



FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA

COORDINAMENTO NORD-OVEST
Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta

<http://www.fiab-onlus.it>



Proposte per una Rete primaria degli itinerari cicloturistici del Nord Ovest

Premessa

La Federazione italiana degli Amici della bicicletta, che promuove l'uso del mezzo a pedali, individua i percorsi adatti al cicloturismo e dialoga con le pubbliche amministrazioni per suggerire i provvedimenti a favore della mobilità ciclistica, si articola in numerose associazioni sparse sul territorio nazionale. Le associazioni del Nord Ovest, Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta, nel Convegno di Saluzzo del 2005, constatato il problema dei ciclisti di muoversi in sicurezza sulla rete stradale ordinaria e preso atto della lentezza con cui vengono realizzate le piste ciclabili, la cui progettazione viene gestita prevalentemente dai Comuni e produce spesso esiti di scarsa utilizzazione, scollegati tra loro, propose di individuare una Rete di percorsi ciclabili esistenti sulla viabilità minore e su di questa evidenziare alcuni itinerari prioritari.

La finalità della ricerca, portata avanti con un anno di lavoro grazie all'esperienza acquisita nell'ambito del proprio territorio da ogni associazione, è di portare a conoscenza dei ciclisti la moltitudine di strade secondarie esistenti e di rivolgere alle amministrazioni, Regioni e Province soprattutto, la richiesta di rendere riconoscibili tali percorsi ciclabili con l'apposizione della segnaletica specifica per renderli operativi in tempi brevi e di programmare in seguito gli interventi strutturali necessari per la loro ottimizzazione.

Il risultato politico di tale operazione non è solo a vantaggio della pur vasta categoria dei pedalatori, ma tende anche alla riqualificazione dell'ambiente con la tutela delle risorse naturali e la valorizzazione dei beni culturali, soprattutto quelli minori e poco conosciuti. Ne conseguirebbe inoltre una crescita economica non indifferente, generata dai servizi di accoglienza e di ospitalità, come gli esempi dei grandi itinerari cicloturistici europei ci dimostrano.

I criteri che hanno guidato l'individuazione della Rete si sono avvalsi della conoscenza dei percorsi ciclabili esistenti nel Nord Ovest e dei possibili raccordi con quelli esistenti o programmati nelle regioni e negli Stati confinanti. I tracciati hanno privilegiato i siti dotati di pregio ambientale e naturalistico, le località che custodiscono le testimonianze storiche e artistiche e anche quelle già in possesso delle strutture idonee all'accoglienza cicloturistica.

L'indagine si è confrontata con un territorio estremamente vario e articolato, un microuniverso geofisico su cui si è sedimentata nel tempo l'azione dell'uomo. Dalla cerchia imponente delle Alpi con l'infinita sequenza delle valli digradanti verso la pianura padana, alla connessione con la catena Appenninica ramificata nel sistema collinare delle Langhe e Monferrato e affacciata sul golfo Ligure, si succedono ambienti naturali, colture e insediamenti umani assai diversi e avvincente risulta il loro attraversamento nel lento e rispettoso procedere lungo un itinerario cicloturistico.

Particolare importanza rivestono pertanto i **percorsi prioritari** che il Coordinamento Fiab del Nord Ovest intende proporre all'attenzione delle pubbliche amministrazioni. Alcuni di questi erano già stati previsti dalla rete nazionale di Bicitalia, come la **Via del Po** connessa da un lato alla Rete Eurovelo della Provenza, adattata all'intermodalità con la ferrovia nel tratto da Ventimiglia a Limone e legata all'andamento del grande fiume nel proseguimento verso le lagune venete.

Così la **Via Pedemontana**, programmata da Bicitalia ai piedi dell'arco alpino da Trieste al Lago Maggiore, e aggiornata dal nostro studio con il proseguimento piemontese attraverso i rilievi morenici del Medio Novarese, del Biellese e dell'Eporediese, l'ondulato Canavese fino alle porte di Torino, e ancora contornando l'estremo arco alpino occidentale del Pinerolese, Saluzzese, Cuneese e Monregalese, fino alla conclusione presso il Colle di Cadibona affacciato sul mare di Savona.

La **Via Padana o "dei Canali"**, connessa al Naviglio Grande lombardo presso il Parco del Ticino, si gioverà della utilizzazione delle alzaie lungo il Canale Cavour e rappresenterà una comoda ciclostrada pianeggiante da Milano a Chivasso e Torino.

Tra le diverse **Vie dei Pellegrini**, gli storici percorsi devozionali dei viaggiatori diretti a Roma, due tracciati ciclabili attraversano il territorio del Nord Ovest: dalla Valle d'Aosta e dalla Valle di Susa al Golfo dei Poeti spezzino. Nell'affascinante passaggio dall'ambiente montano alla pianura, dai morbidi rilievi appenninici alle scogliere delle Cinque Terre, garantendo continuità ai grandi percorsi europei provenienti da Oltralpe e diretti verso i porti di Genova e La Spezia e l'Italia centrale, si incontrano i riferimenti al passato storico e alla cultura

religiosa, dai monumenti romani di Aosta, Susa, Libarna e Luni alle abbazie medievali di Novalesa, Sacra di San Michele, Vezzolano, Lucedio, Sezzadio, dei Fieschi, per citare solo i più conosciuti.

Lungo la **Via del Mare**, sulla direttrice Nord – Sud, dal Cantone Ticino svizzero alla Riviera dei Fiori, si svolge una successione sorprendente di paesaggi e di città storiche. Dai lussureggianti giardini del Verbano Cusio Ossola alle specchiature infinite del “mare a quadretti” novarese e vercellese, ai movimentati profili di colli, borghi e castelli del Monferrato e delle Langhe, attraverso le città di Novara, Vercelli, Casale, Asti, Alba, il cuore del Piemonte storico e della cultura enogastronomica. E poi le anse del Tanaro, dove una ferrovia inutilizzata da undici anni attende di essere rivitalizzata dalla trasformazione in pista ciclabile, e i boschi dell’Alta Valle fino all’orlo della regione al Colle di Nava tra i profumi della lavanda e della ginestra. E infine il tratto ligure lungo gli aerei crinali e le terrazze di ulivi del Retroterra Imperiese, verso lo spettacolo marino godibile pedalando sul sedime della ex ferrovia a ridosso delle spiagge e delle scogliere, fino alle palme e ai giardini di San Remo.

Infine intorno al capoluogo regionale, la proposta della **Corona di delizie in bicicletta**, un itinerario storico-turistico che collega, ad anello intorno a Torino, le principali residenze Sabaude (Stupinigi, Rivoli, Venaria, Torino, Moncalieri) e siti ambientali e storici minori (Borgaro, Rivalta, Grugliasco, Druento, S.Mauro). L'obiettivo è completare strutturalmente l'anello, utilizzare appieno le realizzazioni ciclabili recentemente completate, apporre adeguata segnaletica, sviluppare un circuito di fruizione alberghiera e di ciclonoleggio.

La segnalazione di questi percorsi prioritari, a cui sarà possibile allacciare in seguito ulteriori varianti proposte dalle amministrazioni interessate, rappresenta la richiesta di intervento più urgente da parte del nostro Comprensorio regionale. Realizzazione che costituirà un primo importante passo a favore di un’utenza sempre più vasta e determinata al miglioramento della vivibilità del nostro territorio e del nostro ambiente.

La proposta di rete regionale

In Piemonte esiste un patrimonio di strade locali, in genere a basso traffico, che integrato e portato a sistema, potrebbe diventare “rete ciclabile regionale”: le esperienze delle ciclostrade e delle ciclopiste della Provincia di Torino sono in questo senso, significative. Anche in Provincia di Cuneo, come in Provincia di Novara, Verbania, Vercelli, Biella, Asti e Alessandria la rete minore delle strade agricole e delle alzaie, delle comunali e delle provinciali consente già una discreta frequentazione del territorio.

Manca la segnaletica di direzione, indicazione e di informazione turistica, alcuni tratti richiedono interventi strutturali e di miglioramento della sicurezza, l’offerta di strutture di accoglienza è assente.

Il nostro obiettivo e la nostra proposta per il breve e medio termine:

1. **individuare le reti ciclabili primarie, provinciali e interprovinciali, prioritariamente su strade locali esistenti a basso impatto di traffico, sulle alzaie e, ove possibile, nel recupero di sedimi ferroviari dismessi;**
2. **definire e condividere con le istituzioni il sistema degli itinerari cicloturistici regionali e interregionali, dentro il quadro nazionale della rete Bicitalia; far convergere gli investimenti regionali e provinciali prioritariamente su questi itinerari;**
3. **rendere riconoscibili i percorsi ciclabili con l’apposizione della segnaletica specifica (di sicurezza, direzione, informazione) e renderli operativi in tempi brevi; programmare in seguito gli interventi strutturali necessari per la loro ottimizzazione.**

Una prima idea di rete ciclabile regionale e provinciale di base e interconnessa

Le nostre associazioni conoscono e frequentano il territorio: in media un’associazione di 100 soci percorre ogni anno da 300 a 600 km di rete stradale locale, alternando negli anni i luoghi e le località.

Con il contributo di conoscenza e di frequentazione diretta delle associazioni locali, abbiamo censito “l’offerta” di rete ciclabile in tutte le provincia del Piemonte, distinta per tipologia di percorso (separati, promiscui ma

segnalati, promiscui non segnalati, con problemi da risolvere) e abbiamo così definito una rete principale e interconnessa di percorsi di interesse provinciale e interprovinciale che riteniamo di poter considerare quale “**armatura di base del territorio regionale**”.

Questa rete copre l'intero territorio regionale ed è integrata con i fattori territoriali più rilevanti, quali il sistema dei parchi e delle aree protette regionali, il sistema dei fiumi principali (Po, Ticino, Sesia, Toce, Dora Baltea, Tanaro, ...), le alzaie e i canali, i capoluoghi provinciali, le città, i luoghi storici e i nuclei minori, gli ambienti e i territori di caratterizzazione e di rilevanza locale.

E' la base per costruire relazioni e frequentazioni turistiche e culturali tra le località, ma anche per favorire l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per distanze brevi e spostamenti sistematici. All'interno delle maglie della rete di base possono essere ricomprese tutte le reti e gli itinerari ciclabili comunali e provinciali di livello e di interesse locale.

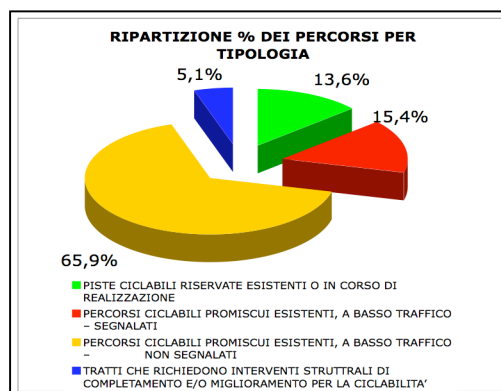
I numeri della rete di base

Circa 3.100 km, dei quali 430 protetti e separati (esistenti o in fase di realizzazione), 490 promiscui con il traffico veicolare ma segnalati (ciclostrade), 2.100 promiscui non segnalati e 160 km che richiedono interventi strutturali di miglioramento.

Tab. 1

SVILUPPO IN KILOMETRI E IN % PER TIPOLOGIA	TOTALE REGIONE	
	%	Km
PISTE CICLABILI RISERVATE ESISTENTI O IN CORSO DI REALIZZAZIONE	13,6%	430,23
PERCORSI CICLABILI PROMISCUI ESISTENTI, A BASSO TRAFFICO - SEGNALATI	15,4%	488,05
PERCORSI CICLABILI PROMISCUI ESISTENTI, A BASSO TRAFFICO - NON SEGNALATI	65,9%	2.087,46
TRATTI CHE RICHIEDONO INTERVENTI STRUTTRALI DI COMPLETAMENTO E/O MIGLIORAMENTO PER LA CICLABILITA'	5,1%	162,77
TOTALE TIPOLOGIE	100,0%	3.168,51

Tab. 2



Occorre sottolineare che la **rete ciclabile promiscua non segnalata**, che rappresenta in questa proposta ben il 66% del totale della rete indicata (Tab.2), nonostante che alcuni tratti presentino ovviamente problemi di sicurezza e compatibilità tra traffico veicolare e traffico ciclistico, già oggi è ampiamente utilizzata per la mobilità ciclabile e per il cicloescursionismo. In questa parte della rete si dovranno concentrare a nostro parere gli interventi prioritari di segnalazione e di messa in sicurezza.

La rete di base ripartita per province

Lo schema di base proposto si presenta con la seguente ripartizione per province:

Tab. 3

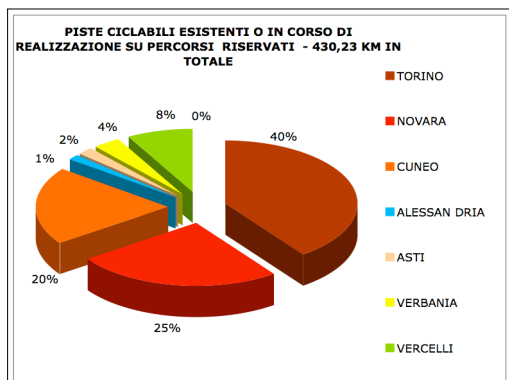
SVILUPPO IN KILOMETRI PER PROVINCIA E PER TIPOLOGIA	PROVINCE								
	TORINO	NOVARA	CUNEO	ALESSAN DRIA	ASTI	VERBANIA	VERCELLI	BIELLA	TOTALE
PISTE CICLABILI RISERVATE ESISTENTI O IN CORSO DI REALIZZAZIONE	172,35	108,55	85,51	6,06	8,20	15,47	34,09	0,00	430,23
PERCORSI CICLABILI PROMISCUI ESISTENTI, A BASSO TRAFFICO - SEGNALATI	326,40	2,94	80,66	52,96	0,00	0,00	25,09	0,00	488,05
PERCORSI CICLABILI PROMISCUI ESISTENTI, A BASSO TRAFFICO - NON SEGNALATI	344,31	171,37	661,22	348,32	250,38	55,89	200,24	55,73	2.087,46
TRATTI CHE RICHIEDONO INTERVENTI STRUTTRALI DI COMPLETAMENTO E/O MIGLIORAMENTO PER LA CICLABILITA'	31,42	28,57	65,06	17,94	0,00	11,36	8,42	0,00	162,77
TOTALE	874,48	311,43	892,45	425,28	258,58	82,72	267,84	55,73	3.168,51

Le province di Torino, Novara e Cuneo presentano allo stato attuale, con l'85%, la maggior dotazione di percorsi ciclabili riservati, esistenti o in fase di realizzazione (Tab. 4).

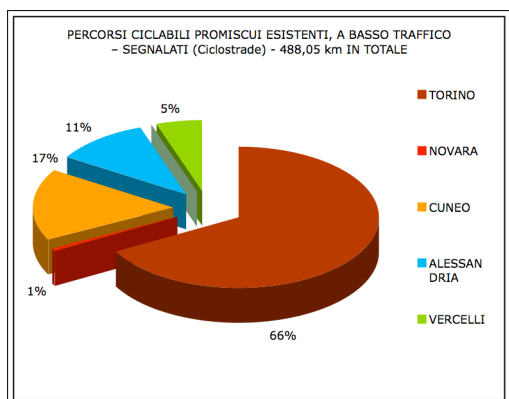
Nella ripartizione dei percorsi promiscui segnalati (ciclostrade), la provincia di Torino da sola copre ben il 67% del totale della tipologia (Tab.6).

Nella ripartizione dei percorsi ciclabili promiscui non segnalati, la distribuzione si presenta molto più articolata tra le province, con percentuali variabili dal 3% di Biella al 31% di Cuneo (Tab.5).

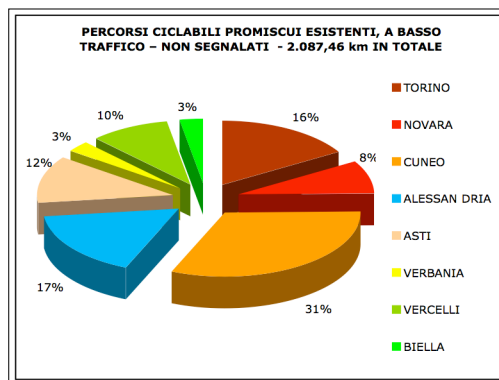
Tab. 4



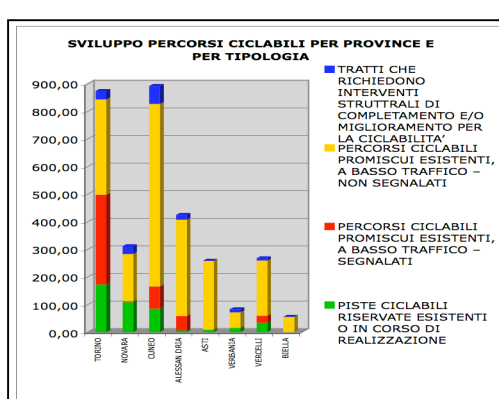
Tab. 6



Tab. 5



Tab. 7



Dalla rete di base ai grandi itinerari regionali e interregionali

I punti di partenza

Nel progetto della rete europea EUROVELO, Piemonte e Liguria sono interessati da un itinerario di livello europeo denominato "Eurovelo 2 - Via del Po e delle Lagune" che da Ventimiglia, attraverso Cuneo, Torino, Casale M.to, Pavia, Mantova, giunge a Venezia e Trieste.

Nel progetto di rete nazionale BICITALIA (<http://www.bicitalia.org/>) è inoltre localizzato in Piemonte l'itinerario 12 Pedemontano Alpino che da Torino e Cuneo, attraverso Como, Brescia e Verona giunge al Tarvisio.

Partendo dalla condivisione degli itinerari europei e nazionali che già coinvolgono il territorio regionale, la nostra proposta completa e definisce, sulla trama della rete ciclabile di base, un **sistema regionale di itinerari principali**, sul modello svizzero, austriaco e tedesco, sul quale occorrerà trovare la necessaria convergenza tra istituzioni ed enti locali, operatori turistici e associazioni degli utenti.

Quattro itinerari hanno una relazione internazionale; due sono connessi con l'intermodalità ferroviaria alla Svizzera (Vallese) ed alla Francia; un itinerario con la navigazione del Lago Maggiore, alla Svizzera Italiana. Tutti gli itinerari hanno una valenza ed una connessione interregionale.

Gli itinerari

Itinerario Pedemontano: 424 km, dal ponte sul fiume Ticino a Castelletto Ticino (per connettersi all'itinerario dei laghi lombardi) (<http://www.bicitalia.org/laghi/index.htm>), attraversa l'arco pedemontano alpino nelle province di Novara, Vercelli, Biella, Torino e Cuneo e giunge sino a Savona.

Itinerario Padano o "dei Canali": 97 km, dal ponte sul fiume Ticino a Galliate (per connettersi in sponda lombarda con la pista ciclabile del Naviglio Grande di Abbiategrasso e di Milano), percorrendo l'alzaia del canale Cavour sino al fiume Sesia e da qui sino al Po di Chivasso.

Itinerario Nord-Sud: "dalla Svizzera al mare": 358 km, da Domodossola (con intermodalità ferroviaria alla Svizzera del Canton vallese) o da Verbania (con intermodalità del battello con Locarno-Ascona), attraverso le province di Verbania, Novara, Vercelli, Alessandria, Asti e Cuneo, giunge al mare ad Imperia. Varianti ed integrazioni sono possibili, ad esempio, nell'attraversamento della Lomellina, dalla bassa novarese a Mortara e Lomello in provincia di Pavia, con rientro in territorio regionale sul Po a Guazzora (AL) e prosecuzione verso Alessandria.

Itinerario Eurovelo 2: "via del Po e delle Lagune": 225 km, da Ventimiglia (per connettersi alla Francia) e da qui con intermodale ferroviaria a Vernante in provincia di Cuneo, attraverso il parco del Po torinese, vercellese e alessandrino, per raggiungere la sponda lombarda e connettersi a Pavia.

Itinerario Nord-Ovest/Sud-Est : "Vie dei Pellegrini":

280 km, dalla val di Susa, (per connettersi alla Francia con intermodale ferroviaria da Modane), a Torino, attraverso il Monferrato, l'astigiano e l'alessandrino sino a Gavi e da qui attraverso l'appennino ligure sino a La Spezia.

103 km, da Carema, confine con la valle d'Aosta, a Montechiaro d'Asti, e da qui con altri 123 km dell'itinerario precedente sino a Gavi e al confine con la Liguria.

I numeri degli itinerari

I cinque itinerari regionali proposti sommano complessivamente a 1.490 km.

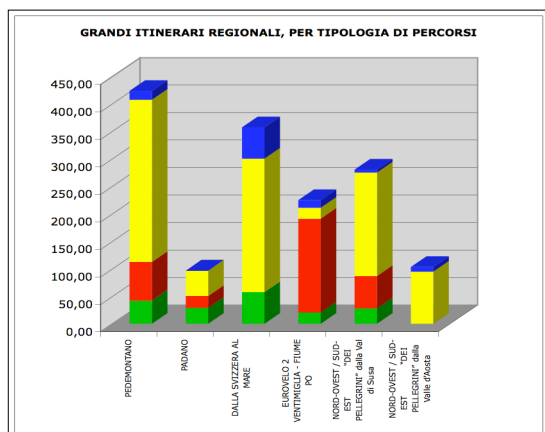
Di questi il 59% sono localizzati su strade con traffico promiscuo da segnalare, il 22% su strade con traffico promiscuo già segnalate, il 12% su piste ciclabili esistenti separate; solo il 7% riguarda tratti che richiedono interventi strutturali (Tab.8, 9, 10).

Una variante ed integrazione significativa nell'itinerario così detto "Padano" potrebbe essere rappresentata dal completamento in territorio della Provincia di Vercelli del percorso sull'alzaia del canale Cavour, con circa 53 km che si aggiungono ai 27 km in corso di realizzazione nella Provincia di Novara, potendo così realizzare una vera e propria "autostrada ciclabile" interregionale da Milano a Torino interamente sulle strade alzaie.

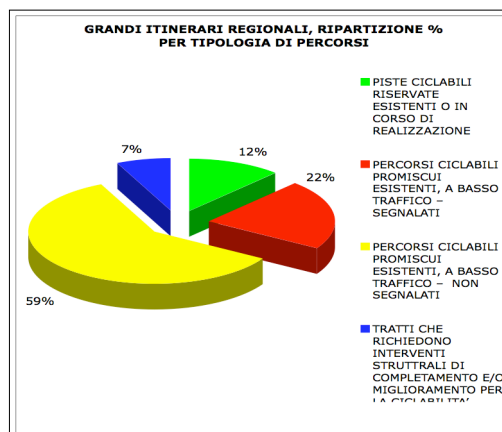
Tab. 8

SVILUPPO IN KILOMETRI PER ITINERARIO E PER TIPOLOGIA	ITINERARI DELLA PROPOSTA DI RETE CICLABILE REGIONALE E INTERREGIONALE						
	PEDEMONTANO	PADANO	DALLA SVIZZERA AL MARE	EUROVELO 2 VENTIMIGLIA - FIUME PO	NORD-OVEST / SUD-EST "DEI PELLEGRINI" dalla Val di Susa	NORD-OVEST / SUD-EST "DEI PELLEGRINI" dalla Valle d'Aosta	TOTALE
PISTE CICLABILI RISERVATE ESISTENTI O IN CORSO DI REALIZZAZIONE	42,36	29,28	57,75	20,69	28,24	0,00	178,32
PERCORSI CICLABILI PROMISCUI ESISTENTI, A BASSO TRAFFICO - SEGNALATI	70,16	21,42	0,00	170,71	58,84	0,00	321,13
PERCORSI CICLABILI PROMISCUI ESISTENTI, A BASSO TRAFFICO - NON SEGNALATI	294,75	45,99	242,43	19,48	187,81	94,91	885,37
TRATTI CHE RICHIEDONO INTERVENTI STRUTTURALI DI COMPLETAMENTO E/O MIGLIORAMENTO PER LA CICLABILITA'	16,38	0,00	57,23	14,23	5,62	8,44	101,90
TOTALE	423,65	96,69	357,41	225,11	280,51	103,35	1.486,72

Tab. 9



Tab. 10



La distribuzione territoriale

Nella provincia di Torino si colloca il 29% circa della rete regionale proposta; a seguire Cuneo con il 21%, Alessandria con il 15%, Novara il 10%, Asti e Vercelli il 9%, Verbania il 4% e Biella il 3% (Tab. 11 e 12).

Tab. 11

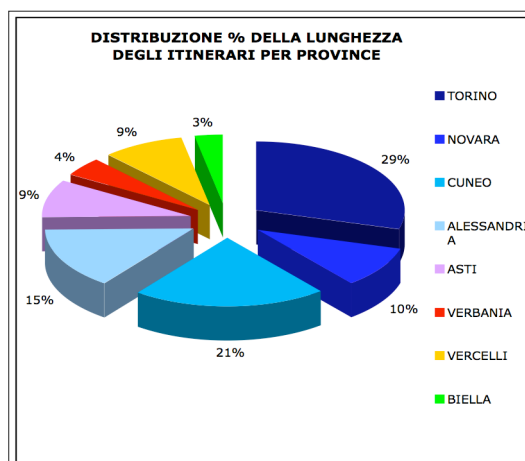
SVILUPPO IN KILOMETRI PER ITINERARIO E PER PROVINCIA	ITINERARI DELLA PROPOSTA DI RETE CICLABILE REGIONALE E INTERREGIONALE						TOTALE
	PEDEMONTANO	PADANO	DALLA SVIZZERA AL MARE	EUROVELO 2	NORD-OVEST / SUD-EST "DEI PELLEGRINI" dalla Val di Susa	NORD-OVEST / SUD-EST "DEI PELLEGRINI" dalla Valle d'Aosta	
TORINO	171,05	20,09	0	85,47	131,36	28,2	436,17
NOVARA	38,68	28,92	78,44	0	0	0	146,04
CUNEO	162,63	0	110,71	38,95	0	0	312,29
ALESSANDRIA	0	0	28,05	78,18	80,43	29,34	216,00
ASTI	0	0	56,12	0	68,72	6,28	131,12
VERBANIA	0	0	65,86	0	0	0	65,86
VERCELLI	11,51	47,68	18,23	22,51	0	31,98	131,91
BIELLA	39,78	0	0	0	0	7,55	47,33
TOTALE	423,65	96,69	357,41	225,11	280,51	103,35	1.486,72

Un progetto da condividere

Un sistema di itinerari regionali e provinciali come quello proposto deve essere condiviso con gli enti locali, assumendo tutte le integrazioni e gli adeguamenti utili e necessari a livello regionale e provinciale.

Nella sua attuazione dovrebbero essere privilegiati gli interventi che consentano di rendere da subito riconoscibili gli itinerari con l'apposizione della segnaletica specifica, per renderli operativi in tempi brevi e programmando in seguito gli interventi strutturali necessari per la loro ottimizzazione. La rete degli itinerari regionali dovrebbe diventare il quadro programmatico all'interno del quale Regione e Provincia provvedono ad investire le risorse via via disponibili.

Tab. 12



Una prima ipotesi di costi e di fabbisogni finanziari

Quanto e come si è investito fino ad oggi

Il sostegno finanziario alla mobilità ciclabile rappresenta in genere un valore marginale nei bilanci degli Enti Locali ed ancor più dello Stato, che ha sostanzialmente disatteso l'applicazione della legge 366/98 erogando in Piemonte contributi per poco più di 2,2 milioni di Euro in 7 anni.

La Regione Piemonte ha investito dal 1991 ad oggi circa 21 milioni di Euro con la legge regionale 33/90 (circa 1,4 mil/anno), attivando investimenti per circa 48 milioni (3,2 mil/anno circa); in 15 anni sono stati finanziati poco più 260 interventi (17 all'anno), in media con una contribuzione di 80.000 Euro cadauno a fronte di circa 180.000 Euro di investimento.

Con questo quadro di risorse non si fa molta strada, soprattutto se gli investimenti sono prevalentemente di tipo strutturale, ovvero destinati alla realizzazione di nuovi percorsi ciclabili separati e quindi più costosi, senza con questo nulla togliere al fatto che, in condizioni economiche diverse da quelle attuali, questo sarebbe l'ottimale.

Gli standards regionali assegnano infatti ad un itinerario ciclabile di nuova realizzazione da 134.000 a 168.000 Euro/km, a fronte di 33.500 Euro/km per interventi di tipo segnaletico e di messa in sicurezza su carreggiate stradali, quindi con un rapporto tra 4 e 5 a 1.

Quanto costerebbe oggi un programma come quello proposto

Con riferimento invece ai costi parametrici di progetti recentemente realizzati dalla Provincia di Torino, che, in media, assegnano agli interventi di tipo segnaletico e di messa in sicurezza su ciclostrade a basso traffico (in genere con < 1.000 veic/giorno) circa 18.000 Euro/km e ad interventi strutturali di adeguamento e nuova formazione di piste ciclabili separate, comprensive di opere speciali agli incroci e/o passerelle, circa 250.000 Euro/km, la stima dei costi di intervento sarebbe la seguente:

Tab. 13

INVESTIMENTI SULLA RETE CICLABILE REGIONALE E PROVINCIALE DI BASE DA ADEGUARE	Km	Euro/km	Euro
PERCORSI CICLABILI PROMISCUI ESISTENTI, A BASSO TRAFFICO (NON SEGNALATI) DA SEGNALARE E MIGLIORARE	2.087,46	18.000	37.574.280
TRATTI CHE RICHIEDONO INTERVENTI STRUTTRALI DI COMPLETAMENTO E/O MIGLIORAMENTO PER LA CICLABILITA'	162,77	250.000	40.692.500
TOTALE	2.250,23	34.782	78.266.780

In linea di massima gli investimenti stimati sono ripartibili al 50% tra opere di segnaletica e messa in sicurezza e opere strutturali. All'interno di questa stima di investimenti e di fabbisogni finanziari, circa **41,4 milioni di Euro sono relativi alla rete proposta per il "sistema dei grandi itinerari regionali"**, con circa 885 km di percorsi da segnalare e migliorare e circa 100 km su cui intervenire in forme strutturale, secondo la successiva Tab. 14.

Nell'ipotetica applicazione dello stesso apporto finanziario che ha caratterizzato la LR 33/90 e con una ripartizione al 50% tra Regione e Province, in circa 13 anni potrebbero essere attivati quasi 1.000 km di itinerari regionali; potremmo certo auspicare molto di più, ma se questa fosse una minima certezza, le associazioni FIAB la sottoscriverebbero subito.

Tab. 14

STIMA DEGLI INVESTIMENTI PER ITINERARI REGIONALI	ITINERARI DELLA PROPOSTA DI RETE CICLABILE REGIONALE						TOTALE	
	PEDEMONTANO	PADANO	DALLA SVIZZERA AL MARE	EUROVELO 2 VENTIMIGLIA - FIUME PO	NORD-OVEST / SUD-EST "DEI PELLEGRINI" dalla Val di Susa	NORD-OVEST / SUD-EST "DEI PELLEGRINI" dalla Valle d'Aosta		
PERCORSI CICLABILI PROMISCUI ESISTENTI, A BASSO TRAFFICO (NON SEGNALATI) DA SEGNALARE E MIGLIORARE	Km	294,75	45,99	242,43	19,48	187,81	94,91	885,37
	Euro	5.305.500	827.820	4.363.740	350.640	3.380.580	1.708.380	15.936.660
TRATTI CHE RICHIEDONO INTERVENTI STRUTTRALI DI COMPLETAMENTO E/O MIGLIORAMENTO PER LA CICLABILITA'	Km	16,38	0,00	57,23	14,23	5,62	8,44	101,90
	Euro	4.095.000	0	14.307.500	3.557.500	1.405.000	2.110.000	25.475.000
TOTALE	Km	311,13	45,99	299,66	33,71	193,43	103,35	987,27
	Euro	9.400.500	827.820	18.671.240	3.908.140	4.785.580	3.818.380	41.411.660

Tab. 15

