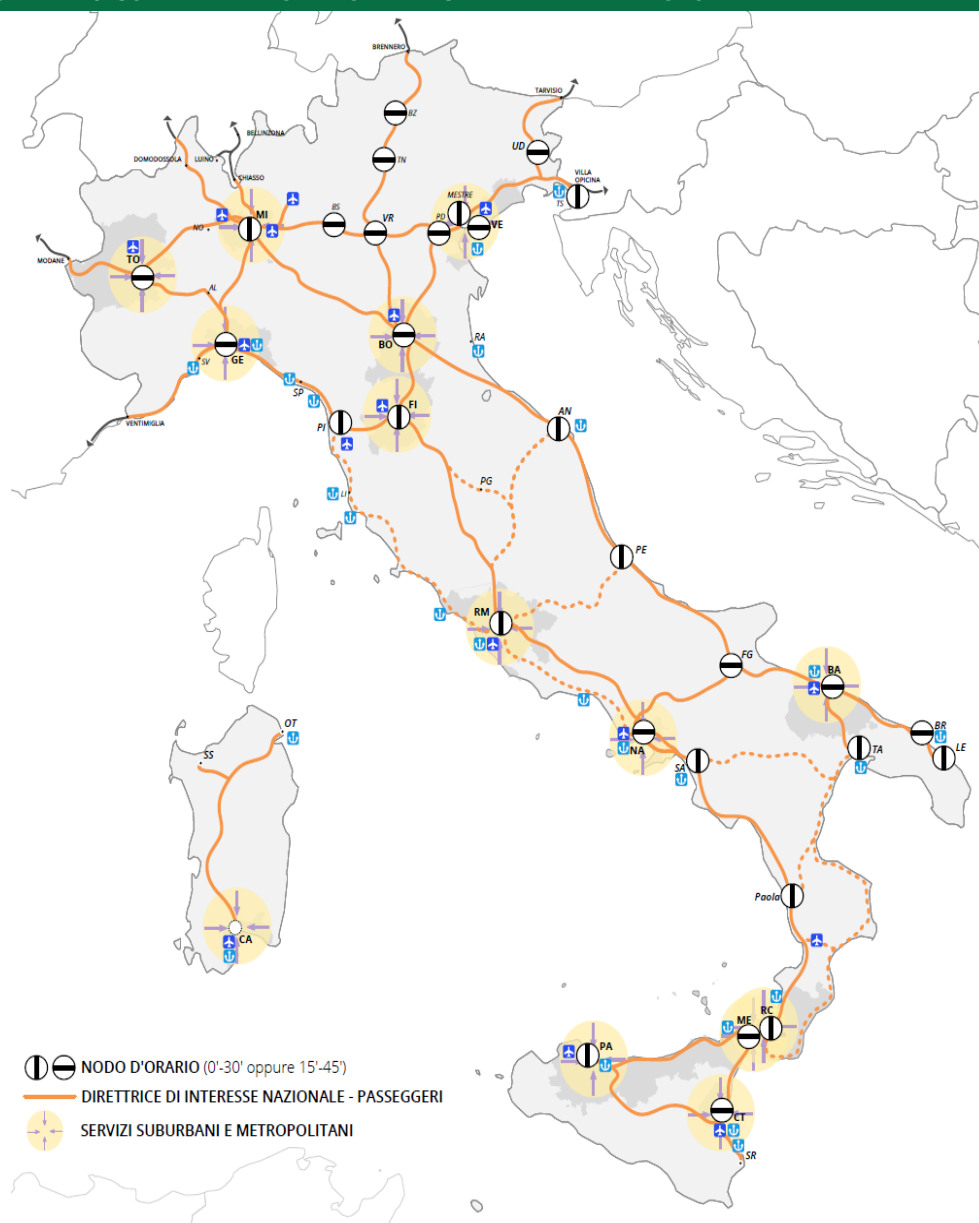
FIGURA III.1.5: SNIT DI 1° LIVELLO DELLE AREE URBANE: CITTÀ METROPOLITANE (L. 56/2014)

Nel nuovo contesto programmatico, il rilievo strategico attribuibile alla rete ferroviaria non si esaurisce nel supporto alle connessioni di rilievo nazionale, ma include una rinnovata attenzione per lo sviluppo dei servizi regionali e metropolitani, essenziali per la “cura del ferro” in tutte le principali aree urbane del paese.

In tal senso, occorre conferire un elevato grado di priorità agli interventi, sia tecnologici che infrastrutturali, finalizzati ad ottenere le potenzialità di circolazione entro i nodi ferroviari più complessi, interessati dalla circolazione di più categorie di treni, fra cui in particolare i moderni Servizi Ferroviari Metropolitani (SFM), il cui sviluppo rappresenta un obiettivo prioritario per la cura del ferro nelle principali città del paese.

È importante peraltro sottolineare che una maggiore integrazione tra l'offerta di trasporto ferroviario a breve, medio e lungo raggio è funzionale non soltanto ad innalzare l'accessibilità metropolitana, ma anche a migliorare la funzionalità degli stessi servizi AVR, soprattutto nelle regioni policentriche. Infatti, per poter sfruttare appieno le prestazioni della rete ferroviaria, i treni più veloci dovranno selezionare le loro fermate focalizzandosi sui nodi che, per la loro collocazione territoriale e d'orario, si riveleranno maggiormente capaci di organizzare la domanda di mobilità a medio-lungo raggio. In tal modo, sarà possibile anche abbassare la soglia di redditività dei servizi a mercato, con l'obiettivo di superare, a medio termine, la necessità di un contratto di servizio universale, concentrando il supporto diretto della mano pubblica sui soli servizi regionali e metropolitani.

FIGURA III.1.6: SCHEMA D'INTEGRAZIONE TRA SERVIZI AVR E METROPOLITANI



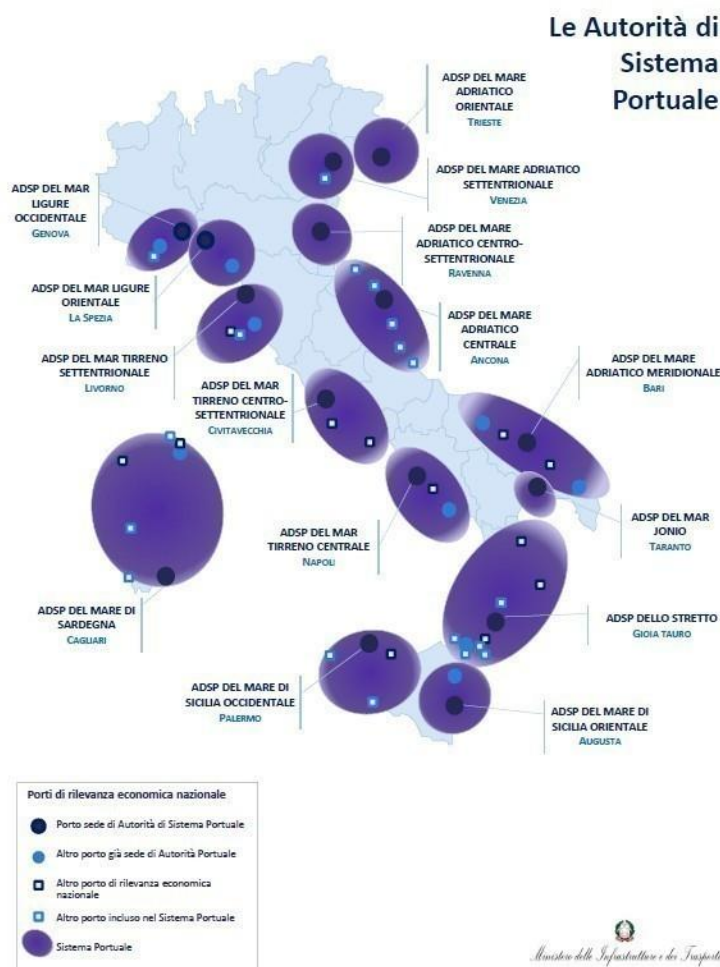
Nota: i vincoli d'orario ai nodi sono indicativi ed hanno il solo scopo di illustrare la logica di sviluppo della rete

Dal punto di vista operativo, l'esatta identificazione dei nodi più idonei a garantire l'accesso ai servizi AVR non potrà che derivare dallo sviluppo di uno schema orario strategico nazionale che, nel definire le tracce di maggior interesse riservate ai servizi AVR, sappia sviluppare anche adeguate modalità di risposta alle esigenze del mercato dei servizi ferroviari di lunga percorrenza. Né andrebbe trascurato, in questo schema, il potenziale talora notevole attribuibile allo sviluppo di una robusta maglia di servizi interpolo di medio raggio (ad es. *RegioExpress*), capaci negli ambiti territoriali più densi di deviare dal trasporto privato una domanda così rilevante da renderne possibile l'istituzione anche in assenza di supporto pubblico.

III.4 Porti e interporti

I nodi dello SNIT di 1° livello dei porti sono rappresentati dalle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) definite dal DM 169/2016, rappresentate nella seguente Figura 1. Le 15 AdSP sono a loro volta costituite da 57 porti definiti di rilevante interesse nazionale ai sensi del DM 169/2016.

FIGURA III.1.7: SNIT DI 1° LIVELLO DEI PORTI: AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DM 169/2016



III.5 Aeroporti

L'identificazione della rete nazionale aeroportuale segue i principi di rilevanza dell'infrastruttura, capacità ed essenzialità nel servizio al territorio e dei criteri di posizionamento ed interconnessione rispetto alle grandi linee di collegamento nazionali ed europee (RETI TEN-T).

Il punto di partenza è lo SNIT 2001 che, per quanto riguarda gli aeroporti, individuava un insieme minimo di infrastrutture comprendente gli scali che nel 1998 registravano un traffico passeggeri annuo superiore a 500.000 unità e che complessivamente movimentavano circa il 99% dei passeggeri ed il 97% delle merci, per un totale di 23 aeroporti.

A livello Europeo, i nuovi orientamenti sulla Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) definiti nel Regolamento n. 1315 del dicembre 2013 hanno identificato nella rete centrale (*Core Network*), che si articola in nove corridoi, 11 aeroporti italiani. In totale, il cosiddetto *Comprehensive network* comprende 23 aeroporti.

A livello nazionale, la classificazione degli aeroporti prende spunto dagli studi volti all'individuazione del Piano Nazionale degli Aeroporti. Come previsto dal codice della navigazione con decreto DPR 201/2015, si è definita la rete degli aeroporti di interesse nazionale. I parametri identificati per l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale sono i seguenti: le dimensioni e la tipologia di traffico; l'ubicazione territoriale; il ruolo strategico; le previsioni dei progetti europei TEN-T. Si ricorda anche che in materia di federalismo demaniale, l'art. 5 del D.Lgs. n. 85 del 2010 ha previsto il trasferimento degli aeroporti di interesse regionale e locale appartenenti al demanio aeronautico (che non siano di interesse nazionale) ai rispettivi enti locali: Regioni, Province, Comuni e Città metropolitane. Nello specifico, per l'individuazione della rilevanza strategica, il Piano Nazionale degli Aeroporti ha optato per un approccio volto alla copertura territoriale identificando i bacini di riferimento e l'aeroporto strategico di riferimento per ognuno di essi, seppur con eccezioni. Il piano ha classificato come di interesse nazionale 38 aeroporti e, tra questi, 13 aeroporti sono stati individuati come di particolare rilevanza strategica. Infine, nel piano nazionale degli aeroporti, così come confermato anche dal DPR. 201/2015, agli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Venezia Tessera è stata attribuita la qualifica di gate intercontinentali.

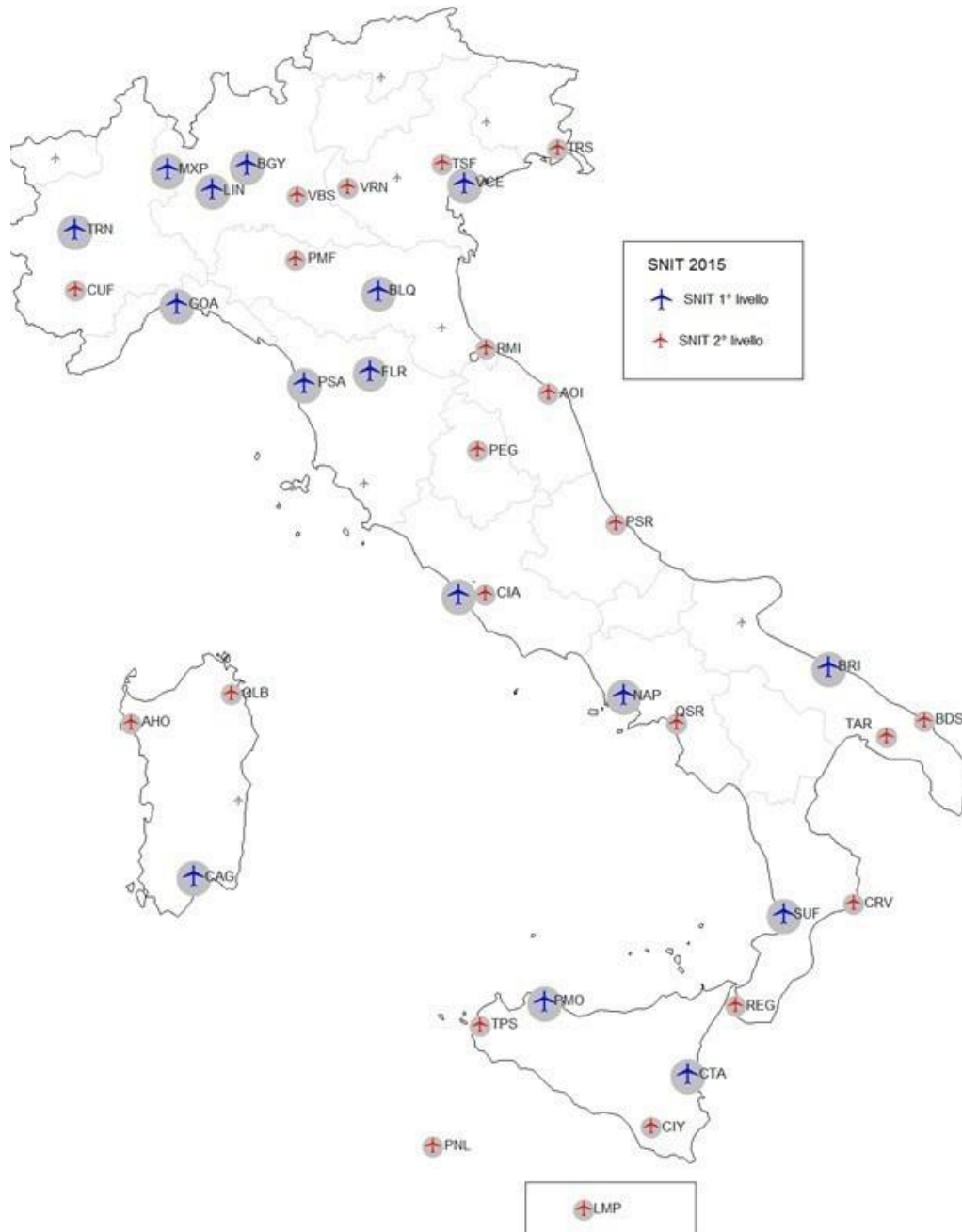
Dal confronto tra la classificazione della rete nazionale e il ruolo nella rete TEN-T Europea emerge una sostanziale sovrapposizione e coincidenza tra gli aeroporti che hanno un ruolo core nella rete TEN-T e gli aeroporti strategici secondo il Piano Nazionale degli Aeroporti. Nello specifico, le ragioni di copertura territoriale hanno portato a considerare di importanza strategica, pur non appartenendo alla rete core, il sistema aeroportuale Pisa/Firenze (bacino Centro Nord) e gli aeroporti di Lamezia Terme (bacino Calabria), di Bari (bacino Mediterraneo/Adriatico) e di Catania (bacino Sicilia Orientale). Al contempo, sono considerati di importanza nazionale gli aeroporti di Linate, Bergamo Orio al Serio e Genova, classificati come 'core' all'interno della rete TEN-T.

Per quanto riguarda l'interesse nazionale e la presenza nella *Comprehensive network*, si segnalano che gli aeroporti di Forlì, Bolzano e Foggia sono parte del *Comprehensive network* ma non sono stati qualificati come di interesse nazionale. Al contrario, gli aeroporti di Crotone Salerno, Parma, Taranto, Perugia, Rimini,

Cuneo sono parte degli aeroporti di interesse nazionale, seppure non figurino nella rete TEN-T.

Sulla base delle strutture di classificazione descritte, lo SNIT include tutte le infrastrutture aeroportuali di rilevanza nazionale per un totale di 38 strutture aeroportuali, di cui 16 sono considerate nel 1° livello e comprendono gli aeroporti identificati come 'core' nella rete TEN-T e quelli strategici all'interno del Piano Nazionale degli Aeroporti.

FIGURA III.1.8: SNIT AEROPORTI. STRUTTURE DI 1° E 2° LIVELLO



Definizione della rete aeroportuale SNIT di 1° e 2° livello

LIVELLO SNIT	AEROPORTI
1° livello (16 aeroporti)	Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo Orio al serio, Milano Linate, Venezia, Catania, Bologna, Napoli, Palermo, Pisa, Bari, Torino, Cagliari, Lamezia Terme, Firenze, Genova
2° livello (22 aeroporti)	Roma Ciampino, Verona, Treviso, Olbia, Brindisi, Trapani, Alghero, Trieste, Pescara, Reggio Calabria, Ancona, Crotone, Lampedusa, Perugia, Parma, Cuneo, Brescia, Salerno, Comiso, Pantelleria, Rimini, Taranto

III.6 Ciclovie

Lo SNIT del PGTL2001 non comprendeva le ciclovie. Nell'aggiornamento al 2017 è prevista l'individuazione di una rete nazionale delle ciclovie costituita degli itinerari ciclabili della rete TEN-T, chiamata "EuroVelo", nonché di altri itinerari di interesse nazionale.

EuroVelo è composta da 15 percorsi ("routes") di lunga percorrenza che attraversano l'intero continente europeo, e prevede oltre 70.000 km di rete ciclabile di cui più di 40.000 km già esistenti.

I percorsi Eurovelo sono nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili europee esistenti opportunamente raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali, e hanno lo scopo di favorire il transito di turisti in tutta l'Europa e al contempo di valorizzare localmente la ciclabilità come soluzione contro il traffico motorizzato. Gli scopi di EuroVelo sono:

- Assicurare che tutte le nazioni europee siano attraversate almeno da un itinerario ciclabile di qualità. In questo modo si fissa un principio di continuità territoriale basato sul mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente e, a differenza dell'automobilista chiuso nel suo involucro metallico, immerso nello stesso;
- Favorire la cooperazione internazionale e la armonizzazione degli standard nelle infrastrutture ciclistiche;
- Promuovere l'attenzione ai problemi dei ciclisti con una iniziativa di grande significato. Il tracciato EuroVelo può servire infatti a portare la bicicletta e le sue esigenze in luoghi dove è poco conosciuta o penalizzata da scelte trasportistiche appiattite sulla automobile;
- Favorire l'avvicinamento alla bicicletta in un ambiente sicuro e di pregio da parte di non ciclisti. Molti sono infatti i ciclisti, ad esempio quelli con figli piccoli, che sono frenati dal timore di incidenti tutt'altro che infrequenti sulle strade normali e la presenza di un itinerario protetto può costituire un elemento determinante per introdursi alla pratica del turismo in bicicletta;
- Catalizzare la realizzazione di cicloitinerari locali beneficamente influenzati dal successo dell'itinerario europeo, che diventa l'elemento trainante per fare crescere reti locali di itinerari per ciclisti;
- Promuovere la bicicletta come migliore pratica di turismo sostenibile. Uno degli elementi più critici del turismo è il mezzo di trasporto motorizzato con i suoi effetti dannosi sui territori attraversati e sulla meta del viaggio. La

bicicletta ha ovviamente tutte le caratteristiche di sostenibilità in termini di impatto;

- Portare benefici economici alle comunità locali. Il ciclista attraversa il territorio lentamente e senza proprie risorse, attingendo altresì ai commerci, ai ristoranti e agli alberghi dei piccoli centri, che sono quelli elettivamente scelti dal turista in bicicletta;
- Indurre maggiore utilizzo del trasporto pubblico a scapito dell'auto privata o dell'aereo. la bici si sposa naturalmente con mezzi di trasporto come il treno, il traghetto, o il bus che sono quelli a minore impatto ambientale.

L'Italia è interessata da **3 itinerari** appartenenti alla rete EuroVelo:

- Eurovelo 5 - Via Romea Francigena: da Londra a Brindisi (3.900 km): il tratto italiano arriva dalla Svizzera, interessa 8 regioni (Lombardia, Emilia-Romagna, Liguria, Toscana, Lazio, Campania, Basilicata, Puglia), tocca le città di Como, Milano, Pavia, Piacenza, Lucca, Siena, Roma, Benevento, Matera e Brindisi;
- Eurovelo 7 - Strada del Sole: Capo Nord - Malta (7.409 km): il tratto italiano è di lunghezza pari a circa 3.000 km, arriva dall'Austria, interessa 11 regioni (Trentino Alto Adige, Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Basilicata, Calabria, Sicilia), tocca le città di Bolzano, Trento, Mantova, Bologna, Firenze, Arezzo, Orvieto, Roma, Napoli, Salerno, Crotone, Catanzaro, Messina, Catania, Siracusa. Dalla Sicilia prosegue via mare fino a Malta;
- Eurovelo 8 - Ciclovia del Mediterraneo: Cadice - Atene fino a Cipro (5.888 km): il tratto italiano arriva dalla Francia, interessa 6 regioni (Liguria, Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto, Friuli Venezia Giulia), attraversa la pianura padana sdoppiandosi sui due argini del fiume Po, costeggia l'Adriatico e prosegue in Slovenia. In Italia tocca le città di Ventimiglia, Cuneo, Torino, Pavia, Piacenza, Cremona, Mantova, Ferrara, Venezia, Grado e Trieste.

FIGURA III.1.9 : ITINERARI “EUROVELO” NELLA RETE TEN-T



La Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB) ha proposto un insieme di itinerari di interesse nazionale (Figura III.9 - 10), che integrano gli itinerari europei e forniscono un quadro di riferimento della rete ciclabile nazionale.

FIGURA III.1.10: ITINERARI DELLA RETE CICLABILE ITALIANA (BICITALIA)

