

An aerial photograph of the town of Arquata Scrivia, showing a dense residential area with many houses, streets, and green spaces. The town is situated in a valley, with a forested hillside visible in the lower left corner. In the upper right, there are railway tracks and some industrial or commercial buildings.

BICIPLAN DI ARQUATA SCRIVIA

Visione e proposte per una rete ciclabile comunale



Federazione Italiana Ambiente e Bicletta
In memoria di Domenico Ponta

A Domenico Ponta

Alla memoria di **Domenico Ponta**,
nel cui ricordo nasce questo lavoro.

A lui dedichiamo queste pagine,
con l'auspicio che possano contribuire a costruire un
territorio più sicuro, connesso e vivibile, dove la bicicletta
diventi strumento di libertà, incontro e qualità urbana.



Indice generale

A Domenico Ponta.....	2
1. Visione.....	4
2. Quadro conoscitivo.....	5
2.1 Inquadramento territoriale e mobilità locale.....	5
2.2 Domanda potenziale di mobilità ciclabile.....	6
2.3 Stato attuale della rete e criticità.....	6
2.4 Sicurezza stradale.....	7
2.5 Connessioni territoriali e opportunità.....	7
3. Riferimenti normativi e pianificatori.....	8
3.1 Quadro normativo nazionale.....	8
3.2 Piano Generale della Mobilità Ciclistica.....	9
3.3 Piano Regionale della Mobilità Ciclistica del Piemonte.....	9
3.4 Inquadramento di Arquata Scrivia.....	9
4. Criteri progettuali e standard.....	10
4.1 Riferimento alle Linee Guida regionali.....	10
4.2 Principi generali di progettazione.....	10
4.3 Livelli qualitativi delle infrastrutture.....	10
4.4 Tipologie di intervento.....	11
4.4.1 Pista ciclabile in sede propria.....	11
4.4.2 Pista ciclabile su corsia riservata.....	12
4.4.3 Corsia ciclabile.....	13
4.4.4 Pista ciclabile contigua al marciapiede.....	15
4.4.5 Pista ciclopeditonale / percorso promiscuo pedonale e ciclabile.....	16
4.4.6 Elementi e concetti progettuali integrativi.....	17
5. Gerarchia e proposta di rete.....	19
5.1 Struttura gerarchica della rete.....	22
5.2 Stato di attuazione e proposte.....	23
5.2.1 Stato attuale.....	23

5.2.2 Interventi previsti dal Comune.....	24
5.2.3 Inquadramento degli interventi previsti.....	24
5.2.4 Proposte di integrazione (FIAB).....	25
5.3 Connessioni sovracomunali e integrazione con le reti regionali e nazionali.....	27
6. Servizi per la ciclabilità.....	29
6.1 Sosta e parcheggi per biciclette.....	29
6.2 Informazione e accoglienza cicloturistica.....	30
6.3 Servizi per biciclette ed e-bike.....	30
6.4 Velostazione e servizi avanzati.....	31
6.5 Inquadramento complessivo.....	31
6.6 Accessibilità alla stazione ferroviaria.....	32
7. Proposte di sviluppo cicloturistico.....	32
7.1 Itinerario MTB collinare tra Arquata, Rigoroso e Sottovalle.....	33
7.2 “Pedala i territori” – Incentivi alla mobilità ciclistica e valorizzazione del commercio locale.....	34
7.3 Albergabici – Qualificazione dell’offerta ricettiva per il cicloturismo.....	35
8. Monitoraggio e strumenti di valorizzazione.....	36
9. Conclusioni e prospettive.....	37
Crediti e ringraziamenti.....	37

1. Visione

Il Biciplan di Arquata Scrivia nasce con l’obiettivo di rendere la bicicletta una componente ordinaria, conveniente, accessibile e sicura della mobilità quotidiana, non solo per il tempo libero ma anche per gli spostamenti sistematici casa–scuola, casa–lavoro e verso i principali servizi del territorio.

La bicicletta rappresenta uno strumento efficace per migliorare la qualità della vita urbana: contribuisce alla riduzione del traffico motorizzato, al miglioramento della sicurezza stradale, alla qualità dell’aria e alla vivibilità degli spazi pubblici. In un contesto come quello di Arquata Scrivia, caratterizzato da distanze contenute e da una forte presenza di relazioni locali, la mobilità ciclistica può assumere un ruolo concreto e immediatamente praticabile.

Il piano si fonda su un principio chiave: la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada – in particolare pedoni e ciclisti – come elemento prioritario nella progettazione dello spazio pubblico. Non si tratta soltanto di realizzare nuove infrastrutture ciclabili, ma di costruire un sistema di mobilità integrato in cui la velocità dei veicoli motorizzati sia compatibile con la presenza diffusa di chi si muove a piedi o in bicicletta.

Il piano promuove inoltre la diffusione della cultura della mobilità ciclistica attraverso azioni di sensibilizzazione, in particolare rivolte alle scuole e alla cittadinanza, in coerenza con le iniziative già avviate a livello locale.

La rete ciclabile comunale è pensata come una struttura continua, riconoscibile e funzionale, capace di collegare tra loro i principali poli attrattori del territorio: scuole, stazione ferroviaria, centro urbano, servizi e spazi di aggregazione. A questa funzione quotidiana si affianca quella ricreativa e territoriale, valorizzando i collegamenti con i percorsi extraurbani e con le direttrici di interesse ambientale e paesaggistico della valle Scrivia.

In questo quadro, Arquata Scrivia assume un ruolo strategico non solo a scala locale, ma anche territoriale, come porta di accesso alla Val Borbera e alle valli circostanti. Il Biciplan riconosce e valorizza questa funzione, integrando la mobilità ciclistica quotidiana con le opportunità di sviluppo cicloturistico e di fruizione del territorio.

Il Biciplan promuove inoltre l'integrazione tra bicicletta e trasporto pubblico, riconoscendo nella stazione ferroviaria un nodo strategico per la mobilità sostenibile, e sostiene lo sviluppo di servizi e infrastrutture di supporto che rendano l'uso della bicicletta semplice, sicuro e conveniente.

La trasformazione proposta è progressiva e realizzabile per fasi, attraverso interventi sia infrastrutturali sia di moderazione del traffico, privilegiando soluzioni efficaci, sostenibili dal punto di vista economico e rapidamente attuabili.

In questa prospettiva, la bicicletta non è un elemento accessorio, ma parte integrante di una visione di città più sicura, accessibile e vivibile per tutti.

2. Quadro conoscitivo

2.1 Inquadramento territoriale e mobilità locale

Arquata Scrivia presenta una struttura urbana compatta, con distanze contenute tra i principali poli di interesse. Il centro abitato si sviluppa lungo l'asse della valle Scrivia, con una distribuzione lineare che rende potenzialmente favorevoli gli spostamenti in bicicletta, in particolare per tragitti quotidiani di breve e media distanza.

La presenza della stazione ferroviaria rappresenta un elemento strategico per la mobilità locale e sovrallocale, rendendo particolarmente rilevante il tema dell'accessibilità ciclabile e dell'integrazione tra bicicletta e trasporto pubblico.

2.2 Domanda potenziale di mobilità ciclabile

La domanda potenziale di utilizzo della bicicletta è legata alla presenza di alcuni poli attrattori principali:

- **istituti scolastici**, che generano spostamenti sistematici concentrati in fasce orarie definite;
- **stazione ferroviaria**, nodo centrale per pendolari e studenti;
- **servizi e attività commerciali** localizzati nel centro urbano;
- **impianti sportivi e spazi pubblici**;
- **aree residenziali** distribuite nel tessuto urbano e nelle frazioni.

Indagini locali già condotte evidenziano una significativa propensione dei cittadini all'utilizzo della bicicletta, sia per motivi di svago sia per spostamenti quotidiani, nonché una disponibilità ad aumentarne l'uso in presenza di infrastrutture sicure e continue. Le caratteristiche dimensionali del comune e le distanze generalmente contenute rendono molti di questi spostamenti concretamente compatibili con la mobilità ciclistica.

2.3 Stato attuale della rete e criticità

La mobilità ciclistica nel territorio comunale è oggi supportata dalla presenza di alcuni tratti di **percorsi ciclopeditoni**, non pienamente connessi tra loro e privi di una struttura di rete organica e riconoscibile.

In particolare, si rileva la presenza di **tre tratti principali**, che rappresentano una base su cui costruire una futura rete ciclabile, ma che risultano oggi frammentati e con livelli di qualità e continuità variabili.

È comunque presente un collegamento tra il centro abitato e la **stazione ferroviaria**, elemento di particolare rilevanza strategica, che evidenzia il potenziale della mobilità ciclabile negli spostamenti quotidiani.

Studi e pianificazioni pregresse hanno individuato una struttura di rete ciclabile con uno sviluppo complessivo di 8,9 km, comprendente l'asse principale tra Libarna, la stazione ferroviaria, il centro abitato e Rigoroso, oltre ad alcuni collegamenti secondari della rete urbana. Tale impostazione rappresenta una base progettuale significativa, che il presente Biciplan intende riorganizzare e sviluppare in modo organico e gerarchico.

Le principali criticità riguardano:

- **discontinuità dei percorsi**, che limita l'utilizzo sistematico della bicicletta;
- **assenza di connessioni sicure** tra i tratti esistenti;
- **interferenze con il traffico veicolare** nei punti di raccordo;
- **standard non omogenei**, sia in termini di sezione sia di fondo;
- **limitata riconoscibilità della rete**, anche in termini di segnaletica e orientamento.

In questo contesto, le infrastrutture esistenti e le iniziative già avviate dal Comune – tra cui la partecipazione a bandi nazionali per la promozione della mobilità ciclistica – rappresentano un punto di partenza significativo, ma necessitano di essere integrate in un sistema continuo, sicuro e funzionale, attraverso una pianificazione più strutturata, in grado di garantire continuità, sicurezza e riconoscibilità alla rete ciclabile.

2.4 Sicurezza stradale

La sicurezza stradale rappresenta un elemento centrale per lo sviluppo della mobilità ciclabile nel territorio comunale.

Il contesto viabilistico di Arquata Scrivia è caratterizzato dalla presenza di alcune direttrici a maggiore intensità di traffico, tra cui in particolare la **SS 35 dei Giovi**, che attraversa il centro abitato, e la viabilità connessa al casello autostradale dell'**A7 di Vignole Borbera**, lungo la **SP 140**.

Su tali assi si registra un traffico veicolare significativo, con una presenza rilevante di **mezzi pesanti**, ulteriormente incrementata negli ultimi anni in relazione ai cantieri del Terzo Valico dei Giovi. Questa componente incide in modo determinante sulle condizioni di sicurezza, in particolare per gli utenti vulnerabili della strada.

Al di fuori di queste direttrici principali, la rete viaria locale presenta generalmente condizioni di traffico più contenute, che risultano potenzialmente compatibili con forme di mobilità ciclistica diffusa, a condizione di intervenire sulla moderazione della velocità e sulla messa in sicurezza dei punti critici.

L'analisi della sicurezza svolta dal Comune di Arquata Scrivia nell'ambito del progetto 'Bici in Comune' evidenzia come la rete viaria primaria concentri la maggior parte della sinistrosità: il 76% degli incidenti complessivi, l'80% dei feriti e il 70% degli investimenti di pedoni e ciclisti si verificano lungo le principali direttrici di traffico.

In questo quadro, emerge con chiarezza la necessità di un approccio differenziato:

- sulle **arterie principali**, occorre prevedere soluzioni che garantiscano la separazione o la protezione dei ciclisti rispetto al traffico motorizzato;
- sulla **viabilità locale**, è possibile promuovere la ciclabilità attraverso interventi di moderazione del traffico e di riqualificazione dello spazio stradale.

La riduzione della velocità dei veicoli, la messa in sicurezza delle intersezioni e la gestione dei flussi di traffico pesante rappresentano quindi condizioni imprescindibili per rendere la bicicletta un mezzo di trasporto accessibile e sicuro per tutte le categorie di utenti.

2.5 Connessioni territoriali e opportunità

Il territorio di Arquata Scrivia si colloca in una posizione strategica lungo la valle Scrivia, con potenziali connessioni ciclabili di interesse sovracomunale.

Il territorio è inoltre interessato da flussi turistici rilevanti e da itinerari di interesse storico e paesaggistico, come la Via Postumia, e si colloca in prossimità di attrattori di scala sovralocale, tra cui il sito archeologico di Libarna, l'area del Gavi e l'Outlet di Serravalle.

In particolare:

- la valle rappresenta un corridoio naturale favorevole allo sviluppo di percorsi ciclabili longitudinali;
- sono presenti o ipotizzabili collegamenti con itinerari cicloturistici e percorsi esistenti o in progetto a scala regionale;
- il contesto ambientale e paesaggistico offre opportunità di sviluppo della ciclabilità anche in chiave ricreativa e turistica.

Questi elementi rafforzano il ruolo del Biciplan non solo come strumento di mobilità locale, ma anche come parte di una rete più ampia.

Le connessioni strategiche con Serravalle Scrivia, Gavi e la Val Borbera sono approfondite nel paragrafo 5.3.

3. Riferimenti normativi e pianificatori

Il presente Biciplan si inserisce nel quadro normativo e pianificatorio nazionale e regionale in materia di mobilità ciclistica.

3.1 Quadro normativo nazionale

La **Legge 11 gennaio 2018, n. 2** ("Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica") rappresenta il principale riferimento normativo in materia.

La legge promuove l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano e prevede strumenti di pianificazione dedicati, tra cui i **Piani Urbani della Mobilità Ciclistica (Biciplan)**.

In particolare, la normativa stabilisce l'obbligo di redazione del Biciplan per:

- le **Città metropolitane**;
- i **Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti**.

Per i Comuni di dimensioni inferiori, come Arquata Scrivia, la redazione di un Biciplan non è obbligatoria, ma è comunque fortemente raccomandata come strumento di pianificazione della mobilità sostenibile.

3.2 Piano Generale della Mobilità Ciclistica

A livello nazionale, il riferimento pianificatorio è il **Piano Generale della Mobilità Ciclistica**¹, che definisce gli indirizzi strategici per lo sviluppo della mobilità ciclistica e della rete cicloturistica nazionale (Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche).

Il Piano individua obiettivi di incremento della quota modale della bicicletta, promuove l'integrazione con il trasporto pubblico e fornisce linee guida per la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture ciclabili.

3.3 Piano Regionale della Mobilità Ciclistica del Piemonte

A scala regionale, il riferimento è il **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica del Piemonte**², che definisce la rete ciclabile di interesse regionale e individua gli itinerari prioritari, sia per la mobilità quotidiana sia per il cicloturismo.

Il Piano costituisce il quadro di riferimento per lo sviluppo coordinato della ciclabilità sul territorio piemontese e per l'accesso a finanziamenti regionali e nazionali.

3.4 Inquadramento di Arquata Scrivia

Il Comune di Arquata Scrivia, con una popolazione di circa **6.000 abitanti**, non rientra tra gli enti obbligati alla redazione del Biciplan ai sensi della normativa vigente.

Tuttavia, la scelta di dotarsi di uno strumento di pianificazione della mobilità ciclistica rappresenta un'opportunità strategica per orientare lo sviluppo del territorio in chiave sostenibile e migliorare la qualità della vita urbana.

Si evidenzia inoltre che il territorio comunale **non risulta attualmente interessato dagli itinerari principali individuati dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica del Piemonte**.

Questa condizione appare particolarmente rilevante se si considera il ruolo territoriale di Arquata Scrivia come **porta di accesso alla Val Borbera**, area di elevato interesse ambientale e cicloturistico.

L'assenza di connessioni ciclabili riconosciute a livello regionale rappresenta pertanto una criticità, ma al tempo stesso un'opportunità per sviluppare progettualità locali in grado di valorizzare tali direttrici e candidarle a future integrazioni nella rete sovracomunale.

1 Link al Piano Generale (MIT) <https://www.mit.gov.it/nfsmittgov/files/media/notizia/2022-08/PG%20Mobilit%C3%A0%20Ciclista%20e%20allegati.pdf>

2 Link al Piano Regionale (Piemonte) <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/mobilita-trasporti/mobilita-ciclistica/mobilita-ciclistica>

4. Criteri progettuali e standard

4.1 Riferimento alle Linee Guida regionali

Nel presente Biciplan, i criteri progettuali adottati fanno riferimento alle *Linee Guida Progettuali – Allegato A al Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Piemonte*.

Tale documento:

- rappresenta il riferimento tecnico principale per la progettazione delle infrastrutture ciclabili a scala regionale;
- definisce standard **più avanzati rispetto ai minimi normativi nazionali**;
- costituisce **condizione necessaria per l'accesso ai finanziamenti regionali**, che richiedono il rispetto almeno del livello qualitativo “buono”.

Le Linee Guida non si limitano a fissare dimensioni minime, ma introducono un approccio progettuale orientato:

- alla sicurezza,
- alla continuità dei percorsi,
- al comfort e all'attrattività per l'utenza ciclistica.

Per un approfondimento completo si rimanda all'Allegato A³.

4.2 Principi generali di progettazione

Il Biciplan assume i seguenti principi, coerenti con le Linee Guida regionali:

- **Centralità dell'utente**: le infrastrutture devono essere progettate per tutti (bambini, anziani, utenti non esperti)
- **Continuità e riconoscibilità**: evitare interruzioni, cambi di lato e discontinuità del tracciato
- **Sicurezza intrinseca**: riduzione dei punti di conflitto e separazione dai flussi veicolari dove necessario
- **Qualità superiore ai minimi normativi**: gli standard minimi non sono obiettivi ma soglie da superare
- **Progettazione per la domanda futura**: dimensionamento adeguato ai flussi attesi

4.3 Livelli qualitativi delle infrastrutture

Le Linee Guida introducono tre livelli qualitativi:

- **Minimo** → corrisponde ai requisiti normativi base
- **Buono** → standard richiesto per finanziamenti regionali
- **Ottimo** → standard di eccellenza per infrastrutture strategiche

Nel presente Biciplan si assume come riferimento:

3 <https://www.regione.piemonte.it/web/media/33258/download>

- il livello qualitativo **“buono” quale standard minimo progettuale**, in coerenza con i requisiti regionali per l’accesso ai finanziamenti per le reti locali;
- il livello **“ottimo” quale obiettivo di qualità per i soli tratti strategici**, in particolare lungo gli assi principali della rete e nei collegamenti di rilevanza territoriale.

4.4 Tipologie di intervento

Le tipologie di intervento previste nel presente Biciplan sono individuate in coerenza con le Linee Guida regionali e con il ruolo della rete ciclabile comunale, riconducibile prevalentemente a una **rete locale (3° livello)**.

Le soluzioni progettuali sono selezionate in funzione del contesto stradale, dei livelli di traffico e della funzione dell’itinerario, privilegiando approcci differenziati tra assi principali e rete secondaria.

4.4.1 Pista ciclabile in sede propria



Descrizione

Percorso ciclabile fisicamente separato dalla carreggiata veicolare mediante cordoli, aiuole o altri elementi di protezione.

Ambiti di applicazione

- Strade urbane di scorrimento
- Strade extraurbane (principali e secondarie)
- Assi principali della rete ciclabile
- Collegamenti con traffico veicolare significativo

Nota

È la soluzione raccomandata nei contesti con traffico elevato o velocità superiori a 30 km/h.

Standard dimensionali

Tipologia	Normativa nazionale	Regione Piemonte (rete locale – livello “buono”)
Monodirezionale	≥ 1,50 m	≥ 1,80 m
Bidirezionale	≥ 2,50 m	≥ 2,80 m

Nota progettuale

Tali dimensioni risultano pienamente adeguate in presenza di separazione fisica, garantendo elevati livelli di sicurezza e comfort.

4.4.2 Pista ciclabile su corsia riservata**Descrizione**

Infrastruttura ciclabile realizzata sulla carreggiata stradale, delimitata mediante segnaletica orizzontale e verticale, riservata alla circolazione dei velocipedi e priva di separazione fisica rispetto al traffico veicolare.

Si configura come una pista ciclabile ai sensi del Codice della Strada, ma senza elementi di protezione strutturale.

Ambiti di applicazione

- Strade urbane di quartiere
- Strade locali urbane

- Contesti caratterizzati da limitata intensità di traffico veicolare
- Situazioni con vincoli spaziali che non consentono la realizzazione di infrastrutture in sede propria

Da evitare / sconsigliata

- Strade urbane di scorrimento
- Strade extraurbane
- Contesti caratterizzati da elevata intensità di traffico veicolare
- Assi principali della rete ciclabile

Standard dimensionali

Tipologia	Normativa nazionale	Regione Piemonte (rete locale – livello “buono”)
Monodirezionale	≥ 1,50 m	≥ 1,80 m

Nota progettuale

Pur essendo una soluzione diffusa e relativamente economica, la mancanza di separazione fisica comporta livelli di sicurezza inferiori rispetto alle piste ciclabili in sede propria. Il suo utilizzo deve pertanto essere limitato ai contesti in cui le condizioni di traffico risultano compatibili.

4.4.3 Corsia ciclabile



Descrizione

Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la

circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile.

Non costituisce pertanto una corsia riservata in sede propria, ma si sviluppa all'interno della carreggiata stradale, condividendo lo spazio con il traffico autoveicolare.

Ambiti di applicazione

- Strade urbane locali
- Strade urbane ciclabili
- Strade extraurbane secondarie
- Strade extraurbane locali

Da evitare / sconsigliata

- Strade urbane di scorrimento
- Strade extraurbane principali
- Contesti caratterizzati da elevata intensità di traffico veicolare
- Assi principali della rete ciclabile

Standard dimensionali

Qualora l'ampiezza della carreggiata non permettesse di definire spazi distinti tra biciclette e veicoli, la corsia ciclabile viene individuata all'interno della corsia veicolare, con una striscia bianca discontinua e pittogrammi bici ripetuti. Se possibile garantire l'ampiezza regolamentare della corsia veicolare, la corsia ciclabile viene invece definita da striscia longitudinale bianca e continua e dalla ripetizione a terra di pittogrammi bici. In questo caso è comunque consigliata l'adozione di piste e corsie ciclabili riservate. In ambito urbano il Piano Regionale consiglia di mantenere l'ampiezza della corsia ciclabile mai inferiore ai 120/150 cm.

In ambito extraurbano su strade C ed F, su carreggiata con banchine laterali pavimentate di almeno 50 cm la corsia ciclabile può essere ricavata dal modulo di corsia veicolare, con dimensione minima non inferiore ai 100-120 cm (calcolati dalla linea di margine). In caso di carreggiata con banchine laterali non pavimentate o con dimensioni ridotte e infossamenti, si consiglia invece una dimensione della corsia ciclabile tra i 120 e i 150 cm (calcolati dalla linea di margine). Lo spazio veicolare non dovrebbe essere inferiore ai 200-250 cm.

4.4.4 Pista ciclabile contigua al marciapiede



Descrizione

Parte della strada destinata alla circolazione dei velocipedi, realizzata in adiacenza al marciapiede e separata dal percorso pedonale mediante sola segnaletica orizzontale, senza elementi fisici di separazione. La soluzione prevede la compresenza ravvicinata di pedoni e ciclisti, pur mantenendo una distinzione funzionale degli spazi. Garantendo una chiara e netta separazione degli spazi, con ampiezze adeguate per entrambe le utenze, tale soluzione può rappresentare una valida alternativa alla pista ciclabile in sede propria, separata dalla carreggiata, garantendo un buon livello di sicurezza per l'utenza.

Ambiti di applicazione

- Strada Urbana di Quartiere
- Strada Urbana di scorrimento
- Strada Extraurbana locale

Applicabile ma sconsigliata

- Strada Urbana locale

Standard dimensionali (gli stessi della pista ciclabile in sede propria)

Tipologia	Normativa nazionale	Regione Piemonte (rete locale – livello “buono”)
Monodirezionale	≥ 1,50 m	≥ 1,80 m
Bidirezionale	≥ 2,50 m	≥ 2,80 m

4.4.5 Pista ciclopedonale / percorso promiscuo pedonale e ciclabile



Descrizione

Itinerario destinato alla circolazione promiscua di pedoni e velocipedi, caratterizzato dall'assenza di separazione fisica tra le due componenti di traffico.

Rappresenta una soluzione adatta in contesti a bassa intensità di flussi, dove la convivenza tra pedoni e ciclisti risulta compatibile.

Ambiti di applicazione

- Strade extraurbane secondarie
- Strade urbane locali
- Contesti a bassa densità pedonale

Applicabile ma sconsigliata

- Strade extraurbane locali
- Strade urbane di quartiere

Standard dimensionali

Le piste ciclopedonali presentano uno standard dimensionale ricavabile dal DM 557/99 che all'Art. 5, comma 5 dice che "si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia: a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7"

Quindi un marciapiede promiscuo, dove le bici possono circolare nei due sensi, dovrà avere una larghezza superiore a 2,50 m (normativa nazionale) o a 2,80 (normativa regionale).

4.4.6 Elementi e concetti progettuali integrativi

Oltre alle tipologie infrastrutturali descritte nei paragrafi precedenti, si introducono alcuni elementi e concetti progettuali rilevanti per la definizione della rete ciclabile, che, pur non costituendo tipologie autonome, assumono un ruolo determinante ai fini della sicurezza, della continuità e della qualità complessiva degli itinerari.

Tali elementi saranno ripresi e sviluppati nel capitolo successivo relativo alla gerarchia e alla proposta di rete.

Attraversamenti ciclabili



Gli attraversamenti ciclabili costituiscono la componente fondamentale per garantire la continuità degli itinerari ciclabili in corrispondenza delle intersezioni e degli altri punti di conflitto con il traffico veicolare.

Essi sono realizzati mediante apposita segnaletica orizzontale e, ove prevista, anche verticale, e possono essere affiancati o integrati agli attraversamenti pedonali, oppure configurati come elementi autonomi.

La loro corretta progettazione riveste un ruolo centrale ai fini della sicurezza, in quanto le intersezioni rappresentano i principali punti di conflitto tra gli utenti della strada.

In particolare, la progettazione degli attraversamenti ciclabili deve garantire:

- la continuità e riconoscibilità dell'itinerario ciclabile;
- adeguata visibilità reciproca tra ciclisti e conducenti di veicoli;
- chiarezza nella regolazione delle precedenza;
- eventuali misure di moderazione della velocità veicolare in prossimità dell'attraversamento.

Ove possibile, è opportuno adottare soluzioni che migliorino la sicurezza, quali la colorazione della pavimentazione — preferibilmente in colore rosso, al fine di aumentare la visibilità e la riconoscibilità dell'attraversamento — l'evidenziazione della segnaletica e l'eventuale realizzazione di attraversamenti rialzati.

Greenway e itinerari ciclopedonali extraurbani



Le greenway rappresentano itinerari dedicati alla mobilità dolce, sviluppati prevalentemente in contesti a elevato valore ambientale e paesaggistico e caratterizzati da bassi livelli di traffico motorizzato.

Esse non costituiscono una specifica tipologia infrastrutturale, ma possono essere realizzate mediante diverse soluzioni tecniche, quali piste ciclabili in sede propria, percorsi ciclopeditoni o strade a basso traffico, opportunamente adattate alle caratteristiche del contesto territoriale.

Le greenway svolgono un ruolo strategico nella connessione tra centri abitati e territorio extraurbano, favorendo lo sviluppo della mobilità cicloturistica e l'integrazione con reti di scala sovracomunale.

In tale ottica, esse rappresentano un elemento di particolare interesse per territori caratterizzati da elevato valore naturalistico e paesaggistico, contribuendo alla valorizzazione delle risorse locali e alla promozione di forme di mobilità sostenibile.

5. Gerarchia e proposta di rete

La definizione di una rete ciclabile efficace richiede una chiara gerarchia degli assi e una visione organica che superi l'attuale frammentazione degli interventi. Il presente Biciplan individua una struttura di rete articolata su tre livelli funzionali, rappresentati nelle mappe allegate (cfr. Figure 5.1 e 5.2), che rappresentano due letture complementari della rete ciclabile:

- la **prima mappa** illustra la **gerarchia funzionale della rete**, distinguendo tra assi principali, rete secondaria e rete locale/turistica. Il suo dettaglio può anche essere consultato a questo link: <http://u.osmfr.org/m/1434241/>;
- la **seconda mappa** rappresenta lo **stato di attuazione e le proposte di sviluppo**, distinguendo tra infrastrutture esistenti, interventi previsti e nuove connessioni proposte. Il suo dettaglio può anche essere consultato a questo link: <http://u.osmfr.org/m/1434967/>

Questa doppia rappresentazione consente di leggere in modo integrato:

- da un lato la **struttura della rete (come deve funzionare)**;
- dall'altro il **percorso di realizzazione (come si costruisce nel tempo)**.

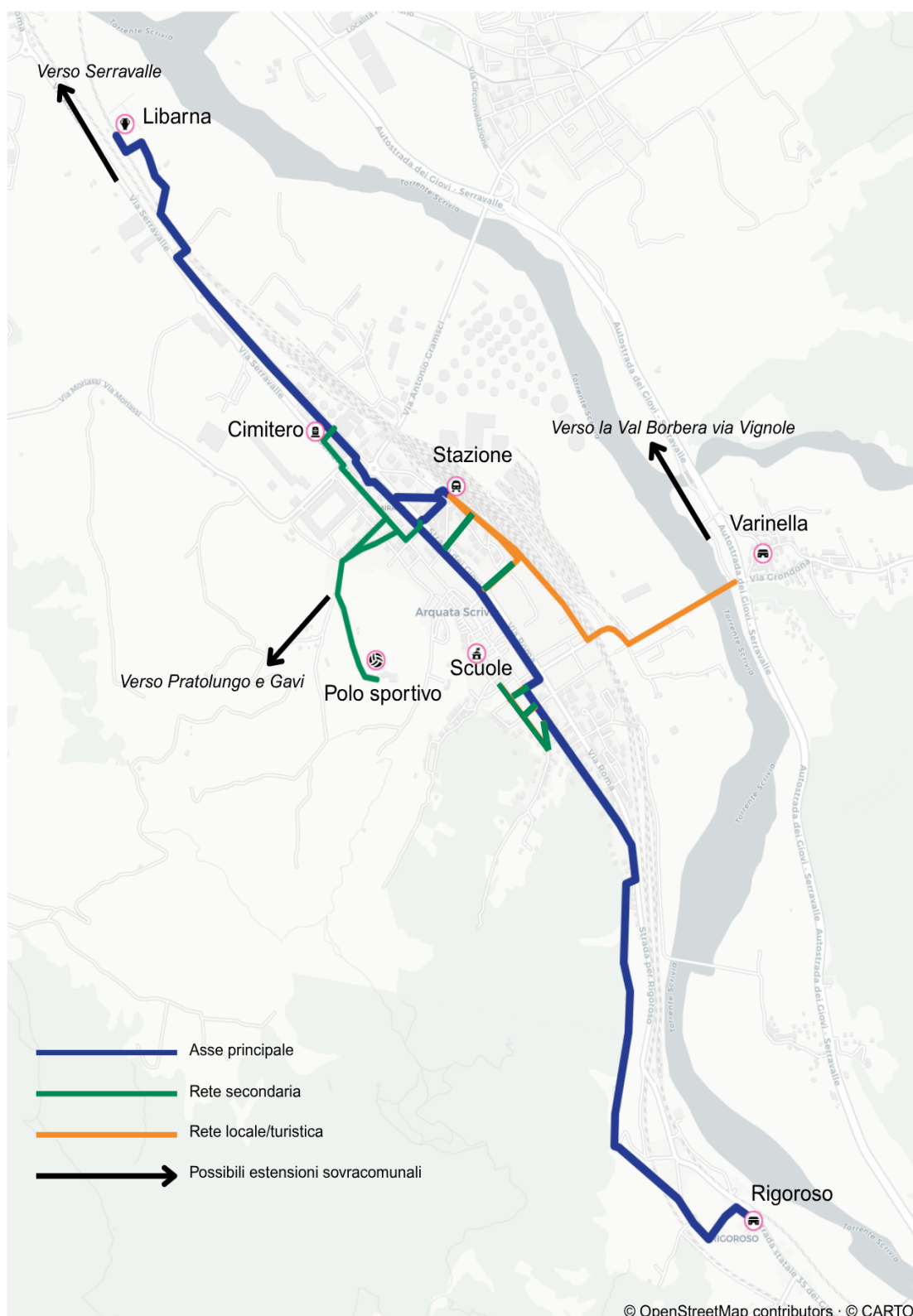


Figura 5.1 – Gerarchia funzionale della rete ciclabile

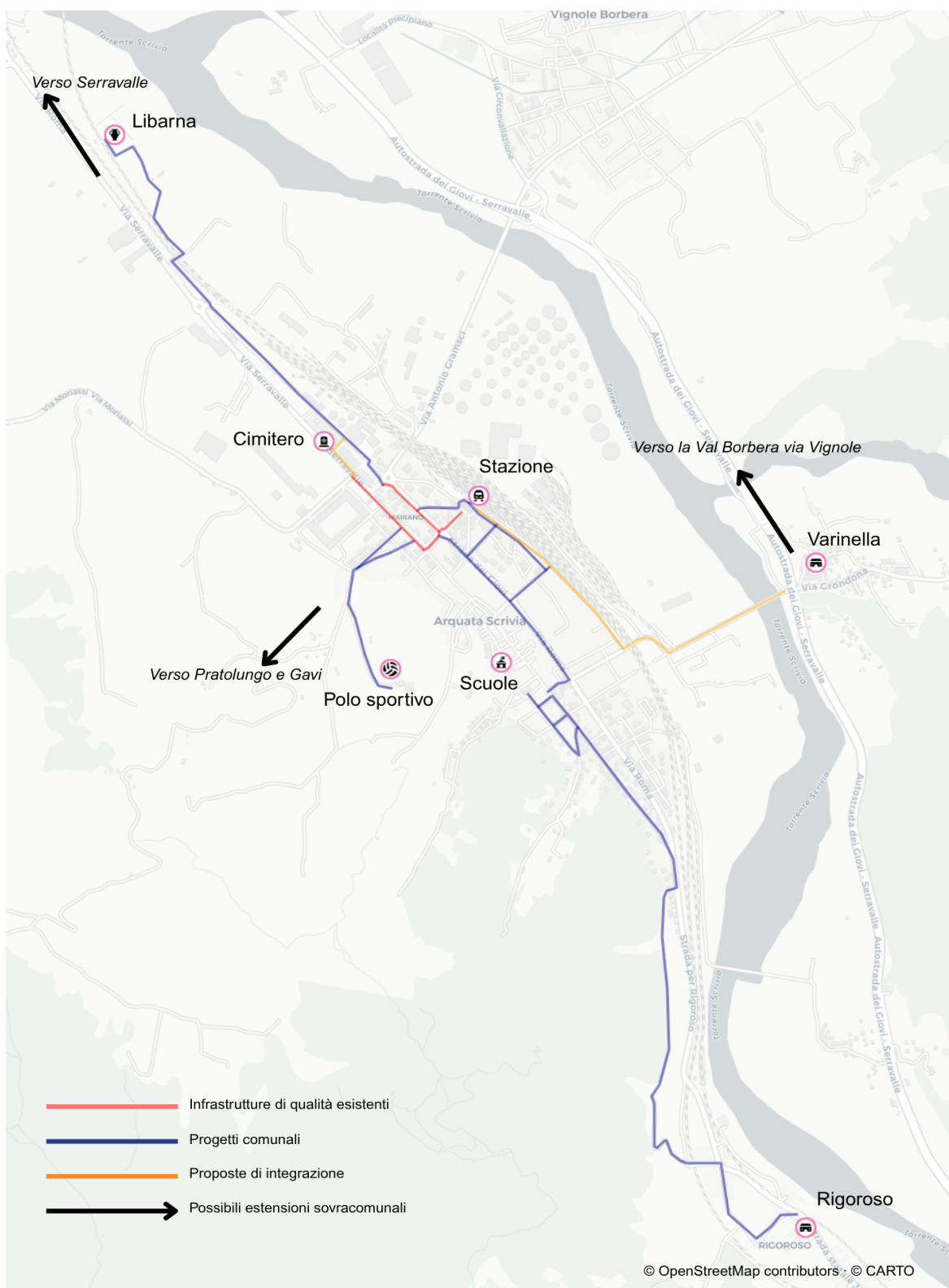


Figura 5.2 – Stato di attuazione e proposte di rete

5.1 Struttura gerarchica della rete

La rete ciclabile proposta si articola in:

- **assi principali**, con funzione strutturante e di collegamento territoriale;
- **rete secondaria**, con funzione di adduzione e connessione interna;
- **rete locale/turistica**, con funzione di connessione con il territorio e con gli itinerari cicloturistici.

Assi principali

L'ossatura della rete è costituita da un **asse principale Nord–Sud**, che attraversa l'intero territorio comunale collegando:

- il polo archeologico di Libarna;
- la stazione ferroviaria;
- il centro abitato;
- la direttrice verso Rigoroso.

Tale asse assume una duplice funzione:

- **trasportistica**, per gli spostamenti quotidiani casa–lavoro e casa–scuola;
- **strategica e turistica**, valorizzando il ruolo di Arquata Scrivia come polo di accesso cicloturistico all'area di Libarna e alla rete di percorsi collinari che si diramano dall'asse principale.

A questo si affiancano due collegamenti fondamentali:

- **stazione – asse per Libarna**, per l'integrazione treno + bicicletta e la fruizione turistica;
- **stazione – asse per il centro e Rigoroso**, per l'integrazione treno + bicicletta negli spostamenti quotidiani e per garantire continuità alla direttrice principale.

Nel suo insieme, l'asse principale costituisce inoltre la struttura di adduzione alle connessioni sovracomunali verso Serravalle Scrivia, attraverso Libarna; verso Gavi, attraverso Pratolungo; e verso la Val Borbera, attraverso Varinella e Vignole Borbera. Tali connessioni sono approfondite nel paragrafo 5.3.

Gli assi principali devono essere progettati con standard qualitativi elevati, privilegiando:

- continuità;
- riconoscibilità;
- sicurezza alle intersezioni;
- priorità rispetto al traffico motorizzato.

Rete secondaria

La rete secondaria ha il compito di:

- connettere i quartieri e le principali polarità urbane;
- alimentare gli assi principali;
- garantire accessibilità diffusa alla rete.

In particolare, essa include i collegamenti verso:

- i servizi (scuole, impianti sportivi, commercio);
- le aree residenziali;
- i principali punti di interesse urbano.

Questa rete può essere realizzata con soluzioni progettuali diversificate (corsie ciclabili, percorsi promiscui moderati, interventi di moderazione del traffico), purché sia garantita la sicurezza degli utenti.

Rete locale e turistica

Il terzo livello è costituito dalla rete locale e turistica, con funzioni di:

- collegamento con le frazioni;
- connessione con gli itinerari naturalistici e cicloturistici;
- valorizzazione del territorio

Questa rete assume particolare rilevanza nel collegamento con la Val Borbera e con gli altri percorsi extraurbani, configurandosi come elemento di sviluppo del cicloturismo.

5.2 Stato di attuazione e proposte

La seconda mappa rappresenta lo stato attuale e le prospettive di sviluppo della rete, distinguendo tra:

- **ciclabili esistenti di qualità (rosso). Non sono rappresentati i due percorsi ciclopedonali esistenti, parzialmente sviluppati in via Roma e via Villini, poiché caratterizzati da numerosi ostacoli e da condizioni qualitative insufficienti. La loro riqualificazione è comunque ricompresa tra gli interventi in progettazione.**
- **interventi in progettazione (blu)**
- **proposte di integrazione della rete (giallo)**

5.2.1 Stato attuale

Attualmente sono presenti alcuni tratti di infrastrutture ciclabili, in particolare in ambito urbano e in prossimità della stazione, che rappresentano una base importante ma ancora limitata e discontinua.

I tratti esistenti di qualità risultano concentrati in aree puntuali e non costituiscono ancora una rete riconoscibile e continua.

5.2.2 Interventi previsti dal Comune

Il progetto “Bici in Comune” (gennaio 2025) rappresenta l’ultimo e principale riferimento pianificatorio per lo sviluppo della rete ciclabile nel breve periodo.

Esso prevede interventi lungo l’asse principale e alcune connessioni urbane, con l’obiettivo di migliorare il collegamento tra stazione ferroviaria, centro abitato e principali direttrici di spostamento.

Di seguito si riportano gli interventi previsti dal progetto:

La rete ciclabile in progetto si sviluppa per 8,9 km dal sito archeologico di Libarna (Serravalle Scrivia) fino al Centro di Arquata Scrivia e quindi alla frazione Rigoroso. L’intervento può essere segmentato, da nord a sud, in 4 elementi riconducibili ad altrettante zone territoriali:

1. Antica Libarna, dal sito archeologico omonimo fino alla zona artigianale, per 1,0 km;
2. Vapore, lungo Via del Vapore e Via Garibaldi fino alla stazione ferroviaria di Piazza della Repubblica, per circa 1,4 km;
3. Rete Centro, dalla stazione ferroviaria lungo Viale Italia, Via Buoizzi, Viale Marconi, Via San Gerolamo, Via Don Minzoni, Via Lottini, Via Roma, Via San Giovanni Bosco, Via Libarna fino a Piazza dei Caduti, con uno sviluppo complessivo di 3,2 km.
4. Via Postumia, da Piazza dei Caduti fino a Rigoroso, con uno sviluppo complessivo di 3,3 km

Gli interventi previsti si articolano in diverse tipologie infrastrutturali, definite in relazione alle caratteristiche geometriche e costruttive dei singoli tratti. In particolare, si distinguono:

- percorsi a doppia corsia su strade a basso traffico o a fondo naturale (strade bianche);
- percorsi a doppia corsia su sede pavimentata, con limitazioni al traffico motorizzato ai soli residenti e ai mezzi autorizzati;
- tratti adiacenti alla carreggiata, separati fisicamente mediante barriere;
- percorsi esistenti oggetto di riqualificazione attraverso segnaletica e interventi leggeri di messa in sicurezza;
- tratti in sede rialzata, con separazione fisica dalla carreggiata;
- collegamenti tra i diversi tratti realizzati tramite itinerari ciclabili segnalati.

5.2.3 Inquadramento degli interventi previsti

Gli interventi previsti dal progetto comunale rappresentano un passaggio significativo verso la costruzione di una rete ciclabile strutturata, in particolare per quanto riguarda il rafforzamento dell’asse principale e il miglioramento dei collegamenti tra stazione ferroviaria, centro abitato e principali direttrici di spostamento.

Il progetto presenta inoltre un'articolazione diversificata delle soluzioni infrastrutturali, adattate alle caratteristiche dei diversi contesti attraversati, configurandosi come una base solida per lo sviluppo della mobilità ciclistica nel territorio comunale.

Il presente Biciplan si pone quindi in un'ottica di integrazione, valorizzazione e completamento degli interventi già programmati dall'Amministrazione comunale, individuando alcune azioni puntuali finalizzate a rafforzare la continuità e l'efficacia complessiva della rete.

In particolare, le proposte di integrazione riguardano:

- il completamento e la qualificazione della **greenway in direzione Rigoroso**, con elevata valenza sia per la mobilità locale sia sotto il profilo turistico-ricreativo;
- il **collegamento tra le ciclabili di via Serravalle e via del Vapore**, includendo anche l'accesso al cimitero, al fine di migliorare la permeabilità della rete urbana;
- il **collegamento con la frazione Varinella**, per consentire una connessione più diretta e funzionale verso Vignole Borbera e la ciclabile della Val Borbera.

Tali interventi, pur circoscritti dal punto di vista quantitativo, rivestono un ruolo strategico, in quanto contribuiscono a rendere la rete più continua, accessibile e coerente, sia per gli spostamenti quotidiani sia per lo sviluppo della mobilità cicloturistica.

5.2.4 Proposte di integrazione (FIAB)

Completamento della greenway in direzione Rigoroso

L'Amministrazione comunale ha individuato quale collegamento ciclabile tra il centro abitato di Arquata Scrivia e la frazione di Rigoroso il percorso interno che, da via Villini, raggiunge le località Cà Bianca e Giacomassi, abbandonando pertanto la precedente ipotesi di un tracciato lungo la SS35.

La scelta risulta particolarmente significativa, in quanto consente di sviluppare il collegamento su un itinerario separato dal traffico veicolare e inserito in un contesto di elevato pregio paesaggistico e ambientale.

Il percorso è già oggi riconosciuto all'interno della Rete del Patrimonio Escursionistico del Piemonte come sentiero n. 284 ed è percorribile, nelle condizioni attuali, prevalentemente con biciclette MTB o gravel. Il tracciato attraversa boschi e radure e costituisce una connessione naturale tra Arquata Scrivia, Rigoroso e il territorio collinare circostante.

Su questo asse si inserisce un progetto esecutivo comunale già finanziato, che comprende la riqualificazione dell'intero ambito compreso tra Piazza dei Caduti e via Villini e la sistemazione del percorso in direzione Rigoroso. L'intervento previsto interessa tuttavia il fondo stradale soltanto fino al primo tratto in salita da via Villini.

Il Biciplan riconosce il valore dell'intervento programmato e propone che esso costituisca la prima fase di un progetto più ampio, finalizzato alla realizzazione di una vera e propria greenway ciclopedonale continua fino alla frazione di Rigoroso.

In una fase successiva dovrebbe pertanto essere valutata la sistemazione organica dell'intero tracciato mediante un fondo stabilizzato di qualità, regolare, drenante e compatibile con il contesto naturale, così da rendere il percorso accessibile anche a ciclisti meno esperti, famiglie, pedoni e utenti con biciclette non specialistiche.

La qualificazione del percorso potrebbe inoltre comprendere l'introduzione, nei punti più idonei, di elementi di arredo e servizio quali panchine, fontanelle, illuminazione, segnaletica direzionale e informativa e piccoli spazi di sosta. Tali dotazioni dovranno essere progettate con criteri di sobrietà e integrazione paesaggistica, evitando un'eccessiva artificializzazione degli ambiti naturali attraversati.

Il completamento della greenway permetterebbe di realizzare un collegamento sicuro e attrattivo tra il centro di Arquata Scrivia e Rigoroso, alternativo alla SS35 e completamente separato dal traffico motorizzato.

L'infrastruttura assumerebbe inoltre una rilevante funzione cicloturistica, configurandosi come asse privilegiato di accesso da Arquata verso l'area di Sottovalle e dei calanchi, contesto di elevato valore ambientale e paesaggistico, e come elemento di raccordo con gli itinerari MTB descritti nella sezione dedicata.

Collegamento tra le ciclabili di via Serravalle e via del Vapore

Nel sistema attuale sono presenti due assi ciclabili di rilievo:

- la ciclopedonale esistente in via Serravalle (lato monte), da Via Moriassi verso il centro abitato;
- il collegamento ciclabile previsto lungo via del Vapore, tra la stazione ferroviaria e Libarna.

Si propone di mettere in connessione questi due itinerari, realizzando al contempo un accesso ciclabile al cimitero comunale.

Il collegamento può essere realizzato sfruttando la viabilità locale esistente: da via del Vapore è infatti possibile percorrere la breve strada che costeggia il lato sud del cimitero, includendo anche il comparto del cimitero militare britannico della Prima guerra mondiale, elemento di interesse storico.

Una volta raggiunta via Serravalle, si propone la riqualificazione in senso ciclopedonale dell'ampio marciapiede in corrispondenza dell'area commerciale (Lidl), accompagnata dalla realizzazione di un attraversamento ciclopedonale dedicato. Tale intervento consentirebbe il raccordo diretto con la ciclopedonale esistente, migliorando significativamente la continuità della rete.

Collegamento con la frazione Varinella

Il collegamento con la frazione di Varinella riveste un ruolo strategico per l'accesso ciclabile alla Val Borbera e alla Valle Spinti, ambiti di elevato interesse cicloturistico.

Attualmente, numerosi ciclisti che giungono in treno ad Arquata Scrivia utilizzano un itinerario spontaneo che, dalla stazione ferroviaria, percorre viale Marconi e via XXV Aprile, attraversa il torrente Scrivia e raggiunge la frazione di Varinella.

Da questo punto:

- la Valle Spinti è raggiungibile tramite la SP 144;
- la Val Borbera è accessibile attraverso una viabilità secondaria che costeggia l'autostrada A7 fino a Vignole Borbera, dove si intercetta la ciclopeditonale esistente lungo il Canale Lungo.

Questo itinerario rappresenta, di fatto, la soluzione più sicura ed efficace per accedere alle valli. In particolare, per raggiungere la Val Borbera consente di evitare la SP 140 e l'area del casello autostradale, caratterizzate da traffico intenso e da condizioni poco compatibili con la ciclabilità.

Si evidenzia pertanto la necessità di rendere questo collegamento più riconoscibile, sicuro e infrastrutturato, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili tra la stazione ferroviaria e la frazione di Varinella. Tale soluzione risulta coerente con le caratteristiche della direttrice, contraddistinta da volumi di traffico contenuti e dalla sostanziale assenza di traffico pesante, e consentirebbe di migliorare l'accessibilità ciclistica al sistema vallivo, rafforzando l'integrazione tra treno e bicicletta.

A scala sovracomunale, tale collegamento assume anche la funzione di raccordo tra la stazione ferroviaria di Arquata Scrivia, la Val Borbera e l'Appennino Bike Tour, come illustrato nel successivo paragrafo 5.3.

5.3 Connessioni sovracomunali e integrazione con le reti regionali e nazionali

La rete ciclabile comunale acquista piena efficacia se viene collegata agli itinerari e ai sistemi di mobilità presenti nei territori circostanti. In questa prospettiva, Arquata Scrivia può svolgere una funzione di cerniera tra la valle Scrivia, la Val Borbera, il territorio di Gavi e le reti ciclabili di interesse regionale e nazionale.

Tale funzione è rafforzata dalla presenza della stazione ferroviaria, che può rappresentare il principale punto di accesso intermodale al territorio. La rete prevista dal Biciplan, collegando la stazione con Libarna, il centro abitato, Rigoroso e Varinella, costituisce la struttura locale sulla quale innestare tre connessioni sovracomunali strategiche.

Collegamento con la Val Borbera e l'Appennino Bike Tour

La Val Borbera è attraversata dall'Appennino Bike Tour, o Ciclovía dell'Appennino, itinerario cicloturistico di rilievo nazionale che si sviluppa per circa 3.100 chilometri lungo la dorsale appenninica, dalla Liguria alla Sicilia, prevalentemente su strade secondarie a basso traffico. La tappa Ronco Scrivia–Brallo di Pregola interessa la Val Borbera, attraversando il territorio piemontese a partire da Roccaforte Ligure.

Attualmente l'itinerario non dispone di una connessione ciclabile riconoscibile con la stazione ferroviaria di Arquata Scrivia. Il collegamento consentirebbe di raggiungere la Val Borbera con treno+bici, offrendo un'alternativa all'accesso automobilistico e rafforzando il ruolo di Arquata come porta ferroviaria della valle.

Il raccordo può essere realizzato attraverso la direttrice stazione–Varinella–Vignole Borbera, già descritta nel paragrafo 5.2.4. Da Vignole Borbera è possibile intercettare la ciclopedonale del Canale Lungo e proseguire verso l'interno della valle, evitando la SP 140 e l'area del casello autostradale, particolarmente critiche per la circolazione ciclistica.

Collegamento con Pratolungo, Gavi e l'itinerario regionale n. 6

Una seconda direttrice strategica è costituita dal collegamento tra Arquata Scrivia, Pratolungo e Gavi. Nell'area di Gavi transita l'itinerario cicloturistico regionale n. 6, denominato "Via Francigena Val di Susa", che dal Moncenisio attraversa la Val di Susa, Torino, Asti e Alessandria e raggiunge il settore di Novi Ligure e Gavi per proseguire attraverso la Val Lemme ed entrare in Liguria via Passo della Castagnola.

Il raccordo attraverso Pratolungo consentirebbe di collegare la stazione e la rete ciclabile di Arquata a una delle principali dorsali cicloturistiche regionali. La connessione assumerebbe inoltre una valenza locale, mettendo in relazione il territorio comunale con Gavi e con le sue risorse paesaggistiche, storiche ed enogastronomiche.

Il tracciato dovrà essere oggetto di uno specifico approfondimento tecnico, volto a individuare la combinazione più idonea di strade a basso traffico, percorsi esistenti e interventi di messa in sicurezza.

Collegamento con Libarna e Serravalle Scrivia

La terza direttrice è rappresentata dal proseguimento verso nord dell'asse principale del Biciplan, dalla stazione di Arquata al sito archeologico di Libarna e quindi a Serravalle Scrivia.

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica individua Serravalle Scrivia come punto terminale degli assi sistemati Alessandria–Novi Ligure–Serravalle Scrivia e Tortona–Serravalle Scrivia e indica come meritevole di valutazione il loro prolungamento verso Arquata Scrivia.

Il collegamento Arquata–Libarna–Serravalle darebbe quindi attuazione a un orientamento già presente nel Piano regionale e permetterebbe di connettere la rete comunale con la rete ciclabile destinata prevalentemente alla mobilità sistematica del Novese. La presenza dell'area archeologica di Libarna attribuisce alla direttrice anche una rilevante funzione culturale e cicloturistica.

Proposta per il futuro aggiornamento del Piano regionale

In occasione di una futura revisione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica si propone pertanto:

- l'inserimento del collegamento Serravalle Scrivia–Libarna–Arquata Scrivia come prolungamento della rete sistematica regionale;

- il riconoscimento del raccordo Arquata Scrivia–Pratolungo–Gavi quale connessione con l’itinerario regionale n. 6 “Via Francigena Val di Susa”;
- l’individuazione del collegamento tra la stazione ferroviaria di Arquata Scrivia e la Val Borbera quale accesso intermodale all’Appennino Bike Tour;
- il riconoscimento della stazione di Arquata Scrivia come nodo territoriale di interscambio tra ferrovia, rete ciclabile locale e itinerari cicloturistici sovracomunali.

Il Biciplan non definisce in modo definitivo i tracciati esterni al territorio comunale, che richiederanno il coinvolgimento della Regione Piemonte, della Provincia di Alessandria e dei Comuni interessati. Esso individua tuttavia una visione territoriale e le direttrici prioritarie sulle quali avviare gli approfondimenti progettuali e il confronto istituzionale.

6. Servizi per la ciclabilità

Lo sviluppo della mobilità ciclistica richiede, oltre alle infrastrutture, un sistema di servizi in grado di rendere l’uso della bicicletta semplice, sicuro e attrattivo, sia per gli spostamenti quotidiani sia per il cicloturismo.

Nel contesto di Arquata Scrivia, i servizi assumono un ruolo strategico anche in relazione alla vocazione del territorio come porta di accesso alla Val Borbera e ad ambiti di interesse storico e naturalistico.

6.1 Sosta e parcheggi per biciclette

La disponibilità di parcheggi accessibili, comodi, protetti e sicuri è una condizione essenziale per favorire l’uso della bicicletta, sia per gli spostamenti quotidiani in ambito urbano, sia per l’interscambio con il trasporto pubblico, sia per il turismo.

Stato attuale

- Presso la stazione ferroviaria è presente un cicloparcheggio coperto, che consente il fissaggio del telaio e rappresenta una buona pratica già attiva sul territorio.
- Tuttavia, tale struttura risulta poco riconoscibile e non adeguatamente segnalata, soprattutto per chi proviene da fuori.
- Nel resto del territorio comunale sono presenti alcune rastrelliere di tipo “scolapiatti”, che non consentono un ancoraggio sicuro del telaio e risultano quindi poco efficaci.

Indirizzi di miglioramento

- installazione di segnaletica dedicata per rendere chiaramente visibile e riconoscibile il cicloparcheggio della stazione;
- progressiva sostituzione delle rastrelliere esistenti con modelli che consentano il fissaggio del telaio;
- estensione della dotazione di parcheggi bici dei principali poli attrattori (scuole, impianti sportivi, uffici pubblici, aree commerciali).

- progressiva dotazione di spazi accessibili, protetti e sicuri, per la sosta delle biciclette in tutti gli edifici residenziali e non residenziali (es. luoghi di lavoro), attraverso incentivi e apposite disposizioni dei regolamenti comunali, in linea con quanto previsto dalla Direttiva dell'Unione Europea sulle prestazioni energetiche degli edifici.

6.2 Informazione e accoglienza cicloturistica

L'informazione rappresenta un elemento fondamentale per rendere il territorio accessibile e fruibile anche da parte di utenti non locali.

Interventi del progetto “Bici in Comune”

Il progetto prevede:

- la tracciatura e la digitalizzazione degli itinerari cicloturistici esistenti;
- la realizzazione di segnaletica dedicata, sia verticale sia orizzontale;
- la creazione di una rete coordinata di punti informativi sul territorio.

Nell'ambito dei lavori di riqualificazione attualmente in corso presso l'edificio Juta, nell'area del Movicentro e della stazione ferroviaria, è in fase di realizzazione una reception destinata all'accoglienza cicloturistica. Il servizio sarà finalizzato alla distribuzione di materiale informativo, sia cartaceo sia digitale, all'orientamento dei visitatori e al supporto nell'organizzazione della permanenza e degli spostamenti sul territorio.

A questa struttura principale si affiancheranno ulteriori punti informativi:

- nella frazione di Rigoroso, in collaborazione con le associazioni locali;
- in piazza dei Caduti, nell'area delle scuole;
- presso la sede municipale.

È inoltre prevista la predisposizione di un calendario condiviso degli eventi, costruito in collaborazione con i comuni del territorio, allo scopo di coordinare e promuovere l'offerta turistica, culturale e sportiva dell'area.

La reception in corso di realizzazione presso l'edificio Juta e la futura rete dei punti informativi costituiscono elementi qualificanti per lo sviluppo del cicloturismo e per la costruzione di un sistema territoriale coordinato.

6.3 Servizi per biciclette ed e-bike

La crescente diffusione delle biciclette a pedalata assistita rende sempre più rilevante la presenza di servizi dedicati alla ricarica e alla manutenzione.

Interventi del progetto “Bici in Comune”

Il progetto prevede l'installazione di punti di ricarica per e-bike in quattro aree strategiche:

- piazza dei Caduti, nella zona delle scuole e del parco giochi;
- edificio Juta, nell'area del Movicentro e della stazione ferroviaria;

- frazione Rigoroso, presso l'ex scuola;
- zona Ventino, presso il centro sportivo.

Nelle medesime aree è prevista l'installazione di stazioni per la riparazione delle biciclette, utilizzabili per e-bike, MTB e altre tipologie di mezzi e dotate dell'attrezzatura necessaria per piccoli interventi di manutenzione.

Presso l'edificio Jutta tali dotazioni rientrano nel sistema di servizi per la ciclabilità attualmente in corso di realizzazione nell'ambito dei lavori di riqualificazione dell'immobile.

La distribuzione di questi servizi in più punti del territorio contribuirà a renderlo maggiormente accessibile anche ai ciclisti meno esperti, a chi utilizza la bicicletta per percorrenze più lunghe e ai visitatori che non dispongono di attrezzature proprie per la manutenzione.

6.4 Velostazione e servizi avanzati

I lavori di riqualificazione attualmente in corso presso l'edificio Jutta, nell'area del Movicentro e della stazione ferroviaria, comprendono la realizzazione di un sistema integrato di servizi per la ciclabilità, destinato a rappresentare uno degli elementi più qualificanti dell'offerta comunale.

Il nuovo polo comprenderà:

- una velostazione per il deposito custodito delle biciclette;
- uno spazio per la manutenzione fai-da-te con attrezzatura di base;
- un punto lavaggio biciclette;
- spogliatoi con servizi;
- eventuali servizi di noleggio;
- servizi digitali per il download e l'upload di tracce GPS.

Nella stessa area è inoltre previsto, con altro finanziamento, un bike hotel dotato di servizi per il pernottamento, il ristoro e la lavanderia.

Questo sistema configura un vero e proprio hub della mobilità ciclistica e del cicloturismo, connesso direttamente alla stazione ferroviaria.

6.5 Inquadramento complessivo

Il progetto comunale sviluppato nell'ambito del bando "Bici in Comune" introduce una dotazione di servizi articolata e coerente, che rappresenta una base solida per lo sviluppo della mobilità ciclistica locale.

Risulta tuttavia importante:

- migliorare e valorizzare le dotazioni già esistenti;
- garantire una distribuzione omogenea dei servizi sul territorio;
- integrare i diversi interventi all'interno di un sistema riconoscibile e facilmente fruibile.

In questa prospettiva, i servizi non devono essere considerati come elementi accessori, ma come parte integrante della rete ciclabile, in grado di determinarne l'effettiva funzionalità e attrattività.

6.6 Accessibilità alla stazione ferroviaria

La stazione ferroviaria rappresenta il principale nodo di intermodalità del territorio e, come tale, deve essere facilmente accessibile anche da parte dell'utenza ciclistica.

Oltre alla presenza del cicloparcheggio e ai servizi previsti presso l'area Juta, risulta necessario migliorare l'accessibilità ai binari.

In particolare, si evidenzia la necessità di:

- dotare le scale di accesso ai binari di canaline per la movimentazione delle biciclette, al fine di agevolare il trasporto a mano, in particolare per biciclette a pedalata assistita, spesso più pesanti;
- garantire soluzioni accessibili e funzionali anche in assenza di ascensori.

Tale intervento, di costo contenuto ma di elevata utilità, rappresenta una misura concreta per favorire l'integrazione tra bicicletta e treno e migliorare l'esperienza d'uso per tutti gli utenti.

Vedere in proposito la pubblicazione di Fiab Italia "Biciclette e barriere architettoniche come superare i dislivelli"⁴

7. Proposte di sviluppo cicloturistico

Il territorio di Arquata Scrivia presenta condizioni favorevoli allo sviluppo del cicloturismo, grazie alla varietà del paesaggio, alla presenza di elementi di interesse storico e naturalistico e alla posizione strategica di accesso alle Valli Borbera e Spinti.

In questo contesto, la bicicletta può rappresentare uno strumento efficace di valorizzazione del territorio, capace di integrare mobilità sostenibile e fruizione turistica, generando ricadute positive anche sul sistema economico locale.

Il presente capitolo propone alcune azioni mirate di sviluppo cicloturistico, con un approccio pragmatico e progressivo. In particolare:

- viene individuato un itinerario di interesse cicloturistico in ambito collinare, adatto alla pratica della MTB;
- vengono suggerite iniziative e servizi leggeri a supporto della fruizione del territorio da parte dei cicloturisti.

Le proposte si configurano come interventi a basso costo e facilmente attuabili, in grado di valorizzare risorse già presenti e di rafforzare il ruolo di Arquata Scrivia come punto di accesso e base di partenza per l'esplorazione cicloturistica del territorio circostante.

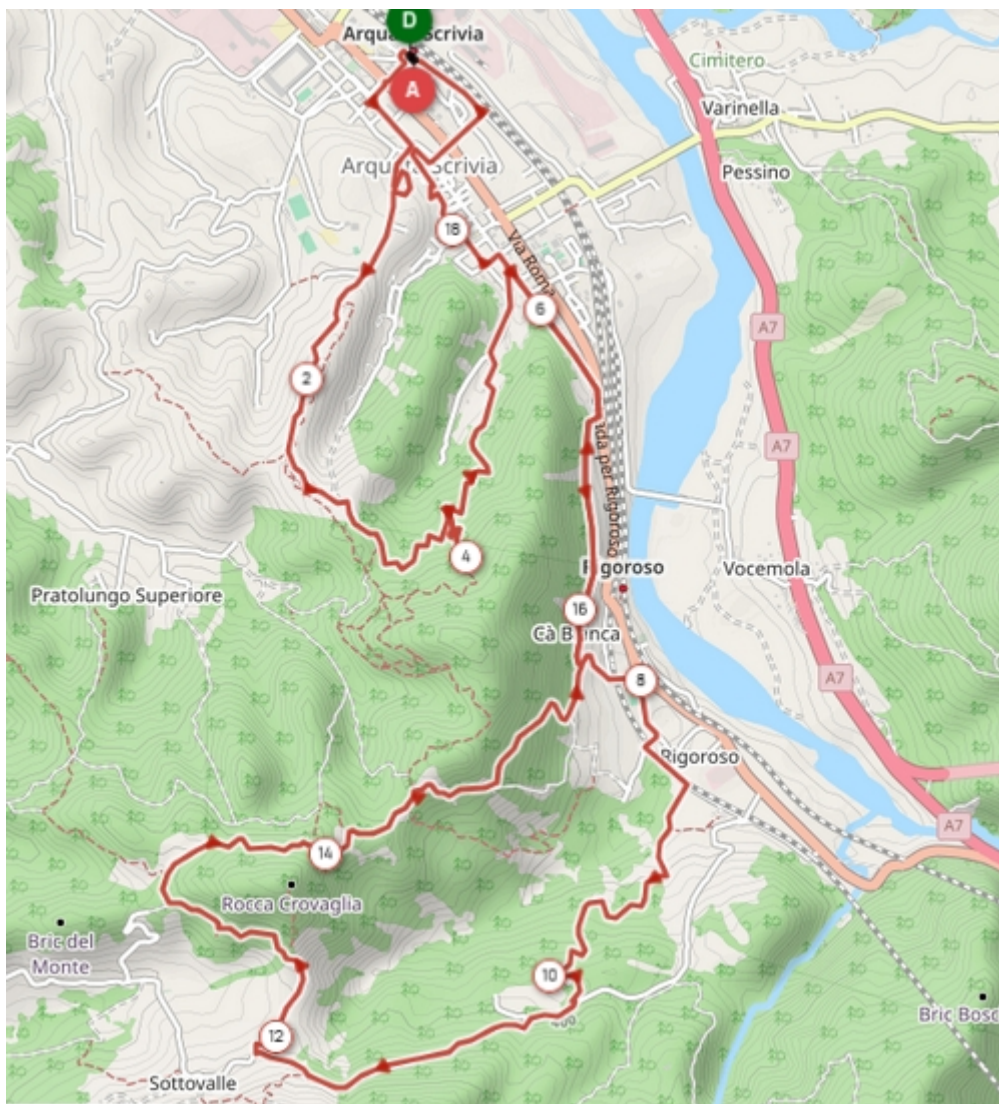
4

https://fiabitalia.it/wp-content/uploads/2023/03/2023_01_SCHEDA_FIAB_Biciclette_e_barriere_architettoniche_come_superare_i_dislivelli.pdf

7.1 Itinerario MTB collinare tra Arquata, Rigoroso e Sottovalle

Lunghezza 19,26 km · Dislivello ± 551 m · Quota 241–523 m s.l.m. · Fondo: circa 10 km su mulattiere e sentieri · Difficoltà: MC/MC+ (brevi tratti BC)

Link alla mappa: <https://www.openrunner.com/it/route-details/23805606>



Il percorso proposto si sviluppa nel sistema collinare compreso tra il centro abitato di Arquata Scrivia e le frazioni di Rigoroso e Sottovalle, attraversando aree ad elevata naturalità caratterizzate da boschi, radure e affioramenti calanchivi di rilevante interesse paesaggistico. Nei tratti più elevati si aprono ampi panorami sulla valle e sui versanti circostanti, rendendo l'itinerario particolarmente attrattivo dal punto di vista cicloturistico.

L'itinerario ha origine e fine presso la stazione ferroviaria, elemento strategico per l'integrazione treno + bicicletta. In breve si raggiunge Piazza San Rocco, in prossimità della porta settentrionale del borgo storico, da cui si imbocca Via Carrara iniziando immediatamente la salita. Dopo un primo tratto su strada asfaltata, il percorso devia su fondo sterrato in direzione della Torre del Castello,

che viene aggirata percorrendo una strada attualmente sbarrata e bisognosa di sistemazione, per poi rientrare su Via Carrara.

La salita prosegue fino a trasformarsi in mulattiera, addentrandosi progressivamente nell'ambiente collinare. Lungo questo tratto si incontrano i ruderi della chiesetta di Santa Barbara, per poi proseguire fino a un tratto più pianeggiante. Si svolta quindi a sinistra su un'ulteriore mulattiera che conduce in discesa al bivio per il Santuario di Montaldero, raggiungibile con una breve deviazione.

Rientrati sul tracciato principale, la discesa riporta verso le prime abitazioni di Arquata. Attraverso Via Villini si raggiunge l'imbocco del sentiero n. 284 della rete escursionistica regionale. Da qui il percorso riprende a salire su mulattiera, mantenendosi in quota rispetto alla SS 35 e attraversando boschi e radure fino alle località Cà Bianca e Giacomassi dove si ritrova l'asfalto.

Si scende quindi verso Rigoroso e, sempre seguendo il segnavia 284, si costeggia per un breve tratto la linea ferroviaria per poi risalire su fondo sterrato in ambiente calanchivo. Il tracciato, a tratti ripido, conduce fino alla strada asfaltata per Sottovalle, che viene imboccata verso destra in salita.

Alle porte dell'abitato si devia su sterrato in discesa che attraversa aree prative e successivamente si trasforma in mulattiera, risalendo tra spettacolari formazioni calanchive. In questo tratto il percorso coincide con il sentiero europeo E1. Superata la località Cappelletta, si prosegue brevemente in territorio comunale di Gavi, fino a poco oltre i ruderi della Masseria Praga.

Da qui si abbandona l'E1 deviando su sterrato in discesa, anche con pendenze sostenute, fino a ricongiungersi in località Giacomassi con il percorso 284, che viene percorso a ritroso per il rientro ad Arquata Scrivia.

L'itinerario è destinato a un'utenza MTB, preferibilmente con un buon livello di allenamento, in particolare nel caso di utilizzo di biciclette muscolari. La difficoltà tecnica è classificabile mediamente come MC/MC+, con brevi tratti di livello BC dovuti principalmente a fenomeni di erosione del fondo. Tali criticità potrebbero essere mitigate con interventi puntuali di manutenzione, finalizzati a migliorare la fruibilità complessiva del tracciato senza alterarne le caratteristiche naturali.

7.2 “Pedala i territori” – Incentivi alla mobilità ciclistica e valorizzazione del commercio locale

“Pedala i territori” è un'iniziativa basata sulla piattaforma Pin Bike, che consente di incentivare l'utilizzo della bicicletta attraverso un sistema di tracciamento certificato degli spostamenti e di riconoscimento di premi agli utenti.

Il funzionamento si basa sull'utilizzo di un dispositivo installato sulla bicicletta o di un'app dedicata, in grado di registrare i chilometri percorsi e validare gli spostamenti effettuati. I chilometri accumulati vengono convertiti in punti o incentivi economici, che possono essere spesi presso attività commerciali aderenti al circuito locale.

Applicato al contesto di Arquata Scrivia, il progetto rappresenta un'opportunità particolarmente interessante per attivare un circuito virtuoso tra mobilità sostenibile e economia di prossimità. In particolare:

- incentiva l'uso quotidiano della bicicletta, sia per spostamenti sistematici (casa–lavoro, casa–scuola) sia per attività ricreative;
- coinvolge direttamente il tessuto commerciale locale, che può aderire al circuito come esercente convenzionato;
- favorisce la permanenza della spesa sul territorio, rafforzando le economie locali;
- contribuisce a costruire un'immagine del Comune come realtà attenta all'innovazione e alla sostenibilità.

Dal punto di vista operativo, l'iniziativa può essere attivata anche su scala comunale o sovracomunale, eventualmente in sinergia con altri enti territoriali, consentendo di ampliare il bacino di utenti e la rete di esercizi coinvolti.

In una prospettiva cicloturistica, "Pedala i territori" può inoltre rappresentare uno strumento di promozione indiretta del territorio, incentivando i visitatori a muoversi in bicicletta e a fruire dei servizi locali, con ricadute positive su ristorazione, ospitalità e commercio.

Si tratta quindi di un intervento "immateriale", a costi contenuti rispetto alle infrastrutture, ma con un potenziale significativo sia in termini di cambiamento delle abitudini di mobilità sia di supporto al sistema economico locale.

Come attivarlo: <https://www.pin.bike/pedalaiterritori/>

7.3 Albergabici – Qualificazione dell'offerta ricettiva per il cicloturismo

Il circuito Albergabici è un'iniziativa promossa da FIAB che certifica e mette in rete le strutture ricettive "bike friendly", ovvero in grado di offrire servizi specifici dedicati ai cicloturisti.

Per ottenere il riconoscimento, le strutture devono garantire alcuni requisiti minimi, tra cui:

- un luogo sicuro per il ricovero delle biciclette;
- la disponibilità di attrezzature per piccole manutenzioni;
- informazioni sul territorio e sugli itinerari ciclabili;
- servizi adeguati alle esigenze di chi viaggia in bicicletta (ad esempio orari flessibili, possibilità di lavaggio indumenti, ecc.).

L'adesione al circuito rappresenta un'opportunità concreta per le strutture ricettive di Arquata Scrivia, in quanto consente di:

- intercettare un segmento turistico in forte crescita, caratterizzato da una domanda attenta alla qualità e alla sostenibilità;
- differenziare la propria offerta rispetto ad altre strutture, acquisendo maggiore competitività;
- entrare in una rete nazionale riconosciuta, con visibilità sui canali dedicati al cicloturismo;

- aumentare la permanenza media dei visitatori, spesso orientati a soggiorni di più giorni per l'esplorazione del territorio.

Inoltre, la presenza diffusa di strutture Albergabici contribuisce a rafforzare l'attrattività complessiva del territorio, rendendolo più accessibile e accogliente per i cicloturisti e creando sinergie con le altre iniziative previste dal presente Biciplan.

In un contesto come quello di Arquata Scrivia, caratterizzato da un'offerta turistica ancora in fase di sviluppo, l'adesione al circuito Albergabici può rappresentare un primo passo concreto verso la costruzione di un sistema locale orientato al cicloturismo, con benefici diffusi per l'economia e l'immagine del territorio.

Come attivarlo: <https://www.albergabici.it/it/diventa-un-albergabici>

8. Monitoraggio e strumenti di valorizzazione

Il Biciplan deve essere inteso come uno strumento dinamico, la cui efficacia dipende non solo dalla qualità della progettazione, ma anche dalla capacità di verificarne nel tempo l'attuazione e gli effetti sul territorio.

Una volta realizzati, anche per fasi successive, gli interventi previsti – in particolare quelli relativi alla costruzione della rete ciclabile, al miglioramento dell'intermodalità e allo sviluppo dei servizi per la ciclabilità – risulta fondamentale attivare un sistema di monitoraggio che consenta di valutare i risultati raggiunti e orientare le future scelte dell'Amministrazione.

In questo contesto, può risultare particolarmente utile l'adesione al programma FIAB Comuni Ciclabili, che rappresenta uno strumento strutturato di valutazione delle politiche ciclabili a livello comunale.

Il programma si basa su un insieme di indicatori oggettivi che prendono in considerazione diversi ambiti, tra cui:

- infrastrutture e rete ciclabile;
- governance e pianificazione;
- comunicazione e promozione;
- servizi a supporto della ciclabilità.

L'adesione consentirebbe al Comune di Arquata Scrivia di:

- monitorare in modo sistematico i progressi compiuti;
- confrontarsi con altre realtà a livello nazionale;
- individuare punti di forza e criticità su cui intervenire;
- rafforzare il proprio posizionamento come territorio attento alla mobilità sostenibile.

La certificazione non deve essere intesa come un punto di arrivo, ma come un percorso di miglioramento continuo, in grado di accompagnare nel tempo lo sviluppo della ciclabilità e di valorizzare gli interventi realizzati anche in chiave comunicativa e turistica.

Per saperne di più: <https://www.comuniciclabili.it/>

9. Conclusioni e prospettive

Il Biciplan del Comune di Arquata Scrivia definisce una strategia chiara e attuabile per lo sviluppo della mobilità ciclistica, basata sulla costruzione di una rete continua, sicura e riconoscibile, integrata con i servizi e con il sistema territoriale.

Il piano si fonda su un approccio progressivo, che valorizza le infrastrutture esistenti, integra gli interventi già previsti e individua alcune azioni mirate per migliorare la continuità e l'efficacia complessiva della rete, sia per gli spostamenti quotidiani sia per il cicloturismo.

La sua attuazione richiederà un impegno costante nel tempo, sia nella realizzazione degli interventi sia nel monitoraggio dei risultati, in un'ottica di miglioramento continuo.

Il Piano individua inoltre una prospettiva di sviluppo sovracomunale, proponendo Arquata Scrivia come nodo di connessione tra la rete sistematica del Novese, l'itinerario regionale della Via Francigena Val di Susa e l'Appennino Bike Tour attraverso la Val Borbera. Queste direttrici potranno essere sottoposte alla Regione Piemonte in occasione dei futuri aggiornamenti della programmazione ciclabile regionale.

In questa prospettiva, la mobilità ciclistica rappresenta non solo una risposta alle esigenze di sostenibilità e sicurezza, ma anche un'opportunità concreta di valorizzazione del territorio e di miglioramento della qualità della vita urbana.

Crediti e ringraziamenti

Il presente Biciplan è stato elaborato dal gruppo di lavoro FIAB composto da **Romolo Solari, Enzo Gavino e Nicole Ponta**, di FIAB Genova, e da **Claudio Pasero**, di FIAB Alessandria.

Un ringraziamento va a **Franco Pernigotti**, ciclista arquatese, che ha favorito il primo contatto con l'Amministrazione comunale e ha contribuito ad avviare il percorso dal quale è nato questo lavoro.

Si ringraziano il **sindaco Alberto Basso**, la **vicesindaca Nicoletta Cucinella** e l'**assessore Paolo Spineto** per la disponibilità all'ascolto e al confronto e per aver fornito la documentazione necessaria alla conoscenza del territorio e alla redazione del Biciplan.

Una menzione particolare va alla vicesindaca **Nicoletta Cucinella**, che ha accolto fin da subito con entusiasmo l'iniziativa e ne ha accompagnato con attenzione lo sviluppo.