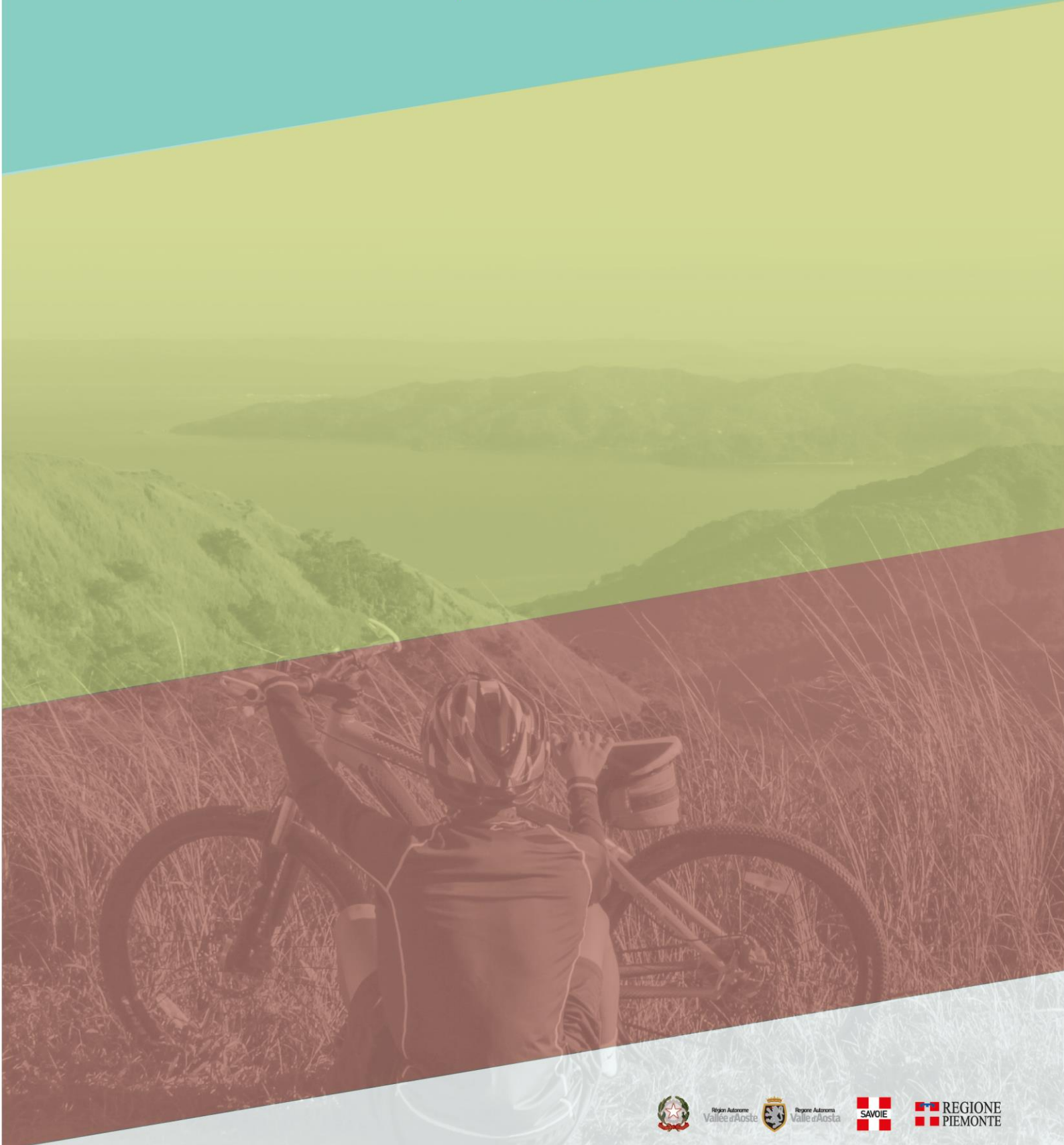




PERCORSI  
OUTDOOR  
TRANSFRONTALIERI

PARCOURS  
OUTDOOR  
TRANSFRONTALIERS



## STUDIO GIURIDICO-NORMATIVO TRANSFRONTALIERO IN MATERIA DI MOBILITÀ CICLABILE E CICLOPEDONALE IN ZONE DI MONTAGNA

### Parte prima

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Introduzione: progetto e contesto.....</b>                                  | <b>5</b>  |
| <b>Analisi SWAT relativa al settore del cicloturismo .....</b>                 | <b>8</b>  |
| <b>Le piste ciclabili: profili generali in una prospettiva giuridica .....</b> | <b>11</b> |
| a) Normativa italiana.....   | 12        |
| i) Statale .....   | 12        |
| ii) Regionale .....  | 17        |
| iii) Locale .....  | 22        |
| b) Giurisprudenza italiana.....  | 24        |
| c) Normativa francese.....   | 29        |
| d) Giurisprudenza francese.....  | 32        |
| <b>Prime proposte di soluzione nell'immediato .....</b>                        | <b>33</b> |
| <b>Conclusioni.....</b>  | <b>34</b> |

### Parte seconda

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Introduzione .....</b>   | <b>37</b> |
| <b>Esempi di modelli di fruizione .....</b>   | <b>37</b> |
| La Regione Liguria .....  | 42        |
| <b>Esempi di modelli di gestione e di manutenzione nell'esperienza<br/>italiana .....</b> | <b>45</b> |
| La Provincia autonoma di Bolzano .....  | 45        |
| La Provincia autonoma di Trento .....   | 51        |
| La Regione Toscana .....  | 53        |
| La Regione autonoma Valle d'Aosta .....   | 55        |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Esempi di modelli di gestione e di manutenzione nell'esperienza francese .....</b> | <b>56</b> |
| <b>La disciplina federale svizzera .....</b>  | <b>58</b> |
| <b>Focus group e intervista .....</b>   | <b>62</b> |
| <b>Proposte di indirizzo normativo, tecnico e gestionale .....</b>                    | <b>67</b> |
| <b>Conclusioni.....</b>   | <b>70</b> |

**ETUDE JURIDICO-RÉGLEMENTAIRE TRANSFRONTALIÈRE SUR LA  
MOBILITÉ CYCLABLES ET CYCLABLES/PIETONNIÈRES DANS LES ZONES  
DE MONTAGNE  
Première partie**

|  |            |
|--|------------|
| <b>Introduction : projet et contexte .....</b>                                     | <b>72</b>  |
| <b>Analyse SWOT du secteur du cyclotourisme.....</b>                               | <b>75</b>  |
| <b>Les pistes cyclables : profils généraux dans une perspective juridique.....</b> | <b>78</b>  |
| a) La législation italienne .....  | 79         |
| i) État .....  | 79         |
| ii) Régional .....   | 84         |
| iii) Local .....   | 90         |
| b) La jurisprudence italienne.....   | 92         |
| c) Droit français.....   | 97         |
| d) La jurisprudence française.....   | 99         |
| <b>Premières propositions de solutions dans un avenir immédiat .....</b>           | <b>101</b> |
| <b>Conclusions.....</b>  | <b>102</b> |

## Deuxième partie

|  |            |
|--|------------|
| <b>Introduction.....</b>   | <b>105</b> |
| <b>Exemples de modèles d'utilisation .....</b>   | <b>106</b> |
| La Région Ligurie.....   | 110        |
| <b>Exemples de modèles de gestion et d’entretien dans l’expérience italienne .....</b> | <b>113</b> |
| La Province autonome de Bolzano.....   | 113        |
| La Province autonome de Trente .....   | 120        |
| La Région Toscane .....  | 122        |
| La Région autonome Vallée d'Aoste .....  | 123        |
| <b>Exemples de modèles de gestion et d’entretien dans l’expérience française .....</b> | <b>125</b> |
| <b>La réglementation fédérale suisse .....</b>   | <b>127</b> |
| <b>Groupe de discussion et entretien.....</b>  | <b>131</b> |
| <b>Propositions de directives réglementaires, techniques et de gestion .....</b>       | <b>136</b> |
| <b>Conclusions.....</b>  | <b>139</b> |

## Parte prima

### Introduzione: progetto e contesto

Il progetto **M.I.T.O.** – Modelli integrati per il turismo outdoor nello spazio ALCOTRA vede coinvolte cinque Regioni italiane e francesi al fine della creazione di un mercato turistico internazionale per l'outdoor nello spazio ALCOTRA. L'obiettivo è quello di sfruttare appieno le opportunità offerte da un territorio particolarmente ricco dal punto di vista naturalistico e ambientale, oltre che culturale. Eccellenze che si ricollegano, *in primis*, alla compresenza, nel medesimo contesto spaziale e a distanza relativamente contenuta tra di loro, di località di sicuro richiamo sul piano turistico, tra le altre il Monte Bianco e la Costa Azzurra.

Tramite il progetto in questione si intende favorire ulteriormente lo sviluppo del turismo outdoor, al momento prevalentemente costituito dal turismo sciistico invernale, così da permettere alle potenzialità del territorio considerato di essere portate a migliore realizzazione. A questo fine, si mira a promuovere e valorizzare il patrimonio naturalistico, ambientale e culturale, rendendolo un punto di riferimento quale destinazione del turismo outdoor, favorendo l'interoperabilità, l'intermodalità e promuovendo processi di progettazione e di governance partecipativa secondo un approccio sostenibile.

In questa prospettiva, assumono senza dubbio rilievo le occasioni offerte dal cicloturismo. Preliminarmente, sembra opportuno ricordare, seppure per rapidi cenni, i molteplici benefici che si ricollegano all'uso e alla pratica della bicicletta. È stato detto

– ed è confermato dai dati a disposizione<sup>1</sup> – che nel corso del tempo la bicicletta è divenuta sempre più popolare come mezzo di trasporto perché è divertente, è un esercizio salutare quotidiano, è ecologica, è rapida nelle aree urbane congestionate ed è economica<sup>2</sup>.

Indubbiamente, l'utilizzo regolare della bicicletta può comportare numerosi benefici per la salute, che si ricollegano, tra l'altro, al miglioramento dell'attività cardiovascolare, al rafforzamento delle ossa e alla riduzione del peso, nonché dei livelli di stress e ansia<sup>3</sup>.

Configurandosi come un mezzo di trasporto a zero emissioni, la bicicletta può contribuire alla transizione verso un'economia circolare a ridotte emissioni di carbonio e, dunque, agli obiettivi che l'Unione europea si è data per quel che riguarda la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra<sup>4</sup>. Sotto questo punto di vista, si calcola che i risparmi connessi all'uso della bicicletta per quel che attiene tali emissioni possano arrivare ai 5,6 miliardi di euro all'anno, ai quali andrebbero ad aggiungersi ulteriori risparmi relativi al contenimento dell'inquinamento dell'aria e dell'inquinamento acustico e al minore utilizzo di benzina e gasolio<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Ogni anno, circa 20 milioni di biciclette vengono venduti in Europa. Inoltre, l'8% della popolazione europea (circa 41 milioni di persone) identifica nella bicicletta il mezzo di trasporto di più comune utilizzo. Si segnala, comunque, che negli Stati nel nord Europa si manifesta una maggiore inclinazione a fare ricorso alla bicicletta. Per questi e ulteriori dati, si rinvia a <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cycling-tourism/europe>.

<sup>2</sup> Parlamento europeo, *Promuovere l'uso della bicicletta*, Brussels, 2010, p. 12.

<sup>3</sup> Per queste e ulteriori indicazioni, si veda <https://www.betterhealth.vic.gov.au/health/healthyliving/cycling-health-benefits>.

<sup>4</sup> Comunicazione della Commissione europea, *Strategia europea per una mobilità a basse emissioni*, COM(2016) 501 final, 20 luglio 2016, p. 2.

<sup>5</sup> European Cyclists' Federation, *The benefit of cycling. Unlocking their potential for Europe*, disponibile in <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>.

Non stupisce, allora, che progressivamente la bicicletta sia divenuta sempre più popolare non soltanto come mezzo di trasporto quotidiano, ma anche per attività vacanziera e ludico-ricreative che assumono rilievo sul piano di quello che prende il nome di cicloturismo<sup>6</sup>. Secondo uno studio, ogni anno si registrano 2,3 miliardi di viaggi turistici in bicicletta, i quali generano un giro d'affari complessivo di almeno 44 miliardi di euro<sup>7</sup>. È stato altresì calcolato che più di venti milioni di cicloturisti all'anno trascorrono una o più notti fuori casa, spendendo circa 9 miliardi di euro<sup>8</sup>. Inoltre, il cicloturismo dà lavoro a più di 500.000 persone in Europa, un numero superiore a quello degli occupati nell'industria siderurgica e nel settore crocieristico<sup>9</sup>.

Appare, pertanto, più che opportuno investire risorse in questo settore e provare a creare adeguate sinergie in una dimensione non esclusivamente interna, ma anche e soprattutto transnazionale. In questo senso, si può segnalare che il programma di cooperazione transfrontaliera ALCOTRA, nell'ambito della programmazione 2014-2020, ha finanziato alcuni progetti di sicuro interesse. Per esempio, è stato finanziato il progetto **EDU-MOB**, diretto a favorire il cambiamento dei comportamenti in tema di mobilità dei residenti e dei turisti nel territorio al confine tra Liguria e la regione Provençes-Alpes-Cote d'Azur<sup>10</sup>. Nell'ambito di detto progetto sono state previste attività di formazione ed educazione ambientale come anche azioni pilota relative agli

---

<sup>6</sup> Come tale si intende il turismo che prevede l'uso della bicicletta per conoscere e spostarsi sul territorio da visitare e che pertanto si caratterizza per la dimensione lenta del viaggio e per la possibilità di entrare in contatto più diretto e profondo sia con l'ambiente, sia con la sua cultura e le tradizioni. Per questa definizione si veda CIREM, *Realizzazione rete regionale itinerari ciclabili della Sardegna*, dicembre 2016, p. 5 e 9 e le fonti ivi citate.

<sup>7</sup> M. Neun, H. Haubold, *The EU Cycling Economy – Arguments for an integrated EU cycling policy*. European Cyclists' Federation, December 2016, p. 11.

<sup>8</sup> Parlamento europeo, *The European Cycle Route Network*. Eurovelo, Brussels, 2012, p. 13.

<sup>9</sup> European Cyclists' Federation, *Eurovelo -The European cycle route network*. Press Kit, giugno 2020, p. 3.

<sup>10</sup> Nel progetto sono stati coinvolti la Regione Liguria (come capofila) e il Department des Alpes Maritimes. Per maggiori informazioni si rimanda al sito <https://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/edu-mob>.

strumenti di pianificazione comunale della mobilità sostenibile. In particolar modo, 1,6 milioni di euro sono stati destinati alla realizzazione di nuove piste ciclabili nel Ponente Ligure, in modo da collegare i Comuni di Ventimiglia, Vallecrosia e Bordighera, arrivando fino a Mentone.

Può farsi altresì riferimento al progetto **REVAL** (Réseau Vélo Alpes Latines), attraverso il quale si è mirato a incrementare l'attrattività dei territori attorno a Chambéry e a Cuneo promuovendo un'offerta turistica rivolta ai soggetti che viaggiano in bicicletta, prevedendosi tra l'altro l'apertura e lo sviluppo di percorsi e itinerari ciclabili e l'organizzazione di eventi relativi al cicloturismo e al ciclismo sportivo<sup>11</sup>.

Infine, può considerarsi il progetto **NTC** (Nuovo Territorio Condiviso) diretto a permettere l'organizzazione di eventi di promozione inerenti alle opportunità turistiche relative allo sport e alle attività all'aria aperta – dunque, connesse anche all'uso della bicicletta – nei territori della valle dell'Ubaye, della Stura, della Provincia di Cuneo e dei dipartimenti delle Alpi di Alta Provenza<sup>12</sup>.

## **Analisi SWOT relativa al settore del cicloturismo**

Alla luce dei dati sopra richiamati, si comprende perché il cicloturismo si configuri come un settore sul quale investire in maniera tale da beneficiare delle ricadute positive che

---

<sup>11</sup> Nel progetto sono stati coinvolti, tra gli altri, Chambéry métropole (capofila), il Comune di Cuneo e l'Azienda turistica locale del Cuneese. Per maggiori informazioni si rimanda al sito <https://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/reval-reseau-velo-alpes-latines>.

<sup>12</sup> Nel progetto sono stati coinvolti l'Azienda turistica locale del Cuneese (capofila) e l'Agence de Développement Touristique des Alpes de Haute-Provence.



a ciò si ricollegano. L'Italia e la Francia, in generale, e le 5 Regioni coinvolte nel progetto M.I.T.O., in particolare, avrebbero molto da ricavare sotto questo punto di vista in termini sia di sviluppo economico, sia di occupazione.

Volendo proporre una pianificazione strategica SWOT, che illustri i punti di forza (Strengths), i punti di debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats), può considerarsi quanto segue<sup>13</sup>.

Per quel che attiene ai punti di forza, è indubbio che le 5 Regioni coinvolte abbiano parecchio da offrire. In particolar modo, può farsi riferimento ai seguenti elementi:

- il clima: per quel che riguarda la costa ligure e la costa francese, il clima è mediterraneo e dunque si contraddistingue per l'effetto mitigante del mare, con inverni miti ed estati calde ma non torride. Nel resto dell'area considerata, il clima può essere temperato a estate calda o temperato fresco, a seconda dei casi;
- la bellezza e la varietà dei paesaggi: dai massicci montuosi dell'Alta Provenza alla Camargue, dalla Val-d'Isère a Nizza, dal Monte Bianco al Ponente Ligure, dal Lago Maggiore al Monferrato, la zona qui in considerazione offre paesaggi estremamente vari e di indubbio fascino;
- l'offerta culturale: nell'area considerata sono presenti località e contesti fortemente attrattivi sul piano culturale. Si pensi a Torino, Genova, i castelli della Valle d'Aosta, Aix-en-Provence, Arles e Avignone, solo per fare alcuni dei nomi più noti;
- l'enogastronomia: quella italiana e quella francese sono due tra le tradizioni culinarie più ricche e rinomate al mondo;

---

<sup>13</sup> L'analisi SWOT qui proposta è basata su quella elaborata da ENIT, *Il mercato del cicloturismo in Europa. Politiche, andamenti e prospettive*, disponibile in <https://www.federciclismo.it/it/infopage/cicloturismo--andamenti-e-prospettive-in-europa-secondo-enit/7debbda-4dbb-4504-8a73-4d22265dbf08/>.

- l'ospitalità: trattandosi di zone dalla forte vocazione turistica, sviluppatasi con riferimento al turismo balneare, sciistico, enogastronomico e culturale, esiste un retroterra di esperienze e realtà già sviluppate al quale fare riferimento al fine dello sviluppo del settore cicloturistico;
- i collegamenti: la zona interessata può contare su aeroporti di rilievo nazionale, ma anche continentale e persino intercontinentale, quali quelli di Nizza, Cannes, Chambéry, Cuneo, Genova, Grenoble, Marsiglia, Tolone e Torino, nonché su una rete autostradale particolarmente sviluppata.

Per quel che attiene ai punti di debolezza, almeno per quel che riguarda il contesto italiano, essi possono essere individuati, in generale, nei fattori che sono da intendersi come conseguenze del tendenziale ritardo accumulato rispetto allo sviluppo del settore cicloturistico. Può farsi riferimento allora a:

- standard delle piste ciclabili non sempre adeguati;
- scarsità delle informazioni a disposizione per i ciclisti;
- carenza di alberghi attrezzati specificamente per i ciclisti;
- inadeguatezza della promozione all'estero delle opportunità esistenti sul territorio per quanto riguarda il settore considerato.

Per quel che attiene alle minacce, dagli elementi ora riportati quanto ai punti di debolezza emerge chiaramente cosa si debba temere: la concorrenza dei Paesi del nord Europa, nei quali il settore cicloturistico risulta molto più progredito e la cui offerta, pertanto, si configura come particolarmente attrattiva<sup>14</sup>. Un altro fattore, alla luce delle vicende recenti, può essere identificato nella pandemia causata dal COVID-19 e, in generale, in eventuali future situazioni pandemiche le quali, in caso di una

---

<sup>14</sup>Si veda [https://pro.eurovelo.com/news/2021-05-19\\_leisure-cycling-grew-last-year-in-germany-the-netherlands-and-france-proving-that-cycle-touring-is-a-safe-and-attractive-option-for-many-europeans](https://pro.eurovelo.com/news/2021-05-19_leisure-cycling-grew-last-year-in-germany-the-netherlands-and-france-proving-that-cycle-touring-is-a-safe-and-attractive-option-for-many-europeans).

reazione simile a quella cui si è assistito nel 2020 (lockdown), porterebbero a un blocco, sebbene temporaneo, del settore.

Per quel che attiene alle opportunità, due fattori possono essere qui presi in considerazione:

- l'utilizzo dei canali web: la promozione tramite Internet, in particolar modo attraverso i canali social e soprattutto se affidata a personalità riconosciute (quali ciclisti e travel blogger), può rappresentare un volano importante per lo sviluppo del settore;
- la realizzazione di azioni di *comarketing*: come tale si intende la pratica per cui due o più imprese realizzano un'alleanza in modo da sfruttare risorse e competenze complementari per aumentare il loro potenziale di mercato. Si tratta, dunque, di un modello sinergico che andrebbe replicato nei rapporti tra attori pubblici e privati della zona considerata, al fine di promuovere il loro contesto e le attività in esso offerte.

## **Le piste ciclabili: profili generali in una prospettiva giuridica**

In primo luogo, si rende necessario chiarire il concetto di pista ciclabile. Al riguardo, va segnalato che la definizione può sicuramente variare in base a ciascun ordinamento nazionale e può condurre a formulare diverse classificazioni che si ricollegano ai profili strutturali e di sicurezza, ma anche all'utilizzo che viene fatto della pista ciclabile e del mezzo bicicletta.

Ciò nonostante, sul piano del diritto internazionale, una nozione comune, basata su alcuni elementi di fondo, si può ravvisare nella *Convenzione sulla circolazione stradale* e nella *Convenzione sulla segnaletica stradale*, concluse entrambe a Vienna l'8 novembre 1968<sup>15</sup>, e di cui sono Parti contraenti sia l'Italia che la Francia.

Ai sensi dell'art. 1, lett. g-bis) della prima Convenzione e dell'art. 1, lett. e-bis) della seconda, per corsia per velocipedi si intende la parte di carreggiata riservata ai velocipedi, delimitata dalla restante carreggiata da segnaletica stradale orizzontale. Ai sensi dell'art. 1, lett. g-ter) della prima Convenzione e dell'art. 1, lett. e-ter) della seconda, per pista per velocipedi si intende una strada indipendente o la parte di strada riservata ai ciclisti e contrassegnata da appositi segnali stradali, delimitata dalle altre strade o dalle altre parti della medesima strada da dotazioni infrastrutturali.

Chiarito questo, si passa a prendere in considerazione specifica i casi italiano e francese.

## **a. Normativa italiana:**

### **i. Statale**

Per quel che riguarda l'ordinamento italiano, il punto di partenza è costituito dal Codice della Strada, adottato con lo scopo di garantire la sicurezza delle persone nell'ambito della circolazione stradale<sup>16</sup>. Tra l'altro, all'art. 1, comma 2, viene affermato che, in ossequio ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, il Codice

---

<sup>15</sup> I due trattati sono stati elaborati nell'ambito dell'Organizzazione delle Nazioni Unite. Il primo è stato ratificato da 85 Stati, il secondo da 68.

<sup>16</sup> Adottato con d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, aggiornato da ultimo dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178.

persegue gli obiettivi di migliorare la fluidità della circolazione e di promuovere l'uso dei velocipedi.

L'art. 2, dedicato alla definizione e alla classificazione delle strade, identifica, al comma 2, le diverse tipologie stradali, determinate dalle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali. Tra esse rientrano le strade urbane ciclabili (lett. E-bis) e gli itinerari ciclopedonali (lett. F-bis).

Per strada urbana ciclabile si intende una strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi.

Come itinerario ciclopedonale si identifica una strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

All'art. 3, vengono formulate alcune definizioni, tra le quali è sicuramente rilevante quella di pista ciclabile (comma 1, n. 39)<sup>17</sup>. La pista ciclabile risulta essere la parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi<sup>18</sup>.

Con la legge 19 ottobre 1998, n. 366, è stata definita una disciplina funzionale a permettere il finanziamento della mobilità ciclistica attraverso l'istituzione di un apposito fondo presso il Ministero dei trasporti. A tal fine, all'art. 7, si prevedeva che venisse emanato un regolamento con il quale dovevano essere definite le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

---

<sup>17</sup> Per esigenze di chiarezza terminologica, si ricorda anche la definizione di corsia ciclabile. Essa si configura come la parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede.

<sup>18</sup> Disposizioni specifiche quanto alla segnaletica da apporre, anche per quel che attiene alle piste ciclabili, si trovano nel regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada, definito con d.p.r. 16 dicembre 1992, n. 495, agli artt. 74 ss.

Con il decreto 30 novembre 1999, n. 557, adottato dal Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti, è stato definito il regolamento in questione, il quale, ai sensi dell'art. 1, individua le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili e gli elementi di qualità delle diverse parti degli stessi. Al riguardo, si chiarisce che gli itinerari ciclabili sono percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede a uso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale)<sup>19</sup>. Secondo quanto previsto dall'art. 3, gli enti locali sono tenuti a dotarsi di due strumenti di pianificazione e progettazione: a) un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorità e di tempi di realizzazione; b) i progetti degli itinerari ciclabili.

All'art. 4 e all'art. 6 si distinguono quattro tipologie di itinerario ciclabile, in ordine decrescente rispetto alla sicurezza offerta ai ciclisti. Tali sono:

a) le piste ciclabili in sede propria: la pista è realizzata in sede propria, a unico o doppio senso di marcia, se la sua sede è fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore e ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;

b) le piste ciclabili su corsia riservata: la pista è realizzata su corsia riservata e detta corsia è ricavata dalla carreggiata stradale, a unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore e ubicata di norma a destra rispetto a quest'ultima corsia se l'elemento di separazione è costituito da una striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsi. Inoltre, essa può essere ricavata dal marciapiede, a unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la

---

<sup>19</sup> Si avrà modo di chiarire questi concetti subito *infra*.

realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni ed essa sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale;

c) i percorsi promiscui pedonali e ciclabili: in questo caso, si tratta generalmente di corsie procedenti in senso opposto rispetto a quello di marcia e collocate al centro della strada.

Si impone comunque un calcolo dell'intensità del traffico ciclistico in relazione a quello pedonale;

d) i percorsi promiscui ciclabili e veicolari: si fa riferimento a corsie ciclabili realizzate nello stesso senso di marcia e ubicate sempre a destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore. Questa soluzione è obbligatoria quando si verificano condizioni di particolare intensità del traffico ciclistico e il suo flusso risulta superiore a 1.200 unità/ora, per almeno due periodi di punta non inferiori a quindici minuti nell'arco delle ventiquattro ore.

Da ultimo, si ricorda la legge 11 gennaio 2018, n. 2, recante disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, promulgata con lo scopo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per quel che attiene sia esigenze quotidiane, sia attività turistiche e ricreative.

#### BOX 1

##### MONOPATTINO

Come noto, soprattutto in epoca recente, si è diffuso l'utilizzo dei monopattini elettrici perché rappresentano una scelta ecologica e perché ci sono diversi incentivi e bonus per acquistarli. A tale proposito, si può notare che i monopattini, disciplinati in modo molto sintetico nel Dm n. 229/2019, possono circolare liberamente sulle strade urbane, senza che ci sia bisogno di un provvedimento comunale che ne autorizzi l'uso. Come per le biciclette, a cui sono sostanzialmente equiparati, possono circolare sulla carreggiata se non ci sono piste disponibili adiacenti e possono impegnare le piste ciclabili e anche le corsie ciclabili di nuova definizione, salvo che vi siano restrizioni dovute a regolamenti locali. Per guidare il monopattino, è necessario che il conducente abbia almeno 14 anni, ma non c'è bisogno di avere una patente apposita e non è obbligatorio indossare un casco.

Con la recente Legge 9 novembre 2021, n. 156 di conversione del decreto-legge "Infrastrutture" si è ulteriormente intervenuti sulla disciplina dei monopattini, prevedendo che dal 1° luglio 2022 i nuovi modelli siano dotati di frecce per segnalare lo spostamento a destra o a sinistra e di freni su entrambe le ruote (obbligatori anche sui vecchi monopattini a partire dal 2024), l'assicurazione obbligatoria per quelli presi a noleggio e il limite di velocità a 20/km orari (invece che a 25/km orari). Nelle aree pedonali è stato confermato il limite di 6/km orari.

Le scarse e molto recenti disposizioni assunte a livello nazionale appaiono ancora inadeguate e dovranno inevitabilmente essere integrate a livello regionale e/o locale. Desti qualche perplessità, in particolare, l'equiparazione, di portata generale, dei monopattini alle biciclette per quanto riguarda l'impegno delle piste ciclabili, senza tenere conto delle specifiche caratteristiche di queste ultime. In Francia la disciplina di circolazione del monopattino elettrico (trottinette électrique) differisce, su alcuni punti, da quella italiana. La disciplina è contenuta nel Décret 23 octobre 2019, il quale dispone, tra l'altro l'obbligo di sottoscrizione di una assicurazione per responsabilità civile, il divieto d'uso ai minori dei 12 anni, dotazioni di accessori di guida superiori a quelli previsti in Italia. Anche in Francia, i monopattini hanno accesso alle piste ciclabili in base a una equiparazione alle biciclette.

Ferme le definizioni di piste ciclabili sopra riportate, se ne segnalano ulteriori, poste dalla legge in parola all'art. 2, che assumo rilievo ai fini del presente studio: a) ciclovia: un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura; b) rete cicloviaria: l'insieme di diverse ciclovie o di segmenti di ciclovie raccordati tra loro, descritti, segnalati e legittimamente percorribili dal ciclista senza soluzione di continuità; c) via verde ciclabile o greenway: pista o strada ciclabile in sede propria sulla quale non è consentito il traffico motorizzato; d) sentiero ciclabile o percorso natura: itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette.



Ai sensi dell'art. 3 della legge in questione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, viene approvato il Piano generale della mobilità ciclistica, diretto a permettere lo sviluppo di tale forma di mobilità sia in ambito urbano e metropolitano, sia su percorsi definiti a livello regionale, nazionale ed europeo. Secondo quanto previsto dall'articolo in questione, il piano generale avrebbe dovuto essere approvato entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge. Il termine è decorso inutilmente.

**BOX 2**  
**BICITALIA ED EUROVELO**

Bicitalia è la rete ciclabile nazionale prevista dall'art. 4 della legge 11 gennaio 2018, n. 2. Si configura come rete infrastrutturale composta da ciclovie di interesse nazionale dedicate a ciclisti e, in generale, utenti non motorizzati. Sulla base della legge in parola, Bicitalia presenta uno sviluppo complessivo non inferiore ai 20.000 chilometri e si articola in itinerari che vanno da nord a sud e da est a ovest, è connessa alle reti infrastrutturali, andando così a supportare altre modalità di trasporto, nonché con le altre reti ciclabili presenti sul territorio nazionale, ed è integrata con le reti di percorrenza turistica, soprattutto per quel che riguarda cammini, sentieri, ippovie, ferrovie turistiche e percorsi fluviali, lacustri e costieri.

Il Piano generale della mobilità stabilisce gli obiettivi programmatici riguardanti la realizzazione e la gestione di Bicitalia, nonché i relativi oneri, e le Regioni provvedono, sentiti gli enti locali interessati, a predisporre i progetti necessari alla realizzazione della rete entro dodici mesi dall'approvazione del Piano generale. I progetti sono poi approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Bicitalia è integrata in EuroVelo, il sistema transeuropeo di reti ciclabili, un progetto elaborato nell'ambito della European Cyclists' Federation diretto a sviluppare quindici itinerari ciclabili di lunga percorrenza e di qualità che attraversano il continente. L'Italia è interessata da tre di questi itinerari: EuroVelo 5 - Via Romea Francigena (Londra-Roma), EuroVelo 7 - Sun Route (Capo Nord-Malta) ed EuroVelo 8 - Mediterranean Route (Tarifa-Atene).

## **ii. Regionale**

Nel corso del tempo, diverse Regioni italiane hanno provveduto ad adottare una normativa dedicata allo sviluppo della mobilità ciclistica e, in generale, sostenibile.

Tra le prime la Regione Lombardia che, con legge regionale 30 aprile 2009, n. 7, in materia di interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica, ha inteso promuovere la progettazione, la realizzazione e la promozione di reti urbane o extraurbane di itinerari e piste ciclabili e ciclopedonali e itinerari ciclabili turistici e infrastrutture connesse, attraverso interventi che ricomprendono, tra l'altro, la realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali, di dotazioni

infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico e motorizzato, di parcheggi attrezzati e di centri di noleggio riservati alle biciclette, di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico, di intese con i soggetti esercenti i servizi ferroviari e i gestori delle infrastrutture ferroviarie al fine di promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno e di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto. Si prevede che la manutenzione dei tracciati e dei percorsi sia a carico degli enti proprietari nel cui territorio insiste il percorso.

In seguito, con legge regionale 4 aprile 2012, n. 6, relativa alla disciplina del settore dei trasporti, la Regione Lombardia si è impegnata a promuovere interventi per il ripristino, il riadattamento e l'ammodernamento di infrastrutture e mezzi di trasporto, anche storici, per utilizzo turistico-sociale e per il recupero di strade, ferrovie, vie navigabili e creazione di piste ciclopedonali.

### **BOX 3**

#### **L'ESPERIENZA DEL TRENINO-ALTO ADIGE**

Nel corso degli anni, il Trentino-Alto Adige ha dimostrato di essere particolarmente all'avanguardia nel panorama italiano per quel che attiene allo sviluppo delle piste ciclabili e ciclopedonali. Le Province autonome di Trento e di Bolzano hanno investito molto nel settore e, sulla scorta delle esperienze registratesi nel nord e nel centro Europa, hanno deciso di puntare sul cicloturismo, individuando in questo una risorsa di rilievo attraverso cui valorizzare il patrimonio naturalistico e culturale del territorio. A questo fine, si è reso necessario elaborare una normativa adeguata, mediante la quale far fronte ai problemi posti dalla realizzazione e dalla gestione delle piste. A quella normativa si intende dare adeguato spazio nella seconda parte di questo rapporto, allo scopo di chiarirne le previsioni e individuare le migliori prassi che possano essere eventualmente replicate in altri contesti. In particolar modo, si sottolinea fin da ora l'importanza che viene data in quel contesto al tema della responsabilità dei proprietari e dei gestori delle piste, prendendo anche in considerazione il caso di soggetti di diritto privato che siano chiamati a rispondere di danni incorsi ai ciclisti. Al riguardo, si segnala soprattutto che è stata introdotta una previsione specifica dedicata all'utilizzo di aree sciabili per la discesa con la mountain bike su appositi tracciati (Provincia autonoma di Trento) e che sono stati predisposti uno schema di assicurazione di responsabilità civile verso terzi e uno schema di convenzione per la gestione di piste ciclabili su terreni privati (Provincia autonoma di Bolzano).

La Provincia autonoma di Trento dispone di una legge provinciale sulle piste ciclabili (legge provinciale 11 giugno 2010, n. 12), con la quale si è impegnata a realizzare

percorsi ciclabili e ciclopedonali inseriti in una rete provinciale, di infrastrutture connesse e il loro collegamento con i servizi di trasporto pubblico e a definire misure atte a favorire l'utilizzo della bicicletta da parte della collettività. Inoltre, la Provincia autonoma ha adottato la legge provinciale 30 giugno 2017, n. 6, la quale è prevalentemente dedicata a definire le modalità di approvazione del piano provinciale di mobilità, demandando a questo il compito di individuare gli strumenti per raggiungere l'obiettivo della mobilità sostenibile.

Con legge regionale 6 giugno 2012, n. 27, la Regione Toscana si è posta alcuni obiettivi strategici in materia, tra i quali la creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonali attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico anche con la creazione di una rete di servizi e strutture dedicate, compresi i punti di ristoro, con particolare riguardo ai percorsi connessi e correlati alle vie aventi caratteristiche storico-culturali. Gli interventi specifici sono finalizzati a permettere la progettazione, la realizzazione e la promozione di reti urbane o extraurbane di itinerari e piste ciclabili e ciclopedonali, itinerari ciclabili turistici e infrastrutture connesse, poli di interscambio modale e strutture e centri di servizio alla mobilità ciclistica, sia in ambito urbano che extraurbano e ricomprendono una serie di misure che riguardano, per esempio, la realizzazione di sottopassi e sovrappassi, la costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati e la messa in opera della segnaletica. È rimesso a province e comuni il compito di elaborare la pianificazione provinciale e comunale e spetta loro la manutenzione dei tracciati e dei percorsi ciclabili realizzati in attuazione di tali piani, nonché dei tracciati e dei percorsi preesistenti.

Un'impostazione simile si ravvisa nella legge regionale 25 marzo 2013, n. 8, approvata dalla Regione Abruzzo, nella legge regionale 23 gennaio 2013, n. 1, approvata dalla

Regione Puglia, e nella legge regionale 5 giugno 2017, n. 10, tutte e tre dirette a favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica.

La Regione Friuli-Venezia Giulia è intervenuta con la legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8, la quale distingue tra azioni e interventi di promozione della mobilità ciclistica. Le azioni sono misure, formative e informative, per lo sviluppo e la promozione della mobilità ciclistica che assumono le forme, per esempio, di iniziative rivolte nei confronti di bambini e ragazzi in età scolare, di conferenze e attività culturali e di servizi di *bike sharing*. Gli interventi attengono invece alla progettazione, alla realizzazione e all'adeguamento delle infrastrutture ciclabili e dei servizi funzionali a esse e riguardano, tra l'altro, le opere necessarie a garantire la continuità degli itinerari ciclabili e ciclopedonali, la messa in sicurezza dei tratti promiscui lungo direttrici a elevato traffico motorizzato, la realizzazione di poli d'interscambio modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto e di strutture adibite alla sosta delle biciclette, la fornitura e la posa in opera di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico e omogenea e la fornitura e l'installazione di tecnologie intelligenti per il monitoraggio dei flussi ciclistici e per la loro gestione in modo innovativo. Un aspetto di interesse riguarda l'organizzazione da parte della Giunta regionale, con cadenza biennale, degli Stati generali sulla mobilità ciclistica quale momento di partecipazione e di confronto tra le istituzioni e i soggetti operanti nel settore (enti locali, scuole, imprese attive nel settore dei trasporti e dei servizi di cicloturismo e turismo sostenibile, associazioni sportive e di altro tipo), al fine di favorire la cultura della mobilità ciclistica e lenta, la riduzione dell'inquinamento, la promozione degli stili di vita e della salute attiva.

Inoltre, nella legge regionale 8 ottobre 2019, n. 16, recante principi e disposizioni per lo sviluppo della mobilità sostenibile e approvata dalla Regione Valle d'Aosta, una specifica previsione (l'art. 4) è dedicata alla mobilità ciclistica. Si stabilisce che la

Regione, anche in collaborazione con gli enti locali, promuove e favorisce la mobilità ciclistica al fine di sviluppare stili di vita più rispettosi dell'ambiente, della salute e del tessuto sociale e di migliorare l'accessibilità dei territori. Per permettere ciò, si intende favorire la realizzazione e il completamento dei percorsi ciclabili e degli itinerari ciclopedonali, nonché la realizzazione di una rete di ciclovie turistiche. Inoltre, la Regione mette a disposizione un'applicazione gratuita per la geolocalizzazione delle piste ciclabili e promuove la realizzazione di una rete di punti di ricarica per bici elettriche e il servizio di trasporto di bici al seguito nella rete di trasporto pubblico.

Si ricorda infine che, ai sensi dell'art. 5 della summenzionata legge 11 gennaio 2018, n. 2, le Regioni, per quanto di loro competenza, provvedono ad approvare con cadenza triennale i loro piano regionali della mobilità ciclistica. Tramite essi vengono definiti gli interventi da adottare per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale e viene disciplinato il sistema ciclabile regionale. I piani regionali della mobilità ciclistica identificano la rete ciclabile regionale, le ciclovie regionali incluse nella rete Bicitalia, gli itinerari nelle zone rurali finalizzati alla conoscenza e alla fruizione di sentieri di campagna, aree circostanti, laghi, corsi d'acqua, parchi, riserve naturali e altre zone di interesse naturalistico comprese nel territorio regionale, il sistema di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati, il sistema delle aree di sosta, attrezzate e non attrezzate, e i servizi per i ciclisti, gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane ed extraurbane, delle aree di sosta delle biciclette, dei provvedimenti relativi alla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, nonché gli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane, la procedura di recepimento dei suddetti indirizzi negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, nei regolamenti edilizi e negli interventi di costruzione o ristrutturazione

degli edifici pubblici, con particolare riferimento a quelli scolastici, nonché le eventuali azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti in bicicletta e del trasporto integrato tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico.

### iii. Locale

Ai sensi dell'art. 6 della summenzionata legge 11 gennaio 2018, n. 2, i comuni non facenti parte delle città metropolitane e le città metropolitane<sup>20</sup> predispongono e adottano i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati *biciplan*, finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta. Essi identificano, tra l'altro, la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture, la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati e la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le altre due tipologie di reti sopra menzionate<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> La città metropolitana di Bologna ha provveduto già nel 2019 a definire il proprio *biciplan*, ponendosi, tra gli altri, gli obiettivi di incrementare l'estensione delle piste e degli itinerari ciclabili e di realizzare itinerari cicloturistici per attrarre più visitatori e fornire ai cittadini metropolitani luoghi e occasioni per il tempo libero. Con riferimento a quest'ultimo aspetto, si è proposto di realizzare la parte dell'itinerario europeo EuroVelo 7 che da Crevalcore arrivi a Bologna lungo la ferrovia dismessa Bologna-Verona, per poi proseguire lungo la Valle del Reno fino alla Toscana, tredici itinerari che a diverse scale, nazionale, regionale e metropolitano consentono ai visitatori di conoscere il territorio.

<sup>21</sup> Va detto che, anche anteriormente all'approvazione della legge, diversi comuni avevano provveduto a definire il loro *biciplan*.

#### **BOX 4**

#### **L'ESPERIENZA DEGLI ENTI LOCALI DELLA VALLE D'AOSTA**

Può essere utile segnalare alcune iniziative assunte a livello locale in Valle d'Aosta quanto alla gestione di percorsi ciclopedonali, così da individuare buone prassi in materia.

Viene a rilievo, a tale proposito, la Convenzione per la gestione di una pista ciclo-pedonale che scorre lungo la fascia fluviale della Dora Baltea conclusa tra dodici Comuni valdostani (tra i quali quello di Aosta) e l'Unité des Communes valdôtaines Mont-Émilis, ente locale dotato di personalità giuridica di diritto pubblico e costituito per l'esercizio associato di funzioni e servizi comunali. Al fine di migliorare il servizio di gestione della pista, garantendo così l'efficienza della struttura, l'incolumità degli utenti e l'integrità dei beni e degli insediamenti, tenuto conto anche della crescente diffusione del ciclismo amatoriale e del cicloturismo, i Comuni hanno attribuito all'Unité compiti di, inter alia, manutenzione ordinaria e straordinaria della pista, realizzazione di ampliamenti o modificazioni del tracciato, di sorveglianza del tracciato, regolamentazione dell'utilizzo della infrastruttura da parte dell'utenza e promozione dell'immagine della pista ciclopedonale. Resta fermo che i Comuni mantengono la titolarità della competenza amministrativa, nonché i poteri di controllo e di direzione e i doveri di sorveglianza del tracciato. Al riguardo, è previsto che i Comuni debbano provvedervi, per la parte del tracciato di loro competenza, per quanto riguarda le condizioni strutturali (stato del sedime, presenza di impedimenti e/o danneggiamenti anche dovuti alla vegetazione, ammaloramenti per usura o vetustà) per consentire la corretta fruizione da parte dell'utenza.

L'Unité ha adottato un regolamento per la disciplina di accesso e uso della pista, il quale individua le regole di condotta alle quali sono tenuti a conformarsi gli utenti. Tra l'altro, all'art. 8 del regolamento, è posta una disciplina quanto ai fondi a lato dello sviluppo della pista, con la quale si vieta ai proprietari o conduttori dei fondi che affacciano sul tracciato o lo costeggiano di modificare la conformazione del tracciato, di causare ammaloramenti o lacerazioni al bordo laterale della pista nell'accesso ai fondi medesimi, di effettuare operazioni di scavo e movimento terra prossimi alla pista, capaci di causare cedimenti ed alterazioni del nastro, di piantumare a distanza dal bordo della pista in maniera tale che, a seconda della natura della essenza arborea, lo sviluppo degli apparati radicali danneggi la pavimentazione, alteri la struttura oltre che la superficie del nastro, e crei molestia o pregiudizio alla circolazione pedonale o ciclistica. Il proprietario o conduttore dei fondi che violi tale disposizione e causi usura, ammaloramento o danno all'infrastruttura è tenuto a ripristinarne lo stato preesistente, ovvero a rifondere le relative spese sostenute dall'Unité.

Al fine, sempre, di individuare buone prassi, può ritenersi di prendere ispirazione anche da quanto fatto in ambiti diversi da quello propriamente connesso alla realizzazione e gestione di piste ciclabili. Si segnala, per esempio, un'iniziativa assunta dal Comune di Torgnon, il quale ha disposto l'asservimento coattivo di alcuni terreni per la realizzazione di un sentiero. La servitù così costituita comporta il riconoscimento di un diritto di passaggio in favore del Comune e, inter alia, la possibilità per il Comune e per chi agisca in nome e per conto di questo di accedere liberamente e in ogni tempo alla zona asservita con il personale e i mezzi necessari, per esempio, per lo svolgimento della manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché il divieto per i proprietari e i titolari di altri diritti reali di compiere atti che integrino un pericolo per i manufatti, ostacolino il passaggio e diminuiscano o rendano più scomodo l'esercizio della servitù. In ragione di tale situazione, il Comune (o chi agisce in nome e per conto di esso) si assume la piena responsabilità quanto ai diritti di terzi e agli eventuali danni prodotti in occasione della costruzione e dell'esercizio dell'opera.

Ulteriormente, può considerarsi il regolamento comunale di compensazione ambientale per attività di eliski, adottato dal Comune di Valtournenche, il quale disciplina, prevedendo una convezione tra Comune e privati, l'utilizzo di aree in quota previo consenso scritto annuale da parte dei privati per lo svolgimento dell'attività di eliski. Si prevede una compensazione in termini ambientali per l'utilizzo dell'elicottero da parte dell'aggiudicatario del servizio di eliski. In particolar modo, il regolamento specifica che la responsabilità delle attività aeree ed invernali, anche legate all'eliski, è sempre di competenza dell'operatore aeronautico secondo le disposizioni dettate dalle normative ENAC e non comporta responsabilità per i proprietari degli alpeggi o delle aree private. Inoltre, la responsabilità professionale di attività legate allo sport e al divertimento, nonché l'accompagnamento di persone, ricade in ogni caso sulla guida alpina responsabile dell'attività, mentre è esclusa, anche in questo caso, la responsabilità dei proprietari degli alpeggi o delle aree private.

## **b. Giurisprudenza italiana**

Nel corso del tempo, la giurisprudenza amministrativa ha avuto modo di riconoscere che le disposizioni del Codice della Strada e del suo regolamento attuativo escludono che le piste ciclabili possano essere aperte, anche solo parzialmente, al transito dei veicoli a motore. A conferma del divieto di tale promiscuità induce la lettura della norma posta all'art. 2, comma 2, lett. F-bis), del Codice della Strada che ha definito quale itinerario ciclopedonale la strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada<sup>22</sup>.

Al fine della loro realizzazione, l'amministrazione competente è tenuta a contemperare l'interesse pubblico che a ciò si ricollega con quello privato dei proprietari dei fondi interessati alla conservazione dell'attività in essere e alla loro conveniente utilizzazione. Tale valutazione è indubbiamente riconducibile a parametri di discrezionalità di cui dispone l'amministrazione, senza però che si possa giungere a derogare al rispetto della normativa di settore (Codice della Strada e regolamento attuativo), ispirate a palesi finalità di sicurezza per i fruitori di tali specifici percorsi<sup>23</sup>.

In effetti, la tutela dell'incolumità degli utenti delle piste ciclabili è centrale ed è proprio agli incidenti che vedono coinvolti tali utenti che si ricollega la giurisprudenza (civile) quantitativamente più significativa. Sul punto, va ricordato l'art. 2054 del codice civile che, al comma 1, stabilisce che il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo in questione, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno e che, al comma 2,

---

<sup>22</sup> Consiglio di Stato, 22/03/2005, n. 1236 e TAR Trento, 26/01/2011, n. 12.

<sup>23</sup> TAR Trento, 23/08/2016, n. 326.



aggiunge che, nel caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli. Quest'ultima previsione si applica anche nel caso in cui nella collisione sia coinvolta una bicicletta, in quanto ricompresa dal Codice della Strada nella categoria dei veicoli<sup>24</sup>, fermo il fatto però che la presunzione di cui al comma 2 viene superata quando, all'esito della valutazione delle prove, risulti individuato il comportamento colposo esclusivo di uno solo dei conducenti, e risulti, altresì, che l'altro conducente si sia, per converso, uniformato correttamente alle norme della circolazione ed a quelle di comune prudenza<sup>25</sup>.

Ulteriormente, assume rilievo l'art. 2051 del codice civile, ai sensi del quale ciascuno è responsabile del danno cagionato dalle cose che ha in custodia, salvo che provi il caso fortuito. Tale articolo non prevede una responsabilità aquiliana, ovvero non richiede alcuna negligenza nella condotta che si pone in nesso eziologico con l'evento dannoso, bensì stabilisce una responsabilità oggettiva, derivante dalla mera sussistenza del nesso causale tra la cosa in custodia e il danno<sup>26</sup>. La custodia è da intendersi come potere di fatto, dunque quale potere di governo sulla cosa, quale potere di controllarla, di eliminare le situazioni di pericolo che siano insorte e di escludere i terzi dal contatto con essa<sup>27</sup>.

Al riguardo, deve considerarsi che la previsione in questione si applica anche nei confronti dell'ente proprietario di una strada, il quale si presume responsabile dei

---

<sup>24</sup> Corte di Cassazione, sezione III, 13/07/2005, n. 14741, Corte di Cassazione, sezione III, 05/05/2009, n. 10304 e Corte di Cassazione, sezione VI, 07/12/2018, n. 31702. Nella giurisprudenza di merito, tra le più recenti pronunce, si segnalano Tribunale di Alessandria, 18/06/2020, n. 329 e Tribunale di Rovigo, 16/06/2021, n. 450.

<sup>25</sup> Corte di Cassazione, sezione III, 22/09/2000, n. 12524.

<sup>26</sup> Corte di Cassazione, sezione VI-3, 22/12/2017, n. 30775.

<sup>27</sup> Corte di Cassazione, sezione III, 12/07/2006, n. 15779, Corte di Cassazione, sezione III, 08/08/2007, n. 17377 e Corte di Cassazione, sezione III, 19/01/2018, n. 1257.

sinistri riconducibili alle situazioni di pericolo imminente connesse alla struttura ed alla conformazione della stessa e delle sue pertinenze, fermo restando che su tale responsabilità può influire la condotta della vittima. La condotta, però, assume efficacia causale esclusiva quando sia qualificabile come abnorme, cioè estranea al novero delle possibilità fattuali congruamente prevedibili in relazione al contesto, potendo, in caso contrario, rilevare ai fini del concorso causale ai sensi dell'art. 1227 del codice civile<sup>28</sup>.

In questo senso, può segnalarsi un caso in cui la giurisprudenza di merito ha ritenuto ravvisabile un contributo causale dell'attore nella produzione del sinistro, per via della carenza di attenzione e diligenza nell'uso della strada percorsa. Infatti, nel caso concreto, la presenza di una buca sul manto stradale era percepibile da parte del ciclista, dato che la sconnessione era evidente ed ampia. Dunque, una maggiore attenzione del ciclista nella guida della bicicletta avrebbe consentito allo stesso di rendersi conto della presenza della buca, anche in considerazione dell'ora diurna e del fatto che la sconnessione del manto stradale non era occultata da alcun tipo di materiale<sup>29</sup>.

Fermo questo, l'ente proprietario è tenuto a provvedere alla manutenzione della strada, nonché a prevenire e, se del caso, a segnalare, qualsiasi situazione di pericolo o di insidia<sup>30</sup>. Circa quest'ultimo aspetto, però, è stato riconosciuto che, oltre al caso della condotta della vittima, integra un'eccezione a titolo di caso fortuito, quanto alla responsabilità dell'ente proprietario, una alterazione dello stato dei luoghi imprevista, imprevedibile e non tempestivamente eliminabile o segnalabile ai conducenti

---

<sup>28</sup> Tra le tante, Corte di Cassazione, sezione III, 29/07/2016, n. 15761 e Corte di Cassazione, sezione III, 01/02/2018, n. 2481.

<sup>29</sup> Tribunale Livorno, 13/06/2020, n.424.

<sup>30</sup> Corte di Cassazione, sezione III, 04/10/2013, n. 22755.

nemmeno con l'uso dell'ordinaria diligenza<sup>31</sup>. A prescindere da ciò, la situazione alla quale può tipicamente pensarsi, per quel che qui rileva, è quella della responsabilità della pubblica amministrazione che goda del potere di custodia della strada considerata, ove si verifichi un incidente che coinvolga un ciclista<sup>32</sup>. Tuttavia, può assumere rilievo anche l'ipotesi in cui l'incidente sia occorso sul terreno di un privato. Sul punto, è stato riconosciuto in un caso che il proprietario di una strada privata risponde per concorso delle lesioni riportate dall'escursionista di mountain bike, in seguito a caduta verificatasi non per la natura montana e impervia della strada, ma per la presenza sul manto stradale di una griglia dalle caratteristiche idonee ad arrecare il danno. Nel caso concreto, si trattava di griglie poste in senso non perpendicolare al senso della strada e quindi alla direzione della ruota della bicicletta al momento del transito. Prima di giungere al punto dell'incidente, il ciclista aveva incontrato diverse di queste griglie e, dunque, gli doveva essere noto il rischio di incastro che si ricollegava alla loro presenza. Il che avrebbe dovuto indurlo a un atteggiamento di guida più prudente. Inoltre, l'incidente si era verificato su una strada rispetto alla quale operava un divieto di circolazione che consentiva il transito solo al proprietario e ad altri soggetti autorizzati dal proprietario stesso. Tuttavia, tali circostanze non furono ritenute idonee a esonerare il convenuto, un consorzio di miglioramento fondiario, dalla responsabilità, atteso il fatto che la strada era indicata nelle guide di itinerari per appassionati di mountain bike ed era percorsa, in tarda primavera e in estate, da pedoni e da appassionati di mountain bike. Mentre la prima circostanza avrebbe potuto non essere nota al convenuto, difficilmente si sarebbe potuto affermare ciò

---

<sup>31</sup> Tribunale di Livorno, 15/07/2021, n. 595.

<sup>32</sup> *Ex multis*, Corte di Cassazione, sezione VI, 11/12/2014, n. 26091 e Corte di Cassazione, sezione III, 19/02/2020, n. 4178.

quanto alla seconda, visto che in quei periodi dell'anno era più intensa l'attività agricola cui la costruzione della strada era finalizzata. Da ciò sarebbe dovuta derivare o l'adozione di misure drastiche per impedire l'accesso alla strada o il mantenimento della stessa in condizioni tali da non nuocere alle persone che l'avessero percorsa. Pertanto, il giudice concluse riconoscendo un concorso di colpa da ascrivere per il 60% al ciclista e per il 40% al convenuto<sup>33</sup>.

Va comunque notato che la giurisprudenza di merito, forte delle indicazioni di ordine generale fornite dalla giurisprudenza di legittimità, ha riconosciuto che chi invochi in materia risarcitoria l'art. 2051 del codice civile, per quanto non onerato dalla dimostrazione della verificazione del danno in conseguenza dell'esistenza di una situazione qualificabile come insidia o trabocchetto, deve comunque provare l'evento dannoso e l'esistenza del rapporto eziologico tra la cosa e l'evento. In mancanza di prove adeguate, si è giunti a riconoscere che la caduta occorsa a una persona durante la pratica del *downhill* lungo una pista gestita da una società privata poteva essere stata determinata da fattori del tutto estranei alla sfera di controllo del gestore dell'impianto o anche determinata dalla condotta dell'infortunato stesso, tenuto conto che si tratta di attività sportiva intrinsecamente rischiosa<sup>34</sup>.

Va detto, comunque, che, eccezion fatta per i casi ora ricordati, non si è avuto modo di ravvisare ulteriori precedenti relativi a questa specifica materia, il che limita fortemente la possibilità di condurre un'analisi sistematica al riguardo.

---

<sup>33</sup> Tribunale di Aosta, 20/07/2000, n. 361. Si segnala che i consorzi di miglioramento fondiario sono persone giuridiche di diritto privato istituiti ai sensi dell'art. 71 del regio decreto 13 febbraio 1933, n. 215 in materia di bonifiche agrarie. Spetta loro svolgere in tale ambito opere di interesse generale. Anche essi non vanno esenti dall'obbligo, ove siano enti proprietari di una strada, di tenere questa in condizioni che ne permettano la percorrenza all'utente, evitando situazioni di pericolo occulto. Dunque, detti enti devono provvedere all'attività manutentiva e all'eliminazione o, quanto meno, alla segnalazione di pericoli non percepibili tramite l'ordinaria diligenza.

<sup>34</sup> Tribunale di Aosta, 12/08/2010, n. 396. Quanto ai profili di ordine generale in materia probatoria, nella sentenza si fa rinvio a Corte di Cassazione, sezione III, 01/10/2004, n. 19653.

#### BOX 5

##### IL DOWNHILL

Il *downhill* (letteralmente, “giù per la collina”) è un genere di mountain bike, sviluppatosi a partire dalla fine degli anni ‘70 negli Stati Uniti d’America e poi diffusosi nel resto del mondo, che consiste nel lanciarsi lungo terreni ripidi e accidentati che conducono dalla montagna alla valle. Si fa dunque leva sulla forza di gravità quale forza motrice, seguendo percorsi che si contraddistinguono per la presenza di salti e cadute che possono raggiungere, a seconda dei casi, l’estensione e la profondità di molti metri. Al fine di praticare questo sport è richiesta una notevole preparazione sul piano fisico e l’utilizzo di biciclette appositamente predisposte e attrezzate per quel che riguarda, per esempio, ammortizzatori, telaio, freni e forcelle.

Per maggiori informazioni, si rinvia ai siti <https://www.montagnaestate.it/downhill/> e <https://www.guidaconsumatore.com/sport/che-cose-il-downhill.html>

### c. Normativa francese

Per quel che riguarda l’ordinamento francese, sul piano definitorio, occorre muovere dalla considerazione del *Code de la route* il quale, all’art. R110-2, chiarisce che le piste ciclabili consistono in carreggiate riservate esclusivamente ai cicli a due o tre ruote e ai dispositivi di trasporto personale a motore. Unitamente a queste, possono essere considerate anche le *voies vertes (greenway)*, che si configurano come strade riservate esclusivamente ai veicoli non motorizzati, a eccezione dei dispositivi di trasporto personale a motore, dei pedoni e dei soggetti a cavallo.

Detto ciò, può prendersi in considerazione la *loi n° 2019-1428* del 24 dicembre 2019, recante gli orientamenti in materia di mobilità, la quale ha introdotto delle modifiche al *Code de la voirie routière* e al *Code des transports* che assumono rilievo con riferimento al tema delle piste ciclabili.

Infatti, in seguito all'approvazione di tale legge, il *Code de la voirie routière*, all'art. L154-1, definisce le piste ciclabili come percorsi continui progettati per facilitare il ciclismo sulla media e lunga distanza, composti da strade appartenenti al patrimonio pubblico o privato dello Stato, nonché agli enti pubblici che abbiano responsabilità quanto alle strade. Al fine della loro realizzazione può essere utilizzato qualsiasi tipo di strada adatta alla circolazione dei ciclisti e del quale è imposta una segnalazione continua.

Il *Cahier des charges national véloroutes et voies vertes*, adottato a livello ministeriale nel maggio 2001, conferma questa definizione, aggiungendo che i percorsi in questione possono essere d'interesse dipartimentale, regionale, nazionale o europeo e che devono rispondere a criteri che riguardano la linearità, la continuità, la sicurezza, la segnalazione, i servizi, la manutenzione, la pendenza e il modo di utilizzo.

Secondo quanto stabilito dal *Code des transports* all'art. L1212-3-4, spetta al Ministro dei trasporti il compito di definire il piano nazionale delle piste ciclabili, il quale individua la rete strutturale dei percorsi ciclabili sul territorio nazionale, compresi i territori d'oltremare, a partire dai piani regionali, se esistenti, e fissa le condizioni nel rispetto delle quali è assicurata la continuità di detta rete. Il piano viene aggiornato almeno una volta ogni dieci anni.

Stando al piano nazionale aggiornato al 1 gennaio 2021, la Francia dispone di più di 25.000 chilometri di piste ciclabili e di 58 itinerari, dieci dei quali fanno parte di EuroVelo. Entro il 2030, dovrebbero essere realizzati quasi 7.000 chilometri ulteriori.

Tutte le Regioni francesi, con l'eccezione della Corsica, hanno predisposto un piano regionale in materia di piste ciclabili.

Ulteriormente, può farsi riferimento al *Code de l'environnement*. All'art. L228-2 si afferma che, quando si costruiscono o si rinnovano strade urbane, ad eccezione delle

autostrade e delle superstrade, gli itinerari ciclabili devono essere sviluppati, assumendo la forma di piste ciclabili, corsie ciclabili, *greenway*, zone di incontro o, nel caso di strade a senso unico con una sola corsia, attraverso la predisposizione di apposita segnaletica stradale. All'art. L228-3 si stabilisce che, quando vengono costruite o riqualificate strade al di fuori dei centri abitati, diverse dalle autostrade e dalle superstrade, l'ente gestore, in collaborazione con le autorità competenti per la mobilità, valuta la necessità della realizzazione e dello sviluppo di una pista ciclabile e la sua fattibilità tecnica e finanziaria.

Dove vi sia un bisogno provato, si provvederà in tal senso, a meno che non sia tecnicamente o finanziariamente impossibile.

Al riguardo, la giurisprudenza francese ha chiarito che, con queste disposizioni, il legislatore ha inteso imporre alle autorità competenti quanto alla costruzione o alla ristrutturazione di strade urbane l'obbligo di sviluppare percorsi ciclabili mediante la predisposizione di strutture adeguate che possono, a seconda delle esigenze e dei vincoli del traffico, assumere la forma di piste, corsie indipendenti o segnaletica stradale<sup>35</sup>.

Sussiste dunque in capo agli enti competenti un vero e proprio obbligo di fare, consistente nel provvedere a introdurre zone dedicate ai ciclisti in occasione di lavori stradali.

---

<sup>35</sup> Si vedano Cour administrative d'Appel de Douai, Ire chambre, 30/12/2003, 02DA00204, Cour administrative d'Appel de Paris, 4ème chambre, 05/11/2013, 10PA04758 e Cour administrative d'Appel de Nantes, 2ème Chambre, 26/06/2009, 08NT03365.

#### **d. Giurisprudenza francese**

Una giurisprudenza significativa si è sviluppata in relazione alla *loi n° 85-677 du 5 juillet 1985* (cd. *Loi Badinter*), in materia di procedure di indennizzazione delle vittime di incidenti della circolazione. All'art. 3 di tale legge si prevede che le vittime siano risarcite dei danni derivanti dalle lesioni subite, senza che assuma rilievo la loro colpa, a meno che non si tratti di colpa inescusabile che si configuri come causa esclusiva dell'incidente.

Dunque, il ciclista che sia vittima di un incidente avrà diritto al risarcimento del danno, a meno che non si verifichi l'evenienza relativa alla colpa inescusabile. Detto concetto non è definito a livello legislativo, ma giurisprudenziale. Al riguardo, la *Cour de Cassation* ha avuto modo di evidenziare che come tale si intende un comportamento doloso di eccezionale gravità che espone senza motivo l'autore a un pericolo di cui avrebbe dovuto essere a conoscenza<sup>36</sup>. Nel corso del tempo, è stata tendenzialmente esclusa la sussistenza di tale situazione in relazione alla condotta dei ciclisti<sup>37</sup>. Emerge perciò un quadro particolarmente tutelante nei confronti del ciclista e molto responsabilizzante per l'Ente proprietario e/o gestore della pista ciclabile.

A prescindere dal riferimento a detta legge, deve rilevarsi che le corti francesi hanno avuto modo di affermare che spetta all'autorità giudiziaria (propriamente, al giudice amministrativo) una valutazione caso per caso in relazione alle ipotesi in cui un utente della strada avanzi una pretesa risarcitoria in conseguenza di un incidente verificatosi per la mancata esecuzione di opere di manutenzione ordinaria<sup>38</sup>.

---

<sup>36</sup> Cour de Cassation, Assemblée plénière, 10/11/1995, 94-13.912.

<sup>37</sup> Si vedano per esempio Cour de Cassation, Chambre civile 2, 28/03/1994, 92-15.863, Cour de Cassation, Chambre civile 2, 28/03/2019, 18-14.125 e Cour de Cassation, Chambre civile 2, 28/03/209, 18-15.855.

<sup>38</sup> Conseil d'Etat, 12/11/1971, 79118 e Conseil d'Etat, 7/06/1985, 41397.



Al riguardo, l'amministrazione deve provare che lo stato della strada non era tale da rappresentare un rischio superiore a quello che l'utente deve normalmente aspettarsi e contro il quale deve proteggersi prendendo le necessarie precauzioni<sup>39</sup>. La sufficienza dell'attività manutentiva viene dunque valutata anche in funzione del grado di prevedibilità del pericolo, del modo in cui può essere evitato o delle modalità in cui può essere fermato, oltre che della conoscenza che ne ha o dovrebbe avere il proprietario dell'opera.<sup>40</sup> Così, il giudice può escludere la responsabilità dell'ente proprietario quando questi non era a conoscenza dell'anomalia al momento dell'incidente, nonostante il normale controllo dello stato della strada, o quando il danno si è verificato prima che potesse materialmente prendere misure per evitarlo<sup>41</sup>.

## Prime proposte di soluzioni nell'immediato

Dall'analisi appena svolta emerge chiaramente che, a fronte della crescente diffusione di piste ciclabili e del loro utilizzo da parte di un numero sempre più ampio di ciclisti, non sempre dotati di attrezzatura e capacità di guida adeguate, ci si deve confrontare sempre più frequentemente con la tutela della sicurezza degli utenti delle piste ciclabili e con le conseguenze risarcitorie che si ricollegano a eventuali sinistri a questi occorsi. Si può, dunque, sostenere che il tema prioritario di analisi del fenomeno in esame sia quello della responsabilità in caso di sinistro che coinvolga il ciclista. Ciò anche in relazione a nuove piste ciclabili che, specialmente in territori di montagna, assumono

---

<sup>39</sup> Conseil d'Etat, 26/09/2007, 281757.

<sup>40</sup> Conseil d'Etat, 3/11/1972, n. 83338 e Conseil d'Etat, 26/03/2007, 290089.

<sup>41</sup> Cour administrative d'appel de Marseille, 21/12/2012, n°10MA04676.

caratteristiche peculiari e ibride posto che attraversano piste forestali, tratti sconnessi e talvolta persino prati il cui regime di proprietà può essere pubblico come privato.

Al riguardo, va preliminarmente ricordato che, per quel che riguarda l'Italia, non esiste un obbligo di copertura assicurativa per i ciclisti, a meno che non si tratti di sportivi professionisti o dilettanti<sup>42</sup>. Appare quindi altamente consigliabile che gli enti proprietari delle strade ma anche delle strade interessate dalle piste siano dotati, ove non l'abbiano già fatto, di polizze assicurative che coprano in modo specifico e adeguato la responsabilità civile verso terzi, fermo restando che numerosi problemi potrebbero essere prevenuti ed evitati attraverso una regolare e adeguata attività di manutenzione delle piste ciclabili.

## Conclusioni

Dall'analisi che precede emerge l'importanza che lo sviluppo del cicloturismo può assumere quale occasione per il tessuto economico locale. I benefici che se ne possono ricavare sono molteplici, anche in termini occupazionali, e quindi appare quanto mai necessaria una riflessione relativamente all'individuazione delle migliori modalità per sfruttare l'opportunità che il cicloturismo offre.

Il quadro legislativo, specialmente quello nazionale italiano, benché aggiornato presenta profili di complessità legati, soprattutto, all'aspetto definitorio. La molteplicità di tipologie di piste ciclabili, da cui discendono conseguenze giuridiche anche rilevanti,

---

<sup>42</sup> Quanto alle biciclette elettriche, si è in attesa di una disciplina di fonte europea che dovrebbe prevedere che per esse non valga l'obbligo, purché la loro velocità non superi i 25 chilometri all'ora. Al riguardo, [https://www.repubblica.it/motori/sezioni/attualita/2021/07/28/news/e-bike\\_addio\\_obbligo\\_di\\_targa\\_e\\_assicurazione-311985942/](https://www.repubblica.it/motori/sezioni/attualita/2021/07/28/news/e-bike_addio_obbligo_di_targa_e_assicurazione-311985942/).

può non aiutare gli operatori soprattutto in sede di gestione di eventuali sinistri che si ricollegano alla circolazione dei ciclisti. A questo riguardo, va ricordata la classificazione in diverse tipologie proposta dalla normativa italiana per quel che attiene agli itinerari ciclabili. Si distingue, infatti, tra piste ciclabili in sede propria, piste ciclabili su corsia riservata, percorsi promiscui pedonali e ciclabili e percorsi promiscui ciclabili e veicolari e la differenza si ricollega a elementi strutturali che rendono più o meno sicura – a seconda dei casi – la circolazione per i ciclisti. Dunque, in generale e soprattutto ove non sia possibile assicurare il massimo livello di sicurezza ai ciclisti, è corretto ritenere che gli enti locali abbiano un interesse a sottoscrivere preventivamente polizze assicurative a loro tutela nel caso in cui il loro territorio ospiti integralmente o sia semplicemente attraversato da piste ciclabili.

Un'ulteriore questione che deve prendersi in considerazione attiene alla responsabilità di privati che siano proprietari di o abbiano in gestione terreni sui quali passino ciclisti. Queste due tematiche verranno affrontate nella seconda parte di questo Studio attraverso il richiamo a buone prassi sviluppate dalla Provincia autonoma di Trento e, soprattutto, dalla Provincia autonoma di Bolzano, nonché traendo spunto da esperienze maturate altrove, *in primis* in Valle d'Aosta. Come si leggerà nella seconda parte di questo Studio, non mancano elementi di grande interesse e spunti a cui può essere fatto riferimento per attenuare, se non risolvere, le conseguenze dei profili di responsabilità risarcitoria inevitabilmente connesse all'utilizzo delle piste ciclabili, soprattutto di quelle ibride e che attraversano terreni di montagna.

## Breve bibliografia di riferimento

Commissione europea, *Strategia europea per una mobilità a basse emissioni*, COM(2016) 501 final, 20 luglio 2016.

CIREM, *Realizzazione rete regionale itinerari ciclabili della Sardegna*, dicembre 2016.

European Cyclists' Federation, *Eurovelo -The European cycle route network. Press Kit*, giugno 2020.

European Cyclists' Federation, *The benefit of cycling. Unlocking their potential for Europe*, disponibile in <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>.

Parlamento europeo, *Promuovere l'uso della bicicletta*, Brussels, 2010.

Parlamento europeo, *The European Cycle Route Network. Eurovelo*, Brussels, 2012.

M. Neun, H. Haubold, *The EU Cycling Economy – Arguments for an integrated EU cycling policy*. European Cyclists' Federation, December 2016.

## Seconda parte

### Introduzione

Ai fini dell'elaborazione della seconda parte del presente rapporto, viene richiesto di predisporre una raccolta di buone pratiche e casi studio nelle zone alpine o montane extra-alpine in materia di modelli di fruizione, gestione e manutenzione delle piste ciclopedonali e ciclabili, con specifico riferimento ai profili di responsabilità verso terzi e ai prodotti assicurativi attivabili a tutela dei soggetti proprietari / gestori. A ciò farà seguito la formulazione di proposte di indirizzo normativo, tecnico e gestionale.

Si procederà pertanto all'illustrazione di alcune esperienze quanto alla realizzazione di percorsi cicloturistici che hanno attirato l'attenzione degli esperti e dalle quali sembra potersi trarre ispirazione al fine di comprendere quale sia il modo migliore per procedere nel proprio territorio, fermi i necessari adattamenti (modelli di fruizione). In seguito, si illustreranno le soluzioni elaborate in alcune Regioni italiane, in Francia e in Svizzera al fine di affrontare le questioni poste dalla gestione dei percorsi in parola, *in primis* per quel che attiene alla responsabilità civile verso terzi (modelli di gestione e manutenzione).

### Esempi di modelli di fruizione

Con riferimento ai modelli di fruizione, può sicuramente affermarsi che esistono alcune linee di tendenza che emergono dalla considerazione di quanto già fatto

altrove nell'ambito del cicloturismo e che portano a ritenere che la realizzazione di interventi funzionali allo sviluppo del cicloturismo in maniera coerente con il dato di partenza possa condurre a risultati indubbiamente positivi. Il cicloturismo può infatti diventare l'occasione che permette ai cicloturisti di scoprire siti archeologici o naturali, musei, tradizioni culinarie, prodotti tipici e saperi non ancora conosciuti, come anche di svolgere attività sportive che difficilmente potrebbero essere svolte nella vita di tutti i giorni. A questo fine, però, si rende necessario tenere conto di alcuni fattori che, indubbiamente, devono influenzare il processo di *decision-making* e condurre a interventi che siano coerenti con essi<sup>43</sup>.

L'attrattività – riferita senza dubbio al contesto, ma anche alla pista – gioca sicuramente un ruolo decisivo sotto questo punto di vista. Ciò che si intende offrire, infatti, è un'esperienza con caratteri di unicità o, comunque, di difficile riproducibilità, la quale unisca l'uso della bicicletta a qualcos'altro. In questo senso, il ricorso allo *story telling* può risultare di interesse, visto che possono costruirsi itinerari nell'ambito dei quali ogni tappa non si configura come un momento chiuso in sé, ma si pone in collegamento con quelle precedenti e quelle successive, guidando il ciclista alla scoperta di storie non note. Ovviamente, a questo si ricollega la realizzazione di idonee campagne di marketing che permettano di rendere nota l'offerta (ciclo)turistica e attrarre quanti interessati.

Un altro elemento a cui prestare attenzione attiene alla tutela dell'incolumità del ciclista. Ricordato che questi è un utente debole della strada, si rende necessario rimuovere o, quanto meno, contenere al massimo le occasioni di incidenti e dunque,

---

<sup>43</sup> Relativamente ai fattori che ora si illustreranno, si rinvia a *Guidelines for sustainable bicycle tourism*, aprile 2021, p. 15, disponibile in [http://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved\\_project\\_output/0001/45/babfe28a4c4be2f1067cc66522bf9de4dbb11913.pdf](http://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved_project_output/0001/45/babfe28a4c4be2f1067cc66522bf9de4dbb11913.pdf)

per esempio, realizzare piste ciclabili in sede propria, così che la sede di essa sia separata fisicamente da quella relativa ai veicoli a motore e ai pedoni. Ulteriormente, bisognerà procedere all'installazione della segnaletica stradale. Inoltre, sarà opportuno valutare i rischi ai quali può andare incontro il ciclista e che prescindono dall'utilizzo della bicicletta. Ossia, sarà opportuno tenere conto altresì dei rischi che il ciclista può avvertire quanto alla propria sicurezza personale. Quindi, per esempio, potrà procedersi all'installazione di adeguati impianti di illuminazione o di colonnine che permettano di chiamare soccorso.

Vanno considerate altresì le esigenze di confort del ciclista. Esse si ricollegano, essenzialmente, alla qualità del tracciato, il cui mantenimento non può prescindere dallo svolgimento di adeguata attività manutentiva da parte degli enti competenti, e all'offerta di strutture ricettive che soddisfino le esigenze del ciclista. Può altresì considerarsi la necessità di assicurare collegamenti adeguati con altri mezzi di trasporto al fine di arrivare al punto di partenza, di ripartire dal punto di arrivo o di superare passaggi del percorso che siano ostici per il ciclista meno attrezzato. L'intermodalità si configura quindi come un elemento di particolare importanza. Infine, si devono fornire informazioni quanto più complete e aggiornate al ciclista, affinché questi possa affrontare e risolvere nella maniera più rapida e soddisfacente possibile i problemi con i quali si trovi a confrontarsi – dalle richieste di soccorso, agli orari dei mezzi di trasporto alternativi dei quali ritenga di servirsi, alla storia del certo sito di interesse.

Alcune indicazioni di rilievo per quel che attiene a modelli di fruizione nell'ambito del cicloturismo possono essere ricavate dalla considerazione dei risultati dell'**Italian Green Road Award**.

**BOX 1**  
**L'ITALIAN GREEN ROAD AWARD**

L'Italian Green Road Award, definito l'Oscar italiano del cicloturismo, è un premio assegnato annualmente alle vie verdi delle Regioni italiane che sono emerse quali eccellenze nell'ambito del turismo lento e si sono segnalate per il modo in cui hanno saputo valorizzare i percorsi ciclabili.

Le amministrazioni regionali possono candidare strade riservate in via esclusiva a mezzi non motorizzati, strade bianche con poco traffico o strade secondarie a bassa percorrenza, che si contraddistinguono per la presenza di percorsi identificati con nome e segnaletica e studiati per permettere ai ciclisti di percorrerli in sicurezza. La valutazione è rimessa a una giuria composta di personalità provenienti dal settore bike e dal mondo del turismo, dell'ambiente, del giornalismo, oltre che da soggetti espressione degli sponsor.

Vengono attribuiti un primo, un secondo e un terzo premio ai percorsi che dimostrano di eccellere alla luce di una valutazione condotta sulla base di una serie di parametri (tra i quali, progettazione, costruzione, promozione, attrezzature, segnaletica, servizi green). Possono essere attribuiti anche altri riconoscimenti, quali il premio stampa e la menzione speciale.

Nelle edizioni finora svoltesi, la vittoria è andata nel 2015 all'Umbria con la ciclovia Assisi-Spoleto-Norcia, nel 2016 al Friuli-Venezia Giulia con l'Alpe Adria, nel 2017 al Veneto con la Ciclovia dell'Amicizia, nel 2018 alla Lombardia con la Ciclovia del Fiume Oglio, nel 2020 all'Abruzzo con il percorso Bike to Coast e nel 2021 alla Provincia autonoma di Trento con la Green Road dell'Acqua e alla Regione Calabria con la Ciclovia dei Parchi.

Nel 2016, tale premio è stato assegnato alla ciclovia Alpe Adria in virtù del lavoro di recupero di ferrovie dismesse e riconvertite, dei servizi offerti lungo il percorso che garantiscono l'intermodalità grazie a bus e treni attrezzati per il trasporto di biciclette e alla combinazione di natura, arte e cultura offerta dal percorso<sup>44</sup>. Considerando anche la componente austriaca del percorso, la ciclovia Alpe Adria Radweg, lunga 415 chilometri, collega Salisburgo a Grado. Può contare su alcuni punti di interesse di grande attrattività sul piano culturale e sul piano naturalistico quali, tra gli altri, il

<sup>44</sup> <https://www.ciclovia-alpeadria-radweg.eu/it/notizie/archivio/anno-2016/settembre-2016/la-ciclovia-alpe-adria-vince-anche-l-italian-green-road-award>





Domquartier di Salisburgo, il castello di Hellbrun, le miniere di sale di Bad Dürrenberg, la fortezza di Hohenwerfen, i laghi di Fusine e il duomo di Gemona del Friuli<sup>45</sup>.

Nel 2017, il premio è andato alla Ciclovía dell'Amicizia, la quale collega Monaco di Baviera a Venezia attraversando, tra l'altro, il Tirolo, l'Alto Adige, la Valle Isarco, la Val Pusteria e le province di Belluno e di Treviso. Complessivamente lunga 560 chilometri, la parte italiana si sviluppa per 190, per la maggior parte in sede propria, e si caratterizza per una forte integrazione con il trasporto pubblico<sup>46</sup>.

Nel 2018, il premio è stato assegnato alla Ciclovía dell'Oglio (Lombardia). Lunga 280 chilometri, può contare su alcune località di assoluto valore naturalistico quali il Gruppo dell'Adamello, la Val Camonica e il lago d'Iseo. Si contraddistingue per il fatto di essere ben protetta, oltre che tenuta in buone condizioni, e per permettere di attraversare la Lombardia attraverso un susseguirsi di paesaggi diversi, dalla montagna alla pianura.<sup>47</sup>

Nel 2021, il premio è andato *ex aequo* alla Green Road dell'Acqua (Provincia autonoma di Trento) e alla Ciclovía dei Parchi (Regione Calabria). La Green Road dell'Acqua si contraddistingue per via del suo percorso ad anello di 143 chilometri complessivi, di cui 138 in sede propria, ottenuti recuperando 113 chilometri di argini dei fiumi, strade secondarie e ferrovie abbandonate. La Green Road si caratterizza anche per un servizio di bike sharing che può contare su 90 ciclostazioni e 1000 stalli, offrendo 60 chilometri di rete connessa<sup>48</sup>.

La Ciclovía dei Parchi, lunga 545 chilometri, attraversa i parchi dell'Aspromonte, della Sila, del Pollino e delle Serre. È stata realizzata, tra l'altro, attraverso la riconversione di ferrovie dismesse, lungo il suo percorso sono presenti fontane, bike center, luoghi di

---

<sup>45</sup> Si segnala che la ciclovía Alpe Adria Radweg riceve finanziamenti dal programma Interreg Italia-Austria.

<sup>46</sup> <https://www.muenchen-venezia.info/it/>. Anche in questo caso si segnala che la Ciclovía è finanziata da Interreg Italia-Austria, oltre che da Interreg Baviera-Austria.

<sup>47</sup> <https://www.cicloviadelloglio.it/>

<sup>48</sup> <https://www.cicloturismo360.it/green-road-dellacqua-ecco-il-percorso-da-oscar-in-trentino/3930/>



sosta e di ospitalità attrezzati e, attraverso il sito Internet, è possibile scaricare gratuitamente le mappe GPX dell'itinerario<sup>49</sup>.

## La Regione Liguria

Per quel che attiene ai modelli di fruizione, sul piano normativo, si segnala il caso della Regione Liguria. Con legge regionale 30 giugno 2017, n. 16, è stata modificata la disciplina pregressa sulla rete di fruizione escursionistica, chiarendo alcuni aspetti connessi alla pratica della mountain bike e alla gestione dei servizi a ciò collegati.

Si prevede che i percorsi per le mountain bike siano classificati in: a) percorsi su strade carreggiabili, che costituiscono importante comunicazione fra due località, purché di larghezza superiore a 2,5 metri e con fondo, pendenza e ampiezza di curve che permettono il transito ad automezzi ad aderenza totale (quali jeep, campagnole e simili); b) percorsi su sentieri (o mulattiere o tratturi), dunque percorsi su strade a fondo naturale formatesi per effetto del passaggio di pedoni o di animali; c) percorsi su singola traccia (*single track*), ossia percorsi su tracce di larghezza ridotta, percorribili da una bici alla volta in una sola direzione, create e mantenute esclusivamente dal e per il passaggio delle mountain bike; e d) *bike park*, vale a dire aree con percorsi e/o strutture attrezzate per la pratica della mountain bike con uso esclusivo o prevalente di tracce realizzate appositamente.

La pratica della mountain bike è ammessa liberamente sulle strade carreggiabili e su sentieri (o mulattiere o tratturi) di uso pubblico (salvo, nell'ipotesi di sentieri, mulattiere e tratturi, diverso provvedimento volto a garantire la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, assunto dai soggetti gestori), e liberamente, salvo diniego dei proprietari o dei conduttori dei fondi o provvedimenti del Sindaco competente, su sentieri (o mulattiere

---

<sup>49</sup> <https://www.cicloviaparchicalabria.it/index.php/it/>

o tratturi) di proprietà privata di cui non è dimostrabile l'uso pubblico. La medesima pratica è ammessa invece esclusivamente, salvo diniego dei proprietari o dei conduttori dei fondi, su singole tracce (*single track*) con l'obbligo di affissione dei cartelli di divieto di transito ai pedoni all'inizio e alla fine della traccia e a tutti gli incroci con strade e sentieri da parte del Comune o del gestore, nonché all'interno dei bike park, salvo diniego dei proprietari o dei conduttori dei fondi, con l'obbligo di affissione dei cartelli di divieto di transito ai pedoni all'inizio e alla fine della traccia e a tutti gli incroci con strade e sentieri da parte del proprietario o del gestore.

Le discipline di discesa pura (*downhill*) possono essere svolte solo all'interno dei *bike park* e sui percorsi autorizzati dai Comuni. La pratica della mountain bike è comunque vietata sui terreni coltivati e su quelli per i quali esiste il diniego dei proprietari o dei conduttori.

Al fine di salvaguardare l'incolumità degli utenti deboli, i ciclisti hanno l'obbligo di concedere il passo ai pedoni e a chi percorre i sentieri a cavallo. In generale, nell'esercizio della pratica della mountain bike, il ciclista è tenuto al rispetto delle indicazioni imposte dalla segnaletica e tiene un comportamento specifico di prudenza e diligenza regolato in base alla situazione del percorso, alle sue caratteristiche e alle proprie attitudini e capacità, in modo da non costituire pericolo per l'incolumità altrui e/o arrecare danno a persone e cose. Il ciclista deve regolare la propria andatura al tipo di percorso, alle proprie capacità, alle condizioni dell'attrezzatura utilizzata, alle condizioni ambientali, allo stato del percorso e all'affollamento dello stesso. In caso di sinistro, presta soccorso agli infortunati e fornisce le proprie generalità.

Sanzioni pecuniarie trovano applicazione per il mancato rispetto di tali previsioni.

Si segnala che, a Finale Ligure, al fine di meglio gestire la pratica della mountain bike, è stato redatto un regolamento per i soci della Polisportiva Finale Outdoor Resort<sup>50</sup>. Tramite esso è stata definita una serie di regole comportamentali che attiene al rispetto delle leggi vigenti, dei regolamenti locali, delle proprietà private,

#### BOX 2

##### LA PRATICA DELLA MOUNTAIN BIKE A FINALE LIGURE E IN VAL DI SOLE

La pratica della mountain bike è andata diffondendosi sempre di più nel corso del tempo. In Italia, si calcola che quasi due milioni di persone si dedichino regolarmente a questo sport ma il dato di maggior interesse risiede nel fatto che sempre più si sta passando da un utilizzo agonistico della mountain bike a un uso turistico (per queste e ulteriori indicazioni, si veda il sito Internet: [www.mtbcult.it](http://www.mtbcult.it)).

Può essere utile, allora, prendere in considerazione due casi di interesse. Si è fatto ora riferimento a Finale Ligure, che si distingue per la varietà di offerta sul piano dei tour guidati, per la previsione di un tour e-bike, per un percorso di "archeobike" che permette di esplorare siti archeologici di epoca preistorica e romana, per una scuola di mountain bike rivolta ai bambini dai sette agli undici anni (per maggiori informazioni, si veda il sito Internet [www.visitfinaleligure.it](http://www.visitfinaleligure.it)).

Un'altra situazione interessante è quella della Val di Sole, che si contraddistingue per la presenza di due bike park, di 35 chilometri di pista ciclabile e di 20 itinerari MTB per complessivi trecento chilometri. Esistono altresì strutture ricettive *bike-friendly*, che si contraddistinguono per l'offerta di servizi quali deposito bici custodito, manutenzione ordinaria e officina e lavaggio delle bici. Al fine di favorire gli spostamenti, è previsto anche un servizio di *bike train*, attrezzato per il trasporto di sessanta biciclette, e *bike bus* (per maggiori informazioni, si veda il sito Internet [www.visitvaldisole.it](http://www.visitvaldisole.it)).

In occasione di un'intervista con l'Azienda per il Turismo della Val di Sole, tenutasi il 28 giugno 2022, è emerso che una questione di rilievo attiene alla responsabilità verso terzi. A oggi, non si segnalano contenziosi rilevanti al riguardo, per quanto presso le Amministrazioni separate dei beni frazionali di uso civico (ASUC, enti che hanno il compito di amministrare i beni di uso civico e le proprietà collettive di appartenenza delle frazioni comunali), proprietarie di alcuni dei terreni su cui passano i percorsi, sia emerso il timore di subire delle conseguenze sotto questo punto di vista. Al fine di far fronte a tale situazione, per il secondo anno, l'Azienda (che si occupa della promozione e della gestione dei percorsi, ma non ne è proprietaria) ha costituito con i Comuni della Val di Sole e le ASUC squadre comuni per lo svolgimento di un'adeguata attività manutentiva, così da prevenire le questioni che potrebbero porsi (a conferma, si veda <https://www.nosmagazine.it/comunita/1989/0/lavori-corso-comunita-valle-sole.html>).

<sup>50</sup>

Disponibile nel sito Internet <http://turismo.comunefinaleligure.it/it/outdoor/mtb/finaleoutdoorresort/regolamento-mtb>

dell'ambiente, del lavoro altrui, della segnaletica e dell'attività venatoria. In particolar modo, si impone di rispettare gli altri fruitori dei sentieri, mantenendo un atteggiamento responsabile e sicuro durante le escursioni, dando la precedenza al passaggio dei pedoni e dei cavalieri a cavallo, segnalando l'azione di sorpasso. Inoltre, si sottolinea l'esigenza di rispettare il sentiero, evitando di prendere scorciatoie tagliando le curve.

## Esempi di modelli di gestione e manutenzione nell'esperienza italiana

Per quel che riguarda i modelli di gestione e manutenzione, si segnalano di seguito le esperienze italiane che sembrano fornire le indicazioni più utili al fine di predefinire la suddivisione dei compiti rilevanti tra enti proprietari e gestori e di chiarire le questioni attinenti all'eventuale responsabilità verso terzi.

### La Provincia autonoma di Bolzano

Il decreto del Presidente della Provincia di Bolzano del 20 settembre 2007, n. 50, reca il regolamento delle piste ciclabili e degli itinerari ciclopedonali, il quale disciplina la realizzazione, la gestione, la manutenzione e l'utilizzo delle piste ciclabili e degli itinerari ciclopedonali sovracomunali e la realizzazione dei servizi lungo le piste ciclabili e gli itinerari ciclopedonali<sup>51</sup>. Piste e itinerari si configurano come una rete

---

<sup>51</sup> Il decreto specifica che per pista ciclabile si intende un'area viabile dotata di regolare segnaletica, situata soprattutto in ambito urbano, destinata esclusivamente al traffico ciclabile, mentre per itinerario ciclopedonale si intende un'area viabile dotata di regolare segnaletica, situata soprattutto in ambito rurale, destinata prevalentemente al traffico ciclabile. Sono ammesse la mobilità pedonale nonché la

interconnessa, progettata in modo da consentire una circolazione sicura, comoda e possibilmente diretta.

All'art. 3 viene chiarito che le piste ciclabili e gli itinerari ciclopedonali sono gestiti dal Comune di Bolzano o dalle comunità comprensoriali competenti per territorio. I gestori o i Comuni provvedono alla progettazione, alla realizzazione, all'apposizione della segnaletica viaria, nonché alla manutenzione e alla regolare gestione della rete. Con il coordinamento dell'amministrazione provinciale i gestori predispongono un sistema informativo in cui sono raccolte e rese accessibili al pubblico le informazioni

### **BOX 3** **COMUNITÀ COMPRENSORIALI**

Le comunità comprensoriali sono enti di diritto pubblico originariamente previsti dall'art. 7 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 279, recante norme di attuazione dello statuto speciale per la Regione Trentino - Alto Adige in materia di minime proprietà colturali, caccia e pesca, agricoltura e foreste. Ai sensi di tale previsione e ai fini della valorizzazione delle zone montane, le Province autonome possono costituire tra i Comuni appartenenti ad uno stesso comprensorio comunità montane o altri enti di diritto pubblico, aventi compiti analoghi di programmazione economica e di pianificazione urbanistica. La disciplina specifica è posta oggi dalla legge provinciale 20 marzo 1991, n. 7, recante l'ordinamento delle comunità comprensoriali, che prevede l'istituzione di sette comunità comprensoriali allo scopo di promuovere la valorizzazione e la tutela ambientale delle zone montane o parzialmente montane interessate. Le comunità comprensoriali perseguono gli interessi comuni del comprensorio, promuovono e coordinano iniziative per lo sviluppo culturale, sociale, economico ed ecologico e svolgono le ulteriori funzioni delegate dalla Provincia autonoma e dai Comuni o loro attribuite con legge provinciale. Le comunità comprensoriali sono rette da uno statuto e hanno una loro struttura istituzionale che comprende un *Consulter*, una giunta, un presidente e un revisore dei conti. È prevista altresì l'istituzione, per ciascuna comunità, di un consiglio comprensoriale, che ricomprende i sindaci dei Comuni facenti parte della comunità ed eventuali rappresentanti aggiuntivi. Con specifico riferimento alla realizzazione di piste ciclabili e itinerari ciclopedonali, è stato previsto dalla legge provinciale 11 giugno 1975, n. 27, sul finanziamento di opere pubbliche nell'interesse degli enti locali, come in seguito modificata, che la Giunta provinciale possa concedere contributi fino al 60% della spesa ammessa. La gestione e la manutenzione rimangono di competenza delle Comunità comprensoriali e del Comune di Bolzano, fermo il fatto che la Giunta provinciale può autorizzare detti enti ad avvalersi del Servizio Strade provinciale per la manutenzione, a condizione che essi si assumano le relative spese.

circolazione con pattini a rotelle. In via eccezionale sono ammessi il transito di veicoli agricolo-forestali necessari alla coltivazione dei fondi. Sugli itinerari ciclopedonali non è consentito cavalcare; il gestore può autorizzare eccezioni motivate.

relative alla pianificazione, alla manutenzione e alla pubblicizzazione delle infrastrutture della rete ciclabile.

Ai sensi dell'art. 5, i tracciati delle piste ciclabili e degli itinerari ciclopedonali sono inseriti nel piano urbanistico dei Comuni interessati, oppure, ove si trovino nel verde agricolo, sono evidenziati ai sensi dell'art. 107, comma 14, della legge provinciale 11 agosto 1997, n. 13, e successive modifiche<sup>52</sup>. L'inserimento o evidenziazione nel piano urbanistico sono presupposto per l'esecuzione delle opere, per la stipula di convenzioni tra gestori e proprietari dei terreni e per l'assunzione dell'obbligo di provvedere alla sicurezza della viabilità da parte del gestore<sup>53</sup>.

Di fondamentale importanza sono gli articoli 6 e 7, dedicati al caso in cui la pista ciclabile o l'itinerario ciclopedonale passi su un terreno di proprietà privata. In questa ipotesi è previsto che si proceda alla stipulazione di una convenzione tra gestore pubblico e proprietario privato del terreno, con la quale viene costituita una servitù della durata di 90 anni che riconosce, in particolar modo, il diritto di utilizzare la certa area come pista ciclabile o itinerario ciclopedonale, l'obbligo del gestore di curare la manutenzione ordinaria e straordinaria e di provvedere alla sicurezza della viabilità e alla segnaletica, nonché l'obbligo del gestore di stipulare un'assicurazione di responsabilità civile per eventuali danni agli utenti<sup>54</sup>.

Al proprietario del terreno spetta un congruo indennizzo, stabilito dall'Ufficio Estimo provinciale, sentita l'associazione di coltivatori più rappresentativa a livello provinciale

---

<sup>52</sup> Si tratta della legge urbanistica provinciale.

<sup>53</sup> In caso di eventi eccezionali, l'Assessore provinciale competente può autorizzare la modifica della destinazione della pista ciclabile o dell'itinerario ciclopedonale per un altro utilizzo pubblico. I beni possono essere ceduti, anche a titolo gratuito, a un altro ente pubblico e acquisiti al relativo patrimonio.

<sup>54</sup> Ove non venga raggiunto un accordo quanto alla convenzione, il terreno può essere espropriato o gravato di servitù coattiva.

e tenuto conto dei criteri previsti dalla legge provinciale 15 aprile 1991, n. 10, e successive modifiche<sup>55</sup>.

Per quel che attiene alla manutenzione, all'art. 14 è chiarito che gli standard qualitativi per la manutenzione delle piste ciclabili e degli itinerari ciclopedonali sono definiti dall'amministrazione provinciale d'intesa con i gestori e che sulle piste ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali non è prestato alcun servizio di manutenzione invernale, eccezion fatta per i percorsi che servono alla mobilità quotidiana.

Ai sensi dell'art. 15, il gestore è tenuto a provvedere alla sicurezza della viabilità e a stipulare un'assicurazione di responsabilità civile per danni causati a terzi dalla circolazione pubblica o dalla coltivazione dei terreni agricoli o forestali confinanti.

Al riguardo, considerando uno schema di assicurazione di responsabilità civile verso terzi relativo a piste ciclabili predisposto dalla Provincia autonoma di Bolzano<sup>56</sup>, si prevedono delle condizioni base che l'assicurazione deve presentare. Contraente è la comunità comprensoriale territorialmente competente, mentre la copertura vale in favore non solo di quest'ultima, ma anche di proprietari e/o conduttori – che siano persone fisiche o enti – delle aree private o pubbliche utilizzate per le piste e dei relativi manufatti – come per esempio recinzioni, ponti, passerelle e aree di sosta –, nonché di proprietari e/o conduttori dei fondi confinanti o situati in una fascia non superiore a 50 metri dalle piste. Le garanzie comprendono il risarcimento – capitale, interessi e spese – di danni involontariamente cagionati agli utilizzatori delle piste per morte, lesioni personali e danneggiamento a cose, e le spese per la gestione delle vertenze, sia in sede civile che penale, per resistere alle azioni rivolte contro gli assicurati. Sono contemplati, quali eventi danni derivanti da difetti delle piste e

---

<sup>55</sup> Si tratta della disciplina sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità per tutte le materie di competenza provinciale.

<sup>56</sup> <http://ancitoscana.it/images/progetti/mobilitaciclistica/7.pdf>.



relative infrastrutture, danni conseguenti a manutenzione ordinaria o straordinaria, danni per mancata o errata segnaletica, danni derivanti dall'uso di mezzi agricoli su piste con uso promiscuo, nonché danni causati ad utilizzatori delle piste da proprietari e/o conduttori delle aree private o pubbliche utilizzate per le piste e dei relativi manufatti e da proprietari e/o conduttori dei fondi confinanti o situati in una fascia non superiore a 50 metri dalle piste in relazione alla proprietà e per lo svolgimento di attività nelle aree adiacenti alle stesse – per esempio, caduta alberi, rami, pali, invasione delle piste da parte di animali, strumenti di lavoro, macchine agricole, difetti delle recinzioni, cancelli, dispositivi elettrificati di contenimento degli animali, spargimento di sostanze, irrigazione, irrorazione di anticrittogamici. La copertura assicurativa non opera per la responsabilità personale degli utilizzatori delle piste, sia ciclisti, sia pedoni. Il massimale – non aggiornato nel testo della convenzione – è fissato in 5.000.000.000 di lire.

Ovviamente, ciò non esime gli utenti dall'osservare le necessarie cautele. Secondo quanto previsto dall'art. 16 del regolamento, questi sono tenuti a conformarsi alle regole di comportamento poste dal Codice della strada e dal suo regolamento di esecuzione e di attuazione quanto alla circolazione dei velocipedi<sup>57</sup>.

La Provincia autonoma ha altresì provveduto a predisporre uno schema di convenzione per la gestione di piste ciclabili su terreni privati, da applicare al caso in cui il soggetto proprietario intenda concedere alla comunità comprensoriale il diritto di realizzare e gestire una pista ciclabile che passi sul suo terreno. Sulla base della convenzione, il gestore realizza la pista ciclabile, esegue le opere necessarie, avendo cura di eseguire la relativa manutenzione, appone la segnaletica, provvede al regolare funzionamento della pista e pubblicizza con mezzi adeguati la struttura. Il proprietario

---

<sup>57</sup> Si vedano gli articoli 182 del Codice della strada e 377 del regolamento.

ha diritto al pagamento di un'indennità annua calcolata in ragione dei metri di pista ciclabile. Quanto alla responsabilità verso terzi, l'ente gestore si impegna ad assumere, tramite la stipula di un'apposita polizza assicurativa, ogni responsabilità civile per danni a cose o persone a carico del proprietario, causati a seguito dell'uso della pista ciclabile, e la stipula di detta polizza costituisce il presupposto per l'efficacia della convenzione. Si segnala altresì, per quel che attiene i percorsi di mountain bike, la conclusione nell'aprile 2011 di un accordo tra l'Unione degli agricoltori sudtirolesi e l'Associazione provinciale delle organizzazioni turistiche dell'Alto Adige, con la mediazione dell'assessore provinciale all'agricoltura e al turismo, al fine di definire delle linee guida condivise quanto alle condizioni di cessione dell'uso di sentieri e aree di proprietà privata per la pratica della mountain bike. Si prevede allora il ricorso ad accordi intercorrenti tra proprietari dei terreni e associazioni turistiche, con i quali le seconde assumono la gestione dei suddetti percorsi. In questo caso, il gestore si impegna a eseguire o a far eseguire la manutenzione ordinaria del percorso. Essa comprende l'ispezione delle condizioni del percorso due volte l'anno, misure dirette a mantenere lo stato del percorso – per esempio, riempimento di buche e livellamento di solchi –, la pulizia del percorso, l'installazione e il mantenimento della segnaletica. Ulteriormente, il gestore si assume ogni responsabilità civile e amministrativa relativa al funzionamento del percorso e indennizza il proprietario del terreno per quanto riguarda qualsiasi richiesta di danni. Al momento della conclusione dell'accordo, il gestore deve avere già concluso una polizza assicurativa per la responsabilità civile verso terzi, anche per danni cagionati dal proprietario del terreno<sup>58</sup>.

---

<sup>58</sup> <http://www.regioni.it/dalleregioni/2011/04/15/bolzano-itinerari-di-mountain-bike-siglato-laccordo-tra-contadini-e-operatori-turistici-147742/>

Ai sensi dell'art. 26 del decreto del Presidente della Giunta provinciale del 31 luglio 2000, n. 29, recante il regolamento quanto all'ordinamento forestale, è fatto divieto di transitare con biciclette sulla rete sentieristica o su singoli tratti di questa nei territori soggetti a vincolo idrogeologico-forestale, se a causa di ciò possono sorgere conflitti con gli escursionisti o con l'attività agricolo-forestale. A tal fine devono essere sentiti il direttore dell'ispettorato forestale territorialmente competente, il gestore del sentiero escursionistico, il rappresentante locale dell'associazione dei coltivatori più rappresentata a livello provinciale e l'organizzazione turistica locale. Se si tratta di parchi naturali, devono essere sentiti anche i competenti direttori d'ufficio della Ripartizione natura, paesaggio e sviluppo del territorio. Il divieto di transito è reso noto tramite un'apposita segnaletica, collocata a spese del comune competente avendo acquisito il consenso del proprietario interessato per la collocazione dei segnali. Ove sia violato il divieto di transito, è comminata una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 62 euro. La vigilanza sul rispetto del divieto è affidata al Corpo forestale provinciale, mentre il procedimento relativo all'applicazione delle sanzioni è di competenza dell'ufficio amministrazione forestale.

### **La Provincia autonoma di Trento**

Come detto nella prima parte del rapporto, la Provincia autonoma di Trento si è dotata di una legge sulle piste ciclabili. Si tratta della legge provinciale 11 giugno 2010, n. 12, con la quale la Provincia autonoma promuove in particolare la realizzazione di percorsi ciclabili e ciclopedonali inseriti in una rete provinciale e di infrastrutture connesse, il loro collegamento con i servizi di trasporto pubblico e la realizzazione di interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza motorizzata e non motorizzata,

attraverso politiche di moderazione del traffico, l'utilizzo ricreativo della bicicletta e il cicloturismo. Pur individuando degli obiettivi per quel che attiene alla creazione di una rete ciclabile e ciclopedonale di interesse provinciale e definendo le caratteristiche dei percorsi ciclabili, la legge non affronta questioni inerenti a profili di responsabilità civile verso terzi che possano sorgere in conseguenza dell'utilizzo dei percorsi ciclabili e ciclopedonali.

Va considerato però che, al fine di assicurare la continuità dei percorsi in parola, di competenza provinciale, quando siano interessati tratti di viabilità di competenza comunale, si procede tramite la conclusione di appositi accordi concernenti la manutenzione ordinaria e straordinaria. In detti accordi si stabilisce che le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria nei tratti interessati sono a carico della Provincia autonoma. Sul piano delle coperture assicurative è previsto che la Provincia autonoma garantisca l'assicurazione al personale impiegato nella manutenzione ordinaria, mentre i Comuni, in quanto enti proprietari, siano i soggetti che assumono l'eventuale responsabilità civile nei confronti di terzi.

Si segnala che la Provincia autonoma di Trento ha elaborato un decalogo comportamentale per l'uso corretto delle piste ciclopedonali del Trentino, ove vengono ribadite regole di buon senso – oltre che regole poste dal Codice della strada – per quel che attiene la condotta dei ciclisti. Si richiede dunque che il ciclista rispetti il pedone e gli altri utenti della pista, pedali a destra e non in gruppo, faccia attenzione alla segnaletica stradale, moderi la sua velocità e usi il campanello per avvertire del proprio arrivo<sup>59</sup>.

Con specifico riferimento alle mountain bike, si segnala che la legge provinciale 31 ottobre 2012, n. 22 ha modificato la legge provinciale sugli impianti a fune – legge

---

<sup>59</sup> <http://www.ciclabili.provincia.tn.it/Decalogo/>

provinciale 21 aprile 1987, n. 7 – inserendo in quest’ultima l’art. 52-ter, ove si prevede che le aree sciabili previste dalla legge possano essere utilizzate per la discesa con la mountain bike su tracciati esclusivamente destinati a tale attività e denominati *bike park*, previa autorizzazione di una commissione di coordinamento individuata dalla medesima normativa. I *bike park* si caratterizzano per il fatto di utilizzare prioritariamente le piste da sci esistenti e di essere interdetti all’escursionismo a piedi. Possono essere realizzati e gestiti dai titolari dell’autorizzazione all’esercizio delle piste o da altri soggetti pubblici o privati, i quali sono tenuti a provvedere a un’adeguata manutenzione del tracciato e, in particolare, a una corretta regimazione delle acque superficiali che preservi i pendii da fenomeni di dissesto idrogeologico. Inoltre, deve provvedersi a un’adeguata segnalazione dello sviluppo dei *bike park*. I gestori hanno l’obbligo di stipulare una idonea copertura assicurativa per la responsabilità civile per i danni derivanti agli utenti e ai terzi per fatti imputabili a responsabilità del gestore.

## **La Regione Toscana**

La legge regionale della Toscana 6 giugno 2012, n. 27, recante “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”, prevede, all’art. 9, che la manutenzione dei tracciati e dei percorsi ciclabili realizzati in attuazione dei piani provinciali e comunali e la manutenzione dei percorsi e dei tracciati ciclabili preesistenti sia a carico degli enti proprietari nel cui territorio insiste il percorso. Ove tracciati e percorsi insistano sul territorio di più Comuni, gli accordi di programma devono disciplinare anche la ripartizione dei costi di manutenzione, sia ordinaria, sia straordinaria.

Si segnala che, nel sito Internet di ANCI Toscana, è disponibile uno schema di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi relativa a percorsi ciclabili e

ciclopedonali<sup>60</sup>. L'ente pubblico che realizza e gestisce il percorso è tenuto ad avere una polizza assicurativa che garantisca il contraente, i proprietari e/o conduttori – privati o pubblici – delle aree utilizzate per i percorsi e dei manufatti relativi – per esempio, recinzioni, ponti, passerelle e aree di sosta –, nonché i proprietari e/o conduttori dei fondi confinanti o situati in una fascia non superiore a 50 metri dai percorsi. Le garanzie ricomprendono il risarcimento – capitale, interessi e spese – di danni involontariamente cagionati agli utilizzatori delle piste, per morte, lesioni personali e danneggiamento a cose e le spese per la gestione delle vertenze, sia in sede civile che penale, per resistere alle azioni rivolte contro gli assicurati. Gli eventi contemplati sono danni derivanti da difetti dei percorsi e relative infrastrutture, danni conseguenti a manutenzione ordinaria o straordinaria, danni per mancata o errata segnaletica, danni derivanti dall'uso di mezzi agricoli su piste con uso promiscuo e danni causati a utilizzatori dei percorsi da proprietari e/o conduttori delle aree utilizzate per i percorsi e di manufatti e proprietari e/o conduttori dei fondi confinanti o situati in una fascia non superiore a 50 metri dai percorsi in relazione alla proprietà e per lo svolgimento di attività nelle aree adiacenti agli stessi – per esempio, caduta alberi, rami, pali, invasione delle piste da parte di animali, strumenti di lavoro, macchine agricole, difetti delle recinzioni, cancelli, dispositivi elettrificati di contenimento degli animali, spargimento di sostanze, irrigazione e irrorazione di anticrittogamici.

La copertura assicurativa non opera per la responsabilità personale degli utilizzatori dei percorsi, sia ciclisti, sia pedoni.

---

<sup>60</sup> <https://ancitoscana.it/images/progetti/mobilitaciclistica/24.doc>

## **La Regione autonoma Valle d'Aosta**

Riprendendo quanto già riferito nella prima parte del rapporto, si ritiene opportuno ricordare la convenzione per la gestione di una pista ciclo-pedonale che scorre lungo la fascia fluviale della Dora Baltea conclusa tra dodici Comuni valdostani e l'Unité des Communes valdôtaines Mont-Émilis. Tramite detta Convenzione, i Comuni hanno assegnato all'Unité compiti di manutenzione ordinaria e straordinaria della pista, di realizzazione di ampliamenti o modificazioni del tracciato, di sorveglianza del tracciato, di regolamentazione dell'utilizzo della infrastruttura da parte dell'utenza e di promozione dell'immagine della pista. Spetta all'Unité, nell'ambito del proprio potere regolamentare e contrattuale e sotto sua diretta responsabilità verso terzi, disciplinare il funzionamento delle funzioni delegate, fermo però il fatto che i Comuni mantengono la titolarità della competenza amministrativa, nonché poteri di controllo e di direzione e doveri di sorveglianza del tracciato. Al riguardo, è previsto che i Comuni debbano provvedervi, per la parte del tracciato di loro competenza, con riguardo sia alle condizioni strutturali (stato del sedime, presenza di impedimenti e/o danneggiamenti anche dovuti alla vegetazione, ammaloramenti per usura o vetustà), sia alla corretta fruizione da parte dell'utenza.

Sul punto – e ai fini dell'elaborazione delle proposte di indirizzo normativo, tecnico e gestionale – si ricorda che le Unités des Communes valdôtaines, istituite con legge regionale 5 agosto 2014, n. 6, sono enti locali, dotati di personalità giuridica di diritto pubblico e di potestà statutaria e regolamentare, istituiti per l'esercizio associato di funzioni e servizi comunali, le quali associano Comuni contermini che condividono un territorio e obiettivi di sviluppo comuni. Ai sensi dell'art. 16 della legge ora menzionata, a esse è affidato l'esercizio obbligatorio di funzioni e servizi comunali

relativi a taluni ambiti (per esempio, assistenza agli indigenti, assistenza ai minori e agli adulti, scuole medie e asili nido), tra i quali non rientra la gestione delle piste ciclabili. Tuttavia, come specificato negli Statuti delle otto Unités al momento esistenti, alle Unités può essere demandato lo svolgimento in forma associata di ulteriori funzioni e servizi di competenza comunale che, per le loro caratteristiche tecniche e dimensionali, non possono essere svolti in modo ottimale dai Comuni appartenenti alla medesima Unité e che non rientrano tra le funzioni ed i servizi gestiti in forma associata per il tramite del CELVA, del Comune di Aosta e dell'Amministrazione regionale, secondo quanto prescritto dalla legge sopra ricordata.

## **Esempi di modelli di gestione e di manutenzione nell'esperienza francese**

L'interesse delle autorità francesi per la mobilità dolce è confermato dall'art. L228-2 del *Code de l'environnement*, ai sensi del quale, quando vengono realizzate o ristrutturate strade che non siano autostrade o superstrade, devono essere previsti itinerari ciclabili che possono assumere la forma, tra l'altro, di piste o corsie ciclabili.

Il tema della responsabilità degli enti proprietari è emerso anche nell'esperienza francese. A conferma di questo, può considerarsi l'art. L365-1 del *Code de l'environnement*. Esso prevede che la responsabilità civile o amministrativa dei proprietari di terreni, dei Comuni, dello Stato o dell'ente di gestione di uno spazio naturale, in caso di incidenti che avvengono nel cuore di un parco nazionale, in una riserva naturale, su una zona sotto la giurisdizione del *Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres* o sulle strade e sentieri di cui all'articolo L. 361-1, con riferimento al traffico pedonale o alle attività del tempo libero, è valutata in relazione



ai rischi inerenti al traffico nelle aree naturali che sono state oggetto di uno sviluppo limitato con l'obiettivo di conservare l'ambiente. Si tiene conto delle misure di informazione adottate dalle autorità responsabili di garantire la sicurezza pubblica.

Per quanto gli esempi dei quali si riferirà nel presente paragrafo non siano riferibili a zone montane, si ritiene comunque opportuno segnalare che alcuni Dipartimenti francesi hanno concluso con alcuni enti locali apposite convenzioni al fine di ripartire i compiti connessi alla gestione e alla manutenzione di piste ciclabili.

In questo senso, può farsi riferimento alla convenzione tra il Dipartimento dell'Yvelines e il Comune di Plaisir relativa, tra l'altro, alla gestione e alla manutenzione delle piste ciclabili. Con detta convenzione si è previsto che il Dipartimento sia responsabile della realizzazione delle piste e delle attrezzature associate (per esempio, segnaletica, eventuale separazione fisica tra la pista e la strada, drenaggio), così come del rinnovo e della riparazione del manto stradale e della struttura delle piste ciclabili, della segnaletica verticale e orizzontale e altre attrezzature associate. Il Comune di Plaisir è responsabile della manutenzione ordinaria della pista ciclabile, soprattutto per quel che attiene alla pulizia e alla rimozione dei rifiuti e alla manutenzione invernale. In particolar modo, il Comune deve mantenere le piste in uno stato compatibile con la sicurezza degli utenti, assicurare la sorveglianza delle piste e segnalare al Dipartimento qualsiasi difetto di manutenzione riconducibile alla responsabilità di quest'ultimo<sup>61</sup>.

Ulteriormente, può considerarsi la convenzione tra il Dipartimento dell'Yvelines e il Comune di Saint-Germain-en-Laye, la quale presenta una disciplina analoga<sup>62</sup>.

---

<sup>61</sup>

[https://www.yvelines.fr/wp-content/uploads/2016/43\\_CONVENTION\\_entretien\\_pistes\\_arrets\\_feux\\_tricolor1432817360624.pdf](https://www.yvelines.fr/wp-content/uploads/2016/43_CONVENTION_entretien_pistes_arrets_feux_tricolor1432817360624.pdf)

<sup>62</sup>

[https://www.saintgermainenlaye.fr/fileadmin/www.saintgermainenlaye.fr/MEDIA/Mairie/Deliberations/2017/16-novembre/17-H-04\\_-\\_Convention-d-entretien-de-lavenue-du-Marechal-de-Lattre-de-Tassigny.pdf](https://www.saintgermainenlaye.fr/fileadmin/www.saintgermainenlaye.fr/MEDIA/Mairie/Deliberations/2017/16-novembre/17-H-04_-_Convention-d-entretien-de-lavenue-du-Marechal-de-Lattre-de-Tassigny.pdf)

Inoltre, si richiama la convenzione tra il Dipartimento delle Landes e la Comunità di Comuni de Maremne Adour Côte-Sud relativa alla realizzazione di una *voie verte* sul territorio del Comune di Seignosse. Con la convenzione si è previsto che sia la Comunità a svolgere i lavori di realizzazione della *voie verte*, nonché a provvedere alla gestione e alla manutenzione della stessa, assumendo le responsabilità inerenti alla sua qualità di proprietario dell'opera fino alla consegna dei lavori al Dipartimento<sup>63</sup>.

## La disciplina federale svizzera

L'art. 88 della Costituzione federale della Confederazione elvetica, introdotto nel 2018 e rubricato *Sentieri, percorsi pedonali e vie ciclabili*, prevede che la Confederazione emana principi sulle reti di sentieri, percorsi pedonali e vie ciclabili e che può sostenere e coordinare i provvedimenti dei Cantoni e di terzi per la realizzazione e la manutenzione di tali reti, nonché per informare sulle medesime, nel rispetto delle competenze dei Cantoni.

Quanto a sentieri e percorsi pedonali, già nel 1985 era stata adottata una legge federale, la quale riguarda la pianificazione, la sistemazione e il mantenimento di reti comunicanti di sentieri e percorsi pedonali<sup>64</sup>. Si stabilisce che i Cantoni sono responsabili per quel che attiene all'allestimento e alla revisione periodica dei piani per le reti di sentieri e percorsi pedonali, per il coordinamento con le reti di Cantoni limitrofi, nonché per la sistemazione, preservazione e sostituzione. Quanto a

---

<sup>63</sup> [https://www.cc-macs.org/fileadmin/Portail/Deliberations/2016\\_06\\_28\\_delib/04H-Liaisons\\_douces2.pdf](https://www.cc-macs.org/fileadmin/Portail/Deliberations/2016_06_28_delib/04H-Liaisons_douces2.pdf)

<sup>64</sup> Legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri (LPS) del 4 ottobre 1985 ([https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/1985/2\\_1291\\_1328\\_1166/it](https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/1985/2_1291_1328_1166/it)).

sistemazione e prevenzione, l'art. 6 prevede che i Cantoni provvedono alla sistemazione, alla manutenzione e alla segnalazione di percorsi pedonali e sentieri, assicurano la libera circolazione, possibilmente senza pericoli, e provvedono affinché ne sia garantito giuridicamente il pubblico accesso. Quanto alla sostituzione, ex art. 7, i sentieri e i percorsi pedonali possono essere soppressi, integralmente o parzialmente, soltanto se adeguatamente sostituiti con sentieri o percorsi esistenti o nuovi, tenendo conto delle condizioni locali, in particolare se, per esempio, non sono più liberamente accessibili o sono stati danneggiati da scavi, ricoperti o altrimenti interrotti. Ai fini della pianificazione, sistemazione e preservazione, Confederazione e Cantoni si rivolgono a organizzazioni private che promuovono soprattutto sentieri e percorsi pedonali, individuate come organizzazioni private specializzate, alle quali possono essere delegate determinati compiti.

Sul punto, si segnala l'adozione da parte dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) di una guida attuativa in materia di sentieri escursionistici per quel che attiene a prevenzione dei rischi e responsabilità<sup>65</sup>. Nella guida si afferma che in ambito escursionistico l'autoresponsabilità è un principio fondamentale che comporta che spetti essenzialmente agli utenti essere consapevoli dei rischi e prendere le dovute precauzioni al fine di evitare incidenti. Ciò impone un'adeguata preparazione da parte dell'escursionista, per esempio per quanto attiene alla pianificazione del percorso, all'equipaggiamento e alla valutazione delle condizioni meteorologiche. Gli utenti devono comunque essere protetti dai pericoli

---

<sup>65</sup> <https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/mobilita-lenta/guide-attuarie.html>. Si segnala quanto indicato nella guida relativamente al valore della stessa: "Il presente testo fa parte della serie di guide attuative edite dall'USTRA, con cui si pubblicano documenti di base e raccomandazioni destinati alle autorità esecutive al fine di permettere un'applicazione possibilmente unitaria di quanto prescritto. Le autorità esecutive che si avvalgono di questa documentazione hanno la garanzia di agire in conformità con gli obiettivi prefissati e le norme di legge. Ciò non esclude comunque il ricorso ad altre soluzioni più consone al singolo caso".

non evidenti (insidie). Si afferma però che sui sentieri tale aspetto è di secondaria importanza, visto che, camminando a passo normale e prestando attenzione, è perfettamente possibile riconoscere le asperità del terreno e prevenire eventuali cadute. Sono invece considerati insidie i difetti strutturali non visibili.

Se un sentiero comporta rischi anomali rispetto al grado di difficoltà segnalato o all'ordinaria prudenza, è necessario intervenire per garantire la sicurezza degli utenti. Di eventuali vizi e difetti pericolosi per gli escursionisti rispondono gli enti pubblici responsabili<sup>66</sup>, salvo il diritto di regresso quando i lavori sono affidati a terzi. Nella guida si segnala che i Cantoni e, generalmente, i Comuni sono assicurati per la responsabilità civile verso terzi anche per quel che riguarda i sentieri escursionistici.

L'impostazione di fondo della normativa del 1985 è stata sostanzialmente riprodotta nella legge federale sulle vie ciclabili, approvata nel 2022, con lo scopo, tra l'altro, di stabilire i principi che i Cantoni e i Comuni devono rispettare nella pianificazione, nella realizzazione e nella manutenzione delle reti di vie ciclabili<sup>67</sup>. Tale legge distingue tra reti di vie ciclabili (vie di comunicazione per ciclisti interconnesse, continue e dotate delle opportune infrastrutture), reti di vie ciclabili per la mobilità quotidiana (situate all'interno di comprensori insediativi o tra di essi) e reti di vie ciclabili per il tempo libero (che servono soprattutto allo svago e sono generalmente situate all'esterno dei comprensori insediativi). I Cantoni provvedono affinché le reti di vie ciclabili, esistenti o previste, per la mobilità quotidiana e il tempo libero siano stabilite in appositi piani e che i piani siano periodicamente riesaminati e all'occorrenza aggiornati, potendo eventualmente delegare la pianificazione delle reti di vie ciclabili comunali ai Comuni.

---

<sup>66</sup> A titolo di responsabilità del proprietario dell'opera, ai sensi dell'art. 58 del Codice delle obbligazioni, o di responsabilità amministrativa dei Cantoni, a seconda dei casi (si veda la guida, p. 65 ss.).

<sup>67</sup> Legge federale sulle vie ciclabili del 18 marzo 2022 (<https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2022/706/it>).

Ai sensi dell'art. 8, le autorità competenti per le vie ciclabili provvedono affinché le vie ciclabili siano realizzate, mantenute e provviste della segnaletica necessaria, possano essere percorse liberamente e in sicurezza in bicicletta e ne sia garantito giuridicamente l'uso pubblico. Ai sensi dell'art. 9, se si deve procedere alla soppressione, parziale o totale, di vie ciclabili stabilite nei piani, le autorità competenti provvedono a un'adeguata sostituzione con percorsi esistenti o nuovi, tenendo conto dell'interesse pubblico e della situazione locale, soprattutto se non sono più liberamente percorribili o sono interrotte. Viene ribadita la possibilità di collaborare con organizzazioni private specializzate per quel che attiene alla pianificazione, alla realizzazione e alla manutenzione delle reti di vie ciclabili, nonché per diffondere informazioni.

Nel messaggio concernente la legge sulle ciclovie, formulato dal Consiglio federale svizzero nel 2021, è presente un commento alla legge in questione<sup>68</sup>. È interessante notare come in esso si affermi che le vie ciclabili devono essere pianificate e realizzate in modo da poter essere utilizzate in tutta sicurezza. A tal fine, le vie ciclabili dovrebbero, laddove possibile e opportuno, presentare tracciati separati dal traffico pedonale e motorizzato. Ciò però non influisce sulla responsabilità personale dei ciclisti e degli utenti della strada che devono adeguare il loro comportamento alla situazione e rispettare le norme della circolazione.

---

<sup>68</sup> Messaggio concernente la legge sulle ciclovie del 19 maggio 2021 (<https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2021/1260/it>).

## Focus group e intervista

Si è ritenuto opportuno procedere all'organizzazione di un focus group, che si è svolto il 28 giugno 2022, alle ore 18:00, via Webex, allo scopo di ottenere indicazioni di carattere pratico-operativo per quel che riguarda il contesto valdostano. Al fine di favorire quanto più possibile il confronto e il dialogo, sono stati coinvolti soggetti con diversi retroterra, individuati in un architetto e un geometra che si sono occupati della progettazione di ciclovie in Valle d'Aosta, nel presidente di un'associazione attiva, tra l'altro, nell'ambito della sensibilizzazione e della promozione del cicloturismo, in un maestro di mountain bike e responsabile di un *bike park* e nell'assessore allo sport di un importante Comune valdostano<sup>69</sup>.

Tutti i partecipanti hanno riconosciuto che il cicloturismo si configura come un'occasione importante per l'economia della Valle d'Aosta, considerato che, come rilevato dall'architetto, "la mountain bike e l'e-bike sono un trend in crescita negli ultimi anni (...) che permettono di intercettare dei flussi interessanti dal punto di vista (...) delle presenze" e che si sposano bene con lo sfruttamento dolce del territorio. Il geometra ha fatto riferimento al fatto che la Valle d'Aosta sarebbe in ritardo rispetto ad altre località, italiane (per esempio, la Val di Sole in Trentino-Alto Adige) ed europee (per esempio, la Francia e la Svizzera), ma la differenza si può colmare prendendo spunto da quanto fatto altrove. Il presidente dell'associazione ha fornito alcuni dati, ricordando che in Italia si registrano venti milioni di pernottamenti all'anno legati al cicloturismo, cui si ricollega un fatturato di 7-8 miliardi all'anno. Si tratta quindi di numeri che, in un momento di crisi, suscitano interesse. In seguito, ha aggiunto che, a un'altitudine compresa tra i cinquecento e i millecinquecento metri, i tracciati

---

<sup>69</sup> Per ragioni di riservatezza, si ritiene preferibile non individuare queste persone per nome.

valdostani potrebbero essere utilizzati per nove/dieci mesi all'anno. L'assessore ha rilevato che, a fini di promozione dell'offerta cicloturistica della Valle d'Aosta, sarebbe necessaria una forma di "associazionismo regionale", che permetta al prodotto di essere venduto su larga scala, visto che i piccoli Comuni fanno fatica a provvedere al riguardo puntando solo sulle proprie forze. Successivamente, ha aggiunto che l'offerta dovrebbe arrivare al livello di quella sciistica durante la stagione invernale.

I partecipanti sono stati concordi nell'individuare nella responsabilità dei soggetti proprietari / gestori dei tracciati un tema centrale e un limite allo sviluppo del cicloturismo, considerato che, come riferito dal maestro di mountain bike, in passato si sono verificati incidenti che hanno coinvolto ciclisti, i quali hanno in seguito avanzato pretese risarcitorie nei confronti di soggetti privati, proprietari di terreni sui quali passano alcuni tratti delle piste ciclabili. L'architetto ha riferito che alcuni Comuni hanno preferito deviare i percorsi delle piste per evitare che passino su terreni privati, in modo da prevenire questioni attinenti alla responsabilità dei proprietari di questi. In certi casi si è ritenuto di assegnare il compito della manutenzione ordinaria a un ente gestore, che ha sottoscritto un'assicurazione per responsabilità verso terzi. Il Comune di Torgnon ha fatto ricorso allo strumento della servitù coattiva, con la conseguenza che il Comune stesso ha assunto la responsabilità (sottoscrivendo anch'esso un'apposita polizza assicurativa). Il maestro di mountain bike ha riferito di una convenzione conclusa dal Comune di Torgnon con una società che si occupa di *bike park* per la gestione di una pista di mountain bike. La convenzione prevede che sia la società, in quanto ente gestore, ad assumere la responsabilità verso terzi. Il geometra ha sottolineato che sarebbe necessario



responsabilizzare i ciclisti, *in primis* attraverso un uso accorto della cartellonistica dei tracciati, come sostenuto dall'International Mountain Bike Association<sup>70</sup>, nonché come viene fatto per esempio per le piste da sci. Resta fermo il fatto, ovviamente, che i tracciati devono essere mantenuti bene. Al riguardo, il geometra ha fatto presente che, a fini manutentivi, si può pensare anche a un coinvolgimento delle Pro Loco, visto che la collettività ha un interesse ad attirare turisti. Il presidente dell'associazione è intervenuto per segnalare come la sua associazione abbia proposto a due Comuni di volersi fare carico di parte dell'attività di manutenzione, soprattutto quella ordinaria.

Con riferimento a profili di carattere normativo, l'architetto ha ricordato che la legge regionale 21 gennaio 2003, n. 1, recante il nuovo ordinamento delle professioni di guida turistica, di accompagnatore turistico, di guida escursionistica naturalistica, di accompagnatore di turismo equestre e di maestro di mountain bike, prevede, all'art. 2-*bis*, che la percorrenza con la mountain bike di sentieri e strade non classificate come statali, regionali o comunali, avviene a completo rischio e pericolo degli utenti. Il problema, ha aggiunto l'architetto, è che si tratta di una disposizione regionale, che soccombe dinanzi alla disciplina statale. Il maestro di mountain bike ha sottolineato come l'approccio adottato dalla Svizzera per quanto riguarda le piste da sci sia molto diverso e fondato sull'idea che l'utente "deve essere cosciente delle sue responsabilità e dei rischi cui va incontro". Il fatto che la pratica di certi sport sia pericolosa andrebbe ricordato anche in Italia, per esempio attraverso cartellonistica e brochure. Il maestro di mountain bike, sostenuto dal geometra, ha aggiunto comunque che ciò non esclude che anche i proprietari dei terreni debbano essere disposti ad abbandonare certe pratiche, connesse soprattutto all'allevamento, che potrebbero generare pericoli (per esempio, collocare sul percorso fili, catene o altri elementi pericolosi).

---

<sup>70</sup> Si veda <https://www.imba.com/sites/default/files/content/resources/2018-10/IMBATrailDifficultyRatingSystem.jpg>.



È stato presentato il caso della Provincia autonoma di Bolzano, facendo presente che, per l'ipotesi in cui la pista debba passare su di un terreno di proprietà privata, si ricorre a una convenzione tra gestore pubblico e proprietario privato del terreno, con la quale viene costituita una servitù, prevedendosi che l'ente sottoscriva un'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi. È stato chiesto ai partecipanti cosa ne pensino. Secondo il maestro di mountain bike, si tratta di una soluzione che esprime un interesse del potere pubblico. La Regione autonoma Valle d'Aosta dovrebbe a sua volta farsi parte attiva per introdurre una disciplina strutturata, funzionale a sostenere il settore turistico. L'assessore ha concordato, affermando che "avere la Regione come capofila (...) è fondamentale" per "trovare una formula unica" che faccia fronte alla questione.

È stata avanzata l'idea che la Regione autonoma Valle d'Aosta costituisca un fondo di garanzia attraverso il quale risarcire i danni subiti da parte degli utenti delle piste ciclopedonali e ciclabili<sup>71</sup>. Secondo l'assessore e il geometra, è preferibile che la Regione adotti una disciplina in materia. L'architetto ha suggerito che si potrebbe prevedere un servizio di assistenza legale, che potrebbe andare a favore *in primis* dei Comuni più piccoli. Secondo il maestro di mountain bike e il presidente dell'associazione, è un'opzione pratica da considerare per spingere i proprietari dei terreni privati a superare la paura connessa alla realizzazione di piste ciclabili, visto che l'adozione di una disciplina da parte della Regione non pare alle viste.

---

<sup>71</sup> L'idea è emersa nell'ambito dello Studio sugli aspetti giuridico-normativi ed economici relativi ai sentieri e alle strade poderali in Valle d'Aosta, realizzato dal Centro transfrontaliero sul turismo e l'economia di montagna dell'Università della Valle d'Aosta, in collaborazione con l'Assessorato Agricoltura e Risorse naturali della Regione autonoma Valle d'Aosta (disponibile in [https://www.regione.vda.it/risorsenaturali/Sentieristica/Tavolo\\_tecnico\\_sentieri/default\\_i.aspx](https://www.regione.vda.it/risorsenaturali/Sentieristica/Tavolo_tecnico_sentieri/default_i.aspx)).

Il 5 luglio 2022, alle ore 18:00, tramite Webex, si è proceduto a intervistare la vicesindaco di un'importante Comune valdostano<sup>72</sup>. La vicesindaco ha confermato che il cicloturismo è un'opportunità per la Valle d'Aosta, tale da permettere la promozione del territorio e dei suoi prodotti. Il fenomeno ha assunto maggiore importanza a partire dal 2019, dunque si configura come qualcosa di nuovo, che pone delle sfide per i Comuni valdostani e per tutti gli attori (per esempio, i Consorzi) interessati, soprattutto per quel che attiene alla questione della responsabilità connessa a eventuali sinistri. Al riguardo, la vicesindaco ha rilevato che, in Valle d'Aosta, si sono verificati degli incidenti che hanno visto coinvolti ciclisti, i quali in seguito hanno avanzato pretese risarcitorie nei confronti di privati proprietari di terreni sui quali passano le piste. Confrontata con il caso della Provincia autonoma di Bolzano, la vicesindaco ha espresso l'opinione che si tratti di una soluzione che può essere presa in considerazione, posto però che devono essere coinvolti tutti i portatori di interessi. Una convenzione per la gestione e manutenzione delle piste dovrebbe vedere la partecipazione anche del settore privato, considerato che il cicloturismo va a beneficio anche di questo. Dunque, anche gli attori privati dovrebbero prendere parte alle attività di manutenzione. Quanto all'idea del fondo di garanzia, la vicesindaco ha sottolineato che si tratterebbe di un segnale che dimostrerebbe l'attenzione della Regione autonoma Valle d'Aosta su un tema che è molto sentito.

---

<sup>72</sup> Per ragioni di riservatezza, si ritiene preferibile non individuare questa persona per nome.

## Proposte di indirizzo normativo, tecnico e gestionale

Alla luce dell'analisi sopra svolta, sembra possibile avanzare le seguenti proposte, distinguendo tra iniziative realizzabili nel breve termine e iniziative realizzabili nel medio termine.

Quanto alle iniziative realizzabili nel breve termine, in ragione di quanto risultante dall'esperienza svizzera sopra riassunta, si reputa necessario favorire l'autoresponsabilizzazione dell'utente. Questo potrebbe passare attraverso campagne di informazione e sensibilizzazione rivolte non solo ai ciclisti, ma anche alle guide, ai noleggiatori e agli ulteriori soggetti coinvolti nell'ambito cicloturistico, affinché si diffonda quanto più possibile una cultura dell'uso consapevole delle piste.

Al di là di ciò, per quel che attiene specificamente alla gestione e alla manutenzione, la Regione autonoma Valle d'Aosta potrebbe predisporre uno schema di convenzione per la gestione di piste ciclabili su terreni privati e uno schema di assicurazione di responsabilità civile verso terzi relativo a piste ciclabili. L'elaborazione e il ricorso a tali strumenti sarebbero forieri di molteplici vantaggi. Essi, infatti, permetterebbero un'armonizzazione quanto alla disciplina applicabile in materia, offrendo agli enti pubblici e ai soggetti privati interessati un modello da cui partire al fine di definire i loro rapporti. Al tempo stesso, però, non configurandosi come atti giuridicamente vincolanti in quanto tali, bensì – appunto – come modelli, essi lascerebbero spazi di operatività per l'autonomia contrattuale delle parti coinvolte, così da permettere a quest'ultime di adattare gli schemi alle esigenze di volta in volta rilevanti, tenuto conto

delle specificità di ogni singolo caso. A prescindere dal fatto che si registri una pedissequa adesione al modello offerto o una rielaborazione in relazione alle circostanze concrete, indubbiamente i due schemi favorirebbero una chiara individuazione dei compiti e delle responsabilità gravanti in capo ai diversi soggetti coinvolti, pubblici e privati.

In questo senso, la Regione autonoma Valle d'Aosta potrebbe considerare l'esperienza della Provincia autonoma di Bolzano, i cui due schemi di convenzione per la gestione di piste ciclabili su terreni privati e di assicurazione di responsabilità civile verso terzi relativo a piste ciclabili potrebbero essere assunti quali punto di riferimento al fine di una loro riproposizione nel contesto valdostano.

La conclusione di una convenzione per la gestione di piste ciclabili su terreni privati, ancorché foriera di benefici sul piano dell'individuazione di compiti e responsabilità, comporterebbe inevitabilmente dei costi per l'ente pubblico incaricato della gestione e della manutenzione (compreso quello connesso alla stipula dell'assicurazione). In alternativa, allora, potrebbe procedersi attraverso la costituzione da parte della Regione autonoma Valle d'Aosta di un fondo di garanzia, attraverso il quale risarcire i danni subiti da parte degli utenti delle piste ciclopedonali e ciclabili, mantenendo così indenni i proprietari dei terreni privati sui quali insistano i percorsi delle piste per il caso di danni involontariamente cagionati agli utilizzatori delle piste<sup>73</sup>.

---

<sup>73</sup> Sotto questo punto di vista, un modello può essere offerto dal Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada (FGVS), istituito in Italia nel 1969 e operativo dal 1971. Il FGVS è amministrato, sotto la vigilanza del Ministero dello Sviluppo Economico, dalla Concessionaria servizi assicurativi pubblici s.p.a. (Consap), la quale gestisce servizi assicurativi di rilievo pubblico, tra i quali rientra anche il Fondo di solidarietà in favore delle vittime dei reati di tipo mafioso. Nella gestione del FGVS, Consap è assistita da un Comitato, presieduto dal Presidente della Società, o in sua vece, dall'Amministratore delegato e composto da rappresentanti del Ministero dello Sviluppo economico, del Ministero dell'Economia e delle Finanze, di Consap, dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS), delle imprese di assicurazione e dei consumatori. La disciplina rilevante è oggi posta agli artt. 283 ss. del Codice delle Assicurazioni Private (d.lgs. 7 settembre 2005, n. 209). Il FGVS risarcisce i danni causati dalla circolazione dei veicoli e dei

Ulteriormente per quel che attiene alle iniziative adottabili nel breve termine, si ritiene opportuno sottolineare l'importanza della convenzione per la gestione di una pista ciclo-pedonale che scorre lungo la fascia fluviale della Dora Baltea conclusa tra dodici Comuni valdostani e l'Unité des Communes valdôtaines Mont-Émilis, la quale può essere salutata come un esempio positivo di approccio *bottom-up* al tema che, in attesa di un'azione da parte del decisore politico, può sicuramente riproporsi in presenza di condizioni simili.

Al riguardo, può valutarsi l'opportunità di valorizzare il ruolo delle Unités des Communes valdôtaines, atteso il fatto che esse operano in un ambito territoriale a carattere sovracomunale e, dunque, sembrano essere maggiormente indicate al fine di gestire le funzioni che si ricollegano all'esistenza delle piste, superando i limiti strutturali che deriverebbero da un approccio di natura meramente comunale. In questo senso, pare opportuno riferirsi nuovamente a quella disposizione contenuta negli Statuti delle Unités, ai sensi della quale all'Unité può essere demandato lo

---

natanti, per i quali vi è obbligo di assicurazione, nei casi in cui il sinistro sia stato cagionato: da un veicolo o natante non identificato o non coperto da assicurazione; da un veicolo o natante assicurato presso un'impresa operante nel territorio della Repubblica italiana che al momento del sinistro si trovi in stato di liquidazione coatta o vi venga posta successivamente; da un veicolo posto in circolazione contro la volontà del proprietario (per esempio in caso di furto); da un veicolo non assicurato e spedito nel territorio della Repubblica italiana da un altro Stato dello Spazio economico europeo nel periodo intercorrente dalla data di accettazione di consegna del veicolo e lo scadere del termine di trenta giorni; o ancora da un veicolo estero con targa non corrispondente o non più corrispondente al veicolo stesso. Lo scopo è dunque evitare che il soggetto danneggiato da un sinistro stradale rimanga privo di risarcimento a causa dell'insolvibilità dell'autore dell'illecito. Se il veicolo non è identificato, il FGVS risarcisce il danno alla persona, mentre il danno alle cose è subordinato alla contemporanea sussistenza di un danno grave alla persona (opera, comunque, una franchigia di 500 euro). Se il veicolo è identificato ma non assicurato, il FGVS risarcisce sia il danno alla persona, sia quello alle cose. Il danno è risarcito nei limiti dei massimali indicati in un regolamento adottato dal Ministro dello Sviluppo economico (decreto 28 aprile 2008, n. 98), corrispondenti a 6.070.000 euro nel caso di danni alle persone, per sinistro, e a 1.220.000 euro nel caso di danni alle cose, per sinistro. L'attività di istruttoria, gestione e liquidazione del danno è svolta da un'impresa designata dall'IVASS. Il FGVS è finanziato attraverso un prelievo percentuale sui premi incassati per le polizze RC Auto.

svolgimento in forma associata di ulteriori funzioni e servizi di competenza comunale che, per le loro caratteristiche tecniche e dimensionali, non possono essere svolte in modo ottimale dai Comuni appartenenti alla medesima Unité. Alla luce di ciò, può ritenersi che i Comuni interessati possano riproporre quanto fatto nell'ambito dell'Unité des Communes valdôtaines Mont-Émilis.

Nel medio termine, può ritenersi che il decisore politico disporrà di elementi sufficienti, emergenti dalla prassi sviluppatasi sul punto, per valutare l'opportunità di adottare una sorta di normativa-quadro in materia. Essa riguarderebbe questioni attinenti alla realizzazione e fruizione delle piste, nonché i profili attinenti alla gestione e manutenzione. In questo senso, indicazioni di particolare rilievo e interesse potrebbero ravvisarsi nella legge 30 giugno 2017, n. 16 della Regione Liguria e nel decreto del Presidente della Provincia di Bolzano del 20 settembre 2007, n. 50.

## Conclusioni

Il cicloturismo può rappresentare un'importante occasione di sviluppo economico per la Regione autonoma Valle d'Aosta, contribuendo alla valorizzazione di quelle specificità che rendono il suo contesto culturale e paesaggistico un unicum nel panorama italiano. Se dunque appare inopportuno che il decisore politico si lasci sfuggire quest'occasione, è comunque necessario che gli interventi in materia siano preceduti da un'opera di studio funzionale a identificare le possibili criticità riconducibili agli stessi.

Sul piano giuridico-normativo, con il presente rapporto, si è inteso offrire una panoramica quanto ad alcune delle più importanti questioni che potrebbero sorgere e

che, ove non fatte oggetto di un'opportuna riflessione e non affrontate *in toto* anteriormente alla loro verifica, potrebbero esporre gli enti proprietari e/o gestori a una serie di difficoltà, *in primis* per quel che attiene alla formulazione di richieste risarcitorie.

## Breve bibliografia di riferimento

A. Machiavelli, *Tourist destinations as integrated systems*, in *Tourism Review*, 2001, p. 6 ss.

L. Dwyer, C. Kim, *Destination Competitiveness: Determinants and Indicators*, in *Current Issues in Tourism*, 2010, p. 369 ss.

V.M. Waligo, J. Clarke, R. Hawkins, *Implementing sustainable tourism: A multi-stakeholder involvement management framework*, in *Tourism Management*, 2013, p. 342 ss.

E.H. Kenawy, D. Shaw, *Developing a more effective regional planning framework in Egypt: the case of ecotourism*, in C.A. Brebbia et al. (eds), *Sustainable Tourism VI*, Southampton, 2014, p. 77 ss.

*Guidelines for sustainable bicycle tourism*, aprile 2021, p. 15, disponibile [http://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved\\_project\\_output/0001/45/babfe28a4c4be2f1067cc66522bf9de4dbb11913.pdf](http://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved_project_output/0001/45/babfe28a4c4be2f1067cc66522bf9de4dbb11913.pdf)

**Aosta, 04.10.2022**

**Michele Vellano (michele.vellano@unito.it), Professore ordinario di Diritto dell'Unione europea presso l'Università degli Studi di Torino, ha redatto la prima parte dello studio**

**Alessandro Rosanò (a.rosano@univda.it), Ricercatore a tempo determinato di tipo A in Diritto dell'Unione europea presso l'Università della Valle d'Aosta - Université de la Vallée d'Aoste, ha redatto la seconda parte dello studio**

## Prèmiere partie

### Introduction: projet et contexte

Le projet **M.I.T.O.** - Modèles intégrés pour le tourisme de plein air dans l'espace ALCOTRA implique cinq régions italiennes et françaises afin de créer un marché touristique international pour le tourisme de plein air dans l'espace ALCOTRA. L'objectif est de tirer pleinement parti des possibilités offertes par une région particulièrement riche sur le plan de la nature et de l'environnement, ainsi que de la culture. L'objectif est d'exploiter pleinement les possibilités offertes par une zone particulièrement riche sur le plan de la nature et de l'environnement, ainsi que sur le plan culturel. Ces excellences sont liées, *avant tout, à la* coexistence, dans un même contexte spatial et à une distance relativement courte les uns des autres, de lieux à fort attrait touristique, tels que le Mont Blanc et la Côte d'Azur.

Le projet vise à favoriser le développement du tourisme de plein air, qui consiste pour l'instant essentiellement en un tourisme de ski en hiver, afin de permettre une meilleure exploitation du potentiel de la région. À cette fin, il vise à promouvoir et à valoriser le patrimoine naturel, environnemental et culturel, à en faire un point de référence en tant que destination pour le tourisme de plein air, à favoriser l'interopérabilité, l'intermodalité et à promouvoir des processus de planification et de gouvernance participatifs selon une approche durable.

Dans ce contexte, les opportunités offertes par le cyclotourisme sont sans aucun doute importantes. Tout d'abord, il semble opportun de rappeler, même brièvement, les nombreux avantages du vélo. Il a été dit - et cela est confirmé par les données



disponibles <sup>74</sup>- qu'au fil du temps, la bicyclette est devenue un moyen de transport de plus en plus populaire parce qu'elle est amusante, qu'elle constitue un exercice quotidien sain, qu'elle est respectueuse de l'environnement, qu'elle est rapide dans les zones urbaines encombrées et qu'elle est bon marché<sup>75</sup>.

Il ne fait aucun doute que la pratique régulière du vélo présente de nombreux avantages pour la santé, notamment une meilleure activité cardiovasculaire, des os plus solides et une réduction des niveaux de poids, de stress et d'anxiété<sup>76</sup>.

En tant que mode de transport à émissions nulles, le vélo peut contribuer à la transition vers une économie circulaire à faible émission de carbone et donc aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE<sup>77</sup>. À cet égard, on estime que les économies réalisées grâce au vélo en termes d'émissions de gaz à effet de serre pourraient s'élever à 5,6 milliards d'euros par an, auxquelles il convient d'ajouter d'autres économies résultant de la réduction de la pollution atmosphérique et sonore et de la diminution de la consommation d'essence et de diesel<sup>78</sup>.

Il n'est donc pas surprenant que la bicyclette soit progressivement devenue de plus en plus populaire, non seulement comme moyen de transport quotidien, mais aussi pour des activités de vacances et de loisirs importantes pour ce que l'on appelle le

---

<sup>74</sup> Chaque année, environ 20 millions de bicyclettes sont vendues en Europe. En outre, 8% de la population européenne (environ 41 millions de personnes) identifie la bicyclette comme le moyen de transport le plus utilisé. Il convient toutefois de noter que les pays d'Europe du Nord sont plus enclins à utiliser la bicyclette. Pour ces données et d'autres, voir <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cycling-tourism/europe>.

<sup>75</sup> Parlement européen, *Promouvoir le vélo*, Bruxelles, 2010, p. 12.

<sup>76</sup> Pour ces indications et d'autres encore, voir <https://www.betterhealth.vic.gov.au/health/healthyliving/cycling-health-benefits>.

<sup>77</sup> Communication de la Commission européenne, *Stratégie européenne pour une mobilité à faibles émissions*, COM(2016) 501 final, 20 juillet 2016, p. 2.

<sup>78</sup> Fédération européenne des cyclistes, *Les avantages du vélo. Libérer leur potentiel pour l'Europe*, disponible sur <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>.



cyclotourisme<sup>79</sup>. Selon une étude, 2,3 milliards de voyages touristiques sont effectués à vélo chaque année, générant un chiffre d'affaires total d'au moins 44 milliards d'euros<sup>80</sup>. Il a également été calculé que plus de 20 millions de cyclotouristes par an passent une ou plusieurs nuits hors de chez eux, dépensant environ 9 milliards d'euros<sup>81</sup>. En outre, le cyclotourisme emploie plus de 500 000 personnes en Europe, soit plus que le nombre de personnes employées dans l'industrie sidérurgique et le secteur des croisières<sup>82</sup>.

Il semble donc plus qu'approprié d'investir des ressources dans ce secteur et d'essayer de créer des synergies adéquates non seulement à l'intérieur du pays, mais aussi et surtout au-delà des frontières. En ce sens, il convient de mentionner que le programme de coopération transfrontalière ALCOTRA, dans le cadre de la période de programmation 2014-2020, a financé des projets intéressants. Par exemple, le projet **EDU-MOB** a été financé. Il vise à encourager les changements de comportement en matière de mobilité des résidents et des touristes dans la zone limitrophe de la Ligurie et de la région <sup>83</sup>Provence- Alpes-Côte d'Azur. Le projet comprend des activités de formation et d'éducation environnementale ainsi que des actions pilotes liées aux outils de planification municipale pour la mobilité durable. En particulier, 1,6 million

---

<sup>79</sup> En tant que tel, il s'agit d'un tourisme qui implique l'utilisation de vélos pour connaître et se déplacer dans la zone à visiter, et qui se caractérise donc par la dimension lente du voyage et la possibilité d'entrer en contact plus direct et plus profond avec l'environnement, la culture et les traditions. Pour cette définition, voir CIREM, *Realizzazione rete regionale itinerari ciclabili della Sardegna*, décembre 2016, p. 5 et 9 et les sources qui y sont citées.

<sup>80</sup> M. Neun, H. Haubold, *The EU Cycling Economy - Arguments pour une politique cycliste européenne intégrée*. Fédération européenne des cyclistes, décembre 2016, p. 11.

<sup>81</sup> Parlement européen, *Le réseau européen de pistes cyclables*. Eurovelo, Bruxelles, 2012, p. 13.

<sup>82</sup> Fédération européenne des cyclistes, *Eurovelo - Le réseau européen de pistes cyclables*. Dossier de presse, juin 2020, p. 3.

<sup>83</sup> La Région Ligurie (en tant que chef de file) et le Département des Alpes Maritimes ont été impliqués dans le projet. Vous trouverez de plus amples informations sur le site <https://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/edu-mob>.



d'euros ont été affectés à la construction de nouvelles pistes cyclables en Ligurie occidentale, reliant les communes de Vintimille, Vallecrosia et Bordighera, jusqu'à Menton.

On peut également mentionner le projet **REVAL** (Réseau Vélo Alpes Latines), qui vise à accroître l'attractivité des zones autour de Chambéry et de Cuneo en promouvant une offre touristique pour les cyclistes, y compris l'ouverture et le développement de routes et d'itinéraires cyclables et l'organisation de manifestations liées au cyclotourisme et au cyclisme sportif<sup>84</sup>.

Enfin, le projet **NTC** (Nouveau Territoire Partagé) peut être considéré comme visant à permettre l'organisation d'événements promotionnels liés aux opportunités touristiques de sport et d'activités en plein air - donc, également liées à l'utilisation de vélos - sur les territoires des vallées de l'Ubaye et de la Stura, de la Province de Cuneo et des départements des Alpes de Haute-Provence<sup>85</sup>.

## Analyse SWOT du secteur du cyclotourisme

À la lumière des données ci-dessus, il est facile de comprendre pourquoi le cyclotourisme est un secteur dans lequel il faut investir pour bénéficier des effets positifs associés. L'Italie et la France en général, et les cinq régions impliquées dans le projet M.I.T.O. en particulier, ont beaucoup à y gagner en termes de développement économique et d'emploi.

Si nous voulons proposer une planification stratégique SWOT, illustrant les forces,

---

<sup>84</sup> Le projet a impliqué, entre autres, Chambéry métropole (chef de file), la municipalité de Cuneo et l'Azienda turistica locale del Cuneese. Pour plus d'informations, voir <https://www.interreg-alcotra.eu/it/decouvrir-alcotra/les-projets-finances/reval-reseau-velo-alpes-latines>.

<sup>85</sup> Le Comité Local du Tourisme de Cuneo (chef de file) et l'Agence de Développement Touristique des Alpes de Haute-Provence ont été impliqués dans le projet.

faiblesses, opportunités et menaces, nous pouvons considérer les points suivants<sup>86</sup>.

En ce qui concerne les points forts, il ne fait aucun doute que les cinq régions concernées ont beaucoup à offrir. En particulier, on peut se référer aux éléments suivants :

- le climat : en ce qui concerne les côtes liguriennes et françaises, le climat est méditerranéen et se caractérise donc par l'effet modérateur de la mer, avec des hivers doux et des étés chauds mais non torrides. Dans le reste de la zone considérée, le climat peut être tempéré avec des étés chauds ou tempéré frais, selon le cas ;
- la beauté et la variété des paysages : des massifs montagneux de Haute-Provence à la Camargue, de Val-d'Isère à Nice, du Mont Blanc au Ponente ligure, du Lac Majeur au Monferrato, la zone considérée ici offre des paysages extrêmement variés et incontestablement fascinants ;
- l'offre culturelle : dans la zone considérée, il existe des lieux et des contextes très attractifs du point de vue culturel. Pensez à Turin, Gênes, les châteaux du Val d'Aoste, Aix-en-Provence, Arles et Avignon, pour n'en citer que quelques-uns ;
- la nourriture et le vin : l'Italie et la France sont deux des traditions culinaires les plus riches et les plus réputées au monde ;
- L'hôtellerie : étant donné que ces régions ont une forte vocation touristique, qui s'est développée en référence au tourisme balnéaire, au ski, à l'œnologie et à la culture, il existe un bagage d'expériences et de réalités déjà développées

---

<sup>86</sup> L'analyse SWOT proposée ici est basée sur celle élaborée par l'ENIT, *Il mercato del cicloturismo in Europa. Politiques, tendances et perspectives*, disponible sur <https://www.feder ciclismo.it/it/infopage/cicloturismo--andamenti-e-prospettive-in-europa-secondo-enit/7debbda-4dbb-4504-8a73-4d22265dbf08/>.

auxquelles se référer pour le développement du secteur du cyclotourisme ;

- Connexions : la région peut compter sur des aéroports nationaux, continentaux et même intercontinentaux, tels que Nice, Cannes, Chambéry, Cuneo, Gênes, Grenoble, Marseille, Toulon et Turin, ainsi que sur un réseau autoroutier particulièrement bien développé.

En ce qui concerne les faiblesses, du moins en ce qui concerne le contexte italien, elles peuvent généralement être identifiées dans les facteurs qui doivent être compris comme des conséquences de la tendance au retard dans le développement du secteur du cyclotourisme. On peut alors se référer à

- les normes des pistes cyclables ne sont pas toujours adéquates ;
- le manque d'informations disponibles pour les cyclistes ;
- le manque d'hôtels spécifiquement équipés pour les cyclistes ;
- l'insuffisance de la promotion à l'étranger des opportunités existant dans la zone

en question. En ce qui concerne les menaces, les faiblesses énumérées ci-dessus montrent clairement ce qu'il faut craindre : la concurrence des pays d'Europe du Nord, où le secteur du cyclotourisme est beaucoup plus avancé et donc particulièrement attractif<sup>87</sup>. Un autre facteur, à la lumière des événements récents, est la pandémie provoquée par le COVID-19 et, en général, les éventuelles situations pandémiques futures qui, en cas de réaction similaire à celle qui s'est produite en 2020 (lockdown), paralyseraient le secteur, même temporairement.

En ce qui concerne les opportunités, deux facteurs peuvent être pris en compte ici :

- l'utilisation des canaux web : la promotion via Internet, notamment par le biais des canaux sociaux et surtout si elle est confiée à des personnalités reconnues (comme les cyclistes et les blogueurs de voyage), peut être un moteur important

---

<sup>87</sup>Voir [https://pro.eurovelo.com/news/2021-05-19\\_leisure-cycling-grew-last-year-in-germany-the-netherlands-and-france-proving-that-cycle-touring-is-a-safe-and-attractive-option-for-many-europeans](https://pro.eurovelo.com/news/2021-05-19_leisure-cycling-grew-last-year-in-germany-the-netherlands-and-france-proving-that-cycle-touring-is-a-safe-and-attractive-option-for-many-europeans).

pour le développement du secteur ;

- la mise en œuvre d'actions de *co-marketing* : il s'agit de la pratique par laquelle deux ou plusieurs entreprises concluent une alliance afin d'exploiter des ressources et des compétences complémentaires pour accroître leur potentiel commercial. Il s'agit donc d'un modèle synergique qui devrait être reproduit dans les relations entre les acteurs publics et privés de la zone en question, afin de promouvoir leur contexte et les activités qui y sont proposées.

## Pistes cyclables : profils généraux d'un point de vue juridique

Tout d'abord, il est nécessaire de clarifier le concept de piste cyclable. A cet égard, il convient de souligner que la définition peut certainement varier en fonction de chaque système national et peut conduire à des classifications différentes, qui sont liées à des profils structurels et de sécurité, mais aussi à l'usage qui est fait de la piste cyclable et de la bicyclette.

Néanmoins, en termes de droit international, un concept commun, basé sur certains éléments de base, peut être trouvé dans la *Convention sur la circulation routière* et la *Convention sur la signalisation routière*, toutes deux conclues à Vienne le 8 novembre 1968, auxquelles l'<sup>88</sup>Italie et la France sont parties contractantes.

Aux fins de l'article 1er, point g-bis, du premier accord et de l'article 1er, point e-bis, du second accord, on entend par bande cyclable la partie de la chaussée réservée aux

---

<sup>88</sup>Les deux traités ont été élaborés dans le cadre de l'Organisation des Nations unies. Le premier a été ratifié par 85 États, le second par 68.

cycles, délimitée par un marquage au sol du reste de la chaussée. Conformément à l'article 1(g-ter) de la première convention et à l'article 1(e-ter) de la deuxième convention, on entend par piste cyclable une route indépendante ou la partie d'une route réservée aux cyclistes et signalée par des panneaux de signalisation appropriés, délimitée des autres routes ou des autres parties de la même route par des aménagements d'infrastructure.

Après avoir clarifié ce point, nous nous penchons sur les cas italiens et français en particulier.

**a. La législation italienne :**

**i. Statal**

En ce qui concerne la législation italienne, le point de départ est le code de la route, adopté dans le but de garantir la sécurité des personnes dans le trafic routier<sup>89</sup>. L'article 1, paragraphe 2, stipule notamment que, conformément aux principes de sécurité routière et de mobilité durable, le code poursuit les objectifs d'améliorer la fluidité du trafic et de promouvoir l'utilisation des bicyclettes.

L'article 2, paragraphe 2, qui est consacré à la définition et à la classification des routes, identifie les différents types de routes, déterminés par leurs caractéristiques de construction, techniques et fonctionnelles. Il s'agit notamment des pistes cyclables urbaines (section E-bis) et des pistes cyclables/piétonnes (section F-bis).

Une piste cyclable urbaine est une route urbaine à une seule voie, avec des accotements et des trottoirs pavés, avec une limitation de vitesse ne dépassant pas 30 km/h, définie par une signalisation verticale et horizontale appropriée, avec la priorité donnée aux vélos.

Un itinéraire cycliste/piéton est une route locale, urbaine, suburbaine ou de campagne,

---

<sup>89</sup> Adopté par le décret législatif n° 285 du 30 avril 1992, mis à jour en dernier lieu par la loi n° 178 du 30 décembre 2020.

Destinée principalement aux piétons et aux cyclistes et caractérisée par une sécurité intrinsèque pour protéger les usagers faibles.

L'article 3 établit un certain nombre de définitions, dont l'une des plus importantes est celle de la piste cyclable (paragraphe 1, n° 39)<sup>90</sup>. La piste cyclable est la partie longitudinale de la route, convenablement délimitée, réservée à la circulation des bicyclettes<sup>91</sup>.

La loi 366 du 19 octobre 1998 a fixé les règles de financement du vélo en créant un fonds spécial auprès du ministère des transports. L'article 7 de la loi stipule qu'un règlement sera publié pour définir les caractéristiques techniques des pistes cyclables. Le décret n° 557 du 30 novembre 1999, adopté par le ministre des travaux publics en accord avec le ministre des transports, a établi la réglementation en question qui, à l'article 1, identifie les lignes directrices pour la conception des itinéraires cyclables et les éléments de qualité des différentes parties des itinéraires. À cet égard, il est précisé que les pistes cyclables sont des itinéraires routiers qui peuvent être empruntés par les cyclistes, soit dans un espace réservé (piste cyclable dans son propre espace ou

---

<sup>90</sup>Dans un souci de clarté terminologique, la définition d'une bande cyclable est également rappelée. La bande cyclable est la partie longitudinale de la chaussée, normalement du côté droit, délimitée par une bande blanche continue ou discontinue, destinée à la circulation des cycles sur les routes dans le même sens que les autres véhicules et marquée du symbole du cycle.

<sup>91</sup>Les dispositions spécifiques concernant les signes à apposer, également en ce qui concerne les pistes cyclables, se trouvent dans le règlement d'exécution et de mise en œuvre du Code de la route, établi par le décret présidentiel n° 495 du 16 décembre 1992, aux articles 74 et suivants.





**Interreg**  
**ALCOTRA**



O U T D O O R P O T

Fonds européen de développement régional  
Fondo europeo di sviluppo regionale

## BOÎTE 1

### SCOOTER

Comme on le sait, surtout ces derniers temps, l'utilisation des scooters électriques s'est répandue parce qu'ils représentent un choix écologique et parce qu'il existe diverses incitations et primes pour leur achat. À cet égard, on peut noter que les scooters, réglementés de manière très concise dans le décret ministériel n° 229/2019, peuvent circuler librement sur les routes urbaines, sans qu'il soit nécessaire de prévoir une disposition municipale autorisant leur utilisation. Comme les bicyclettes, auxquelles ils sont essentiellement assimilés, ils peuvent circuler sur la chaussée s'il n'y a pas de voies adjacentes disponibles et ils peuvent utiliser les pistes cyclables ainsi que les bandes cyclables nouvellement définies, sauf restrictions dues à des réglementations locales. Pour conduire un scooter, le conducteur doit avoir au moins 14 ans, mais il n'est pas nécessaire d'avoir un permis spécial et le port du casque n'est pas obligatoire.

La récente loi n° 156 du 9 novembre 2021, portant conversion du décret-loi "Infrastructures", a apporté de nouvelles modifications aux règles relatives aux scooters, en stipulant qu'à partir du 1er juillet 2022, les nouveaux modèles devront être équipés de flèches pour indiquer le déplacement à droite ou à gauche et de freins sur les deux roues (obligatoires également sur les anciens scooters à partir de 2024), d'une assurance obligatoire pour les personnes engagées et d'une limitation de la vitesse à 20 km/h (au lieu de 25 km/h). Dans les zones piétonnes, la limite de 6/km par heure a été confirmée.

Les maigres et très récentes dispositions adoptées au niveau national apparaissent encore insuffisantes et devront inévitablement être complétées au niveau régional et/ou local. En particulier, l'assimilation générale des scooters aux vélos en ce qui concerne l'utilisation des pistes cyclables, sans tenir compte des caractéristiques spécifiques de ces derniers, laisse perplexe. En France, la réglementation relative à la circulation des trottinettes électriques diffère sur certains points de celle de l'Italie. La réglementation est contenue dans le Décret 23 octobre 2019, qui stipule, entre autres, l'obligation de souscrire une assurance responsabilité civile, l'interdiction d'utilisation par les mineurs de moins de 12 ans et la fourniture d'accessoires de conduite supérieurs à ceux prévus en Italie. En France également, les scooters ont accès aux pistes cyclables au même titre que les vélos.

dans une voie réservée), soit dans un espace à usage mixte avec des piétons (piste piétonne et cyclable) ou avec des véhicules à moteur (sur la chaussée)<sup>92</sup>.

En vertu de l'article 3, les autorités locales sont tenues de disposer de deux outils de planification et de conception : a) un plan pour le réseau d'itinéraires cyclables, présentant les mesures à mettre en œuvre, y compris les données sur les flux cyclistes, les longueurs d'itinéraires, les coûts estimés et une échelle justifiée des priorités et des délais de mise en œuvre ; b) des projets d'itinéraires cyclables.

Les articles 4 et 6 distinguent quatre types d'itinéraires cyclables, par ordre décroissant de sécurité pour les cyclistes. Ce sont :

a) les pistes cyclables de plein droit : la piste est de plein droit, dans une ou deux directions, si son siège est physiquement séparé de celui des véhicules à moteur et des

piétons au moyen de séparations longitudinales appropriées et physiquement infranchissables ;

b) les pistes cyclables sur voies réservées : la piste est construite sur des voies réservées et cette voie est obtenue à partir de la chaussée, avec un seul sens de circulation, dans l'alignement de celui de la voie adjacente destinée aux véhicules à moteur et normalement située à droite de cette dernière voie si l'élément séparateur est une bande de délimitation longitudinale ou des bornes de parcours. En outre, il peut être séparé de la chaussée, à sens unique ou à double sens, si sa largeur permet sa construction sans nuire à la circulation des piétons et s'il est situé sur le côté adjacent à la chaussée ;

c) les voies mixtes pour piétons et cyclistes : il s'agit généralement de voies en sens inverse du sens de la marche, situées au centre de la route. Cependant, l'intensité du trafic cycliste doit être calculée par rapport au trafic piétonnier ;

d) les voies mixtes pour vélos et véhicules : il s'agit de voies pour vélos dans la même direction et toujours à droite de la voie pour véhicules à moteur adjacente. Cette solution est obligatoire lorsque l'intensité du trafic cycliste est élevée et que son flux dépasse 1 200 unités/heure, pendant au moins deux périodes de pointe d'au moins quinze minutes sur une période de vingt-quatre heures.

Enfin, nous souhaitons mentionner la loi n° 2 du 11 janvier 2018 relative aux dispositions pour le développement du vélo et la création du réseau cyclable national, qui a été promulguée dans le but de promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen de transport tant pour les besoins quotidiens que pour les activités touristiques et récréative.

Nonobstant les définitions ci-dessus des pistes cyclables, d'autres définitions sont énoncées à l'article 2 de la loi, qui sont pertinentes pour la présente étude. a) piste cyclable : un itinéraire permettant aux vélos de circuler dans les deux sens, avec différents niveaux de protection assurés par des mesures ou des infrastructures qui facilitent et sécurisent la pratique du vélo ; b) réseau cyclable : un ensemble de différentes pistes cyclables ou segments de pistes cyclables reliés entre eux, décrits, balisés et légitimement praticables par le cycliste sans interruption ; c) voie verte : une voie ou une route sur laquelle le trafic motorisé n'est pas autorisé ; d) piste cyclable : une voie ou une route sur laquelle le trafic motorisé n'est pas autorisé ; e) piste cyclable ou sentier naturel : un itinéraire dans les parcs et les zones protégées, sur les berges des rivières ou dans les zones rurales, même sans caractéristiques de construction particulières, où la pratique du vélo est autorisée.

En vertu de l'article 3 de la loi en question, un arrêté du ministre de l'équipement et des transports approuve le plan général pour le vélo, qui doit permettre le développement de cette forme de mobilité tant dans les zones urbaines et métropolitaines que sur les itinéraires définis au niveau régional, national et européen. Selon l'article en question, le plan général aurait dû être approuvé dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la loi. Le délai a expiré inutilement.

## ENCADRÉ 2

### BICIALIA ET EUROVELO

Bicitalia est le réseau cyclable national prévu à l'article 4 de la loi n° 2 du 11 janvier 2018. Il est configuré comme un réseau d'infrastructures composé de pistes cyclables d'intérêt national dédiées aux cyclistes et, en général, aux usagers non motorisés. Sur la base de cette loi, la Bicitalia a une longueur totale de pas moins de 20 000 kilomètres et est divisée en itinéraires allant du nord au sud et de l'est à l'ouest ; elle est connectée aux réseaux d'infrastructures, soutenant ainsi d'autres modes de transport, ainsi qu'aux autres réseaux cyclables du pays ; elle est intégrée aux réseaux de voyages touristiques, en particulier en ce qui concerne les chemins, les sentiers, les pistes cavalières, les chemins de fer touristiques et les itinéraires fluviaux, lacustres et côtiers.

Le Plan Général de Mobilité établit les objectifs programmatiques concernant la réalisation et la gestion de Bicitalia, ainsi que les charges relatives, et les Régions, après avoir consulté les autorités locales concernées, préparent les projets nécessaires à la réalisation du réseau dans les douze mois qui suivent l'approbation du Plan Général. Les projets sont ensuite approuvés par le ministère des infrastructures et des transports, en accord avec le ministère de l'économie et des finances.

Bicitalia est intégrée à EuroVelo, le système transeuropéen de réseaux cyclables, un projet développé au sein de la Fédération européenne des cyclistes pour développer quinze itinéraires cyclables longue distance de qualité à travers le continent. L'Italie participe à trois de ces liaisons : EuroVelo 5 - Via Romea Francigena (Londres-Rome), EuroVelo 7 - Route du soleil (Cap Nord-Malte) et EuroVelo 8 - Route de la Méditerranée (Tarifa-Athènes).

## ii. Régional

Au fil du temps, plusieurs régions italiennes ont adopté une législation visant à développer le vélo et la mobilité durable en général. Parmi les premiers, on trouve la région de Lombardie qui, avec la loi régionale no. Parmi les premiers, la région Lombardie qui, avec la loi régionale n° 7 du 30 avril 2009 sur les mesures visant à promouvoir le développement du vélo, a voulu favoriser la conception, la construction et la promotion de réseaux urbains ou suburbains de routes et de pistes cyclables et piétonnes et de circuits cyclistes touristiques et des infrastructures connexes, par le biais de mesures comprenant, entre autres, la construction de passages souterrains

et de passages supérieurs pour les cyclistes et les piétons, d'équipements d'infrastructure utiles à la sécurité des cyclistes et du trafic motorisé, des passages souterrains et des passages supérieurs pour bicyclettes, des infrastructures de sécurité pour la circulation des bicyclettes et des véhicules à moteur, des installations de stationnement et des centres de location de bicyclettes, une signalisation verticale et horizontale spécialisée pour la circulation des bicyclettes, des accords avec les opérateurs ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures pour promouvoir l'intermodalité entre la bicyclette et le train, ainsi que des conférences, des activités culturelles et des initiatives éducatives pour promouvoir la culture de la bicyclette en tant que moyen de transport. Il est envisagé que l'entretien des voies et des itinéraires soit à la charge des propriétaires sur le territoire desquels se trouve l'itinéraire. Par la suite, avec la loi régionale n°6 du 4 avril 2012 sur la réglementation du secteur des transports, la Région Lombardie s'est engagée à promouvoir des interventions pour la restauration, la remise en état et la modernisation des infrastructures et des moyens de transport, y compris historiques, à usage touristique et social et pour la récupération des routes, des chemins de fer, des voies navigables et la création de pistes cyclables et piétonnes.

La province autonome de Trente dispose d'une loi provinciale sur les pistes cyclables (loi provinciale n° 12 du 11 juin 2010), par laquelle elle s'est engagée à créer des pistes cyclables et piétonnes dans le cadre d'un réseau provincial et des infrastructures connexes, ainsi que leur connexion avec les services de transport public, et à définir des mesures visant à encourager l'utilisation des bicyclettes par le grand public. En outre, la province autonome a adopté la loi provinciale n° 6 du 30 juin 2017, principalement consacrée à la définition des procédures d'approbation du plan

provincial de mobilité, en lui confiant la tâche d'identifier les outils permettant d'atteindre l'objectif de mobilité durable.

### ENCADRÉ 3

#### THE EXPERIENCE OF TRENTINO-ALTO ADIGE

Au fil des ans, le Trentin-Haut-Adige s'est montré particulièrement avancé sur la scène italienne en matière de développement des pistes cyclables et des sentiers pédestres. Les provinces autonomes de Trente et de Bolzano ont beaucoup investi dans ce secteur et, à la suite des expériences menées dans le nord et le centre de l'Europe, elles ont décidé de se concentrer sur le cyclotourisme, qu'elles considèrent comme une ressource importante pour la valorisation du patrimoine naturel et culturel de la région. A cette fin, il a été nécessaire d'élaborer une législation appropriée pour faire face aux problèmes posés par la construction et la gestion des pistes cyclables. Dans la deuxième partie de ce rapport, nous avons l'intention d'accorder une place adéquate à ces réglementations afin de clarifier leurs dispositions et d'identifier les meilleures pratiques qui peuvent éventuellement être reproduites dans d'autres contextes. En particulier, nous tenons à souligner ici l'importance accordée dans ce contexte à la question de la responsabilité des propriétaires et des gestionnaires des pistes, en tenant compte également du cas des sujets de droit privé qui sont appelés à répondre des dommages causés aux cyclistes. À cet égard, il convient de noter en particulier qu'une disposition spécifique a été introduite pour l'utilisation des domaines skiables pour la descente en VTT sur des pistes spéciales (province autonome de Trente), et qu'un régime d'assurance responsabilité civile et un régime de convention pour la gestion des pistes cyclables sur les terrains privés ont été élaborés (province autonome de Bolzano).

Avec la loi régionale n° 27 du 6 juin 2012, la Région Toscane s'est fixé un certain nombre d'objectifs stratégiques dans ce domaine, dont la création d'un réseau interconnecté, protégé et dédié de parcours cyclables et pédestres à travers des lieux de valeur environnementale, paysagère, culturelle et touristique, y compris la création d'un réseau de services et d'installations dédiés, y compris des points de

ravitaillement, en accordant une attention particulière aux parcours connectés et liés à des parcours présentant des caractéristiques historiques et culturelles. Les mesures spécifiques visent à permettre la conception, la construction et la promotion de réseaux urbains ou suburbains de routes et de pistes cyclables et piétonnes, de véloroutes touristiques et d'infrastructures connexes, de pôles d'échanges modaux et d'installations et de centres de services pour le vélo, tant dans les zones urbaines que suburbaines, et comprennent une série de mesures concernant, par exemple, la construction de passages souterrains et de viaducs, la construction et l'aménagement de parkings équipés et l'installation de panneaux de signalisation. Les provinces et les municipalités sont responsables de l'élaboration des plans provinciaux et municipaux, ainsi que de l'entretien des pistes et itinéraires cyclables qui ont été créés pour mettre en œuvre ces plans, ainsi que des pistes et itinéraires existants.

Une approche similaire peut être observée dans la loi régionale n° 8 du 25 mars 2013, approuvée par la région des Abruzzes, la loi régionale n° 1 du 23 janvier 2013, approuvée par la région des Pouilles, et la loi régionale n° 10 du 5 juin 2017, qui visent toutes trois à encourager le développement du vélo.

La Région Friuli-Venezia Giulia est intervenue avec la loi régionale n° 8 du 23 février 2018, qui distingue les actions et les interventions en faveur du vélo. Les actions sont des mesures éducatives et informatives pour le développement et la promotion du vélo, qui prennent la forme, par exemple, d'initiatives destinées aux enfants et aux jeunes d'âge scolaire, de conférences et d'activités culturelles et de services de *partage de vélos*. D'autre part, les interventions concernent la conception, la construction et l'adaptation des infrastructures cyclables et de leurs services fonctionnels et portent, entre autres, sur les travaux nécessaires pour assurer la continuité des itinéraires

cyclables et piétonniers, la sécurité des tronçons en promiscuité le long des itinéraires à fort trafic motorisé, la construction d'échangeurs modaux entre la bicyclette et les autres moyens de transport et d'installations pour le stationnement des bicyclettes, la fourniture et l'installation d'une signalisation verticale et horizontale spécialisée et homogène pour la circulation des bicyclettes, la fourniture et l'installation de technologies intelligentes pour le contrôle des flux de bicyclettes et pour leur gestion innovante. Un aspect intéressant est l'organisation par le gouvernement régional, tous les deux ans, des "États généraux de la mobilité cycliste" comme un moment de participation et de confrontation entre les institutions et les sujets opérant dans le secteur (autorités locales, écoles, entreprises actives dans le secteur des transports et dans les services du cyclotourisme et du tourisme durable, associations sportives et autres), afin de promouvoir la culture du vélo et de la mobilité lente, la réduction de la pollution, la promotion des styles de vie et de la santé active.

En outre, dans la loi régionale n°16 du 8 octobre 2019, contenant des principes et des dispositions pour le développement de la mobilité durable et approuvée par la Région Vallée d'Aoste, une disposition spécifique (art. 4) est dédiée au vélo. Il indique que la Région, également en collaboration avec les autorités locales, promeut et encourage le vélo afin de développer des modes de vie plus respectueux de l'environnement, de la santé et du tissu social et d'améliorer l'accessibilité du territoire. À cette fin, il est prévu de promouvoir la construction et l'achèvement de pistes cyclables et d'itinéraires cyclo-pédestres, ainsi que la création d'un réseau de pistes cyclables touristiques. En outre, la Région met à disposition une application gratuite de géolocalisation des pistes cyclables et encourage la création d'un réseau de points de



recharge pour les vélos électriques et le transport des vélos sur le réseau de transport public.

Enfin, il convient de noter qu'en vertu de l'article 5 de la loi n° 2 du 11 janvier 2018 précitée, les Régions, dans la mesure où cela relève de leur compétence, sont tenues d'approuver tous les trois ans leurs plans cyclables régionaux. Ces plans définissent les mesures à adopter pour promouvoir l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport tant pour les besoins quotidiens que pour les activités touristiques et récréatives sur le territoire régional et réglementent le système cycliste régional. Les plans cyclistes régionaux identifient le réseau cyclable régional, les itinéraires cyclables régionaux inclus dans le réseau Bicitalia, les itinéraires dans les zones rurales visant à la connaissance et à la jouissance des chemins de campagne, des zones environnantes, des lacs, des cours d'eau, des parcs, les parcs, les réserves naturelles et les autres zones d'intérêt naturel de la région, le système d'échange entre la bicyclette et les autres moyens de transport, tant publics que privés, le système d'aires de repos équipées et non équipées et de services pour les cyclistes, les orientations pour la préparation des réseaux cyclables urbains et suburbains, les aires de stationnement pour vélos, les mesures de sécurité pour les piétons et les cyclistes, ainsi que les mesures visant à promouvoir l'usage du vélo dans les zones urbaines, la procédure d'intégration de ces orientations dans les instruments d'aménagement du territoire et d'urbanisme, les règles de construction et la construction ou la rénovation de bâtiments publics, notamment les écoles, ainsi que toute mesure de communication, d'éducation et de formation visant à promouvoir l'usage du vélo et le transport intégré entre les vélos et les transports publics.

### iii. Local

En application de l'article 6 de la loi n° 2 du 11 janvier 2018 précitée, les communes qui ne font pas partie des villes métropolitaines et les villes métropolitaines<sup>93</sup> élaborent et adoptent des plans cyclistes urbains, appelés *biciplans*, visant à définir les objectifs, les stratégies et les actions nécessaires pour promouvoir et intensifier l'utilisation du vélo. Ils identifient, entre autres, le réseau de pistes ou d'itinéraires cyclables prioritaires sur le territoire communal destinés à traverser et à relier des parties de la ville le long des principaux axes de circulation, avec des infrastructures capables, directes et sûres, ainsi que les objectifs politiques concernant la construction de ces infrastructures, le réseau secondaire de pistes cyclables à l'intérieur des quartiers et des agglomérations, et le réseau de véloroutes vertes, destiné à relier les espaces verts et les parcs de la ville, les zones rurales et les zones riveraines de la commune, et ce avec les deux autres types de réseaux mentionnés ci-dessus<sup>94</sup>.

---

<sup>93</sup> La ville métropolitaine de Bologne a déjà défini son propre bicyplan en 2019, en se fixant comme objectifs, entre autres, d'augmenter l'extension des pistes et itinéraires cyclables et de créer des itinéraires cyclables pour attirer plus de visiteurs et offrir aux citoyens métropolitains des lieux et des opportunités de loisirs. En ce qui concerne cette dernière, il a été proposé de créer la partie de l'itinéraire européen EuroVelo 7 qui, de Crevalcore, rejoint Bologne le long de la voie ferrée désaffectée Bologne-Vérone, puis continue le long de la vallée du Reno jusqu'en Toscane, treize itinéraires qui, à différentes échelles, nationale, régionale et métropolitaine, permettent aux visiteurs de connaître le territoire.

<sup>94</sup> Il faut dire qu'avant même l'adoption de la loi, plusieurs municipalités avaient défini leur propre *plan vélo*.



#### ENCADRÉ 4

#### L'EXPÉRIENCE DES COLLECTIVITÉS LOCALES DE LA VALLÉE D'AOSTE

Il peut être utile de signaler quelques initiatives prises au niveau local en Vallée d'Aoste concernant la gestion des itinéraires cyclables et pédestres, afin d'identifier les bonnes pratiques dans ce domaine. À cet égard, la convention pour la gestion d'une piste cyclable et piétonne longeant la rivière Dora Baltea, conclue entre douze communes valdôtaines (dont Aoste) et l'Unité des Communes valdôtaines Mont-Émilis, une collectivité locale dotée de la personnalité juridique de droit public et créée pour l'exercice associé de fonctions et de services municipaux, est pertinente. Afin d'améliorer la gestion du sentier, garantissant ainsi l'efficacité de l'ouvrage, la sécurité des usagers et l'intégrité des biens et des établissements, tenant compte également de la popularité croissante du cyclisme amateur et du cyclotourisme, les communes ont confié à l'Unité les tâches, entre autres, d'entretien ordinaire et extraordinaire du sentier, de réalisation d'extensions ou de modifications du parcours, de surveillance du parcours, de régulation de l'utilisation de l'infrastructure par les usagers et de promotion de l'image de la piste cyclable/piétonnière. Il est entendu que les municipalités restent propriétaires de la compétence administrative, ainsi que des pouvoirs de contrôle et de direction, et des devoirs de surveillance de l'itinéraire. À cet égard, il est prévu que les communes doivent veiller, pour la partie du parcours relevant de leur compétence, aux conditions structurelles (état du sol, présence d'obstacles et/ou dommages également dus à la végétation, détérioration due à l'usure ou à l'âge) pour permettre une utilisation correcte par les usagers.

L'Unité a adopté un règlement régissant l'accès et l'utilisation de la piste, qui définit les règles de conduite que les utilisateurs sont tenus de respecter. Entre autres, l'art. 8 du règlement établit des règles pour les terrains voisins de la piste, interdisant aux propriétaires ou locataires des terrains faisant face à la piste ou la bordant de modifier la forme de la piste, de causer des dommages ou des déchirures au bord latéral de la piste lors de l'accès au terrain, d'effectuer des opérations d'excavation et de terrassement à côté de la piste, de planter à une distance du bord de la voie de telle sorte que, selon la nature de l'espèce d'arbre, le développement des systèmes racinaires endommage le revêtement, modifie la structure ainsi que la surface de la voie, et crée une nuisance ou un préjudice à la circulation des piétons ou des cyclistes. Le propriétaire ou le locataire qui enfreint cette disposition et provoque l'usure, la détérioration ou l'endommagement de l'infrastructure est tenu de la remettre dans son état antérieur ou de rembourser à l'Unité les frais encourus.

Afin d'identifier les bonnes pratiques, on peut également s'inspirer de ce qui a été fait dans d'autres domaines que la construction et la gestion des pistes cyclables. Par exemple, la municipalité de Torgnon a pris de force des terrains pour la construction d'un chemin. La servitude ainsi constituée entraîne la reconnaissance d'un droit de passage en faveur de la Commune et, notamment, la possibilité pour la Commune et ceux qui agissent en son nom et pour son compte d'accéder librement et en tout temps à la zone asservie avec le personnel et les moyens nécessaires, par exemple, pour effectuer l'entretien ordinaire et extraordinaire, ainsi que l'interdiction pour les propriétaires et les titulaires d'autres droits réels d'accomplir des actes qui constituent un danger pour les bâtiments, obstruent le passage et réduisent ou rendent plus gênant l'exercice de la servitude. En raison de cette situation, la municipalité (ou quiconque agit en son nom et pour son compte) assume l'entière responsabilité des droits des tiers et de tout dommage causé pendant la construction et l'exploitation de l'ouvrage.

En outre, le règlement communal sur la compensation environnementale pour les activités d'hélicoptère, adopté par la municipalité de Valtournenche, peut être pris en considération. En particulier, le règlement précise que la responsabilité des activités aériennes et hivernales, y compris celles liées à l'hélicoptère, incombe toujours à l'opérateur aéronautique selon les dispositions dictées par la réglementation ENAC et n'implique pas la responsabilité des propriétaires d'alpages ou de zones privées. En outre, la responsabilité professionnelle des activités liées au sport et aux loisirs, ainsi que l'accompagnement des personnes, incombe dans tous les cas au guide de montagne chargé de l'activité, tandis que la responsabilité des propriétaires des alpages ou des zones privées est également exclue dans ce cas.

## b. Jurisprudence italienne

Au fil du temps, la jurisprudence administrative a reconnu que les dispositions du code de la route et de ses règlements d'application excluent que les pistes cyclables soient ouvertes, même partiellement, aux véhicules à moteur. L'interdiction de cette promiscuité est confirmée par l'article 2, alinéa 2, lettre F-bis) du Code de la route, qui définit un itinéraire cyclable/piétonnier comme une voie locale, urbaine, suburbaine ou de campagne, destinée principalement aux piétons et aux cyclistes et caractérisée par une sécurité intrinsèque pour protéger les usagers faibles<sup>95</sup>.

Pour les mettre en œuvre, l'administration compétente est tenue de concilier l'intérêt public en cause et l'intérêt privé des propriétaires des terrains concernés à la préservation de l'activité existante et à son utilisation appropriée. Cette évaluation se base sans aucun doute sur les paramètres discrétionnaires dont dispose l'administration, mais cela ne signifie pas qu'il est possible de déroger au respect de la législation du secteur (le Code de la route et les règlements d'application), qui s'inspire d'objectifs clairs en matière de sécurité pour les usagers de ces routes spécifiques<sup>96</sup>.

En effet, la protection de la sécurité des usagers des pistes cyclables est centrale et ce sont précisément les accidents impliquant ces usagers qui font l'objet de la jurisprudence (civile) la plus importante. Sur ce point, il convient de rappeler l'article 2054 du code civil qui, au paragraphe 1, établit que le conducteur d'un véhicule sans guidage est tenu de réparer les dommages causés aux personnes ou aux biens par la circulation du véhicule en question, s'il ne prouve pas qu'il a fait tout son possible pour éviter le dommage et qui, au paragraphe 2, ajoute que, en cas de collision entre véhicules, il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, que chacun des conducteurs a

---

<sup>95</sup> Consiglio di Stato, 22/03/2005, n° 1236 et TAR Trento, 26/01/2011, n° 12.

<sup>96</sup> TAR Trento, 23/08/2016, n° 326.

également contribué à produire les dommages subis par les différents véhicules. Cette dernière disposition s'applique également en cas de collision impliquant une bicyclette, puisque celle-ci est incluse dans la catégorie des véhicules relevant de la<sup>97</sup>entendu toutefois que la présomption visée au paragraphe 2 est levée lorsque, à l'issue de l'appréciation des preuves, le comportement fautif d'un seul des conducteurs est identifié, et qu'il ressort également que l'autre conducteur a respecté correctement les règles de circulation et de prudence commune<sup>98</sup>.

En outre, l'article 2051 du Code civil est pertinent, selon lequel chacun est responsable du dommage causé par les choses qu'il a sous sa garde, à moins qu'il ne puisse prouver un cas fortuit. Cet article ne prévoit pas de responsabilité civile, c'est-à-dire qu'il n'exige aucune négligence dans le comportement qui a un lien étiologique avec le fait dommageable, mais établit une responsabilité objective, découlant de la simple existence d'un lien de causalité entre la chose détenue et le dommage<sup>99</sup>. La garde doit être comprise comme un pouvoir de fait, c'est-à-dire le pouvoir de contrôler la chose, d'éliminer les situations dangereuses qui se sont produites et d'exclure les tiers de tout contact avec elle<sup>100</sup>.

À cet égard, il faut considérer que la disposition en question s'applique également à l'organisme propriétaire d'une route, qui est présumé responsable des accidents imputables à des situations de danger immanent liées à la structure et à la conformation de la route et de ses dépendances, étant entendu que le comportement

---

<sup>97</sup> Cour de cassation, section III, 13/07/2005, n° 14741, Cour de cassation, section III, 05/05/2009, n° 10304 et Cour de cassation, section VI, 07/12/2018, n° 31702. En ce qui concerne la jurisprudence sur le fond, parmi les prononcés les plus récents figurent le Tribunal d'Alessandria, 18/06/2020, n° 329 et le Tribunal de Rovigo, 16/06/2021, n° 450.

<sup>98</sup> Cour de cassation, section III, 22/09/2000, no 12524.

<sup>99</sup> Cour de cassation, section VI-3, 22/12/2017, n° 30775.

<sup>100</sup> Cour de cassation, section III, 12/07/2006, n° 15779, Cour de cassation, section III, 08/08/2007, n° 17377 et Cour de cassation, section III, 19/01/2018, n° 1257.

de la victime peut influencer cette responsabilité. Toutefois, le comportement revêt une efficacité causale exclusive lorsqu'il peut être qualifié d'anormal, c'est-à-dire en dehors de l'éventail des possibilités factuelles prévisibles de manière adéquate par rapport au contexte, car, dans le cas contraire, il peut être pris en compte aux fins de la négligence contributive en vertu de l'article 1227 du code civil<sup>101</sup>.

A cet égard, il convient de mentionner une affaire dans laquelle la jurisprudence a considéré que le plaignant avait contribué à l'accident en ne faisant pas preuve de la prudence et de la diligence requises lors de l'utilisation de la route. Dans le cas d'espèce, la présence d'un nid de poule dans la chaussée était perceptible par le cycliste, puisque l'irrégularité était évidente et large. Par conséquent, une plus grande attention de la part du cycliste lors de l'utilisation de la bicyclette lui aurait permis de se rendre compte de la présence du nid de poule, compte tenu également de l'heure de la journée et du fait que la bosse sur la chaussée n'était pas dissimulée par un quelconque matériau.<sup>102</sup>

Ceci étant, le propriétaire est tenu d'entretenir la route et de prévenir et, le cas échéant, de signaler toute situation dangereuse ou insidieuse<sup>103</sup>. En ce qui concerne ce dernier aspect, cependant, il a été reconnu que, outre le comportement de la victime, une altération imprévue et imprévisible de l'état de la route, qui ne pouvait pas être éliminée rapidement ou signalée aux conducteurs même en faisant preuve d'une diligence ordinaire, constitue une exception de cas fortuit, en ce qui concerne la responsabilité du propriétaire<sup>104</sup>. En dehors de cela, la situation qui peut typiquement

---

<sup>101</sup> Entre autres, Cour de cassation, section III, 29/07/2016, n° 15761 et Cour de cassation, section III, 01/02/2018, n°2481.

<sup>102</sup> Tribunale Livorno, 13/06/2020, n.424.

<sup>103</sup> Cour de cassation, section III, 04/10/2013, n° 22755.

<sup>104</sup> Tribunal de Livourne, 15/07/2021, n° 595.

être considérée, pour ce qui est pertinent ici, est celle de la responsabilité de l'administration publique qui a le pouvoir de garde de la route en question, lorsque se produit un accident impliquant un cycliste<sup>105</sup>. Toutefois, elle peut également être pertinente si l'accident se produit sur un terrain privé.

Sur ce point, il a été reconnu dans une affaire que le propriétaire d'un chemin privé est solidairement responsable des blessures subies par un vététiste à la suite d'une chute survenue non pas en raison du caractère montagneux et imperméable du chemin, mais en raison de la présence sur la chaussée d'un caillebotis dont les caractéristiques étaient susceptibles de provoquer le dommage. En l'espèce, la grille n'était pas perpendiculaire à la direction de la route et donc pas perpendiculaire à la direction de la roue de la bicyclette lors de son passage. Le cycliste avait rencontré plusieurs de ces grilles avant d'arriver sur le lieu de l'accident et devait donc être conscient du risque de coincement lié à leur présence. Il devait donc être conscient du risque de brouillage lié à leur présence. En outre, l'accident s'était produit sur une route où il y avait une interdiction de circulation permettant uniquement au propriétaire et aux autres personnes autorisées par le propriétaire de conduire. Toutefois, ces circonstances n'ont pas été jugées suffisantes pour exonérer le défendeur, un consortium d'amélioration foncière, de sa responsabilité, étant donné que la route était indiquée dans des guides de route pour les vététistes et qu'elle était utilisée par des piétons et des vététistes à la fin du printemps et en été. Si la première circonstance n'était peut-être pas connue de la défenderesse, on ne pouvait guère en dire autant de la seconde, étant donné qu'à ces périodes de l'année, l'activité agricole à laquelle était destinée la construction de la route était plus intense. Cela aurait dû

---

<sup>105</sup> *Ex multis*, Cour de cassation, section VI, 11/12/2014, n° 26091 et Cour de cassation, section III, 19/02/2020, n° 4178.

conduire soit à l'adoption de mesures drastiques pour empêcher l'accès à la route, soit à l'entretien de la route dans un état tel qu'il ne soit pas nuisible aux personnes qui l'utilisent. Le juge a donc conclu que 60 % de la responsabilité incombait au cycliste et 40 % à la partie défenderesse<sup>106</sup>.

Il convient toutefois de noter que la jurisprudence du fond, s'appuyant sur les indications générales fournies par la jurisprudence de légitimité, a admis que celui qui invoque l'article 2051 du code civil en matière d'indemnisation, bien que n'étant pas tenu de démontrer la survenance d'un dommage résultant de l'existence d'une situation qualifiée de piège insidieux ou de traquenard, doit néanmoins prouver le fait dommageable et l'existence de la relation étiologique entre la chose et le fait. En l'absence de preuves suffisantes, il a été admis que la chute d'une personne lors de la pratique du ski *alpin* sur une piste gérée par une société privée pouvait être causée par des facteurs entièrement extérieurs à la sphère de contrôle de l'exploitant de l'installation, voire par le comportement de la personne blessée elle-même, étant donné qu'il s'agit d'une activité sportive intrinsèquement risquée<sup>107</sup>.

Il faut toutefois préciser qu'à l'exception des cas mentionnés ci-dessus, aucun autre précédent sur ce sujet spécifique n'a été trouvé, ce qui limite fortement la possibilité de mener une analyse systématique à cet égard.

---

<sup>106</sup> Tribunal d'Aoste, 20/07/2000, n° 361. Il convient de noter que les consortiums d'amélioration foncière sont des personnes morales de droit privé, créées en vertu de l'article 71 de l'arrêté royal 215 du 13 février 1933 relatif à la bonification des terres. Il leur incombe de réaliser des travaux d'intérêt général dans ce contexte. Ils ne sont pas non plus exemptés de l'obligation, lorsqu'ils sont des organismes propriétaires d'une route, de maintenir cette route dans un état qui permette aux usagers de l'utiliser, en évitant les situations de danger caché. Ils doivent donc prévoir l'entretien et l'élimination ou, du moins, l'avertissement des dangers qui ne peuvent être perçus par une diligence ordinaire.

<sup>107</sup> Tribunal d'Aoste, 12/08/2010, n° 396. En ce qui concerne les aspects généraux de la preuve, l'arrêt renvoie à la Cour de cassation, section III, 01/10/2004, n° 19653.



## ENCADRÉ 5

### LA DESCENTE

La *descente* (littéralement, "down the hill") est un type de vélo de montagne, qui s'est développé à la fin des années 1970 aux États-Unis d'Amérique et s'est ensuite répandu dans le reste du monde, et qui consiste à descendre un terrain raide et accidenté menant de la montagne à la vallée. Il utilise la gravité comme force motrice, en suivant des parcours caractérisés par des sauts et des chutes qui peuvent atteindre, selon les cas, l'extension et la profondeur de plusieurs mètres. Ce sport exige un haut niveau de préparation physique et l'utilisation de vélos spécialement préparés et équipés, tels que des amortisseurs, des cadres, des freins et des fourches.

Pour plus d'informations, voir <https://www.montagnaestate.it/downhill/> et <https://www.guidaconsumatore.com/sport/che-cose-il-downhill.html>.

### c. La législation française

En ce qui concerne le droit français, en termes de définition, il faut partir du *Code de la route* qui, à l'article R110-2, précise que les pistes cyclables sont constituées de chaussées réservées exclusivement aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de transport personnel motorisés. Les *voies vertes* sont des routes réservées exclusivement aux véhicules non motorisés, à l'exception des engins de transport personnel motorisés, des piétons et des cavaliers.

Cela dit, nous pouvons prendre en compte la *loi n° 2019-1428* du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, qui a apporté des modifications au *code de la route* et au *code des transports* qui concernent la question des pistes cyclables.

En effet, suite à l'adoption de cette loi, le *Code de la voirie routière*, dans son article L154-1, définit les pistes cyclables comme des itinéraires continus destinés à faciliter la pratique de la bicyclette sur des moyennes et longues distances, constitués par les

voies appartenant au patrimoine public ou privé de l'État, ainsi que des établissements publics ayant la charge de la voirie. Tout type de route adaptée aux cyclistes et pour laquelle une signalisation continue est requise peut être utilisé pour leur construction.

Le *Cahier des charges national véloroutes et voies vertes*, adopté au niveau ministériel en mai 2001, confirme cette définition en ajoutant que les itinéraires concernés peuvent être d'intérêt départemental, régional, national ou européen et qu'ils doivent répondre à des critères de linéarité, de continuité, de sécurité, de signalisation, de desserte, d'entretien, de dénivelé et de mode d'utilisation.

Selon l'article L1212-3-4 du *code des transports*, le ministre chargé des transports est responsable de l'élaboration du schéma national des itinéraires cyclables, qui identifie le réseau structurant d'itinéraires cyclables sur le territoire national, y compris en outre-mer, sur la base des schémas régionaux, s'il en existe, et fixe les conditions dans lesquelles la continuité de ce réseau est assurée. Le plan est mis à jour au moins une fois tous les dix ans.

Selon le schéma national actualisé au 1er janvier 2021, la France compte plus de 25 000 kilomètres de pistes cyclables et 58 itinéraires, dont dix font partie d'EuroVelo. D'ici 2030, près de 7 000 kilomètres supplémentaires devraient être construits. Toutes les régions françaises, à l'exception de la Corse, disposent d'un plan régional des pistes cyclables.

On peut également se référer au *Code de l'environnement*. L'article L228-2 précise que lors de la construction ou de l'aménagement des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et des voies rapides, des itinéraires cyclables doivent être aménagés, sous forme de pistes cyclables, de bandes cyclables, de *voies vertes*, de zones de rencontre ou, dans le cas de routes à sens unique ne comportant qu'une seule voie, par la mise

en place d'une signalisation routière appropriée. L'article L228-3 précise que lors de la construction ou de l'aménagement de routes hors agglomération, autres que les autoroutes et les voies rapides, l'organisme gestionnaire, en collaboration avec les autorités compétentes en matière de mobilité, évalue la nécessité de la construction et de l'aménagement d'une piste cyclable et sa faisabilité technique et financière. Lorsqu'il existe un besoin avéré, cela sera fait, sauf si cela est techniquement ou financièrement impossible. À cet égard, la jurisprudence française a précisé que, par ces dispositions, le législateur a entendu imposer aux autorités chargées de la construction ou de la rénovation des voies urbaines l'obligation d'aménager des itinéraires cyclables en prévoyant des aménagements appropriés qui peuvent, selon les besoins et les contraintes de la circulation, prendre la forme de pistes, de bandes indépendantes ou de panneaux de signalisation<sup>108</sup>.

Il y a donc une réelle obligation pour les autorités compétentes de veiller à ce que des zones favorables aux cyclistes soient aménagées lors de travaux routiers.

#### **d. La jurisprudence française**

Une jurisprudence importante s'est développée dans le cadre de la *loi n° 85-677 du 5 juin 1985* (dite *loi Badinter*) relative aux procédures d'indemnisation des victimes d'accidents de la route. L'article 3 de cette loi prévoit que les victimes sont indemnisées des dommages résultant des lésions qu'elles subissent, sans considération de leur faute, sauf s'il s'agit d'une faute inexcusable qui est la cause exclusive de l'accident. Ainsi, un cycliste victime d'un accident aura droit à une

---

<sup>108</sup>Voir Cour administrative d'appel de Douai, Ire chambre, 30/12/2003, 02DA00204, Cour administrative d'appel de Paris, 4ème chambre, 05/11/2013, 10PA04758 et Cour administrative d'appel de Nantes, 2ème chambre, 26/06/2009, 08NT03365.

indemnisation des dommages, sauf en cas de faute inexcusable. Cette notion n'est pas définie dans la législation mais dans la jurisprudence. A cet égard, la *Cour de cassation* a rappelé qu'il s'agit d'un comportement volontaire d'une gravité exceptionnelle qui expose de manière injustifiée son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience<sup>109</sup>. Au fil du temps, l'existence d'une telle situation a eu tendance à être écartée en ce qui concerne le comportement des cyclistes<sup>110</sup>. Le tableau qui se dessine est donc particulièrement protecteur pour le cycliste et hautement responsable pour l'autorité qui possède et/ou gère la piste cyclable.

Abstraction faite de la référence à cette loi, il convient de noter que les tribunaux français ont eu l'occasion de préciser qu'il appartient à l'autorité judiciaire (plus précisément, au juge administratif) d'apprécier au cas par cas les cas dans lesquels un usager de la route introduit une demande d'indemnisation à la suite d'un accident survenu à la suite du défaut d'exécution de travaux d'entretien ordinaires<sup>111</sup>.

A cet égard, l'administration doit prouver que l'état de la route n'était pas de nature à représenter un risque supérieur à celui auquel l'utilisateur doit normalement s'attendre et contre lequel il doit se prémunir en prenant les précautions nécessaires<sup>112</sup>. Le caractère suffisant de l'activité de maintenance est donc également évalué en fonction du degré de prévisibilité du danger, de la manière dont il peut être évité ou arrêté, ainsi que des connaissances que le propriétaire de l'ouvrage a ou devrait avoir.

<sup>113</sup>Ainsi, le juge peut exclure la responsabilité du propriétaire lorsqu'il n'avait pas connaissance de l'anomalie au moment de l'accident, malgré une surveillance

---

<sup>109</sup> Cour de Cassation, Assemblée plénière, 10/11/1995, 94-13.912.

<sup>110</sup> Voir par exemple Cour de Cassation, Chambre civile 2, 28/03/1994, 92-15.863, Cour de Cassation, Chambre civile 2, 28/03/2019, 18-14.125 et Cour de Cassation, Chambre civile 2, 28/03/2019, 18-15.855.

<sup>111</sup> Conseil d'Etat, 12/11/1971, 79118 et Conseil d'Etat, 7/06/1985, 41397.

<sup>112</sup> Conseil d'Etat, 26/09/2007, 281757.

<sup>113</sup> Conseil d'Etat, 3/11/1972, n° 83338 et Conseil d'Etat, 26/03/2007, 290089.

normale de l'état de la route, ou lorsque le dommage est survenu avant qu'il ait pu matériellement prendre des mesures pour l'éviter<sup>114</sup>.

## Premières propositions de solutions immédiates

Il ressort de l'analyse ci-dessus que, compte tenu de l'augmentation du nombre de pistes cyclables et de leur utilisation par un nombre croissant de cyclistes, qui ne disposent pas toujours de l'équipement et des compétences de conduite appropriés, il est de plus en plus nécessaire d'aborder la question de la protection de la sécurité des usagers des pistes cyclables et des conséquences en matière d'indemnisation des accidents. On peut donc affirmer que la principale question à analyser est celle de la responsabilité en cas d'accidents impliquant des cyclistes. Cela vaut également pour les nouvelles pistes cyclables qui, surtout dans les zones montagneuses, prennent des caractéristiques particulières et hybrides, puisqu'elles traversent des pistes forestières, des tronçons accidentés et parfois même des prairies, dont la propriété peut être publique ou privée.

À cet égard, il convient tout d'abord de rappeler qu'en Italie, les cyclistes ne sont pas tenus de souscrire une assurance, sauf s'ils sont des cyclistes professionnels ou amateurs<sup>115</sup>. Il semble donc très souhaitable que les organismes propriétaires des

---

<sup>114</sup> Cour administrative d'appel de Marseille, 21/12/2012, n°10MA04676.

<sup>115</sup> Quant aux vélos électriques, nous attendons un règlement européen qui devrait prévoir qu'ils ne sont pas soumis à l'obligation, tant que leur vitesse ne dépasse pas 25 kilomètres par heure. A ce

routes, ainsi que les routes sur lesquelles passent les pistes, souscrivent des polices d'assurance couvrant spécifiquement et adéquatement la responsabilité civile, sachant que de nombreux problèmes pourraient être prévenus et évités par un entretien régulier et adéquat des pistes cyclables.

## Conclusions

L'analyse ci-dessus montre l'importance de développer le cyclotourisme comme une opportunité pour l'économie locale. Les avantages sont nombreux, notamment en termes d'emploi, et il est donc nécessaire de réfléchir à la meilleure façon d'exploiter l'opportunité offerte par le cyclotourisme.

Le cadre législatif, en particulier le cadre national italien, bien qu'à jour, est complexe, notamment en ce qui concerne sa définition. La multiplicité des différents types de pistes cyclables, qui donnent lieu à des conséquences juridiques importantes, peut ne pas aider les opérateurs, notamment dans la gestion des accidents impliquant des cyclistes. A cet égard, il convient de rappeler la classification en différents types proposée par la législation italienne en matière de pistes cyclables. On distingue, en effet, les pistes cyclables en tant que telles, les pistes cyclables dans les voies réservées, les itinéraires promiscuus pour les piétons et les cyclistes, les itinéraires promiscuus pour les cyclistes et les véhicules, et la différence est liée aux éléments structurels qui rendent la circulation plus ou moins sûre - selon le cas - pour les

---

sujet,

[https://www.repubblica.it/motori/sezioni/attualita/2021/07/28/news/ebike\\_addio\\_obbligo\\_di\\_targa\\_e\\_a\\_ssicurazione-311985942/](https://www.repubblica.it/motori/sezioni/attualita/2021/07/28/news/ebike_addio_obbligo_di_targa_e_a_ssicurazione-311985942/).

cyclistes. Par conséquent, en général, et surtout lorsqu'il n'est pas possible d'assurer le plus haut niveau de sécurité pour les cyclistes, il est correct de supposer que les collectivités locales ont intérêt à souscrire à l'avance des polices d'assurance pour les protéger si leur territoire contient, ou est simplement traversé par, des pistes cyclables.

Une autre question à prendre en compte est celle de la responsabilité des particuliers qui possèdent ou gèrent des terrains sur lesquels circulent des cyclistes.

Ces deux questions seront abordées dans la deuxième partie de cette étude en se référant aux bonnes pratiques développées par la Province autonome de Trente et, surtout, par la Province autonome de Bolzano, ainsi qu'en s'inspirant des expériences menées ailleurs, en *premier lieu* dans la Vallée d'Aoste. Comme on le lira dans la deuxième partie de cette étude, il ne manque pas d'éléments et d'idées intéressants auxquels on peut se référer pour atténuer, sinon résoudre, les conséquences des profils de responsabilité inévitablement liés à l'utilisation des pistes cyclables, notamment hybrides et traversant des terrains montagneux.

## Brève bibliographie de référence

Commission européenne, *Stratégie européenne pour une mobilité à faibles émissions*, COM(2016) 501 final, 20 juillet 2016.

CIREM, *Mise en œuvre du réseau régional d'itinéraires cyclables en Sardaigne*, décembre 2016.

Fédération européenne des cyclistes, *Eurovelo - Le réseau européen de pistes cyclables. Dossier de presse*, juin 2020.

Fédération européenne des cyclistes, *Les avantages du vélo. Unlocking their potential for Europe*, disponible à l'adresse <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>.

Parlement européen, *Promouvoir le vélo*, Bruxelles, 2010.

Parlement européen, *Le réseau européen de pistes cyclables. Eurovelo*, Bruxelles, 2012.

M. Neun, H. Haubold, *The EU Cycling Economy - Arguments en faveur d'une politique cycliste européenne intégrée*. Fédération européenne des cyclistes, décembre 2016.



## Deuxième partie

### Introduction

Aux fins de la deuxième partie de ce rapport, il est demandé de préparer un recueil de bonnes pratiques et d'études de cas dans les zones de montagne alpines ou extra-alpines sur le thème des modèles d'utilisation, de gestion et d'entretien des pistes cyclables et cyclables/piétonnières, avec une référence spécifique aux profils de responsabilité envers les tiers et aux produits d'assurance qui peuvent être activés pour protéger les propriétaires/gestionnaires. Cette étape sera suivie de la formulation de propositions de directives réglementaires, techniques et de gestion.

Cela étant, on va illustrer quelques expériences de création d'itinéraires cyclotouristiques qui ont retenu l'attention des experts et dont il semble possible de s'inspirer pour comprendre la meilleure façon de procéder sur son propre territoire, sous réserve des adaptations nécessaires (modèles d'utilisation). Les solutions développées dans certaines régions italiennes, en France et en Suisse seront ensuite illustrées afin de répondre aux questions soulevées par la gestion de ces routes, en premier lieu en ce qui concerne la responsabilité des tiers (modèles de gestion et d'entretien).

## Exemples de modèles d'utilisation

En ce qui concerne les modèles d'utilisation, on peut certainement affirmer qu'il existe un certain nombre de tendances qui se dégagent de l'examen de ce qui a déjà été fait ailleurs dans le domaine du cyclotourisme et qui supportent la conviction que la mise en œuvre de mesures visant à développer le cyclotourisme d'une manière cohérente avec le point de départ peut conduire à des résultats indubitablement positifs. Le cyclotourisme peut devenir une occasion pour les cyclistes de découvrir des sites archéologiques ou naturels, des musées, des traditions culinaires, des produits typiques et des connaissances encore inconnues, ainsi que de faire des activités sportives qui pourraient difficilement être pratiquées dans la vie quotidienne. À cette fin, il est toutefois nécessaire de prendre en compte un certain nombre de facteurs qui influencent sans doute le processus décisionnel et peuvent conduire à des interventions appropriées<sup>116</sup>.

L'attractivité – se référant sans doute au contexte, mais aussi à la piste – joue certainement un rôle décisif à cet égard. Ce qu'on veut offrir, c'est une expérience unique ou difficile à reproduire qui associe le vélo à autre chose. Dans ce sens, l'utilisation de la narration peut être intéressante, puisqu'il est possible de construire des itinéraires dans lesquels chaque étape n'est pas un moment fermé en soi, mais est liée aux étapes précédentes et suivantes, guidant le cycliste à la découverte d'histoires inconnues. Évidemment, cela est lié à la mise en œuvre de campagnes de

---

<sup>116</sup> En ce qui concerne les facteurs qui vont maintenant être pris en considération, voir le *Guidelines for sustainable bicycle tourism*, avril 2021, p. 15, disponibles sur Internet à l'adresse [http://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved\\_project\\_output/0001/45/babfe28a4c4be2f1067cc66522bf9de4dbb11913.pdf](http://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved_project_output/0001/45/babfe28a4c4be2f1067cc66522bf9de4dbb11913.pdf)

marketing appropriées pour faire connaître l'offre (cyclo)touristique et attirer les sujets intéressés.

Un autre élément auquel il faut prêter attention est la protection de la sécurité du cycliste. Sachant que le cycliste est un usager faible de la route, il est nécessaire de supprimer ou du moins de minimiser les situations qui peuvent causer des accidents, et donc, par exemple, de créer des pistes cyclables à part entière, afin que la piste cyclable soit physiquement séparée des véhicules à moteur et des piétons. En outre, des panneaux de signalisation doivent être installés. En outre, il convient d'évaluer les risques auxquels le cycliste peut être exposé et qui ne sont pas liés au cyclisme. En d'autres termes, les risques pour la sécurité personnelle du cycliste doivent également être pris en compte. Ainsi, par exemple, un éclairage approprié ou des bornes d'appel d'urgence pourraient être installés.

Les exigences de confort du cycliste doivent également être prises en compte. Celles-ci sont essentiellement liées à la qualité de l'itinéraire, qui doit être entretenu par les autorités compétentes, et à l'offre de logements répondant aux besoins du cycliste. Il peut également être nécessaire d'assurer des correspondances adéquates avec d'autres moyens de transport afin de se rendre au point de départ, de repartir du point d'arrivée ou de surmonter des parties de l'itinéraire qui sont difficiles pour le cycliste moins bien équipé. L'intermodalité est donc particulièrement importante. Enfin, l'information la plus complète et la plus récente doit être fournie au cycliste, afin qu'il puisse faire face et résoudre de la manière la plus rapide et la plus satisfaisante possible les problèmes auxquels il est confronté – des demandes d'aide aux horaires des moyens de transport alternatifs qu'il envisage d'utiliser, en passant par l'histoire du site particulier qui l'intéresse.

Certaines indications importantes pour les modèles de tourisme à vélo peuvent être tirées des résultats du **Italian Green Road Award**.

**ENCADRÉ 1**  
**LE ITALIAN GREEN ROAD AWARD**

Le Italian Green Road Award, défini comme l'Oscar italien du cyclotourisme, est un prix décerné chaque année aux voies vertes des régions italiennes qui se sont révélées excellentes dans le domaine du tourisme lent et se sont distinguées pour la manière dont elles ont su valoriser les itinéraires cyclables.

Les administrations régionales peuvent désigner des routes réservées exclusivement aux véhicules non motorisés, des routes blanches à faible trafic ou des routes secondaires à faible trafic, qui se caractérisent par la présence d'itinéraires nommés et signalisés conçus pour permettre aux cyclistes de les parcourir en toute sécurité. Le jury est composé de personnalités du secteur du vélo, du tourisme, de l'environnement, du journalisme et de représentants des sponsors.

Les premier, deuxième et troisième prix sont attribués aux itinéraires qui font preuve d'excellence à la lumière d'une évaluation basée sur une série de paramètres (dont la conception, la construction, la promotion, l'équipement, la signalisation, les services verts). D'autres prix, tels que le prix de la presse et la mention spéciale, peuvent également être décernés.

Lors des éditions qui ont eu lieu jusqu'à présent, la victoire est allée en 2015 à l'Ombrie avec la piste cyclable Assisi-Spoleto-Norcia, en 2016 au Frioul-Vénétie-Julienne avec l'Alpe Adria, en 2017 à la Vénétie avec la Ciclovía dell'Amicizia, en 2018 à la Lombardie avec la Ciclovía del Fiume Oglio, en 2020 aux Abruzzes avec l'itinéraire Bike to Coast et en 2021 à la Province autonome de Trente avec la Green Road dell'Acqua et à la région Calabre avec la Ciclovía dei Parchi.

En 2016, ce prix a été décerné à la véloroute Alpe Adria en raison des travaux de réhabilitation des voies ferrées désaffectées et reconverties, des services offerts le long de l'itinéraire qui garantissent l'intermodalité grâce à des bus et des trains équipés pour transporter les vélos et de la combinaison de nature, d'art et de culture offerte par l'itinéraire<sup>117</sup>. Si on considère également la composante autrichienne de l'itinéraire, l'Alpe Adria Radweg, long de 415 kilomètres, relie Salzbourg à Grado. Elle possède des points d'intérêt culturels et naturels très attrayants, comme le Domquartier de Salzbourg, le château de Hellbrun, les mines de sel de Bad

<sup>117</sup> <https://www.ciclovía-alpeadria-radweg.eu/it/notizie/archivio/anno-2016/settembre-2016/la-ciclovía-alpe-adria-vince-anche-l-italian-green-road-award>

Dürrenberg, la forteresse de Hohenwerfen, les lacs de Fusine et la cathédrale de Gemona del Friuli, entre autres<sup>118</sup>.

En 2017, le prix a été décerné à la Ciclovía dell'Amicizia, qui relie Munich à Venise et passe par le Tyrol, le Tyrol du Sud, la Valle Isarco, la Val Pusteria et les provinces de Belluno et Trévis. La Ciclovía est long globalement de 560 kilomètres, le tronçon italien de 190 kilomètres et est composé principalement par pistes à part entière, en se caractérisant par une forte intégration avec les transports publics<sup>119</sup>.

En 2018, le prix a été décerné à la Ciclovía dell'Oglio (Lombardie). Longue de 280 kilomètres, elle peut compter sur des sites d'une valeur naturaliste absolue comme le groupe du mont Adamello, la Val Camonica et le lac d'Iseo. Elle se caractérise par le fait qu'elle est bien protégée et maintenue en bon état, et permet de traverser la Lombardie à travers une succession de paysages différents, des montagnes aux plaines<sup>120</sup>.

En 2021, le prix a été attribué *ex aequo* à la Green Road dell'Acqua (Province autonome de Trente) et à la Ciclovía dei Parchi (Région de Calabre). La Green Road dell'Acqua se caractérise par son parcours en boucle de 143 km, dont 138 à part entière, obtenu en récupérant 113 km de berges de rivières, de routes secondaires et de voies ferrées abandonnées. La Green Road se caractérise également par un service de vélo en libre-service avec 90 stations de vélo et 1000 places de stationnement, offrant 60 kilomètres de réseau connecté<sup>121</sup>.

---

<sup>118</sup> Veuillez noter que l'Alpe Adria Radweg est financé par le programme Interreg Italie-Autriche.

<sup>119</sup> <https://www.muenchen-venezia.info/it/>. Là encore, il convient de noter que la Ciclovía est financée par Interreg Italie-Autriche, ainsi que par Interreg Bavière-Autriche.

<sup>120</sup> <https://www.cicloviadelloglio.it/>

<sup>121</sup> <https://www.cicloturismo360.it/green-road-dellacqua-ecco-il-percorso-da-oscar-in-trentino/3930/>

La Ciclovía dei Parchi, longue de 545 kilomètres, traverse les parcs de l'Aspromonte, de la Sila, du Pollino et des Serre. Il a été créé, entre autres, par la reconversion de voies ferrées désaffectées. Le long de son parcours, on trouve des fontaines, des centres pour vélos, des aires de repos équipées et des hébergements, et il est possible de télécharger gratuitement les cartes GPX de l'itinéraire sur le site Internet<sup>122</sup>.

## La Région Ligurie

En ce qui concerne les modèles d'utilisation, au niveau réglementaire, il faut noter le cas de la Région Ligurie. La loi régionale n° 16 du 30 juin 2017 a modifié la réglementation précédente sur le réseau d'utilisation des excursions, en clarifiant certains aspects liés à la pratique du VTT et à la gestion des services connexes.

Il est prévu que les itinéraires de VTT soient classés en : a) les itinéraires sur les chemins carrossables, qui constituent une communication importante entre deux localités, à condition qu'ils aient une largeur supérieure à 2,5 mètres et une surface, une pente et une largeur de courbes permettant le transit de véhicules en totale adhérence (tels que jeeps, *campagnole* et similaires) ; b) les itinéraires sur les sentiers (ou chemins muletiers ou chemins à moutons), c'est-à-dire les itinéraires sur les routes dont la surface naturelle est formée par le passage de piétons ou d'animaux ; c) les itinéraires à piste unique (*single track*), c'est-à-dire les itinéraires sur des pistes de largeur réduite, qui ne peuvent être utilisés que par un seul vélo à la fois et dans une seule direction, créés et entretenus exclusivement par et pour le passage des VTT; et d) les parcs à vélos, c'est-à-dire les zones avec des itinéraires et/ou des installations

---

<sup>122</sup> <https://www.cicloviaparchicalabria.it/index.php/it/>

équipées pour le VTT avec l'utilisation exclusive ou prédominante de pistes spécialement créées.

Le VTT est librement autorisé sur les routes et chemins (ou chemins muletiers ou chemins à moutons) publics, sauf si, dans le cas de chemins, chemins muletiers ou chemins à moutons, une mesure différente pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes est prise par les gestionnaires, et librement, sauf refus des propriétaires ou locataires du terrain ou décision contraire du maire compétent, sur les chemins (ou chemins muletiers ou chemins à moutons) privés où l'usage public ne peut être démontré. En revanche, la même pratique est autorisée, sauf refus des propriétaires ou locataires du terrain, sur les itinéraires à piste unique (*single track*) avec l'obligation d'apposer des panneaux d'interdiction de circuler pour les piétons au début et à la fin de la piste et à tous les croisements avec les routes et chemins par la Commune ou le gestionnaire, ainsi que dans les parcs à vélos, sauf refus du propriétaire ou du locataire, avec l'obligation d'apposer des panneaux d'interdiction de circuler pour les piétons au début et à la fin de la piste et à tous les croisements avec les routes et les chemins par le propriétaire ou le gestionnaire.

Les disciplines de descente (*downhill*) ne peuvent être pratiquées que dans les parcs à vélos et sur les itinéraires autorisés par les communes. Toutefois, le VTT est interdit sur les terres cultivées et sur les terres pour lesquelles il existe un refus du propriétaire ou du gestionnaire.

Afin de protéger la sécurité des usagers vulnérables, le cycliste est tenu de céder la priorité aux piétons et aux cavaliers. En général, dans la pratique du VTT, le cycliste doit respecter les indications imposées par la signalisation et doit se comporter avec une prudence et une diligence spécifiques adaptées à la situation et aux

caractéristiques du parcours, ainsi que à ses propres aptitudes et capacités, afin de ne pas mettre en danger la sécurité d'autrui et/ou de ne pas causer de dommages aux personnes et aux choses. Le cycliste doit adapter son allure au type de parcours, à ses compétences, à l'état du matériel utilisé, aux conditions environnementales, à l'état du parcours et à l'affluence sur le parcours. En cas d'accident, le cycliste doit porter assistance aux blessés et donner ses coordonnées personnelles.

Des sanctions pécuniaires sont appliquées en cas de non-respect de ces dispositions. Il est à noter qu'à Finale Ligure, afin de mieux encadrer la pratique du VTT, un règlement a été élaboré pour les membres de la Polisportiva Finale Outdoor Resort<sup>123</sup>. Il définit une série de règles de comportement concernant le respect des lois en vigueur, des règlements locaux, de la propriété privée, de l'environnement, du travail

## ENCADRÉ 2 LA PRATIQUE DU VTT À FINALE LIGURE ET EN VAL DI SOLE

La pratique du VTT est devenue de plus en plus populaire au fil du temps. En Italie, on estime que près de deux millions de personnes pratiquent régulièrement ce sport, mais le fait le plus intéressant est que de plus en plus de personnes passent d'une utilisation compétitive du VTT à une utilisation touristique (pour cela et pour de plus amples informations, voir le site [www.mtbcult.it](http://www.mtbcult.it)).

Il peut être utile, alors, de considérer deux cas intéressants. Il a été fait référence à Finale Ligure, qui se distingue par la variété de son offre en termes de visites guidées, par la mise en place d'un circuit en e-bike, par un parcours "archéobike" permettant de découvrir des sites archéologiques de la préhistoire et de l'époque romaine, et par une école de VTT destinée aux enfants de sept à onze ans (pour plus d'informations, voir le site [www.visitfinaleligure.it](http://www.visitfinaleligure.it)). Une autre situation intéressante est celle du Val di Sole, qui se caractérise par la présence de deux parcs à vélos, 35 kilomètres de pistes cyclables et 20 itinéraires VTT totalisant trois cents kilomètres. Il existe également des structures d'hébergement adaptées aux vélos, qui se caractérisent par l'offre de services tels que le gardiennage des vélos, l'entretien courant et le lavage des vélos. Afin de faciliter les déplacements, il existe également un service de vélo-train, équipé pour transporter soixante vélos, et des vélos-bus (pour plus d'informations, voir [www.visitvaldisole.it](http://www.visitvaldisole.it)).

Lors d'un entretien avec l'Azienda per il Turismo della Val di Sole le 28 juin 2022, il est apparu qu'un problème majeur concerne la responsabilité envers les tiers. À ce jour, aucun litige significatif n'a été signalé à cet égard, bien que les administrations distinctes des propriétés fractionnées à usage civique (ASUC, organismes chargés d'administrer les propriétés à usage civique et les propriétés collectives appartenant aux hameaux municipaux), propriétaires de certains des terrains sur lesquels passent les itinéraires, aient exprimé la crainte de subir des conséquences à cet égard. Pour faire face à cette situation, pour la deuxième année, l'Azienda (qui s'occupe de la promotion et de la gestion des itinéraires, mais n'en est pas propriétaire) a mis en place des équipes conjointes avec les Communes et les ASUC du Val di Sole pour réaliser des activités d'entretien appropriées, afin de prévenir tout problème éventuel (pour le confirmer, voir <https://www.nosmagazine.it/comunita/1989/0/lavori-corso-comunita-valle-sole.html>).



d'autrui, de la signalisation et des activités de chasse. En particulier, il est demandé de respecter les autres usagers des sentiers, en maintenant une attitude responsable et sûre pendant les excursions, en donnant la priorité au passage des piétons et des cavaliers, en signalant l'action de dépasser. En outre, l'accent est mis sur la nécessité de respecter le chemin, en évitant de prendre des raccourcis en coupant les angles.

## Exemples de modèles de gestion et d'entretien dans l'expérience italienne

En ce qui concerne les modèles de gestion et d'entretien, les expériences italiennes qui semblent fournir les indications les plus utiles pour prédéfinir la répartition des tâches pertinentes entre propriétaires et gestionnaires et pour clarifier les questions relatives à une éventuelle responsabilité envers des tiers sont mentionnées ci-dessous.

### La Province autonome de Bolzano

Le décret n° 50 du 20 septembre 2007 du président de la province de Bolzano établit le règlement relatif aux pistes cyclables et aux itinéraires cyclables/piétonniers, qui régit la construction, la gestion, l'entretien et l'utilisation des pistes cyclables et des itinéraires cyclables/piétonniers supra-communal et la fourniture de services le long des pistes et itinéraires<sup>124</sup>. Les pistes et les itinéraires sont configurés comme un

---

<sup>124</sup> Le décret précise qu'une piste cyclable est définie comme une route à signalisation régulière, située principalement en zone urbaine, destinée exclusivement à la circulation des vélos, tandis qu'un itinéraire cyclables/piétonnier est défini comme une route à signalisation régulière, située principalement en zone rurale, destiné principalement à la circulation des vélos. La circulation piétonne

réseau interconnecté, conçu pour permettre un déplacement sûr, confortable et, si possible, direct.

### ENCADRÉ 3 COMUNITÀ COMPRESORIALI

Les *Comunità comprensoriali* sont des organismes de droit public prévus à l'origine par l'article 7 du décret présidentiel n° 279 du 22 mars 1974 fixant les modalités d'application du statut spécial de la Région du Trentin-Haut-Adige en matière de biens culturels minimaux, de chasse et de pêche, d'agriculture et de sylviculture. Conformément à cette disposition et afin de valoriser les zones de montagne, les Provinces autonomes pourront créer, parmi les Communes appartenant au même district, des communautés de montagne ou d'autres organismes de droit public, ayant des tâches similaires de planification économique et urbaine. Des règles spécifiques sont fixées par la loi provinciale n° 7 du 20 mars 1991 sur la réglementation des *Comunità comprensoriali*, qui prévoit la création de sept *Comunità* dans le but de promouvoir le développement et la protection de l'environnement des zones de montagne ou de semi-montagne concernées. Les *Comunità* poursuivent les intérêts communs de la circonscription, encouragent et coordonnent les initiatives de développement culturel, social, économique et écologique et exercent les autres fonctions déléguées par la Province autonome et les Communes ou qui leur sont attribuées par la loi provinciale. Les *Comunità* sont régies par un statut et disposent de leur propre structure institutionnelle comprenant un *Consulter*, un conseil, un président et un auditeur. Il est également prévu la création, pour chaque *Comunità*, d'un conseil de district, qui comprend les maires des Communes appartenant à la *Comunità* et d'éventuels représentants supplémentaires.

En ce qui concerne spécifiquement la réalisation de pistes cyclables et d'itinéraires cyclables/piétonniers, la loi provinciale n° 27 du 11 juin 1975 sur le financement des travaux publics dans l'intérêt des collectivités locales, telle que modifiée ultérieurement, prévoit que le *Giunta* provincial peut accorder des contributions jusqu'à 60% des dépenses éligibles. La gestion et l'entretien restent la responsabilité des *Comunità* et de la communauté de Bolzano, bien que le *Giunta* provincial puisse autoriser ces organismes à faire appel au service des routes provinciales pour l'entretien, à condition qu'ils en supportent les coûts.

L'article 3 précise que les pistes cyclables et les itinéraires cyclables/piétonniers sont gérés par la Commune de Bolzano ou les *Comunità comprensoriali*. Les gestionnaires ou les Communes sont responsables de la planification, de la construction, de la signalisation, de l'entretien et de la gestion régulière du réseau. Sous la coordination de l'administration provinciale, les gestionnaires ont mis en place un système d'information dans lequel les informations sur la planification, l'entretien et la

---

ainsi que la pratique du roller sont autorisées. Exceptionnellement, le transit des véhicules agricoles et forestiers nécessaires à la culture des terres est autorisé. L'équitation n'est pas autorisée sur les itinéraires ; le gestionnaire peut autoriser des exceptions pour de bonnes raisons.

publicité de l'infrastructure du réseau cyclable sont collectées et mises à la disposition du public.

Conformément à l'article 5, les tracés des pistes cyclables et des itinéraires cyclables/piétonniers sont inclus dans le plan d'urbanisme des Communes concernées ou, s'ils sont situés sur des terres agricoles, ils sont mis en évidence conformément à l'article 107, paragraphe 14, de la loi provinciale n° 13 du 11 août 1997, telle que modifiée<sup>125</sup>. L'inscription ou la mise en évidence dans le plan d'urbanisme est une condition préalable à la réalisation des travaux, à la conclusion d'accords entre les gestionnaires et les propriétaires fonciers et à l'obligation du gestionnaire d'assurer la sécurité routière<sup>126</sup>.

Les articles 6 et 7, qui traitent des cas où la piste cyclable ou l'itinéraire cyclable/piétonnier passer sur une propriété privée, sont d'une importance fondamentale. Dans ces cas, une convention doit être conclue entre l'opérateur public et le propriétaire privé du terrain, établissant une servitude de 90 ans qui reconnaît, en particulier, le droit d'utiliser l'espace comme une piste cyclable ou un itinéraire cyclable/piétonnier, l'obligation pour le gestionnaire d'effectuer l'entretien ordinaire et extraordinaire et d'assurer la sécurité de la route et de la signalisation, et l'obligation pour le gestionnaire de souscrire une assurance de responsabilité civile pour tout dommage aux usagers<sup>127</sup>.

---

<sup>125</sup> Il s'agit de la loi provinciale sur la planification.

<sup>126</sup> En cas d'événements exceptionnels, l'Assesseur provincial compétent peut autoriser la modification de la destination de la piste cyclable ou de l'itinéraire cyclable/piétonnier pour un autre usage public. Les biens peuvent être transférés, également à titre gratuit, à un autre organisme public et acquis dans le cadre de son patrimoine.

<sup>127</sup> Si aucun accord n'est trouvé sur la convention, le terrain peut être exproprié ou grevé d'une servitude obligatoire.

Le propriétaire du terrain a droit à une indemnisation adéquate, établie par le Bureau provincial du cadastre, après avoir consulté l'association d'agriculteurs la plus représentative au niveau provincial et en tenant compte des critères prévus par la loi provinciale n° 10 du 15 avril 1991 et ses modifications ultérieures<sup>128</sup>.

En ce qui concerne l'entretien, l'article 14 précise que les normes de qualité pour l'entretien des pistes cyclables et des itinéraires cyclables/piétonniers sont définies par l'administration provinciale en accord avec les gestionnaires, et qu'aucun service d'entretien hivernal n'est assuré sur les pistes cyclables et les itinéraires cyclables/piétonniers, à l'exception des itinéraires utilisés pour la mobilité quotidienne.

En vertu de l'article 15, le gestionnaire est tenu d'assurer la sécurité de la voirie et de souscrire une assurance de responsabilité civile pour les dommages causés aux tiers par la circulation publique ou par la mise en culture des terres agricoles ou forestières voisines.

A cet égard, on peut considérer un schéma d'assurance responsabilité civile pour les pistes cyclables préparé par la Province autonome de Bolzano<sup>129</sup>, qui prévoit les conditions de base que l'assurance doit présenter. Le contractant est la *Comunità comprensoriale* compétente, tandis que la couverture s'applique non seulement à cette dernière, mais aussi aux propriétaires et/ou locataires – personnes physiques ou morales – des espaces privés ou publics utilisés pour les pistes et les structures relatives – telles que les clôtures, les ponts, les passerelles et les aires de repos – ainsi qu'aux propriétaires et/ou locataires des terrains limitrophes ou situés dans un rayon

---

<sup>128</sup> Il s'agit de la réglementation sur les expropriations pour cause d'utilité publique pour toutes les matières relevant de la compétence des provinces.

<sup>129</sup> <http://ancitoscana.it/images/progetti/mobilitaciclistica/7.pdf>.

de 50 mètres maximum des pistes. La garantie comprend l'indemnisation – capital, intérêts et frais – des dommages causés involontairement aux usagers des pistes en raison de décès, de lésions corporelles et de dégâts matériels, ainsi que les frais de gestion des litiges, tant civils que pénaux, pour résister aux actions contre les assurés. Sont couverts, en tant que dommages résultant de défauts des pistes et des infrastructures correspondantes, les événements suivants : les dommages dus à l'entretien ordinaire ou extraordinaire, les dommages dus à l'absence ou à l'incorrection de la signalisation, les dommages résultant de l'utilisation de véhicules agricoles sur les pistes à usage mixte, ainsi que les dommages causés aux usagers des pistes par les propriétaires et/ou les gestionnaires des espaces privés ou publics utilisés pour les pistes et les structures correspondantes et par les propriétaires et/ou les gestionnaires des terrains limitrophes ou situés dans une bande ne dépassant pas 50 mètres des pistes en relation avec la propriété et pour l'exercice d'activités dans les zones adjacentes aux pistes – par exemple, chute d'arbres, branches, poteaux, empiètement des pistes par des animaux, outils de travail, machines agricoles, défauts des clôtures, portails, dispositifs électrifiés de retenue des animaux, déversement de substances, irrigation, pulvérisation de fongicides. La couverture d'assurance ne s'applique pas à la responsabilité personnelle des usagers de la voie, qu'ils soient cyclistes ou piétons. La limite maximale – non mise à jour dans le texte – est fixée à 5.000.000.000 de liras.

Bien entendu, cela ne dispense pas les utilisateurs d'observer les précautions nécessaires. Conformément à l'article 16 du règlement, ils sont tenus de respecter les

règles de conduite fixées par le Code de la route et son règlement d'application et d'exécution en matière de circulation des cycles<sup>130</sup>.

La Province autonome a également élaboré un projet de convention pour la gestion des pistes cyclables sur les terrains privés, à appliquer dans les cas où le propriétaire a l'intention d'accorder à la *Comunità comprensoriale* le droit de construire et de gérer une piste cyclable sur son terrain. Sur la base de la convention, le gestionnaire construit la piste cyclable, réalise les travaux nécessaires, s'occupe de son entretien, appose les panneaux, assure le fonctionnement régulier de la piste et fait la publicité de la structure avec des moyens appropriés. Le propriétaire a droit au paiement d'une indemnité annuelle calculée sur la base des mètres de piste cyclable. En ce qui concerne la responsabilité envers les tiers, l'organisme gestionnaire s'engage, par la souscription d'une police d'assurance appropriée, à assumer toute responsabilité civile pour les dommages aux biens ou aux personnes, aux frais du propriétaire, causés par l'utilisation de la piste cyclable, et la souscription d'une telle police est une condition préalable à l'efficacité de la convention.

En ce qui concerne les pistes de VTT, un accord a été conclu en avril 2011 entre l'Union des agriculteurs du Tyrol du Sud et l'Association des organisations touristiques du Tyrol du Sud, avec la médiation de l'Assesseur provincial pour l'agriculture et le tourisme, dans le but de définir des lignes directrices communes sur les conditions de transfert de l'usage des sentiers et zones privées pour la pratique du VTT. Il est prévu que des accords soient conclus entre les propriétaires fonciers et les associations touristiques, afin que ces dernières prennent en charge la gestion de ces sentiers. Dans ce cas, le gestionnaire s'engage à effectuer ou faire effectuer l'entretien courant

---

<sup>130</sup> Voir l'article 182 du Code de la route et l'article 377 du règlement.

du parcours. Cela comprend l'inspection de l'état de l'itinéraire deux fois par an, des mesures pour maintenir l'état de l'itinéraire – par exemple, le remplissage des nids de poule et le nivellement des ornières –, le nettoyage de l'itinéraire, l'installation et l'entretien des panneaux. En outre, le gestionnaire assume toute responsabilité civile et administrative liée à la gestion de la ligne et indemnise le propriétaire du terrain pour toute demande de dommages et intérêts. Au moment de la conclusion de l'accord, le gestionnaire doit déjà avoir conclu une police d'assurance pour la responsabilité civile, y compris pour les dommages causés par le propriétaire foncier<sup>131</sup>.

Conformément à l'article 26 du décret n° 29 du 31 juillet 2000 du Président de la Province sur la réglementation forestière, il est interdit d'utiliser des vélos sur le réseau de sentiers ou sur des tronçons individuels de celui-ci dans les zones soumises à des restrictions hydrogéologiques et forestières, si cela peut entraîner des conflits avec les randonneurs ou avec les activités agricoles et forestières. Le directeur de l'inspection forestière locale, le gestionnaire des sentiers de randonnée, le représentant local de l'association d'agriculteurs la plus représentative de la Province et l'organisation touristique locale doivent être consultés. Dans le cas des parcs naturels, les directeurs compétents du département de la nature, du paysage et du développement spatial doivent également être consultés. L'interdiction de circulation est annoncée au moyen de panneaux, qui sont placés aux frais de la Commune compétente, après avoir obtenu le consentement du propriétaire concerné pour l'installation des panneaux. En cas d'infraction à l'interdiction de circulation, une amende de 62 euros est infligée. Le contrôle du respect de l'interdiction est confié à la

---

<sup>131</sup> Voir <http://www.regioni.it/dalleregioni/2011/04/15/bolzano-itinerari-di-mountain-bike-siglato-laccordo-tra-contadini-e-operatori-turistici-147742/>

direction provinciale des forêts, tandis que la procédure d'application des sanctions relève du bureau de l'administration des forêts.

## **La Province autonome de Trente**

Comme mentionné dans la première partie du rapport, la Province autonome de Trente a adopté une loi sur les pistes cyclables. Il s'agit de la loi provinciale n° 12 du 11 juin 2010, par laquelle la Province autonome promeut notamment la création de pistes cyclables et de pistes cyclables/piétonnières dans le cadre d'un réseau provincial, des infrastructures connexes, leur connexion avec les services de transport public et des interventions visant à la coexistence des usagers motorisés et non motorisés, par le biais de politiques de modération du trafic, l'utilisation récréative des vélos et le cyclotourisme. Bien que la loi identifie des objectifs pour la création d'un réseau cyclable et cyclable/piétonnier d'intérêt provincial et définisse les caractéristiques des itinéraires cyclables, elle n'aborde pas les questions relatives à la responsabilité civile pouvant découler de l'utilisation des itinéraires cyclables et cyclables/piétonniers.

Toutefois, afin d'assurer la continuité des routes en question, qui sont de la responsabilité de la Province, lorsque des sections du réseau routier municipal sont concernées, des accords spéciaux sont conclus concernant l'entretien ordinaire et extraordinaire. Dans ces accords, il est établi que les travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire des tronçons concernés sont à la charge de la Province autonome. En ce qui concerne la couverture d'assurance, il est prévu que la Province autonome garantisse l'assurance du personnel employé à l'entretien ordinaire, tandis que les



Communes, en tant qu'entités propriétaires, assument toute responsabilité civile envers les tiers.

La Province autonome de Trente a élaboré un code de conduite pour l'utilisation correcte des pistes cyclables/piétonnières du Trentin, qui réitère des règles de bon sens – ainsi que les règles prévues par le Code de la route – pour le comportement des cyclistes. Il est donc demandé aux cyclistes de respecter les piétons et les autres usagers de la route, de pédaler à droite et non en groupe, de prêter attention aux panneaux de signalisation, de modérer leur vitesse et d'utiliser la sonnette pour avertir de leur arrivée<sup>132</sup>.

En ce qui concerne spécifiquement le VTT, il convient de noter que la loi provinciale n° 22 du 31 octobre 2012 a modifié la loi provinciale sur les téléphériques – loi provinciale n° 7 du 21 avril 1987 – en insérant l'article 52-ter, qui stipule que les domaines skiables prévus par la loi peuvent être utilisés pour le VTT de descente sur des pistes exclusivement destinées à cette activité et appelées *bike parks*, sous réserve de l'autorisation d'une commission de coordination identifiée par la même loi. Les *bike parks* se caractérisent par le fait qu'ils utilisent en priorité les pistes de ski existantes et sont interdits à la randonnée. Ils peuvent être construits et exploités par les titulaires de la licence de piste ou par d'autres entités publiques ou privées, qui doivent veiller à ce que l'itinéraire soit correctement entretenu et, en particulier, à ce que les eaux de surface soient correctement régulées afin de protéger les pistes contre les dommages hydrogéologiques. En outre, le développement des parcs à vélos doit être correctement signalé. Les gestionnaires sont tenus de souscrire une

---

<sup>132</sup> <http://www.ciclabili.provincia.tn.it/Decalogo/>

assurance responsabilité civile appropriée pour les dommages causés aux utilisateurs et aux tiers par l'exploitant.

## **La Région Toscane**

La loi régionale n° 27 de la Toscane du 6 juin 2012 sur les interventions visant à promouvoir le développement de la mobilité en vélo stipule, à son article 9, que l'entretien des pistes et itinéraires cyclables créés en application des plans provinciaux et municipaux et l'entretien des pistes et itinéraires cyclables existants sont à la charge des propriétaires sur le territoire desquels se trouve l'itinéraire. Lorsque les routes sont situées sur le territoire de plusieurs Communes, les accords de programme doivent également régler la répartition des frais d'entretien, tant ordinaires qu'extraordinaires.

Veillez noter qu'un schéma d'assurance pour la responsabilité civile concernant les itinéraires cyclables et les itinéraires cyclables/piétonniers est disponible sur le site de l'ANCI Toscana<sup>133</sup>. L'organisme public qui construit et gère la route est tenu d'avoir une police d'assurance qui garantit le contractant, les propriétaires et/ou les locataires – privés ou publics – des zones utilisées pour les sentiers et les structures connexes – par exemple, les clôtures, les ponts, les passerelles et les aires de repos – ainsi que les propriétaires et/ou les locataires des terrains bordant les sentiers ou situés dans un rayon de 50 mètres maximum de ceux-ci. La couverture comprend l'indemnisation – capital, intérêts et frais – des dommages causés involontairement aux usagers des pistes de ski, en raison de décès, de dommages corporels et matériels, ainsi que les

---

<sup>133</sup> <https://ancitoscana.it/images/progetti/mobilitaciclistica/24.doc>

frais de gestion des litiges, tant civils que pénaux, pour résister aux actions contre les assurés. Les événements couverts sont les dommages dérivés des défauts des sentiers et des infrastructures connexes, les dommages résultant de l'entretien ordinaire ou extraordinaire, les dommages dus à l'absence ou à l'incorrection de la signalisation, les dommages dérivés de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes à usage mixte et les dommages causés aux utilisateurs des routes par les propriétaires et/ou les locataires des zones utilisées pour les sentiers et des structures et les propriétaires et/ou les locataires des terrains limitrophes ou situés dans une bande ne dépassant pas 50 mètres des routes en fonction de la propriété et pour l'exercice d'activités dans les zones adjacentes à ces derniers – par exemple, chute d'arbres, branches, poteaux, empiètement des pistes par des animaux, outils de travail, machines agricoles, défauts des clôtures, portails, dispositifs électrifiés de retenue des animaux, déversement de substances, irrigation et pulvérisation de fongicides.

La couverture d'assurance ne s'applique pas à la responsabilité personnelle des utilisateurs des routes, qu'ils soient cyclistes ou piétons.

### **La Région autonome Vallée d'Aoste**

Pour revenir à ce qui a déjà été dit dans la première partie du rapport, il convient de mentionner l'accord pour la gestion d'une piste cyclable/piétonnier le long de la rivière de la Dora Baltea, conclu entre douze Communes valdôtaines et l'Unité des Communes valdôtaines Mont-Émilios. Par cette convention, les Communes ont confié à l'Unité les tâches d'entretien ordinaire et extraordinaire de la piste, la réalisation

d'extensions ou de modifications du tracé, la surveillance du tracé, la régulation de l'utilisation des infrastructures par les usagers et la promotion de l'image de la piste. Il appartient à l'Unité, dans le cadre de son pouvoir réglementaire et contractuel et au titre de sa responsabilité directe à l'égard des tiers, de régler le fonctionnement des fonctions déléguées, étant entendu toutefois que les Communes restent compétentes sur le plan administratif, ainsi que titulaires des pouvoirs de contrôle et de direction et des devoirs de surveillance de l'itinéraire. À cet égard, il est prévu que les Communes doivent assurer, pour la partie du parcours relevant de leur compétence, tant les conditions structurelles (état du sol, présence d'obstacles et/ou dommages également dus à la végétation, détérioration due à l'usure ou à l'âge), que la bonne utilisation par les usagers.

Sur ce point – et pour l'élaboration de propositions de directives réglementaires, techniques et de gestion – il convient de rappeler que les Unités des Communes valdôtaines, créées par la loi régionale n°6 du 5 août 2014, sont des organismes locaux, dotés de la personnalité juridique de droit public et de pouvoirs statutaires et réglementaires, créés pour l'exercice associé de fonctions et de services municipaux, qui associent des municipalités voisines partageant un territoire et des objectifs de développement communs. En vertu de l'article 16 de la loi susmentionnée, ils sont chargés de l'exercice obligatoire des fonctions et des services municipaux relatifs à certains domaines (par exemple, l'aide aux nécessiteux, l'aide aux mineurs et aux adultes, les collèges et les jardins d'enfants), ce qui ne comprend pas la gestion des pistes cyclables. Toutefois, comme le précisent les statuts des huit Unités existantes, les Unités peuvent se voir confier l'exécution d'autres fonctions et services communaux qui, en raison de leurs caractéristiques techniques et dimensionnelles,

ne peuvent être assurés de manière optimale par les Communes appartenant à la même Unité et qui ne relèvent pas des fonctions et services gérés de manière associée par le CELVA, la Commune d'Aoste et l'Administration régionale, conformément à la loi susmentionnée.

## **Exemples de modèles de gestion et d'entretien dans l'expérience française**

L'intérêt des autorités françaises pour la mobilité douce est confirmé par l'article L228-2 du Code de l'environnement, selon lequel, lors de la réalisation ou du réaménagement des voies autres que les autoroutes ou les voies rapides, des itinéraires cyclables doivent être prévus, qui peuvent prendre la forme, entre autres, de pistes ou de bandes cyclables.

La question de la responsabilité des organes de propriété est également apparue dans l'expérience française. L'article L365-1 du Code de l'environnement le confirme. Il prévoit que la responsabilité civile ou administrative des propriétaires fonciers, des Communes, de l'État ou de l'organisme gestionnaire d'un espace naturel, en cas d'accident survenu dans le cœur d'un parc national, dans une réserve naturelle, sur un territoire relevant du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres ou sur les routes et chemins mentionnés à l'article L. 361-1, en ce qui concerne la circulation des piétons ou les activités de loisirs, est appréciée au regard des risques inhérents à la circulation dans les espaces naturels ayant fait l'objet d'un aménagement limité dans le but de préserver l'environnement. Les mesures d'information prises par les autorités chargées d'assurer la sécurité publique sont prises en compte.

Bien que les exemples mentionnés dans ce paragraphe ne concernent pas zones de montagne, il convient de noter que certains départements français ont conclu des accords avec des autorités locales pour partager les tâches liées à la gestion et à l'entretien des pistes cyclables.

A cet égard, on peut citer la convention entre le département des Yvelines et la Commune de Plaisir concernant, entre autres, la gestion et l'entretien des pistes cyclables. Cette convention stipule que le Département est responsable de la construction des pistes et des équipements associés (par exemple, la signalisation, toute séparation physique entre la piste et la route, le drainage), ainsi que du renouvellement et de la réparation de la surface de la route et de la structure des pistes cyclables, de la signalisation verticale et horizontale et des autres équipements associés. La Commune est chargée de l'entretien ordinaire de la piste cyclable, notamment du nettoyage et de l'enlèvement des déchets et de l'entretien hivernal. La Commune doit notamment maintenir les chemins dans un état compatible avec la sécurité des usagers, assurer la surveillance des chemins et signaler au Département tout défaut d'entretien dont elle est responsable<sup>134</sup>.

L'accord entre le Département des Yvelines et la Ville de Saint-Germain-en-Laye, qui a des règles similaires, peut également être pris en compte<sup>135</sup>.

On peut également faire référence à la convention entre le Département des Landes et la Communauté de Communes de Maremne Adour Côte-Sud pour la réalisation

---

134

[https://www.yvelines.fr/wp-content/uploads/2016/43\\_CONVENTION\\_entretien\\_pistes\\_arrets\\_feux\\_tricolor1432817360624.pdf](https://www.yvelines.fr/wp-content/uploads/2016/43_CONVENTION_entretien_pistes_arrets_feux_tricolor1432817360624.pdf)

135

[https://www.saintgermainenlaye.fr/fileadmin/www.saintgermainenlaye.fr/MEDIA/Mairie/Deliberations/2017/16-novembre/17-H-04\\_-\\_Convention-d-entretien-de-lavenue-du-Marechal-de-Lattre-de-Tassigny.pdf](https://www.saintgermainenlaye.fr/fileadmin/www.saintgermainenlaye.fr/MEDIA/Mairie/Deliberations/2017/16-novembre/17-H-04_-_Convention-d-entretien-de-lavenue-du-Marechal-de-Lattre-de-Tassigny.pdf)

d'une voie verte sur le territoire de la Commune de Seignosse. La convention prévoit que la Communauté réalise les travaux de construction de la voie verte et en assure la gestion et l'entretien, en assumant ses responsabilités de propriétaire jusqu'à sa remise au Département des Landes<sup>136</sup>.

## La réglementation fédérale suisse

Selon l'article 88 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse, introduit en 2018 et intitulé *Chemins, sentiers et pistes cyclables*, la Confédération fixe les principes applicables aux réseaux de chemins et de sentiers pédestres et aux réseaux de voies cyclables et peut soutenir et coordonner les mesures prises par les Cantons et par des tiers visant à aménager et entretenir ces réseaux et à fournir des informations sur ceux-ci. Ce faisant, elle respecte les compétences des Cantons.

En ce qui concerne les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, une loi fédérale avait déjà été adoptée en 1985, qui couvre la planification, le développement et l'entretien des réseaux communicants de chemins<sup>137</sup>. Il est stipulé que les Cantons sont responsables de l'élaboration et de la révision périodique des plans des réseaux de chemins, de la coordination avec les réseaux des Cantons voisins, ainsi que de leur développement, de leur préservation et de leur remplacement. En ce qui concerne l'aménagement et la prévention, l'article 6 stipule que les Cantons veillent à l'aménagement, à l'entretien et au balisage des chemins, à

---

<sup>136</sup> [https://www.cc-macs.org/fileadmin/Portail/Deliberations/2016\\_06\\_28\\_delib/04H-Liaisons\\_douces2.pdf](https://www.cc-macs.org/fileadmin/Portail/Deliberations/2016_06_28_delib/04H-Liaisons_douces2.pdf)

<sup>137</sup> Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) du 4 octobre 1985 ([https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/1985/2\\_1291\\_1328\\_1166/fr](https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/1985/2_1291_1328_1166/fr)).

la libre circulation, autant que possible sans danger, et à la garantie légale de l'accès public. En ce qui concerne le remplacement, conformément à l'article 7, les chemins ne peuvent être supprimés, en tout ou en partie, que s'ils sont remplacés de manière adéquate par des chemins existants ou nouveaux, compte tenu des conditions locales, notamment s'ils ne sont plus librement accessibles ou ont été excavés, remblayés ou coupés d'une autre manière. Pour la planification, l'aménagement et la préservation, la Confédération et les Cantons s'adressent à des organisations privées, identifiées comme des organisations privées spécialisées, qui assurent principalement la promotion des chemins et auxquelles certaines tâches peuvent être déléguées.

L'Office fédéral des routes (OFROU) a adopté un guide d'application sur les chemins de randonnée en matière de prévention des risques et de responsabilité<sup>138</sup>. Le guide indique qu'en matière de randonnée, l'auto-responsabilité est un principe fondamental qui implique qu'il appartient essentiellement aux usagers d'être conscients des risques et de prendre les précautions nécessaires afin d'éviter les accidents. Cela nécessite une préparation adéquate de la part du randonneur, par exemple en ce qui concerne la planification de l'itinéraire, l'équipement et l'évaluation des conditions météorologiques. Les utilisateurs doivent être protégés des dangers non évidents (pièges). Il est toutefois précisé que sur les sentiers, cet aspect est d'une importance secondaire, car en marchant à un rythme normal et en étant attentif, il est

---

138

<https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-douce/guide-de-recommandations.html>. Veuillez noter ce qui est indiqué dans le guide concernant sa valeur : « Dans la série «Guide de recommandations Mobilité douce», l'OFROU publie des documents de référence et des recommandations à l'intention des autorités exécutives. Il entend contribuer ainsi à ce que les réglementations soient mises en œuvre de manière uniforme. Les autorités exécutives peuvent partir du principe qu'en suivant ces recommandations, elles agissent conformément au but recherché et en conformité avec la législation. D'autres solutions, p. ex. des adaptations au cas par cas, ne sont pas pour autant exclues ».



parfaitement possible de reconnaître les aspérités du terrain et d'éviter de trébucher. En revanche, les défauts structurels qui ne sont pas visibles sont considérés comme des pièges.

Si un chemin comporte des risques anormaux par rapport au degré de difficulté indiqué ou à la prudence ordinaire, des mesures doivent être prises pour assurer la sécurité des usagers. Les organismes publics compétents sont responsables de tous les défauts et vices qui présentent un danger pour les randonneurs<sup>139</sup>, sous réserve du recours à des tiers, en particulier s'il s'agit d'entreprises de construction ayant été mandatées pour les travaux en question. Le guide rappelle que les Cantons et normalement les Communes sont assurées en responsabilité civile pour les chemins de randonnée.

L'approche de base de la loi de 1985 a été reprise en grande partie dans la loi fédérale sur les voies cyclables, adoptée en 2022, dans le but, entre autres, d'établir les principes à respecter par les Cantons et les Communes dans la planification, la construction et l'entretien des réseaux de voies cyclables<sup>140</sup>. Cette loi fait la distinction entre les réseaux de voies cyclables (voies de communication interconnectées et continues destinées aux cyclistes et dotées de diverses infrastructures), les réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne (situés, en règle générale, à l'intérieur des zones urbanisées ou entre celles-ci) et les réseaux de voies cyclables pour les loisirs (qui servent essentiellement à la détente et se trouvent en règle générale en dehors des zones urbanisées). Les Cantons veillent à l'établissement des plans des réseaux,

---

<sup>139</sup> Au titre de la responsabilité du propriétaire d'un bâtiment ou de tout autre ouvrage, en vertu de l'article 58 du Code des obligations, ou de la responsabilité administrative des Cantons, selon le cas (voir le guide, p. 65 ss).

<sup>140</sup> Loi fédérale sur les voies cyclables (<https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2022/706/fr>).

existants ou en projet, de voies cyclables pour la vie quotidienne et les loisirs, et à la révision périodique des plans et, au besoin, à leur remaniement, en pouvant déléguer la planification des réseaux de voies cyclables communales à leurs Communes.

Selon l'article 8, les autorités responsables des voies pourvoient à l'aménagement, à l'entretien et à la signalisation des voies cyclables, veillent à ce que les cyclistes puissent emprunter les voies cyclables librement et en toute sécurité, et garantissent juridiquement l'accès public aux voies cyclables. Conformément à l'article 9, si des voies cyclables figurant dans les plans doivent être supprimées en tout ou en partie, les autorités compétentes en assurent un remplacement approprié par des voies existantes ou par de nouvelles voies, en tenant compte de l'intérêt public et des conditions locales, en particulier si elles ne peuvent plus être empruntées librement ou si elles sont coupées. La possibilité de coopérer avec des organisations privées spécialisées dans la planification, la construction et l'entretien des réseaux de pistes cyclables, ainsi que dans la diffusion d'informations, est réaffirmée.

On peut trouver un commentaire sur la loi fédérale sur les voies cyclables dans le Message concernant cette loi, formulée par le Conseil fédéral suisse en 2021<sup>141</sup>. Il est intéressant de noter qu'il est affirmé que les voies cyclables doivent être planifiées et construites de manière à pouvoir être utilisées en toute sécurité. À cette fin, les voies cyclables devront être séparées de la circulation piétonne et du trafic motorisé rapide, dans la mesure du possible et du souhaitable. Toutefois, cela n'affecte pas la responsabilité personnelle des cyclistes et des usagers de la route, qui doivent adapter leur comportement à la situation et respecter les règles de la circulation.

---

<sup>141</sup> Message concernant la loi fédérale sur les voies cyclables (<https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2021/1260/fr>).

## Groupe de discussion et entretien

Il a été jugé approprié de procéder à l'organisation d'un groupe de discussion, qui a eu lieu le 28 juin 2022, à 18 heures, via Webex. L'objectif était d'obtenir des indications de nature pratique et opérationnelle sur le contexte valdôtain. Afin de faciliter au maximum la comparaison et le dialogue, des sujets de différents profils ont été invités, dont un architecte et un géomètre ayant participé à la conception de pistes cyclables en Vallée d'Aoste, le président d'une association active, entre autres, dans la sensibilisation et la promotion du cyclotourisme, un moniteur de VTT et responsable d'un *bike park*, et l'assesseur aux sports d'une importante municipalité valdôtaine<sup>142</sup>.

Tous les participants se sont montrés d'accord sur le fait que le cyclotourisme est une opportunité pour l'économie de la Vallée d'Aoste, considérant que, comme l'a souligné l'architecte, le VTT et l'e-biking sont une tendance croissante ces dernières années, qui permettent d'intercepter des flux intéressants sur le plan des présences et qui vont bien avec l'exploitation douce du territoire. Le géomètre a évoqué le fait que la Vallée d'Aoste serait en retard par rapport à d'autres localités, tant italiens (par exemple le Val di Sole dans le Trentin-Haut-Adige) qu'européens (par exemple la France et la Suisse), mais la différence peut être comblée en s'inspirant de ce qui a été fait ailleurs. Le président de l'association a fourni quelques données, rappelant qu'en Italie il y a vingt millions de nuitées par an liées au cyclotourisme, auxquelles est lié un chiffre d'affaires de 7-8 milliards par an. Ce sont donc des chiffres qui, en période de crise,

---

<sup>142</sup> Pour des raisons de confidentialité, il est jugé préférable de ne pas identifier ces personnes par leur nom.

suscitent l'intérêt. Ensuite, il a ajouté que, à une altitude comprise entre cinq cents et mille cinq cents mètres, les routes de la Vallée d'Aoste pourraient être utilisées pendant neuf à dix mois par an. L'assesseur a noté que, pour promouvoir l'offre de cyclotourisme de la Vallée d'Aoste, une forme d'associationnisme régional serait nécessaire pour permettre la vente du produit à grande échelle, car les petites municipalités ont du mal à le faire en comptant uniquement sur leurs propres forces. Par la suite, il a ajouté que l'offre devrait atteindre le niveau de celle du ski pendant la saison d'hiver.

Les participants ont convenu que la responsabilité des propriétaires/gestionnaires des pistes est une question centrale et une limite pour le développement du cyclotourisme, étant donné que, comme l'a rapporté le moniteur de VTT, des accidents impliquant des cyclistes se sont produits dans le passé et les cyclistes ont ensuite fait des demandes d'indemnisation contre les particuliers propriétaires des terrains sur lesquels passent des sections des pistes cyclables. L'architecte a indiqué que certaines Communes ont préféré modifier les parcours des pistes pour éviter qu'elles ne passent sur des terrains privés, afin d'éviter des problèmes de responsabilité pour les propriétaires. Dans certains cas, il a été décidé de confier la tâche de l'entretien courant à un organisme gestionnaire, qui a souscrit une assurance responsabilité civile. La Commune de Torgnon a eu recours à l'instrument de la servitude obligatoire, ce qui a eu pour conséquence que la municipalité a assumé elle-même la responsabilité (en souscrivant également une police d'assurance). Le moniteur de VTT a fait référence à une convention conclue par la municipalité de Torgnon avec une société de *bike park* pour la gestion d'une piste de VTT. La convention stipule que c'est la société, en tant qu'organisme gestionnaire, qui assume

la responsabilité vis-à-vis des tiers. Le géomètre a souligné qu'il serait nécessaire de responsabiliser les cyclistes, en premier lieu par une signalisation soignée des pistes, comme le préconise l'International Mountain Bike Association<sup>143</sup>, mais aussi comme cela se fait pour les pistes de ski, par exemple. Il n'en reste pas moins, bien sûr, que les voies doivent être bien entretenues. À cet égard, le géomètre a souligné que, pour l'entretien, on pourrait également penser à impliquer la Pro Loco, puisque la collectivité a un intérêt à attirer les touristes. Le président de l'association est intervenu pour signaler que son association avait proposé à deux Communes de prendre en charge une partie des travaux d'entretien, notamment l'entretien ordinaire.

En ce qui concerne les profils réglementaires, l'architecte a rappelé que l'article 2-*bis* de la loi de la Région autonome Vallée d'Aoste n° 1 du 21 janvier 2003, portant nouvelle réglementation des professions de guide touristique, d'accompagnateur touristique, de guide de la nature et d'accompagnateur de tourisme équestre et de moniteur de vélo tout terrain, prévoit que toute personne roulant en VTT sur les sentiers et les routes non classées comme routes nationales, régionales ou communales, le fait à ses risques et périls. Le problème, a ajouté l'architecte, est qu'il s'agit d'une disposition régionale, qui succombe à la réglementation nationale. Le moniteur de VTT a souligné que l'approche suisse dans la matière des pistes de ski est très différente et repose sur l'idée que les utilisateurs doivent être conscients de leurs responsabilités et des risques qu'ils encourent. Le fait que la pratique de certains sports est dangereuse devrait également être rappelé en Italie, par exemple au moyen de panneaux et de brochures. Le moniteur de VTT, soutenu par le géomètre, a

---

<sup>143</sup> Veuillez voir <https://www.imba.com/sites/default/files/content/resources/2018-10/IMBATrailDifficultRatingSystem.jpg>.

toutefois ajouté que cela n'exclut pas que les propriétaires fonciers soient également prêts à abandonner certaines pratiques, principalement liées à l'agriculture, qui pourraient générer des dangers (par exemple, placer des fils, des chaînes ou d'autres éléments dangereux sur le chemin).

Le cas de la Province autonome de Bolzano a été présenté, en soulignant que, dans le cas où la piste doit passer sur des terrains privés, un accord est conclu entre le gestionnaire public et le propriétaire privé du terrain, par lequel une servitude est établie, avec la disposition que le gestionnaire souscrit une assurance responsabilité civile. On a demandé aux participants ce qu'ils en pensaient. Selon le moniteur de VTT, c'est une solution qui exprime l'intérêt des décideurs politiques. À son tour, la Région autonome Vallée d'Aoste devrait jouer un rôle actif dans l'introduction d'une discipline structurée pour soutenir le secteur du tourisme. L'assesseur a abondé dans ce sens, affirmant que la présence de la Région comme chef de file est fondamentale afin de trouver une formule pour traiter la question dans l'ensemble.

Il a été suggéré que la Région autonome Vallée d'Aoste puisse constituer un fonds de garantie permettant d'indemniser les dommages subis par les usagers des pistes cyclables et cyclables/piétonnières<sup>144</sup>. Selon l'assesseur et le géomètre, il est préférable que la Région adopte une réglementation en la matière. L'architecte a suggéré qu'un service d'assistance juridique pourrait être envisagé, qui pourrait bénéficier en premier lieu aux petites Communes. Selon le moniteur de VTT et le

---

<sup>144</sup> L'idée a été proposée dans le cadre de l'étude sur les aspects juridiques, réglementaires et économiques des sentiers et des chemins agricoles en Vallée d'Aoste, réalisée par le Centre transfrontalier pour le tourisme et l'économie de montagne de l'Université de la Vallée d'Aoste, en collaboration avec l'Assessorat de l'Agriculture et des Ressources naturelles de la Région autonome Vallée d'Aoste (voir [https://www.regione.vda.it/risorsenaturali/Sentieristica/Tavolo\\_tecnico\\_sentieri/default\\_i.aspx](https://www.regione.vda.it/risorsenaturali/Sentieristica/Tavolo_tecnico_sentieri/default_i.aspx)).

président de l'association, le fond serait une option pratique à envisager pour pousser les propriétaires privés à surmonter la crainte liée à la construction de pistes cyclables, puisque l'adoption d'une réglementation par la Région ne semble pas en vue.

Le 5 juillet 2022, à 18 heures, via Webex, on a interviewé la maire adjoint d'une importante Commune de la Vallée d'Aoste<sup>145</sup>. La maire adjoint a confirmé que le cyclotourisme est une opportunité pour la Vallée d'Aoste, qui consent la promotion du territoire et de ses produits. Le phénomène a pris une plus grande importance à partir de 2019 : il s'agit donc de quelque chose de nouveau, qui pose des défis aux Communes valdôtaines et à tous les acteurs (par exemple les Consortiums) impliqués, notamment en ce qui concerne la problématique de la responsabilité en cas d'accident. À cet égard, la maire adjoint a noté que, en Vallée d'Aoste, il y a eu des accidents impliquant des cyclistes, qui ont ensuite présenté des demandes d'indemnisation aux propriétaires privés des terrains sur lesquels passent les pistes. Par rapport au cas de la Province autonome de Bolzano, la maire adjoint a estimé qu'il s'agit d'une solution envisageable, à condition toutefois que toutes les parties concernées soient impliquées. Donc, une convention pour l'exploitation et l'entretien des pistes devrait voir la participation aussi du secteur privé, puisque le cyclotourisme profite également au secteur privé. Par conséquent, les acteurs privés devraient également prendre part aux activités d'entretien. Quant à l'idée d'un fonds de garantie, la maire adjoint a souligné qu'il s'agirait d'un signal démontrant l'attention que la Région autonome Vallée d'Aoste porte à un sujet qui est très important.

---

<sup>145</sup> Pour des raisons de confidentialité, il est jugé préférable de ne pas identifier cette personne par son nom.

## Propositions de directives réglementaires, techniques et de gestion.

À la lumière de l'analyse ci-dessus, il semble possible de faire les propositions suivantes, en distinguant les initiatives qui peuvent être mises en œuvre à court terme et celles qui peuvent l'être à moyen terme.

En ce qui concerne les initiatives qui peuvent être mises en œuvre à court terme, en considérant l'expérience suisse résumée ci-dessus, il est jugé nécessaire de promouvoir l'auto-responsabilité des utilisateurs. Cela pourrait prendre la forme de campagnes d'information et de sensibilisation destinées non seulement aux cyclistes, mais aussi aux guides, aux loueurs et aux autres parties impliquées dans le cyclotourisme, afin de diffuser le plus largement possible une culture d'utilisation consciente des pistes.

Au-delà, en ce qui concerne spécifiquement la gestion et l'entretien, la Région autonome Vallée d'Aoste pourrait élaborer un schéma de convention pour la gestion des pistes cyclables sur les terrains privés et un schéma d'assurance responsabilité civile pour les pistes cyclables. Le développement et l'utilisation de tels instruments apporterait de nombreux avantages. Ils permettraient d'harmoniser les règles pertinentes et de fournir aux organismes publics et privés un modèle sur lequel fonder leurs relations. Toutefois, dans le même temps, étant donné qu'il ne s'agit pas d'actes juridiquement contraignants en tant que tels, mais – précisément – de modèles, ils laisseraient une place à l'autonomie contractuelle des parties concernées, de manière à permettre à ces dernières d'adapter les régimes aux besoins pertinents, en tenant compte des spécificités de chaque cas. Qu'il s'agisse d'une adhésion aveugle



au modèle proposé ou d'un remaniement en fonction des circonstances spécifiques, les deux schémas contribueraient sans aucun doute à identifier clairement les tâches et les responsabilités des différentes parties publiques et privées concernées.

Dans ce sens, la Région autonome Vallée d'Aoste pourrait profiter de l'expérience de la Province autonome de Bolzano, dont les deux schémas pour la gestion des pistes cyclables sur les terrains privés et pour l'assurance responsabilité civile des pistes cyclables pourraient être pris comme point de référence pour les nécessités du contexte valdôtain.

La conclusion d'une convention pour la gestion de pistes cyclables sur les terrains privés, bien que bénéfique en termes d'identification des tâches et des responsabilités, entraînerait inévitablement des coûts pour l'organisme public chargé de la gestion et de l'entretien (y compris le coût de la souscription d'une assurance). Donc, la Région autonome Vallée d'Aoste pourrait alternativement créer un fonds de garantie destiné à indemniser les dommages subis par les usagers des pistes cyclables et des pistes cyclables/piétonnières, en dégageant les propriétaires des terrains privés sur lesquels passent les pistes, sauf en cas de fraude ou de négligence grave<sup>146</sup>.

---

<sup>146</sup> À cet égard, un modèle peut être offert par le *Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada* (FGVS), créé en Italie en 1969 et opérationnel depuis 1971. Le FGVS est administré, sous la tutelle du ministère du Développement économique, par la *Concessionaria servizi assicurativi pubblici s.p.a.* (Consap), qui gère des services d'assurance d'importance publique, dont le Fonds de solidarité pour les victimes de crimes mafieux. Dans la gestion du FGVS, la Consap est assistée par un comité, présidé par le président de la société ou, à sa place, par l'administrateur délégué, et composé de représentants du ministère du Développement économique, du ministère de l'Économie et des Finances, de la Consap, de l'Autorité de surveillance des assurances (IVASS), des compagnies d'assurance et des consommateurs. La réglementation en la matière figure désormais aux articles 283 et suivants du Code des assurances privées (décret législatif du 7 septembre 2005, n° 209). Le FGVS indemnise les dommages causés par la circulation de véhicules et d'embarcations, pour lesquels il existe une obligation d'assurance, dans les cas où l'accident a été provoqué : par un véhicule ou une embarcation non identifié ou non assuré ; par

En outre, il convient de souligner l'importance de l'accord pour la gestion d'une piste cyclable/piétonnier le long de la rivière de la Dora Baltea, conclu entre douze Communes valdôtaines et l'Unité des Communes valdôtaines Mont-Émilis, qui peut être salué comme un exemple positif d'une approche ascendante au thème en discussion qui, dans l'attente d'une action du décideur politique, peut certainement être reproposée en présence de conditions similaires.

À cet égard, on peut envisager de renforcer le rôle des Unités des Communes valdôtaines, étant donné qu'elles opèrent dans un contexte territorial supra-municipal et, par conséquent, semblent plus aptes à gérer les fonctions liées à l'existence des pistes, en surmontant les limites structurelles qui résulteraient d'une approche purement municipale. En ce sens, il semble opportun de se référer à nouveau à la disposition contenue dans les statuts des Unités, selon laquelle l'Unité peut se voir confier l'exécution d'autres fonctions et services de compétence communale qui, en raison de leurs caractéristiques techniques et dimensionnelles, ne peuvent être

---

un véhicule ou une embarcation assuré auprès d'une entreprise opérant sur le territoire de la République italienne qui, au moment du sinistre, se trouve en état de liquidation judiciaire ou, après le sinistre, est placé en état de liquidation judiciaire ; par un véhicule mis en circulation contre la volonté du propriétaire (par exemple en cas de vol) ; par un véhicule non assuré envoyé sur le territoire de la République italienne en provenance d'un autre État de l'Espace économique européen au cours de la période comprise entre la date d'acceptation de la livraison du véhicule et l'expiration du délai de trente jours ; ou par un véhicule étranger dont la plaque d'immatriculation ne correspond pas ou ne correspond plus au véhicule en question. L'objectif est donc d'éviter que la personne victime d'un accident de la route ne se retrouve sans indemnisation en raison de l'insolvabilité de l'auteur de l'accident. Si le véhicule n'est pas identifié, le FGVS indemnise les dommages corporels, tandis que les dommages matériels sont soumis à l'existence simultanée de dommages corporels graves (dans ce cas, une franchise de 500 euros s'applique). Si le véhicule est identifié mais non assuré, le FGVS indemnise les dommages corporels et matériels. Les dommages sont indemnisés dans les limites des plafonds indiqués dans un règlement adopté par le ministre du Développement économique (décret du 28 avril 2008, n° 98), correspondants à 6 070 000 € en cas de dommages corporels, par sinistre, et à 1 220 000 € en cas de dommages matériels, par sinistre. L'enquête préliminaire, la gestion et le règlement du sinistre sont effectués par une société désignée par IVASS. Le FGVS est financé par un prélèvement en pourcentage sur les primes perçues pour les assurances de responsabilité civile automobile.

réalisés de manière optimale par les Communes appartenant à la même Unité. Au vu de ces éléments, on peut considérer que les Communes concernées peuvent proposer à nouveau ce qui a été fait au sein de l'Unité des Communes valdôtaines Mont-Émilius.

A moyen terme, on peut supposer que le décideur politique disposera d'éléments suffisants, issus de la pratique développée sur ce point, pour apprécier l'opportunité d'adopter une sorte de législation-cadre en la matière. Elle concernerait les aspects liés à la construction et à l'utilisation des pistes (ainsi qu'à leur gestion et leur entretien). En ce sens, des indications particulièrement importantes et intéressantes peuvent être trouvées dans la loi n° 16 du 30 juin 2017 de la Région Ligurie et dans le décret n° 50 du 20 septembre 2007 du Président de la Province de Bolzano.

## Conclusions

Le cyclotourisme peut être une importante opportunité de développement économique pour la Vallée d'Aoste, en contribuant à la valorisation des spécificités qui rendent son contexte culturel et paysager unique en Italie.

Il serait donc inapproprié pour le décideur politique de manquer cette opportunité, mais il est nécessaire que les interventions dans ce domaine soient précédées d'une étude visant à identifier les éventuelles criticités qui peuvent leur être attribuées.

Au niveau juridique et réglementaire, l'objectif de ce rapport est de fournir un aperçu de certaines des questions les plus importantes qui pourraient se poser et qui, si elles ne sont pas correctement prises en compte et entièrement traitées avant qu'elles ne

se produisent, pourraient exposer les propriétaires et/ou les gestionnaires à une série de difficultés, avant tout en ce qui concerne la formulation des demandes d'indemnisation.

## Brève bibliographie de référence

A. Machiavelli, *Tourist destinations as integrated systems*, in *Tourism Review*, 2001, p. 6 ss.

L. Dwyer, C. Kim, *Destination Competitiveness: Determinants and Indicators*, in *Current Issues in Tourism*, 2010, p. 369 ss.

V.M. Waligo, J. Clarke, R. Hawkins, *Implementing sustainable tourism: A multi-stakeholder involvement management framework*, in *Tourism Management*, 2013, p. 342 ss.

E.H. Kenawy, D. Shaw, *Developing a more effective regional planning framework in Egypt: the case of ecotourism*, in C.A. Brebbia et al. (eds), *Sustainable Tourism VI*, Southampton, 2014, p. 77 ss.

*Guidelines for sustainable bicycle tourism*, avril 2021, p. 15, disponible en [http://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved\\_project\\_output/0001/45/babfe28a4c4be2f1067cc66522bf9de4dbb11913.pdf](http://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved_project_output/0001/45/babfe28a4c4be2f1067cc66522bf9de4dbb11913.pdf)

**Aoste, 04.10.2022**

**Michele Vellano (michele.vellano@unito.it), professeur titulaire de droit de l'Union européenne à l'Université de Turin, a rédigé la première partie de l'étude**

**Alessandro Rosanò (a.rosano@univda.it), chercheur temporaire de type A en droit de l'Union européenne à l'Université de la Vallée d'Aoste - Université de la Vallée d'Aoste, a rédigé la deuxième partie de l'étude**