



Comune di Pescara
Assessorato LL.PP. e Mobilità
CMG centro monitoraggio e
gestione sicurezza stradale

Corsi di Formazione - Materiali
16 Aprile 2015

Itinerari pedonali e ciclabili

scheda tecnica

a cura dell'arch. Gian Piero Spagnolo, 2006



WWW.WEBSTRADE.IT



IL TESTO COMPLETO DI QUEST'OPERA CON RIFERIMENTI NORMATIVI BIBLIOGRAFICI, MANUALISTICI, LINK ATTIVI E ALTRE RISORSE E' DISPONIBILE IN FORMATO ELETTRONICO SU DVD WEBSTRADE.IT.

I materiali presentati sono frutto di ricerche finanziate MURST 2000-2010. Essi non sono pubblicati e sono utilizzati con finalità didattiche. E' escluso qualsiasi uso professionale o riproduzione senza la preventiva autorizzazione del curatore

<digiampietro@webstrade.it - www.webstrade.it - 02-4474-978 >

(Retro pagina vuoto)

ARCH. GIAN-PIERO SPAGNOLO
Libero Professionista e tecnico FIAB
20131 - Milano
Via A.M. Ampère, 121
Tel/fax/segr.tel. 0226826676

ITINERARI CICLOPEDONALI

Con la **legge 214 del 2003** che aggiorna il Codice della Strada, nell'Art. 2 viene integrata la classificazione delle strade con il tipo **F/bis** così definito: "**ITINERARIO CICLOPEDONALE**: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada".

L'Art. 53 del Codice della Strada viene integrato con l'Art. 53/bis che definisce: "**UTENTE DEBOLE DELLA STRADA**: pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade".

In questi casi si esprime una nuova attenzione verso l'incremento della sicurezza nei riguardi delle categorie deboli degli utenti, concetto fino ad allora (2003) disatteso dal Codice della Strada italiano.

Il legislatore si è finalmente accorto che il Codice non può più essere solo "dell'automobile o dei mezzi motorizzati in genere" (come più volte è stato stigmatizzato) ma deve tener conto di tutti gli utenti della strada, in senso lato, con maggiore e specifica attenzione verso chi la usa normalmente, in condizioni ancor oggi di notevole debolezza.

Un'esperienza recente.

Molto recentemente un gruppo interdisciplinare di docenti delle Università Bocconi, Cattolica del Sacro Cuore, di Brescia e di Bergamo, coordinati da Prof. Busi di Brescia ha intrapreso una "ricerca di interesse nazionale indirizzata alla definizione di una metodologia per conoscere, valutare e valorizzare sia la linearità e le **relative reti morfologiche naturali e/o antropiche** (argini di fiumi, torrenti e canali; linee ferroviarie dismesse; strade militari; ecc.) che potrebbero costituire l'elemento strutturante il sistema di mobilità lenta (non motorizzata) alla scala territoriale, sia le potenzialità turistiche derivanti dal recupero di percorsi storici di epoca classica, di epoca medioevale ed altri ancora. Tali percorsi connessi a sistema tra loro e con altri di minor rilievo consentirebbero, infatti, di muoversi in spaccati territoriali costituiti dal succedersi di ambienti caratterizzati e qualificati; all'interno del diversificarsi del paesaggio e dell'ambito rurale, di quello della città consolidata e di quello del centro storico, nella suggestione di quanto l'opera concomitante della natura e dell'uomo è riuscita a formare nel tempo."

La ricerca è al primo anno di esecuzione e nei prossimi due anni si propone di mettere a punto, dopo analisi intrecciate dai punti di vista di varie scienze (dall'economia alla giurisprudenza, dalla mobilità all'urbanistica, dalla trasportistica all'aspetto turistico), un itinerario che tenga conto delle varie analisi di studio per approdare ad un percorso che trovi le sue giustificazioni complessive di sostenibilità.

Il tutto deriva dalla nuova possibilità offerta da quella piccola, ma importante, integrazione apportata alla classificazione delle strade.

In un mondo che sempre più dipende, diseconomicamente, dal trasporto e dalla mobilità motorizzati, la ricerca di dimensioni umane e sostenibili applicabili al diritto alla mobilità sta prendendo l'avvio in termini concreti e la cultura si muove in questo senso: contrariamente alla prassi amministrativa nazionale e locale che non sa ancora volerne tener conto, o, il che è peggio, non ne vuol proprio sapere.

Manuale della Regione Lombardia.

Nell'ottobre del 1999 l'Assessorato all'Urbanistica della Regione Lombardia emanava il "Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale - Tipologie e Tecniche" a cura del Dott. Albano Marcarini e con la collaborazione dell'Arch. Marco Samek, che già prefigurava una speranza di revisione del Codice della Strada nel senso concretizzato dalla legge 214 del 2003.

Nell'Appendice 2 al testo si indicavano, infatti, "Norme del Codice della Strada inerenti il traffico ciclistico integrato con le proposte di modifica suggerite dalla FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)". Nella premessa si sottolinea che *"Non si tratta di un manuale per la realizzazione di piste ciclabili ma di un repertorio ragionato di situazioni tipo (corsie preferenziali, strade per cicli prive di traffico, situazioni promiscue, attraversamenti, ecc.) in cui la ciclabilità si trova a dover fare i conti con il traffico automobilistico proponendo, di volta in volta, soluzioni che siano da modello. Inoltre questo manuale riguarda prevalentemente situazioni extraurbane."*

Erano già sinteticamente prefigurate le caratteristiche degli itinerari ciclopedonali, con un occhio specificamente ciclistico ma aperto alla promiscuità con il resto dell'utenza debole.

I principi generali erano definiti nell'analisi di: 1) Riciclo delle infrastrutture esistenti; 2) Pavimentazioni; 3) Larghezza della sede viabile e corsie lungo le strade; 4) Identità dell'itinerario; 5) Attraversamenti urbani; 6) Segnaletica.

Questo manuale era all'avanguardia rispetto alla normativa ufficiale e faceva intravedere le varie possibilità di motivazione e di realizzazione degli itinerari ciclopedonali, oggi finalmente codificati.

In realtà, come spesso capita in Italia, la definizione data dalla lettera F/bis della classificazione delle strade non ha ancora trovato nel Regolamento (perché, come al solito in Italia, non ancora formulato) le soluzioni di segnaletica o di altre caratteristiche in grado di dare una fisionomia normativa complessiva al concetto di itinerario ciclopedonale.

Nel Codice della Strada le caratteristiche sono abbastanza chiare ma sarà il Regolamento a stabilire come si realizzerà la condizione di maggiore sicurezza "intrinseca" per l'utente debole, soprattutto in caso di promiscuità di traffico.

La situazione attuale italiana.

Attualmente la condizione di **ciclabilità extraurbana** in Italia è caratterizzata da notevoli differenze sia di approccio che di soluzioni di infrastrutturazione.

Ottimi esempi esistono a Trento, Bolzano, Modena, Mantova (Mincio). Soluzioni "coraggiose", quindi con grado di sicurezza al limite del risicato nel sistema delle ciclabili nella provincia di Pisa, oppure nell'esteso esempio della Provincia di Torino.

Lungo l'Adda, il Ticino ed il Po sono presenti interessanti realizzazioni, anche se gli standard sono disomogenei fra di loro.

I diversi enti che hanno dato la possibilità di realizzazione di questi itinerari, infatti, hanno determinato differenze di approccio al

problema: diversi Assessorati delle Province (pianificazione, strade, ambiente, turismo), oppure Enti Parco o Comunità Montane.

Quindi le soluzioni trovate e realizzate luogo per luogo sono in differente stato di realtà derivate dai "difformi interessi e finalità" che hanno dato vita alle varie esperienze.

La Comunità Montana del Trasimeno, per esempio, aveva intenzione di realizzare il percorso attorno al lago ma il suo Ingegnere capo è incappato in una condanna penale (sic!) per avere abbattuto alcuni alberi lungo il percorso ciclabile. I dettagli non sono molto chiari, ma si arriva a questi esiti clamorosi derivanti dalla scarsa normativa.

Il Regolamento della 214/2003.

Si auspica che il futuro regolamento della 214/2003 verrà stilato in modo intelligente, per evitare errori "strani" come quello derivante dal regolamento della 366, (**decreto 30.11.99, n° 557**) di cui si parlerà più avanti.

Infatti esso impone, per esempio, almeno una **fontanella** di acqua potabile tassativamente **ogni 5 chilometri**, a pena dell'inammissibilità del progetto. Se non si riesce a trovare una fontanella se non a distanza di, per esempio, 5,8 chilometri, tutto il progetto va buttato perché, magari, non ci sono le risorse economiche per creare una tubazione d'acqua di 800 metri!

Le norme servono sempre e sono sempre auspicabili ma non devono stabilire che un capello va diviso in 64 parti uguali a pena di annullamento di un progetto.

Difformità fra i progetti realizzati.

Oltre alle difformità date dalle diverse origini dei progetti, le segnaletiche ed i parametri di sicurezza variano da luogo a luogo: si può trovare di tutto e di più nelle varie realizzazioni.

Si aggiungono anche **le greenways** che, comprensibili nella definizione, sono degli oggetti misteriosi quanto a normativa e dettagli realizzativi. Un sistema di reti ciclabili di media e lunga percorrenza esiste in molti paesi europei e, da qualche tempo, l'argomento sta entrando in agenda anche in alcune realtà italiane. In realtà l'unico argomento consolidato sta nel fatto che alcune amministrazioni locali stanno prendendo coscienza dell'esigenza di promuovere e realizzare reti di strade dedicate al **traffico lento**, con particolare riferimento alla bicicletta. E l'estensione alla pedonalità è lì pronta e logica.

A livello europeo le realizzazioni rappresentano un panorama molto ricco con estensioni di reti praticabili ed attrezzate per migliaia di chilometri.

L'esistente.

In Europa.

Da qualche anno (1998) esiste la grande proposta della RETE EUROVELO rappresentata da un sistema che comprende 12 itinerari ciclabili che attraversano in lungo e in largo l'Europa geografica: da Est ad Ovest e da Nord a Sud, dal Portogallo ai Balcani e da Capo Nord a Malta. Il progetto è a cura di ECF (European Cyclistic' Federation) e portato avanti da tre componenti: ECF, Sustrans (GB) e De Frie Fugle (DK). A marzo 2002 sono uscite le linee guida per l'implementazione della rete. Dei 12 itinerari è già stato inaugurato, quindi completamente percorribile, l'anello del Mare del Nord per circa 6.000 chilometri.

In Svizzera la rete nazionale ciclabile assomma a circa 3.000 chilometri ed è integrata alle reti cantonali e locali.

In Inghilterra la Sustrans ha realizzato già più di 6.000 chilometri e raddoppierà l'esistente entro i prossimi anni. Per il reperimento dei fondi necessari si è ricorsi ai proventi di una lotteria nazionale. Olanda, Danimarca, Germania, Austria e Francia sono dotati di reti già funzionanti per migliaia di chilometri.

In Italia.

FIAB nel 1991 presentava in ambito Velocity (il ritrovo internazionale, biennale e itinerante delle associazioni pro-bici che si svolgeva in quell'anno a Milano) la Ciclopista del Sole: una prima idea di itinerario che doveva unire Brennero, Mantova, Bologna, Firenze, Siena, Roma oltre ad una variante sulla costiera tirrenica per unire Mantova, Parma, Pisa, Livorno, Grosseto e Roma.

Successivamente, dalla Ciclopista del Sole prendeva corpo anche l'idea della rete nazionale BICITALIA, sempre da Est ad Ovest e da Nord a Sud, dal Piemonte alla Venezia Giulia e dall'Alto Adige alla Sicilia.

Una delibera CIPE (febbraio 2001) prefigurava l'esigenza di una rete ciclabile nazionale impegnando l'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione: " a sviluppare e a sottoporre a questo Comitato (ndr CIPE) un apposito studio sulla fattibilità di una rete di percorribilità ciclistica nazionale finalizzata principalmente all'incentivazione di forme di turismo sostenibile, con particolare riguardo alle zone ad elevata naturalità, definendone le relazioni con le altre reti e servizi di trasporto, le modalità di integrazione, i costi e le modalità di gestione".

A seguito di questa delibera è stato predisposto, su richiesta del Ministero dell'Ambiente ed a cura dell'Associazione Italiana Città Ciclabili e della FIAB, uno studio di fattibilità sulla rete nazionale oltre ad un rilievo dell'esistente, effettuato su base provinciale: gli studi sono disponibili presso il Ministero dell'Ambiente o presso l'AICC e la FIAB.

Ad oggi, però, nulla è stato riattivato e le proposte dormono in qualche cassetto.

Nel 1998 con la legge 366 del 19.10.98 (notazione interessante: una delle pochissime leggi votate all'unanimità da Camera e Senato!) "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica" si introduce nella legislazione italiana il concetto di realizzabilità della ciclabilità diffusa e del suo praticabile finanziamento in ambito nazionale. Peccato che nei due ultimi recenti anni, in campo nazionale, non siano stati stanziati fondi col rischio che il tutto passi nella memoria del passato e che la legge non possa più essere rivitalizzata.

Il Regolamento della Legge 366, (D.M. 30.11.99 n° 557).

Il relativo Regolamento (D.M. 30.11.99 n° 557), oltre a definire (Art. 2) **finalità e criteri di progettazione** ("a) favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale ... con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica; b) puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità ...; c) valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico; d) verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza ..."), (Art. 3) gli **strumenti di pianificazione** (" a) un piano di rete degli itinerari ciclabili ..., è ammessa la possibilità di considerare itinerari isolati ... per i comuni ... tenuti alla predisposizione del PGTU ..., il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del

PGTU ..., per i comuni non tenuti alla predisposizione del PGTU occorre comunque procedere ad una verifica di compatibilità, soprattutto ai fini della sicurezza, con le altre modalità di trasporto; b) i progetti degli itinerari ciclabili ... che prevedano anche, ove necessario, la riqualificazione dello spazio stradale circostante ... devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.", (Art. 4) **ulteriori elementi per la progettazione** (definiti al punto 2. come "utilizzati per esigenze prevalentemente legati alla mobilità lavorativa e scolastica quale sistema alternativo di trasporto per la risoluzione - anche se parziale - dei maggiori problemi del traffico urbano o per esigenze prevalentemente turistiche e ricreative"; ed al punto 3 si : "devono tenere presenti, in particolare, i seguenti elementi: a) nelle opere di piattaforma stradale: la **regolarità delle superfici**, gli apprestamenti per le intersezioni a raso e gli eventuali sottopassi o sovrappassi compresi i loro raccordi, le sistemazioni a verde, le opere di raccolta delle acque meteoriche anche con eventuali griglie ... ; b) nella segnaletica stradale: oltre ai tradizionali cartelli ... le strisce ... e gli impianti semaforici, le colonnine luminose alle testate degli elementi spartitraffico fisicamente invalicabili, i delineatori di corsia ... ; c) nell'illuminazione stradale: gli impianti speciali per la **visualizzazione notturna** degli attraversamenti a raso ... d) nelle attrezzature: le rastrelliere **per la sosta** ... e, specialmente sulle piste di utilizzazione turistica, **panchine e zone d'ombra** preferibilmente arboree, fontanelle di acqua potabile **ogni 5 km di pista**, punti telefonici od in alternativa, indicazione dei punti più vicini, ..."). Il Regolamento continua analizzando tutta una serie di definizioni e di soluzioni appropriate per i punti critici, per la fattibilità tecnico-economica (Art. 5), delle definizioni, tipologia e localizzazione (Art.6), della definizione della larghezza delle corsie e degli spartitraffico (Art. 7), della velocità di progetto e delle caratteristiche plano-altimetriche (Art. 8), degli attraversamenti ciclabili (Art. 9), della segnaletica stradale (Art. 10), delle aree di parcheggio (Art. 11), delle superfici ciclabili (Art. 12).

La consultazione di questo Regolamento è particolarmente indicata prima di iniziare a pensare di realizzare un percorso ciclopedonale in quanto si ritrovano particolari disposizioni che non rientrano, per alcuni aspetti, nelle specifiche regolamentazioni per la costruzione e la definizione delle normali reti stradali.

Proposte FIAB.

Dalla FIAB era scaturita una proposta di classificazione degli **itinerari ciclabili** che, alla luce della integrazione del Codice della Strada del 2003, si può qui riprendere, considerandola estensibile alla percorribilità **pedonale** in quanto le differenze fra ciclabilità e pedonalità sono praticamente inesistenti e le condizioni generali si integrano complessivamente.

Standards normativi.

La **carenza di normativa** per gli **itinerari ciclabili di media e lunga percorrenza** è evidente. Per omogeneizzare il linguaggio, poiché nel Regolamento di attuazione della L. 366 questo argomento è correttamente impostato ma non esaustivo e poiché è necessario che gli itinerari siano descritti e segnalati con precisione, costruiti o messi in sicurezza e legittimamente percorribili da chi li utilizza, si ritiene di dover

individuare alcuni parametri ritenuti importanti per definire nomenclatura, qualità e sicurezza degli itinerari ciclopedonali.

Normativa.

I ciclisti ed i pedoni sono tenuti al rispetto integrale del Codice della Strada e, in particolare, di tutte le normative legate all'uso ed alla proprietà delle strade.

Le strade hanno un proprietario che dispone della circolazione sul proprio sedime secondo i propri fini istituzionali (ad es. una strada di bonifica è di solito usata solo dai mezzi della bonifica per la manutenzione idraulica, una strada forestale dai mezzi autorizzati alla manutenzione del bosco, ecc.), salvo che la strada abbia un uso pubblico. La definizione di **strada ciclopedonale** necessita di normativa specifica e di regole particolari da definire con le rispettive proprietà, quando si tratta di usare spezzoni od interi percorsi di proprietà privata (esempio tipico è quello delle tratte ferroviarie dismesse).

Non esiste **segnaletica** specifica per le strade ciclopedonali sia di indicazione sia, soprattutto, di segnali che prevedano forme di tutela per chi le percorre, in modo particolare nelle porzioni stradali a traffico promiscuo.

Si possono percorrere solo strade aperte al traffico o, comunque, strade sulle quali l'utenza debole sia espressamente autorizzata (ad es. l'itinerario Destra Po della Provincia di Ferrara). Situazioni come **alzaie**, **argini** di fiumi e canali, **ferrovie dismesse**, sono, salvo indicazione diversa, interdette al traffico pubblico. Il fatto che l'utenza debole sia tollerata non significa che il passaggio sia consentito. Diversi enti hanno diffidato la FIAB, quindi i ciclisti in generale, dall'utilizzare in modo pubblico e manifesto (volantini, itinerari di manifestazioni, guide) i sedimi per i quali gli stessi enti non si sentono responsabili della sicurezza altrui.

In questo senso anche la ricerca universitaria interdisciplinare, più sopra citata, si trova di fronte a notevoli difficoltà nel trovare le possibilità di praticabilità dei percorsi ed auspica tavoli comuni fra proprietari delle strade, utenti ed enti pubblici ed istituzionali per la definizione delle rispettive responsabilità.

Definizioni.

Pavimentazione con almeno tre gradi di particolarità:

- **Compatta:** asfalto, cemento, autobloccanti
- **Scorrevole:** altri fondi di buona qualità, cioè macadam scorrevole, terra stabilizzata con calce o resine
- **Fondo naturale:** di qualità mediocre o scarsa, cioè fondo erboso, terra acciottolato di fiume

Carreggiata: porzione della strada riservata al transito dei veicoli escluse, cioè, banchine, canaline, parapetti, fasce di rispetto, ecc.

Sicurezza del traffico: l'insieme della infrastrutturazione e dei provvedimenti normativi messi in atto per garantire la sicurezza della circolazione

Sicurezza intrinseca (particolarmente evidenziata nelle Strade F/bis): l'insieme delle opere fisse per la sicurezza della strada (parapetti, sistemazione di tratti ripidi o comunque pericolosi, ecc.)

Segnaletica ciclopedonale: un sistema di segnali verticali (cartelli) e segnaletica orizzontale con il duplice scopo di indicare le direzioni e di migliorare la sicurezza degli utenti (in questo secondo caso i segnali sono prevalentemente indirizzati agli utenti motorizzati)

Area di sosta: luogo di servizio dotato di rastrelliera per bici, tavoli, panchine, cestini per rifiuti, ombreggiatura arborea e fontanella.

Bicicletta da turismo: bicicletta a trazione muscolare (compresa mountain bike MTB) con cambio, adatta a trasportare bagaglio e con copertoni di sezione non inferiore a 25/28 mm.

Cartografia ciclopedonale: mappe stradali in scala adatta, compresa fra 1:50.000 e 1:100.000 (per gli itinerari dedicati alla MTB, oppure per attraversamenti urbani, possono essere indicate scale anche superiori, ad esempio 1:25.000). Le mappe possono essere: - Cartografia itineraria riportante itinerari predeterminati ed, eventualmente, altre informazioni utili al cicloturista; - Cartografia generale riportante informazioni sulla rete stradale adatta al cicloturista, come, per esempio, carichi di traffico, pendenze ed altre informazioni utili riferite a tutto il territorio coperto dalla mappa.

Strutture e caratteristiche di tipo generale.

Per definire le strutture e le caratteristiche dei percorsi ciclopedonali si può prendere spunto dalle norme confederali svizzere (consolidate nel tempo e nell'esperienza).

Le normative di riferimento possono essere sostanzialmente due:

- Per tutto ciò che è riconducibile ad una **strada** la norma di riferimento sarà il **Codice della Strada** con le opportune ulteriori modifiche migliorative per completare la classificazione di strade ciclopedonali
- Per tutto ciò che attiene agli **altri sedimi non stradali** si deve, in generale, fare riferimento alle norme costruttive di buona tecnica (UNI, CNR, CAI, ecc.) non necessariamente in ambito del Codice della Strada ma con sufficienti caratteristiche di sicurezza intrinseca.

Le strade ciclopedonali.

La definizione di strada ciclopedonale comporta, in sé, l'utilizzazione solo ed unicamente da parte dell'utenza debole, pertanto non ammette la presenza, ad esempio, di ciclisti amatoriali/agonistici che creerebbero contrasti con il concetto di sicurezza.

La **strada ciclopedonale** si può pertanto definire come una successione di strade adatte al pedone ed al cicloturista e coordinata da caratteristiche non infrastrutturali che ne completano la fisionomia e la qualità secondo i seguenti criteri e le seguenti valutazioni:

- La strada ciclopedonale esiste, cioè è stata descritta, ha un nome, un ente che ne è responsabile, un logo, un tema, ecc. Ha una sua identità che va al di là di una semplice successione di strade
- La strada ciclopedonale ha caratteristiche tecniche (fondo stradale, pendenze moderate <6%, sicurezza intrinseca, ecc.) che la rendono percorribile tutto l'anno (in caso di forti nevicate il sedime stradale può ben essere messo a disposizione per lo sci da fondo) da parte di persone con una normale preparazione fisica e con normali biciclette da turismo oltre che a piedi
- La strada ciclopedonale è segnalata, cioè esiste una specifica segnaletica anche di indicazione geografica e di chilometraggio in modo che anche il turista forestiero non perda la strada e sappia programmare le sue tappe
- La strada ciclopedonale è cartografata, cioè fa riferimento ad una mappa di qualità in scala possibilmente compresa fra 1:50.000 e 1:100.000
- La strada ciclopedonale ha un certo grado di attrattività e di dotazione di servizi

- La strada ciclopedonale ha un grado di protezione accettabile
- La strada ciclopedonale è frutto di concertazione territoriale ed implica l'attivazione di tavoli comuni fra enti ed istituzioni sovracomunali, provinciali e regionali oltre che interregionali
- La strada ciclopedonale preserva il territorio e lo qualifica
- La strada ciclopedonale permette di mantenere e qualificare le caratteristiche locali sotto gli aspetti turistici, enogastronomici, ambientali e produttivi.
- La strada ciclopedonale rappresenta risorse in genere sconosciute e permette un uso compatibile del territorio
- La strada ciclopedonale recupera e connette realtà socioeconomiche strategiche per ogni località che attraversa
- La strada ciclopedonale permette un uso del territorio da parte dell'utenza migliore, più intelligente e più sensibile alle bellezze naturali ed ambientali.

Riva del Garda, 18.11.04

Arch. Gian-Piero Spagnolo, FIAB.