

ALLEGATO A
ALLO SCHEMA DI CONTRATTO PER IL SERVIZIO DI ARCHITETTURA E INGEGNERIA –
PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ TECNICO ED ECONOMICA PER LA REALIZZAZIONE
DELLA CICLOVIA DEL SOLE PERCORSO VERONA – FIRENZE

STUDIO DI PREFATTIBILITÀ



Ciclovia del Sole

Verona – Firenze



Regione capofila

Regione Emilia Romagna

Servizio Trasporto Pubblico Locale e Mobilità Integrata e Ciclabile

Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente

Regione Lombardia

Direzione Infrastrutture e Mobilità

Regione Toscana

Direzione Politiche per la Mobilità, le Infrastrutture e il Trasporto Pubblico Locale

Regione Veneto

Direzione Infrastrutture, trasporti e Logistica

Coordinamento tecnico

Città Metropolitana di Bologna

Provincia di Mantova

Settore Lavori Pubblici e Trasporti

Servizio programmazione infrastrutture, porto, ciclabili, sicurezza stradale, TPL e navigazione

Provincia di Modena

Area Lavori Pubblici

Sommario

Premessa	5
Tracciato indicativo della Ciclovia del Sole	10
Costo complessivo dell'opera	38
Costi progettuali dell'opera	38
Intermodalità	39
Punti di forza e debolezza	68
Impegni, proposte e necessità	71

La presente relazione introduce alcune integrazioni al testo del report inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ottobre del 2016, riportando gli atti intercorsi ad oggi e le modifiche/approfondimenti concordate negli incontri del Tavolo Tecnico costituito, evidenziando che il tracciato è stato individuato in una fase precedente l'emanazione degli standard ministeriali ed è quindi da considerarsi assolutamente indicativo rispetto a possibili soluzioni individuabili nel corso della progettazione.

Con Decreto direttoriale del MIT n. 199 del 8/08/2017 è stata messa a disposizione la somma occorrente per la redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e di promozione turistica. Il finanziamento di Euro 1.066.728,00 (IVA e oneri fiscali compresi) la è stato trasferito dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti alla Regione Emilia-Romagna con bollettario del 4/9/2017, caricato nella Tesoreria in data 5 settembre 2017, a seguito di quanto disposto dalla Direttiva Ministeriale n.133 del 11/04/2017.

Premessa

Perché investire sul cicloturismo?

Perché il cicloturismo è il catalizzatore di un processo sostenibile di diffusione e affermazione della qualità territoriale, che migliora la connessione tra risorse del territorio e popolazione e che è in grado di contribuire alla crescita del sistema socioeconomico provinciale, regionale, interregionale e nazionale.

Perché le stime dicono che l'impatto economico del cicloturismo in Europa è di circa 44 Miliardi di € all'anno, con oltre 20 Milioni di pernottamenti effettuati, e che l'Italia potrebbe godere di un potenziale economico di oltre 3 Miliardi di € all'anno, se solo investisse e credesse nel cicloturismo, anche considerato che le indagini dicono che l'Italia sarebbe una delle mete preferite nell'immaginario dei cicloturisti.

In particolar modo la Ciclovía del Sole Verona-Firenze può rappresentare la prima declinazione in Italia del concetto di Bike Tour, cioè percorsi da compiere in una o due settimane, che attraverso piacevoli tappe giornaliere portano i cicloturisti a conoscere le risorse dei territori e la ricchezza delle città che attraversano.

L'itinerario del Ciclovía del Sole Verona - Firenze infatti si sviluppa lungo l'Eurovelo 7, uno degli assi ciclabili individuati a livello Europeo che attraversa la nostra Penisola da Nord a Sud. Le città e le terre attraversate sono tra le più affascinanti e stimolanti del paesaggio italiano e le attrattive storiche, artistiche, enogastronomiche, naturali e culturali, di altissima qualità e varietà.

Il Protocollo di Intesa del 27 luglio 2016 rappresenta un primo e importante passo del percorso operativo e di collaborazione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (MIBACT), le Regioni Toscana, Veneto e Lombardia ed Emilia Romagna per la progettazione e la realizzazione

della ciclovia turistica del Sole - percorso da Verona a Firenze. Tra gli impegni assunti dalle Regioni:

- per la prima fase relativa alla redazione del progetto di fattibilità tecnico economica è stato individuato come soggetto attuatore degli interventi : la Città Metropolitana di Bologna, sulla base dell'Accordo di collaborazione tra Regioni e la Città medesima sottoscritto in data 23/01/2017; accordo che disciplina i rapporti e i reciproci impegni tra le Parti. Tale soggetto risulterà beneficiario del finanziamento e avrà il compito di espletare le procedure necessarie per la redazione ed approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica dell'intera ciclovia;
- la costituzione del Tavolo Tecnico, coordinato da Regione Emilia-Romagna e Città Metropolitana di Bologna, composto da un rappresentante di ogni Regione, un rappresentante del soggetto attuatore e da un rappresentante del supporto tecnico allo sviluppo del progetto individuato dalle Regioni nella Città Metropolitana di Bologna per la realizzazione di un progetto di fattibilità condiviso;
- si è provveduto, entro 90 giorni dalla stipula del Protocollo di intesa, alla trasmissione al MIT di una stima economica degli oneri per il progetto di fattibilità della ciclovia, nonché della stima del fabbisogno per i successivi livelli di progettazione e per l'attuazione dei relativi interventi;
- si provvederà alla la trasmissione al MIT del progetto di fattibilità entro 180 giorni dall'erogazione da parte del MIT stesso delle specifiche risorse, sulla base degli standard e dei requisiti minimi definiti dal MIT con Direttiva n 375 del 20/07/2017 e fatti salvi i tempi di gara per l'affidamento;
- l'adozione di ogni azione utile al fine di coinvolgere tutte le amministrazioni locali interessate e/o altri Enti locali, comitati ed associazioni, mediante atti e protocolli stabiliti dalle vigenti disposizioni.

La Ciclovia Sole Verona - Firenze è una delle quattro ciclovie nazionali prioritarie che fa parte del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche nato in occasione della sottoscrizione del protocollo di intesa tra MIT (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), MIBACT (Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo).

Il presente documento, redatto dalla Città Metropolitana di Bologna in collaborazione con la Regione Emilia Romagna e grazie ai contributi delle altre Regioni, fornisce quanto richiesto dal Protocollo relativamente alla stima economica degli oneri per il progetto di fattibilità della ciclovia nonché del fabbisogno per i successivi livelli di progettazione e realizzazione dei relativi interventi. Il documento non è esaustivo di quanto disponibile sulla fattibilità dell'opera e fornisce un inquadramento generale della ciclovia e degli interventi necessari. La Ciclovia Sole percorso Verona - Firenze si sviluppa per oltre 650 km da Verona a Firenze, e interessa **4** regioni (Regione Emilia-Romagna, Regione Lombardia, Regione Toscana, Regione Veneto), **7** Province/Città metropolitane (BO Bologna, FI Firenze, MN Mantova, MO Modena, PO Prato, PT Pistoia, VR Verona) e **75**

comuni. Nell'ambito del territorio della Città metropolitana di Bologna i comuni interessati sono 18.

Sono stati conclusi Accordi di collaborazione tra la Regione Emilia Romagna, i Comuni, la Città Metropolitana di Bologna e Fiab onlus per definire i reciproci impegni e ruoli. In particolare, Regione Emilia Romagna si impegna a svolgere il ruolo di coordinamento del Tavolo Tecnico mentre la Città Metropolitana di Bologna svolgerà il ruolo del coordinamento tecnico in qualità di soggetto attuatore del progetto di fattibilità.

La **Ciclovia del Sole Verona - Firenze costituisce un'occasione unica** per realizzare in Italia un itinerario cicloturistico che attraverso un connubio di qualità dei luoghi attraversati, di offerta storico-culturale e alta qualità dell'offerta, possa proporsi sul mercato cicloturistico con forza. La forza della proposta deriva quindi anche dal livello sovra regionale della ciclovia e dalle eccellenze di carattere mondiale (Verona, Lago di Garda, Mantova, Modena, Bologna, Appennini, Firenze) che consente di connettere, ma anche dalla possibilità di fungere da dorsale attraverso la quale raggiungere moltissime altre emergenze ed irradiare sul territorio risorse e opportunità.

Come è noto il Codice della Strada è il principale riferimento normativo per la circolazione delle biciclette che sono un veicolo a tutti gli effetti anche se per la riconosciuta vulnerabilità dello stesso qualche norma particolare è stata introdotta.

Il primo concetto che viene in mente parlando di percorsi per la bicicletta è quello di pista ciclabile come definita anche dal nostro codice. La pista ciclabile, che in linea di principio rappresenta il massimo grado di protezione per il ciclista, non esaurisce però il territorio delle biciclette: il ciclista infatti si muove più in generale in tutte le strade che gli sono consentite anche con fattori di protezione non sempre pienamente soddisfacenti. Si tratta qui di individuare una sorta di itinerario nel quale il ciclista trova dei provvedimenti e o delle infrastrutture che gli rendono la percorrenza più agevole anche se non totalmente sicura.

Si è deciso pertanto di chiamare questi itinerari **ciclovia** che assume il significato di percorso adatto al ciclista confrontando le definizioni reperite in Europa secondo lo schema linguistico seguente:

Lingua	Percorso protetto	Itinerario per le bici
Francese	Piste Cyclable	Veloroute
Inglese	Cycle Path/Track	Cycle route
Tedesco	Radweg	Radroute
Danese	Cykelsti	Cykel rute
Olandese	Fietspad	Fietsrute

Italiano	Pista Ciclabile	Ciclovia
----------	-----------------	----------

Un buon sistema di ciclovie siano esse urbane o extraurbane ovvero integrate è costituito da diversi segmenti raccordati che saranno:

1. descritti (e segnalati) con precisione
2. costruiti (o messi) in sicurezza e
3. legittimamente percorribili dal ciclista,

Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza si possono definire le seguenti categorie di segmenti stradali rilevanti per il ciclista:

1. *Pista ciclabile e/o ciclopedonale*: come da Codice della Strada.
2. *Corsia ciclabile e/o ciclopedonale*: come da Codice della Strada.
3. *Pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico* motorizzato In questo caso può essere usato il termine Greenway.
4. *Sentiero ciclabile e/o Percorso natura*: sentiero/itinerario in parchi e zone protette bordi fiume o ambiti rurali anche senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse.
5. *Strade senza traffico*: strade con percorrenze motorizzate inferiori a 50 veicoli/die.
6. *Strade a basso traffico*: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a 500 veicoli/die senza punte superiori a 50 veicoli/h.
7. *Strada ciclabile o ciclostrada (o "strada 30")*: strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a 3 metri dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di 30 km/h. -> Itinerario Ciclopedonale: Art 2 C.d.S lettera F bis

L'itinerario Verona-Firenze è attualmente percorribile in bicicletta ma per realizzare una **Rete Cicloturistica di Qualità**, in linea con gli standard nazionali e internazionali, è necessario investire per realizzare una Ciclovia continua, sicura, riconoscibile e fortemente attrattiva:

Continua: da contrapporre alla frammentarietà, ovvero una rete in grado di garantire la continuità dei percorsi a livello extra-provinciale, provinciale e intercomunale attraverso la messa a sistema di singole tratte ciclabili non collegate tra di loro e recuperando anche i percorsi viabilistici minori (strade vicinali, interpoderali, strade arginali).

Sicura: una rete in grado di garantire la sicurezza dei percorsi per l'utenza debole e organizzata (famiglie, gruppi numerosi), attraverso la realizzazione di piste in sede propria, l'apposizione di divieti e regolamentazioni del traffico veicolare

Riconoscibile: rendere identificabile una rete attraverso una adeguata, esaustiva ed omogenea segnaletica e la produzione di materiali informativi e turistici efficaci.

Attrattiva: sviluppare l'attrattività della rete e dei territori, attraverso la dotazione ed integrazione di attrezzature, servizi e strutture ricettive a supporto del cicloturismo, nonché

la valorizzazione e la riqualificazione degli ambiti caratterizzati dalla presenza di elementi antropici e naturali a forte valenza ambientale e storico culturale, creando una rete di connettivo.

Il tema delle infrastrutture è quindi sicuramente assolutamente strategico e le strategie fondamentali possono quindi essere riassunte in:

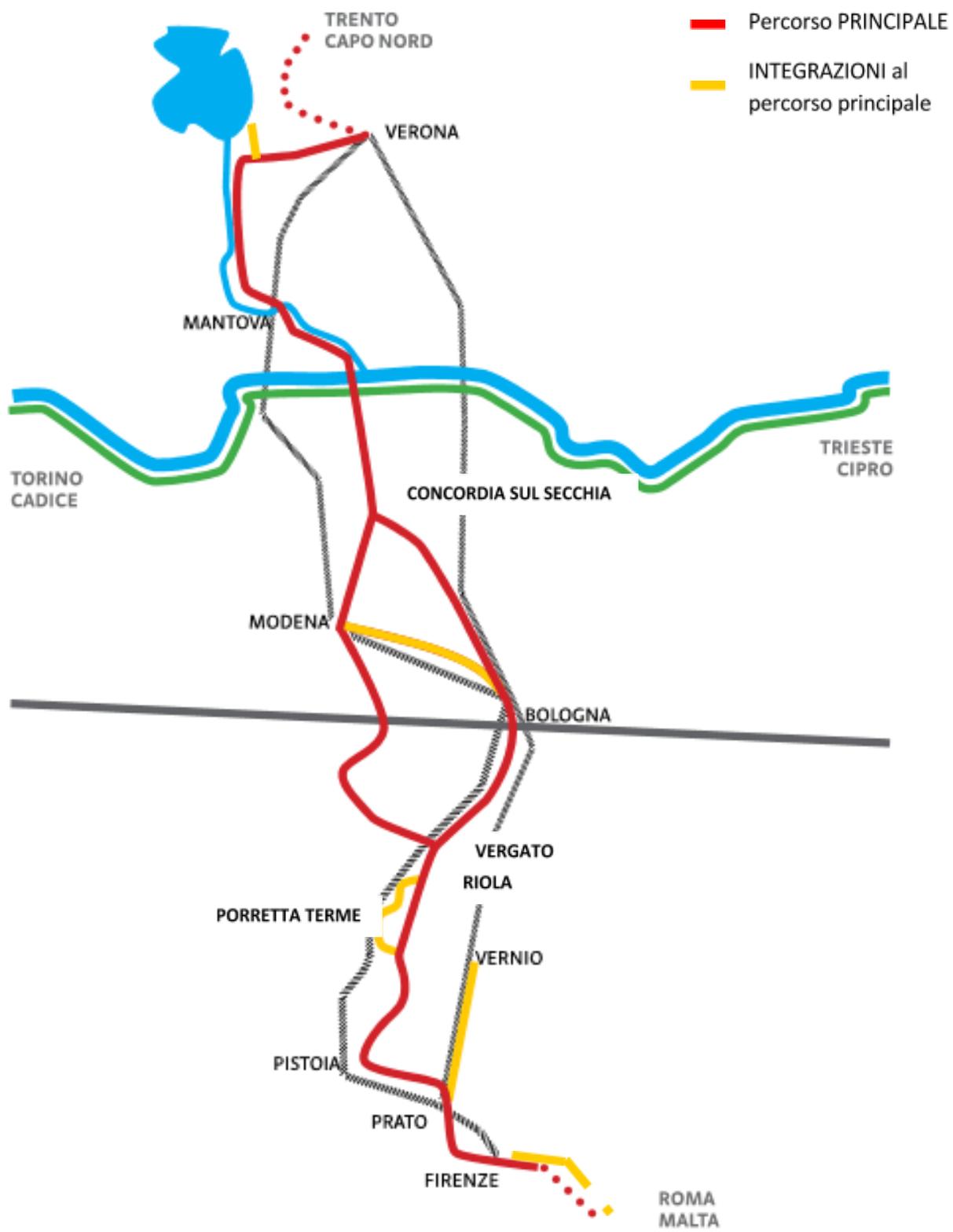
- Attuazione tracciato ad elevato standard
- Ricucitura tratti mancanti
- Risoluzione e messa in sicurezza dei nodi critici
- Percorribilità argini (gestione uniforme delle sommità arginali, legittimità)
- Accessibilità alle aree urbane
- Accordi per il transito in aree private
- Potenziamento dell'intermodalità
- Garanzia e rafforzamento dei nodi intermodali e del loro accesso
- Segnaletica uniforme e brandizzata
- Connessione con altri itinerari e con la rete ciclabile locale

Ma un progetto legato allo sviluppo del cicloturismo necessita non solo di infrastrutture ma di una rete di relazioni, di capitali sociali, di competenze e conoscenze, del coordinamento dei vari progetti che già sono in atto sull'itinerario e che, se non messi a sistema, sono destinati a perdere di efficacia. Sviluppare l'attrattività della rete genera economie su piccola scala, infatti l'ospitalità, il ristoro, l'accompagnamento di gruppi, l'assistenza tecnica, traggono beneficio dall'essere inseriti in un sistema di itinerari cicloturistici reticolari.

Ecco cosa rappresenta l'opportunità del progetto della Ciclovía del Sole Verona-Firenze: lo sviluppo e la messa a sistema della rete sociale assieme a quella infrastrutturale.

Con la Legge di Stabilità 2016 (Legge n. 208 del 28/12/2015, art. 1 comma 640), è stata prevista la progettazione e la realizzazione di un Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche, con priorità per i percorsi: Verona-Firenze - Ciclovía del Sole; Venezia-Torino - Ciclovía VENTO; da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) – Ciclovía dell'acquedotto pugliese o dell'Acqua; Grande Raccordo Anulare delle Biciclette - GRAB di Roma.

Tracciato indicativo della Ciclovia del Sole



Di seguito viene descritto il percorso individuato, su cui si basa la stima del costo dell'opera, e che potrà subire variazioni in sede di redazione del progetto di fattibilità tecnico economica. Il tracciato descritto comprende anche i percorsi integrativi di adduzione e completamento del tracciato principale della Ciclovía del Sole.

Il tracciato, che si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa **668 km (percorso principale e integrazioni)**, cui può essere sommata la tratta Peschiera-Salionze dal Lago di Garda), parte da Piazza Bra a Verona e lungo piste ciclabili e strade comunali secondarie si dirige verso Salionze (circa 22 Km), prosegue lungo l'esistente ciclovía del fiume Mincio attraversando Mantova (37 Km), si biforca, una volta attraversato il fiume PO, in due rami, ad est verso il fiume Secchia, ad ovest verso San Benedetto Po (42 Km). Qui si verifica una connessione di particolare importanza con la Ciclovía VENTO che è il progetto di una dorsale cicloturistica che corre lungo il fiume Po. Si snoda tra VENEZIA e TORINO per una lunghezza di 634 km, a cui si aggiungono 45 km da Milano a Pavia lungo il Naviglio pavese.

Da San Benedetto Po si raggiunge Concordia sul Secchia, attraverso un sistema di ciclabili in sede propria (69 Km). Qui il percorso si biforca offrendo due diverse opportunità, mirate a soddisfare due diversi target di utenza:

- un ramo punta a est in direzione Bologna e utilizza il percorso ciclabile che verrà realizzato sul sedime dismesso della ferrovia Verona – Bologna, lambendo gli abitati di Mirandola, S. Felice sul Panaro, Camposanto, Crevalcore, S. Giovanni in Persiceto e Sala Bolognese fino a Bologna;
- l'altro prosegue verso sud in direzione Modena, su un percorso ciclopeditone che si snoda lungo la sponda sinistra del fiume Secchia, fino a Modena e poi in ambito montano verso Vignola, Zocca e Vergato (circa 110 km), lungo un percorso natura e viabilità montana a basso traffico, ricongiungendosi al percorso proveniente da Bologna, a Riola di Vergato.

Esiste anche un percorso di collegamento tra Modena e Bologna che utilizza in parte una rete di percorsi ciclabili esistenti ed in parte la viabilità secondaria a basso traffico, fino all'abitato di Bologna.

Da Bologna attraverso un rete di piste ciclabili si prosegue verso la Valle del Reno che viene attraversata prevalentemente su percorsi ciclabili protetti e separati da realizzare o su strade secondarie a basso traffico fino al lago di Suviana e al confine con la Provincia di Pistoia (80 Km).

Il tracciato lungo la valle del Reno offre inoltre l'opportunità di interscambiare in numerose stazioni (oltre 20) con il treno della linea Bologna – Pistoia. In particolare per superare il dislivello appenninico maggiormente impegnativo, cioè tra Riola e Pistoia, e viceversa, si può utilizzare l'intermodalità con il treno, anche prevedendo che vengano percorsi tratti intermedi, consentendo così la fruizione turistica del territorio attraversato (modalità hop

on hop off). Una ulteriore possibilità di interscambio modale è offerta dalla linea Bologna – Prato che offre al cicloturista l’opportunità di prendere il treno a Bologna fino a Vernio o Vaiano, per poi scendere in bici fino a Prato (rispettivamente 22 e 11 km).

Il tracciato della ciclovia, una volta superato il confine regionale toscano, prosegue sulla SP 24, attraversando la Foresta dell’Acquerino e dopo un’accentuata discesa giunge nei pressi di Pistoia (35 km), dove avrà inizio il percorso in sede propria che permetterà, attraversando l’area dei vivai, di raggiungere la stazione ferroviaria oppure, con un collegamento diretto, gli abitati di Montale (collegabile alla stazione ferroviaria Montale Agliana con un tratto di 2,8 km) e Montemurlo e raggiungere quindi Prato (27 km) dove avviene il collegamento con il tratto della Valle del Bisenzio ed è disponibile la stazione ferroviaria.

L’esistente reticolo ciclabile di Prato porta ad est fino all’area archeologica di Gonfienti da dove, attraversando un’area agricola ai margini delle urbanizzazioni di Campi Bisenzio, San Piero a Ponti e San Mauro a Signa, si giunge a S.Donnino, sul Fiume Arno e a Firenze (25 km), percorrendo l’anello ciclabile che attraversa la città di Firenze lungo le rive destra e sinistra del fiume Arno, sul percorso ciclabile attualmente in via di realizzazione.

Tratta A: Verona – confine provincia di Mantova

Si parte da Verona città scaligera, dichiarata Patrimonio dell’Umanità dall’UNESCO, visitata ogni anno da milioni di persone provenienti da tutto il mondo.



Figura 1: Piazza Brà - Verona

Per la sua posizione geografica, la città è sempre stata uno snodo importante dell’Italia settentrionale. Conserva importanti monumenti di tutte le epoche storiche, basti citare: l’Arena di epoca romana, la Basilica medievale di San Zeno, piazza dei Signori dell’epoca scaligera, la Porta Nuova di epoca veneziana, ecc.

Il primo tratto del percorso parte dalla Piazza Bra di Verona, percorre l’area pedonale di via Roma (500 mt), poi sfruttando i percorsi ciclabili realizzati all’interno della città scaligera o in alternativa strade urbane a basso traffico, punta in direzione di Sommacampagna, attraversando le frazioni di San Massimo, Casone, Caselle di Sommacampagna e

Ceolara. Qui il percorso si snoda su strade secondarie in promiscuo con il traffico veicolare e tratti di piste ciclabili in sede propria bidirezionali, talvolta in promiscuo con i pedoni. Superata Sommacampagna, paese che sorge sulle ultime propaggini delle colline moreniche che circondano il lago di Garda, l'itinerario prosegue addentrandosi nelle terre del Custoza puntando in direzione dell'abitato di Salionze.

Il percorso si sviluppa attraverso le vie Chiesolina, Pigno e Guastalla per raggiungere l'abitato di Guastalla e ancora, seguendo strade locali che presentano tratti sterrati prima e dopo l'abitato di Guastalla, arrivare a Salionze, passando per San Rocco, Oliosì e Campagna Rossa. La lunghezza del primo tratto è di circa 22 km.

La seconda parte del percorso parte da Salionze e, dopo aver superato un breve tratto asfaltato (300 mt), si connette alla ciclabile sul Mincio per puntare in direzione Mantova, raccordandosi alla ciclabile esistente proveniente da Peschiera sul Garda. Da qui, sulla sponda mantovana, si distingue il castello di Mozambano che racchiude un centro storico ben conservato.



Figura 2: Monzambano

Il fiume in questo secondo tratto è l'assoluto protagonista di questo percorso che infatti nasce dal lago di Garda e arriva a Mantova dove forma i tre laghi che circondano la città. La pista ciclabile, che segue il fiume per 44 km circa, è molto facile, ben segnalata ed adatta a tutti, con un modesto dislivello, completamente asfaltata e isolata dal traffico automobilistico.

Questo percorso, oltre alle bellezze naturalistiche, offre la possibilità di visitare piccoli paesi e borghi dal fascino antico, dove si possono scorgere fortificazioni, palazzi ducali e altre attrazioni culturali e storiche. Molto suggestivo è il borgo medievale Borghetto sul Mincio, dove è consigliabile una sosta per pranzare tra i mulini caratteristici della zona.



Figura 3: ponte Visconteo



Figura 4: Borghetto

Il tratto veneto termina in prossimità dell'abitato di Pozzolo dopo un percorso di circa 14 km lungo la ciclabile del Mincio; sono da percorrere circa altri 23 km per giungere al centro di Mantova.

Complessivamente il tracciato della Ciclovía nel territorio della Regione Veneto si estende per circa **27 Km**.

Tratta B: provincia di Mantova – confine provincia di Modena

La ciclovía si sviluppa poi in modo continuativo lungo un corridoio di **125 km**: nella parte iniziale sul corridoio strategico Garda-Alto Mincio, su cui insistono la pista ciclabile Mantova–Peschiera e la ciclovía Destra Mincio, nella zona centrale sul nodo di Mantova, sul corridoio strategico Basso Mincio con la ciclovía Destra Mincio e sul nodo di Governolo, e nella parte terminale sul corridoio strategico del Secchia tramite la ciclovía Sinistra Secchia.

La pista ciclabile Mantova-Peschiera (o ciclovía del Mincio) ha una lunghezza di 44 km è una pista molto facile, ben segnalata ed adatta a tutti completamente asfaltata ed isolata dal traffico automobilistico e si sviluppa dal Lago di Garda fino alla città di Mantova su sede propria lungo le strade alzaie del fiume Mincio (da Peschiera a Pozzolo), del Canale Scaricatore da Pozzolo a Soave e del Canale Diversivo da Soave a Mantova. Parecchie

sono le deviazioni di notevole interesse cicloturistico: all'altezza di Ponti sul Mincio è possibile connettersi alla dorsale ciclabile Brescia-Lago di Garda; a Monzambano da cui è possibile raggiungere la Riserva Naturale di Castellaro Lagusello, un Borgo inserito nella lista dei più belli d'Italia, e la Ciclovia Colline Moreniche del Garda (direzione Pozzolengo, San Martino della Battaglia, Sirmione); a Mulini di Volta da dove si può arrivare al borgo fortificato di Volta Mantovana e prendere la Ciclovia Colline Moreniche del Garda (direzione Solferino, Castiglione delle Stiviere, Desenzano) e infine altre diramazioni verso la Riserva Statale Bosco della Fontana e il Parco delle Bertone, dal 1994 sede del Centro reintroduzione della Cicogna Bianca.

Si parte da Peschiera sul Garda e percorrendo la riva destra del Mincio, un'alzaia molto suggestiva fiancheggiata da un filare di pioppi cipressini, si raggiunge il ponte-diga di Monzambano che regola la portata d'acqua del Mincio e il livello del lago di Garda. Da qui si passa sull'argine sinistro e si prosegue verso Valeggio sul Mincio e Pozzolo. Questo percorso offre la possibilità di ammirare bellezze naturalistiche, di scorgere torri e fortificazioni e di visitare piccoli paesi e borghi dal fascino antico.



Figura 5: Ciclovia del Mincio nei pressi di Monzambano

Si costeggia il Mincio fino a Pozzolo, da qui in poi la pista si allontana dal fiume e prosegue lungo i canali della campagna mantovana, fino a raggiungere la cittadina di Soave, laddove la ciclovia si sdoppia in un ampio anello che si congiunge alla città di Mantova dove lambendo i laghi si arriva in centro.

Con Decreto n. 6985 del 15/07/2016 sono stati individuati i progetti destinatari di finanziamento nell'ambito del Programma Operativo Regionale lombardo del Fondo di Europeo di Sviluppo Regionale (POR FESR) 2014-2020, tra i quali il progetto dal Parco del Mincio nella zona est e sud del Comune di Mantova per il completamento di alcuni tratti della Ciclovia del Sole e raccordo con la "Via delle Risaie", la Ciclovia Tirrenica (Bicitalia 16). I programmi prevedono il completamento degli interventi nel 2019.



Figura 6: Bici Point a Mulini di Volta



Figura 7: ciclovia del Mincio – scorci

Mantova rappresenta un nodo/snodo per i vari itinerari che convergono e si dipartono come una raggiera: dal capoluogo partono le ciclovie Mantova - Sabbioneta Città Unesco, Mantova - Foresta Carpaneta - Parco Tione e il periplo del Parco periurbano che fiancheggia le sponde dei tre laghi che il Mincio forma attorno alla città.

Fa parte del tracciato la ciclabile Mantova-Peschiera, percorso strategico per la qualità dei territori attraversati e il notevole potenziale attrattivo che è confermato dalle rilevazioni sul numero di passaggi di cicloturisti: nel periodo gennaio-settembre 2015 l'ecocontatore posizionato a Ponti sul Mincio ha rilevato un passaggio di più di 180.000 cicloturisti; quello posizionato a Pozzolo circa 150.000 e infine quello posizionato a Soave circa 125.000.



Figura 8: Mantova



Figura 9: il Parco Periurbano di Mantova

Lasciata Mantova alle spalle si può percorrere il lungo lago, o in alternativa deviare verso ovest (località Cerese) per poi ripiegare verso est imboccando la ciclovia Destra Mincio (Mantova – Pietole Vecchia, Forcello, Bagnolo San Vito – Governolo) la cui lunghezza è di circa 25 km, che fiancheggiando il fiume Mincio si sviluppa in parte su sentieri (tratto Mantova - Pietole Vecchia), in parte su piste ciclabili (tratto Pietole Vecchia – Forcello - Bagnolo San Vito), e nell'ultimo tratto lungo la strada arginale destra.



Figura 10: Ciclovia del basso Mincio : attracco ad Andes (Pietole di Virgilio) e installazioni “porte/aree di sosta” che scandiscono e misurano il percorso ciclopedonale che si sviluppano lungo l'argine

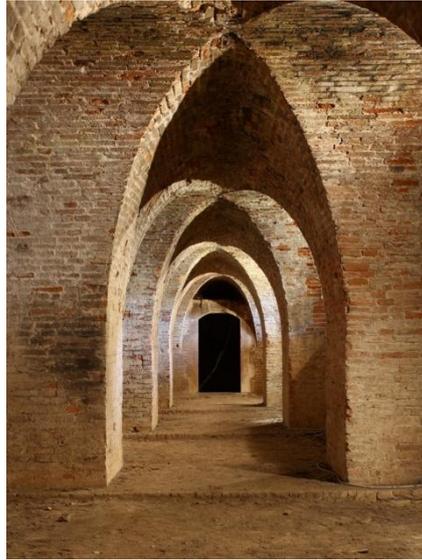


Figura 11: interno del Forte di Pietole

La ciclovia Destra Mincio, presenta diversi nodi di alto valore naturalistico, archeologico, storico, culturale e ricettivo (Riserve naturali, Aree archeologiche -Il "Forcello" dove è stato ritrovato un antico insediamento etrusco-, opere idrauliche) e pertanto si configura come un asse portante del sistema ciclabile Garda-Mincio-Secchia.

Il percorso per essere completamente fruibile necessita in alcuni tratti di specifici interventi di riqualificazione e messa in sicurezza.

Nel comune di Roncoferraro, ormai in prossimità della confluenza col Po, il Mincio lambisce il piccolo paese di Governolo, insediamento antichissimo, testimoniato già in epoca preromana, dove sono perfettamente conservate e funzionanti il sostegno, la conca di navigazione e le opere idrauliche ideate alla fine del XII secolo dall'ingegnere idraulico Alberto Pitentino e poi riviste successivamente nel 1600 da Lorenzo Bertazzolo.



Figura 12: : Governolo, conca del Bertazzolo e Bici Point

Da Governolo si prosegue e, attraversato il fiume Po con idonea passerella ciclabile, ci si dirige verso l'importante centro abitato di San Benedetto Po, dove è insediata dall'anno 1000 l'abbazia del Polirone uno dei più importanti complessi benedettini in Europa. E' in corso l'appalto per la realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Po, in corrispondenza

della SP413, in comune di San Benedetto Po, che avrà anche una corsia ciclopedonale riservata, il cui completamento è previsto per fine 2018.

Si percorrono poi alcuni chilometri su strada comunale a bassa percorrenza per immettersi sull'argine del fiume Secchia in prossimità delle imponenti Chiaviche di San Siro.



Figura 13: abbazia del Polirone e approdo attrezzato per l'intermodalità bici+barca a San Benedetto Po

Da qui si prosegue lungo la ciclovia Sinistra Secchia, che utilizzando strade arginali a scarso traffico automobilistico e alcuni tratti sterrati, fiancheggia il fiume Secchia e consente di arrivare al confine provinciale con Modena.

Lungo il percorso è possibile effettuare interessanti deviazioni e seguire suggestivi percorsi storico naturalistici nel basso mantovano nei luoghi in cui visse Matilde di Canossa.

Governolo e San Benedetto Po costituiscono un nodo/snodo di notevole importanza perché qui si incrociano due dei più importanti itinerari ciclistici europei: Eurovelo 7 "Middle Europe Route" da Capo Nord a Malta, ed Eurovelo 8 "Mediterranean Route" che parte da Cadice in Spagna e arriva ad Atene in Grecia.

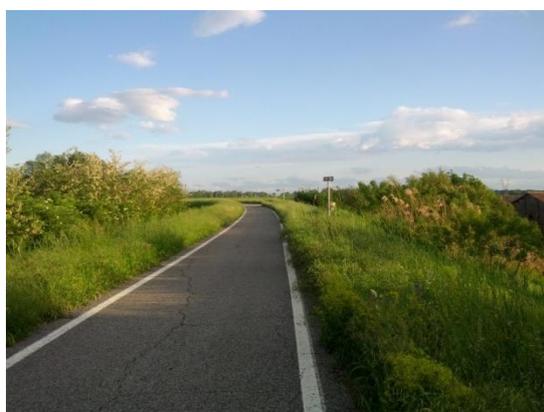


Figura 14: Ciclovia del Secchia : impianto idrovoro di San Siro e argine del fiume Secchia



Figura 15: Ciclovía del Secchia : impianto idrovoivo delle Mondine

Tratta C: Provincia di Modena

Al confine con la Provincia di Mantova l'itinerario prosegue sulla sommità arginale in sinistra idraulica del fiume Secchia fino a superare Concordia sul Secchia. Si tratta di 4,5 km su fondo in misto stabilizzato.



Figura 16: argine Secchia

Qui il tracciato si biforca, un ramo punta verso Mirandola e si ricollega al futuro tracciato ciclopeditonale lungo la ferrovia dismessa Bologna – Verona, mantenendosi in pianura (circa 28 km da Concordia sul Secchia al fiume Panaro) mentre in alternativa si prosegue verso Modena e verso l'ambito montano di Vignola, Zocca e Vergato (circa 110 km all'interno del territorio modenese dal confine comunale con la Lombardia a quello con la Città metropolitana di Bologna).

L'itinerario che da Concordia sul Secchia prosegue ad est verso il sedime ferroviario dismesso utilizza strade secondarie a basso traffico che attraversano S.Possidonio e Mirandola (15,6 km).

A Mirandola ci si connette al tracciato ciclopeditonale che corre lungo il sedime dismesso della linea ferroviaria Bologna – Verona. La Ciclovía VR-BO, parte integrante della Ciclovía del Sole è già finanziata e in fase di progettazione esecutiva e se ne prevede l'ultimazione nel dicembre 2019.

Dalla stazione di Mirandola si prosegue per altri circa 6 km verso sud seguendo il tracciato ciclopeditonale arrivando a via Lollia, dove si prosegue in direzione San Felice sul Panaro

lungo una strada comunale a basso traffico (700 mt). All'altezza di via Canalino si imbecca la pista ciclabile esistente, in fregio alla attuale linea ferroviaria, fino al sottopasso ciclabile di San Felice sul Panaro (1 km).



Figura 17: via Lollia e imbocco pista ciclabile

All'interno dell'abitato di S. Felice sul Panaro si prosegue lungo zone 30 e piste ciclabili in sede propria fino alla stazione ferroviaria (700 mt), ove è previsto l'ampliamento del parcheggio per favorire la ciclabilità.



Figura 18: ciclabili San Felice sul Panaro

Dalla stazione si procede verso sud lungo la pista ciclopedonale di progetto lungo il rilevato dismesso, fino a Camposanto (5 km).

Giunti alla stazione ferroviaria di Camposanto è possibile collegarsi, tramite attraversamento ciclopedonale semaforizzato a chiamata, alla rete ciclabile esistente sull'argine sinistro del fiume Panaro. Attraversando il ponte sul fiume Panaro, si giunge sull'argine destro in territorio della Città metropolitana di Bologna.



Figura 19: percorso su tracciato dismesso a Camposanto, attraversamento semaforizzato e rete ciclabile argine Panaro

L'alternativa montana invece prosegue da Concordia sul Secchia sempre lungo l'argine sinistro del fiume Secchia ed entra in città attraverso il percorso ciclabile in sede propria, realizzato lungo un tratto dismesso della ferrovia Modena – Mantova (37,5 km).



Figura 20: Modena Piazza Grande

Si esce poi dalla città in direzione sud e, mantenendosi sempre su piste ciclabili asfaltate e in sede propria, arriva a Vaciglio dove imbocca la pista ciclabile realizzata sulla ex ferrovia Modena – Vignola.



Figura 21: percorso tra Modena e Vignola

La pista è asfaltata e tocca i centri di Castelnuovo Rangone e Spilamberto e arriva a Vignola (km 27 dal centro di Modena).

Da Vignola, nei pressi della Rocca medioevale, utilizza per circa 1 km l'itinerario "Percorso Natura Panaro" e poi la "via ciclabile dei ciliegi" fino a Marano sul Panaro. Da Vignola a Marano sono circa 6 chilometri su fondo in asfalto in sede propria e su viabilità minore comunale a bassa intensità di traffico.

A Marano l'itinerario attraversa il centro su viabilità normale (circa 300 mt con un semaforo) e si immette di nuovo sul "Percorso Natura Panaro" fino alla località Casona, su fondo in sterrato (km 6).

Da Casona comincia a salire di quota su viabilità comunale asfaltata a basso traffico (km 5) attraversando il Parco Regionale dei Sassi di Roccamalatina.



Figura 22: Parco regionale dei Sassi di Roccamalatina

Al bivio per Pieve di Trebbio vi è un tratto di circa 2 chilometri di comunale in sterrato fino a Siano dove riprende l'asfalto. Sempre su viabilità a basso traffico prosegue attraversando gli abitati di Gainazzo, Missano e Montalbano fino ad arrivare a Zocca. Da Zocca al confine bolognese presso Bocca dei Ravari (780 m.s.l.m), segue la strada Provinciale SP 623 non molto trafficata in quel tratto e si imbecca per breve tratto la strada Provinciale 25. Indi si devia per la strada comunale verso la località Casigno per poi riconnettersi con la strada Provinciale 25 sino a Vergato.

Complessivamente il tracciato della Ciclovia si estende per circa **165 Km** (di cui 5 km tra il confine regionale con la Lombardia e Concordia sul Secchia; 28 km tra Concordia sul Secchia ed il confine provinciale bolognese lungo il tracciato dismesso della linea Bologna - Verona; 110 km lungo il percorso montano da Concordia sul Secchia, Modena, Zocca ed il confine provinciale bolognese verso Vergato; 22 km tra Modena e Bologna lungo la connessione diretta).

Tratta D: provincia di Bologna – confine Regione Toscana

Superato il fiume Panaro si entra nel territorio della Città metropolitana di Bologna, rimanendo ad est dell'attuale linea ferroviaria. Si rimane sul percorso ciclopedonale di

progetto sul rilevato per circa 2 km fino a via Bottazzo, dove si intercetta la viabilità locale e si supera l'abitato di Bolognina.

Dopo la località Bolognina il percorso riprende per 1,8 km sulla ciclabile di progetto sul rilevato dismesso fino a via Fornace, e prosegue per oltre 5 km su viabilità comunale a basso traffico fino a Crevalcore, collegando anche alcune frazioni al loro comune.

All'interno del comune di Crevalcore viene utilizzata la rete ciclabile esistente, attrezzata anche per il sottopasso della linea ferroviaria Bologna – Verona.

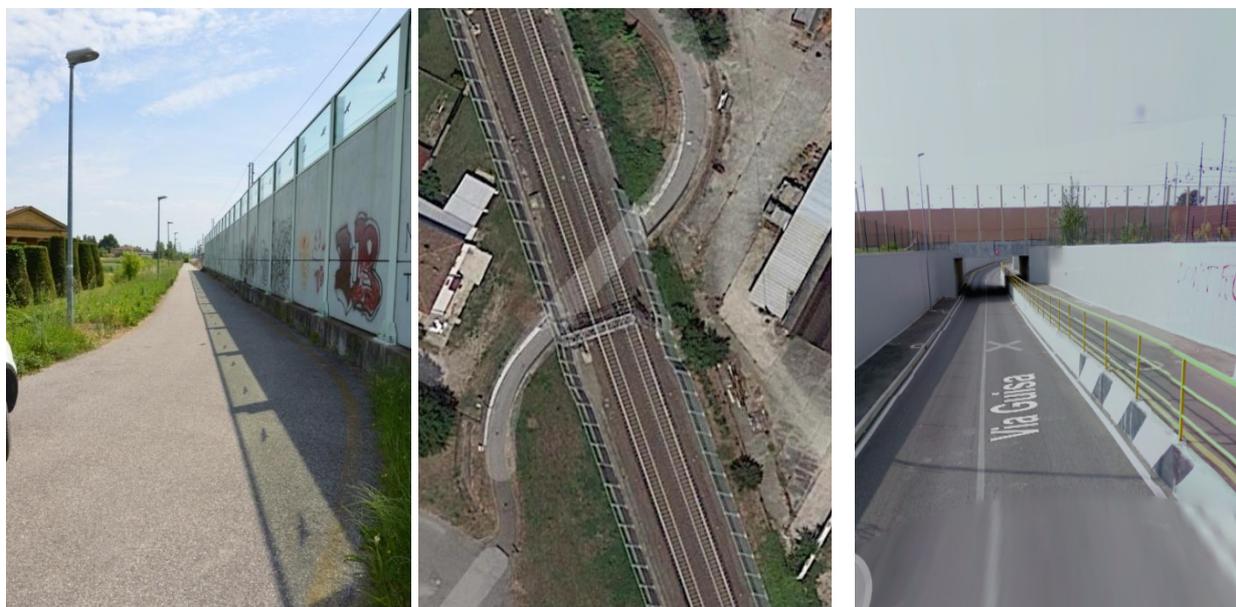


Figura 23: piste ciclabili all'interno di Crevalcore

Da via Guisa inizia un altro lungo tratto di pista ciclopedonale di progetto sul rilevato di lunghezza di circa 6 km, che supera la località Piolino, nel territorio di San Giovanni in Persiceto, dopo aver interessato anche quello di Sant'Agata Bolognese, costeggiando il canale di Valbona.



Figura 24: percorso sul rilavato ferroviario Da Crevalcore a S. Giovanni in P.

Successivamente, tramite piste ciclabili in sede propria o corsia riservata e strade a bassa intensità di traffico, si giunge a San Giovanni in Persiceto, lambendo la stazione ferroviaria.

Il passaggio all'interno del comune di San Giovanni in Persiceto (circa 6 km) è assicurato in prevalenza dall'utilizzo della sua rete ciclabile che si estende quasi capillarmente all'interno dell'abitato.



Figura 25: esempi di rete ciclabile a S. Giovanni in P.

Superato l'abitato, si prosegue verso la località Postrino a San Giacomo del Martignone utilizzando ancora piste ciclabili e strade a basso traffico.

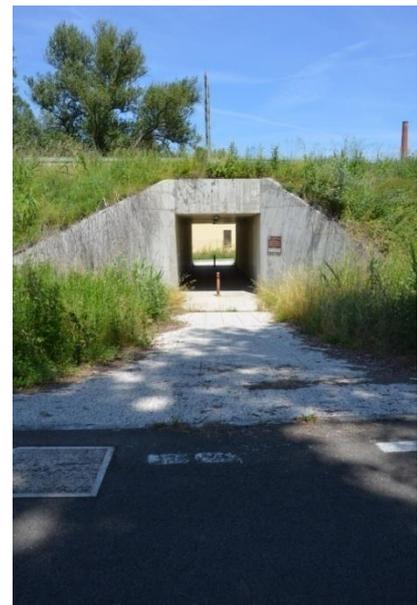
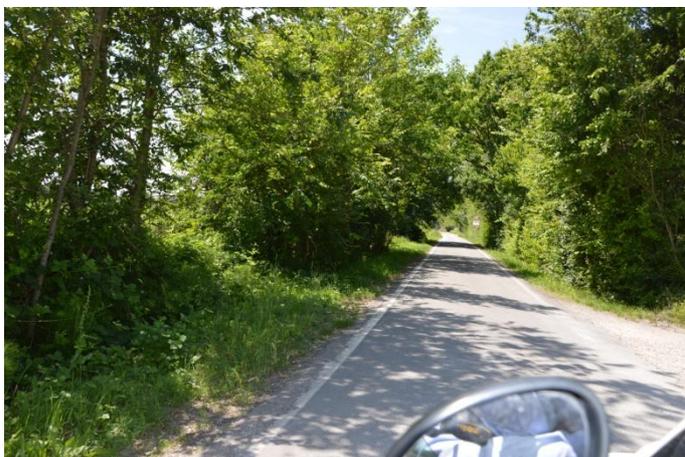


Figura 26: piste ciclabili tra S. Giovanni in P. e Martignone

A San Giacomo del Martignone (precisamente in corrispondenza di via Mascellaro), il percorso ritorna sul percorso ciclopedonale di progetto in rilevato, sempre ad est della attuale linea ferroviaria, e vi resta per oltre 4 km fino ad Osteria Nuova, dove si scende dal rilevato e si giunge alla stazione ferroviaria.



Figura 27: via Mascellaro e percorso su rilevato



Figura 28: rilevato nel comune di Sala Bolognese e rampa di discesa alla stazione di Osteria Nuova

Il percorso ciclabile che interessa il territorio della Provincia di Bologna ha quindi una lunghezza complessiva di quasi 27 km, dei quali circa 6,5 km su piste ciclabili sia in sede propria che in sede riservata, 5 km su strade comunali a basso traffico o lungo la viabilità minore e i rimanenti circa 15 km, sono previsti lungo il rilevato ferroviario dismesso.

Dalla stazione di Osteria Nuova si prosegue verso Calderara di Reno utilizzando i percorsi ciclabili esistenti nei pressi della stazione e successivamente la viabilità ordinaria su via Gramsci, dove si prevede la realizzazione di una zona 30 (920 m).

All'intersezione con via della Ferrovia, il percorso continuerà su una ciclabile di progetto che passerà all'interno di un'area agricola e naturalistica (1,2 km) fino a raggiungere il sovrappasso ferroviario ciclopedonale, di cui è prevista a breve la progettazione. Il tracciato quindi si conetterà con la prevista pista ciclopedonale di via Bazzane e quindi con l'abitato di Calderara di Reno. All'interno del centro urbano si seguirà il percorso ciclopedonale esistente di via Roma, fino al sottopasso ciclopedonale di via della Torretta. Da questo punto sarà possibile arrivare a Bologna in sicurezza passando per zone 30 (via

della Salute e via Fornace) e utilizzando un percorso in sede propria, in parte esistente (via S. Agnese), in parte di progetto, di cui alcuni tratti già finanziati dal Comune di Bologna (via Fornace, via dell'Aeroporto).

Si giunge quindi in via del Triumvirato, dove è già stato finanziato un percorso ciclopedonale fino all'intersezione con via Emilia Ponente (1,8 km).

Da qui si prosegue lungo un percorso ciclabile all'interno di un parco, lungo l'argine sinistro del fiume Reno.

Il percorso interseca poi la pista ciclabile in sede propria di via Palmiro Togliatti (1.5 km) e prosegue sempre sulla pista ciclabile in sede propria di via Certosa (1 km).

Il tragitto continua ancora sulla pista ciclabile in sede propria di via Valdossola e via Sabotino (1,5 km) fino alla "Tangenziale delle biciclette" sui viali, da cui è possibile accedere al centro storico.



Figura 29: percorso lungo Reno



Figura 30: tangenziale delle biciclette a Bologna

Dal centro storico di Bologna, per proseguire l'itinerario cicloturistico verso Firenze, si percorrono a ritroso le piste ciclabili in sede propria di via Sabotino e via Valdossola, e da qui si raggiungono Parco Talon e via Panoramica (4 km) prevalentemente spostandosi lungo un percorso ciclabile in sede propria.

Una volta entrati nel parco, si prosegue lungo la Via Panoramica in destra idraulica del fiume Reno, lungo un percorso ciclopedonale pavimentato di progetto (1,7 km) fino al ponte ciclabile che permette di spostarsi sulla riva opposta del fiume.

Da qui si continua lungo Via Allende, strada comunale a basso traffico (700 m), per poi immettersi nella pista ciclopedonale, in parte esistente ed in parte di progetto, che costeggia l'ex cava SAPABA e i laghetti del Maglio (3,4 km).

Successivamente si prosegue per via Pila ripiega a sud e costeggia l'area BASF e quella SAPABA proseguendo il lungo fiume fino a lambire Palazzo de Rossi. Una volta superato il borgo storico, si prosegue su una strada comunale a basso traffico (Via Vizzano 650 m), fino alla connessione con la pista ciclopedonale di progetto (2 km) che costeggia il Reno in sinistra idraulica, per poi ritornare in promiscuo con il traffico veicolare in via Gamberi, strada senza uscita ad uso residenziale.

Giunti all'abitato di Sasso Marconi, in corrispondenza di via Ponte Albano, il tracciato si snoda per oltre 1,7 km lungo un percorso ciclopedonale in fondo stabilizzato, immerso nel verde, che corre parallelo alla linea ferroviaria, fino a Fontana.

A Fontana si attraversa un sottopasso lungo la linea ferroviaria Bologna – Porretta e si prosegue lungo strade secondarie e percorsi ciclabili per oltre 1,3 km, direzione Lama di Reno.



Figura 31: percorso fino a Fontana

In corrispondenza di Via Fiaccacollo, il percorso passa in destra idraulica del fiume Reno attraverso un ponte ciclopedonale di progetto e continua lungo strade comunali a basso traffico fino all'abitato di Lama di Reno e oltre fino alle porte di Marzabotto, dove si ritorna in sinistra idrografica, attraversando il cosiddetto ponte ciclopedonale "delle streghe" (6,8 km), recentemente ristrutturato.



Figura 32: ponte delle Streghe

Superato il Ponte delle Streghe si imbecca un percorso ciclabile, in parte esistente in parte di progetto, lambisce Marzabotto, Pian di Venola, e attraversa il Reno sul ponte di Sperticano.

Nell'ambito del finanziamento del "Patto per Bologna" è stato assegnato contributo per la "Realizzazione della percorso pedo-ciclabile del fiume Reno – Stralcio funzionale ponte di Sperticano-Riola. Comuni di: Marzabotto, Grizzana Morandi, Vergato", che prevede la costruzione della pista nel tratto di territorio che collega Pian di Venola a Riola di Vergato. L'intermodalità è garantita dalle stazioni ferroviarie dei 3 abitati di Marzabotto, Pian di Venola e Pioppe di Salvaro.



Figura 33: Percorso ciclabile fino a Pioppe di Salvaro

Nello specifico gli interventi previsti riguardano la tratta che collega il ponte di Sperticano sul fiume Reno, in prossimità dell'abitato di Pian di Venola, nel comune di Marzabotto, con Riola nel comune di Vergato, passando per il territorio del comune di Grizzana Morandi. Il

percorso ha una lunghezza complessiva di 21 km costituisce la prosecuzione di percorsi ciclabili esistenti lungo il Reno in Comune di Marzabotto fino a Pian di Venola. Successivamente utilizza strade bianche e in terra fino all'abitato di Pioppe di Salvaro. Parte dalla stazione ferroviaria di Pioppe di Salvaro, segue la Via Martiri della botte e procede lungo il Fiume Reno fino alla località Fornace, dalla quale si immette lungo la strada comunale seguendola fino a l'America e Vergato. Il tracciato attraversa poi il piazzale della Stazione ferroviaria di Vergato, da qui si sviluppa in adiacenza ai binari della linea ferroviaria, attraversando prima il Torrente Vergatello (con un passerella ciclopedonale da realizzare) e poi una serie di orti, utilizzando una strada bianca di accesso. Il tracciato, sempre collocato tra la linea ferroviaria e il Fiume Reno, si sviluppa su aree interessate da vegetazione spontanea, attraversa l'impianto di lavorazione SEPLA per giungere fino all'abitato di Carbona. Prosegue quindi utilizzando il vecchio tracciato della Strada Statale Porrettana (attualmente interessato per circa 200 mt da una frana), circa fino a Lissano, dopodichè scende di quota e segue il bordo fiume fino a Riola di Vergato.

Da Riola si affianca alla SP62 un percorso ciclabile fino a Ponte di Verzuno (circa 3,5 km), passando dalla Valle del Reno a quella del Limentra, intercettando chiesa di Alvar Alto e la Rocchetta Mattei.



Figura 34: Rocchetta Mattei

Da qui ci si sposta lungo la SP23, strada a ridotto traffico, fino al bacino di Suviana, per poi proseguire in direzione Badi e raggiungere il confine regionale (17,5 km).



Figura 35: bacino di Suviana e percorso fino al confine regionale

A Riola, come percorso integrativo, è possibile anche proseguire lungo la vecchia Porrettana, passando per Marano e proseguendo fino Silla. A Silla si attraversa il Reno su ponte esistente e si torna in destra idrografica. E' prevista nuova pista ciclabile che costeggia via Berzantina e la ferrovia al fine di connettere la stazione ferroviaria di Porretta Terme, al fine di connettere in totale sicurezza le stazioni di interscambio lungo la ferrovia Bologna Porretta Terme – Pistoia (Riola, Silla Porretta Terme, Ponte della Venturina).

La tratta da Riola al confine regionale, quella da maggiormente impegnativa da un punto di vista altimetrico, può essere superata, in parte o in toto, utilizzando il treno (lungo la ferrovia Bologna Porretta Terme – Pistoia), salendo alla stazione di Riola ed arrivando a Porretta, da cui si può proseguire sempre in treno verso Ponte della Venturina, (da dove con un breve tratto di raccordo di circa 5 km, di cui 3,2 km ricadenti nel territorio della Regione Toscana e 1,8 km nel territorio bolognese, si arriva a Badi e ci si riconnette alla ciclovìa) o direttamente verso Pistoia, evitando completamente i dislivelli appenninici.

Per coloro che volessero visitare sia la città di Modena che di Bologna, è previsto anche un tracciato di connessione tra i due capoluoghi di provincia, di lunghezza circa 22 km. L'itinerario esce dal centro storico di Modena in Largo Garibaldi sulla via Emilia Est e prosegue su piste ciclabili in sede propria fino al fiume Panaro (km 6).

Qui, utilizzando due passerelle, attraversa il fiume e il suo antico meandro raggiungendo l'argine est che utilizza per circa 1 km su fondo sterrato fino alla linea ferroviaria MI- BO. In questo punto, attraverso un sottopasso e un breve tratto sterrato, riprende la viabilità comunale a basso traffico.

Prosegue poi sempre su viabilità comunale asfaltata (Comune di Castelfranco Emilia) a bassa intensità di traffico fino a Gaggio, Villa Sorra, Riolo per raggiungere infine il confine bolognese presso Castagnolo.

Il percorso si snoda prevalentemente su strade secondarie a basso o bassissimo traffico, lambendo alcune piccole frazioni. L'itinerario quindi segue via di Mezzo, fino a Budrie, per poi proseguire lungo via Ernesto e Fioravante Alvisi e via di Mezzo Ponente, fino al bivio con via Bacciliera.

Si continua in direzione Sacerno, lungo via di Mezzo Levante, strada asfaltata, residenziale che lambisce la chiesa di S.Elena e il Cippo di Sacerno, unica memoria antica

del triumvirato del 43 a. C. e si arriva sulla SP 568 di Crevalcore (Persicetana) da via del Vivaio, in località Bargellino.



Figura 36: Cippo di Sacerno

Si prosegue per 1,6 km sulla SP 568 di Crevalcore lungo pista ciclabile in sede propria, separata dalla strada tramite cordolo. Superata la rotatoria, termina il percorso ciclabile e si procede lungo via Persicetana Vecchia, su strada per 1 km fino a via della Salute.

In via della Salute il percorso continua su strada: via delle Fornace e via dell'Aeroporto, fino all'intersezione con via del Triumvirato, per poi ricollegarsi con il tracciato principale.

Complessivamente il tracciato della Ciclovía del Sole nel territorio metropolitano bolognese si estende per **circa 215 km**

Tratta E: confine Regione Toscana – Firenze

Dal confine regionale percorrendo verso sud la Provinciale SP 24, in promiscuo con il traffico veicolare, si attraversa la Riserva naturale di Acquerino – Cantagallo.



Figura 37: cartellonistica della Riserva dell'Acquerino

Figura 38: il Faggione

La riserva si caratterizza per la presenza di estese foreste, soprattutto di dense faggete e castagneti, oltre a rimboschimenti di conifere e boschi misti di latifoglie, in cui spiccano alcuni episodi monumentali, come il secolare Faggione di Luogomano, la cui chioma copre una superficie di circa 900 mq.

La copertura arborea, è interrotta solo raramente da praterie e da arbusteti, residui di aree anticamente coltivate o destinate al pascolo, oggi dominio del cervo, presente con una popolazione nota a livello nazionale sia per la complessità della sua struttura che per la maestosità degli esemplari.



Figura 39: l'itinerario nell'area boscata



Figura 40: la densa copertura arborea della foresta dell'Acquerino

Procedendo verso sud, dopo circa 23,4 km dal confine regionale, si arriva alla periferia di Pistoia, in località Candeglia, per proseguire l'itinerario ciclabile verso sud est in direzione Montale, con un tracciato di circa km 8,3 che lambisce a nord l'abitato di Pistoia, attraversando l'area vivaistica di via del Forramoro mediante alternanza di tratti da realizzare ex-novo e tratti promiscui con il traffico veicolare.



Figura 41: attraversamento di Candeglia (Pt)



Figura 42: via del Forramoro (Pt), area vivai



Figura 43: area vivaistica di Pistoia



Figura 44: area dei vivai verso Montale

Da Candeglia è possibile collegarsi al centro storico e alla stazione di Pistoia (punto di interconnessione modale con la linea ferroviaria Pistoia – Porretta Terme) mediante un raccordo in direzione sud-ovest che alterna tratti di pista ciclabile da realizzare ex-novo a tratti promiscui con viabilità comunale; in corrispondenza di Viale Arcadia è presente un breve tratto di ciclabile esistente.



Figura 45: ciclabile in Pistoia, viale Arcadia



Figura 46: il Battistero di Pistoia



Figura 47: Stazione di Pistoia

Dal centro/Stazione di Pistoia inoltre è possibile ricongiungersi in direzione est alla ciclovia mediante piste ciclabili da realizzare ex-novo che percorrono rispettivamente via Edison e via Barsanti .

Procedendo verso est in direzione Prato il tracciato principale è costituito da un tratto da realizzare ex-novo di circa 5,5 km interamente in sede propria che attraversa l'area urbana di Montale e Montemurlo.

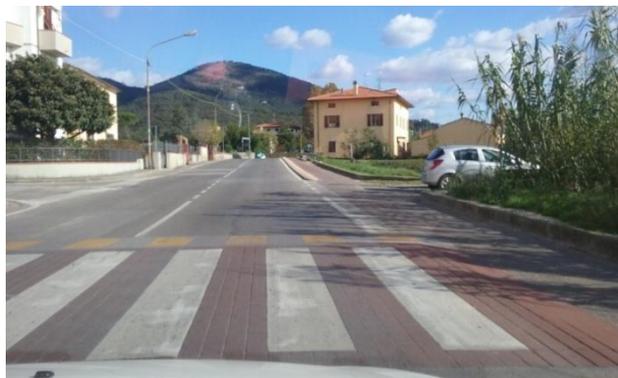


Figura 48: pista ciclabile a Montemurlo

Nel Comune di Montemurlo l'itinerario si snoda su un tratto esistente di pista ciclabile che si interrompe in corrispondenza del confine comunale di Prato/Montemurlo, determinando una situazione di criticità dovuta alla mancanza di continuità con la rete ciclabile del comune di Prato; tale rete consente, mediante un tratto di circa 12 km, di proseguire il percorso in sicurezza fino alla località di Mezzana passando nei pressi della Stazione Centrale.

Dal confine comunale di Prato l'itinerario volge verso sud e attraversa il territorio di Campi Bisenzio mediante un percorso di circa 11 km di cui circa 3 km già esistenti (con eventuali interventi di adeguamento); il tracciato si sviluppa in area urbana e periurbana, lambisce i centri abitati di Capalle, Campi Bisenzio, San Piero a Ponti, fino a giungere a San Donnino. Da tale località si dipana l'anello ciclabile che attraversa in direzione Est – Ovest la città di Firenze lungo le rive destra e sinistra del fiume Arno.



Figura 49: pista esistente a Gonfienti



Figura 50: Capalle



Figura 51: Via Orly, Campi Bisenzio



Figura 52: Via Libero Roti, presso San Piero a Ponti



Figura 53: stazione di San Donnino



Figura 54: pista ciclabile dei Renai

Dalla Stazione ferroviaria di San Donnino, lungo la riva destra del fiume Arno si ha il collegamento con la ciclabile dei Renai, che permette di raggiungere, percorrendo prima per circa 10 km il Parco storico monumentale delle Cascine e poi lungarno Vespucci e Lungarno Corsini, il centro storico di Firenze.



Figura 55: Ciclopista dell'Arno



Figura 56: il Parco delle Cascine

Da qui, si prosegue nella zona a traffico limitato del centro storico di Firenze con un percorso in promiscuo della lunghezza di circa un 1,5 km per giungere al Lungarno della Zecca Vecchia da cui parte una ciclabile in sede separata. Il collegamento con la Stazione di Firenze SMN e con tutti i più importanti monumenti della città di Firenze è garantito da brevi tratti di attraversamento del centro storico a traffico misto (pedonale/veicolare).



Figura 57: ciclabile sui Lungarni a Firenze



Figura 58: Lungarno Vespucci



Figura 59: Piazza Goldoni

Figura 60: Santa Maria Novella

Da Lungarno della Zecca Vecchia, proseguendo in direzione est per un tratto di circa 6 km lungo il corso dell'Arno in ambiente prima urbano e poi periurbano, si giunge alla località del Girone.

Dalla località del Girone, attraverso una zona ad alto pregio ambientale e territoriale, si arriva mediante un percorso in direzione nord-est di circa 4 km, da realizzare interamente ex-novo in sede propria, alla località di Compiobbi, nel Comune di Fiesole. In tale punto è prevista una passerella ciclopedonale sull'Arno attualmente in fase di progettazione che permette di collegare la riva destra con quella sinistra dell'Arno (località di Vallina - Comune di Bagno a Ripoli). Da qui parte il percorso di circa 7 km in direzione sud-ovest lungo la riva sinistra dell'Arno da realizzare interamente ex-novo in sede propria fino al Ponte di Varlungo, alla periferia di Firenze, dove è già presente una ciclabile in sede separata di circa 4 km che attraversa la zona a verde dell'Albereta per poi raggiungere nel centro di Firenze a Ponte alle Grazie.



Figura 61: Fiume Arno a Compiobbi

Si prosegue quindi nel centro storico di Firenze per circa 4 km con un percorso in promiscuo per giungere a Piazza Paolo Uccello, da cui parte una ciclabile in sede separata. Il collegamento con tutti i più importanti monumenti della città di Firenze in riva sinistra è garantito da brevi tratti di attraversamento del centro storico a traffico misto (pedonale/veicolare).



Figura 62: Ponte Vecchio

L'ultimo tratto di collegamento dell'anello storico-paesaggistico di Firenze è costituito da una ciclabile, per buona parte esistente in sede propria, che segue il corso dell'Arno in riva sinistra per circa 8 km, e attraversa zone prima centrali e poi periferiche della città di

Firenze; il collegamento con la località di San Donnino è garantito da un ponte in fase di realizzazione che permette di collegare la riva sinistra con quella destra dell'Arno.

Dalla città di Prato si sviluppa un ulteriore percorso lungo la Valle del Bisenzio che attraversa i paesi Vaiano e Vernio; il primo tratto (fino a Vaiano) è quasi interamente in sede propria mentre il secondo, attraverso il Comune di Cantagallo e fino a Vernio, verrà realizzato lungo la linea ferroviaria e lungo le sponde del fiume Bisenzio.

In località Carmignanello (Comune di Cantagallo) è prevista la realizzazione di una pista ciclabile di circa 900 m.

Questo percorso offre una interessante integrazione al tracciato principale sia per l'alto pregio ambientale e territoriale della zona attraversata, che per la capacità di drenare un alto numero di ciclisti da parte delle Valle del Bisenzio.

Esiste un altro ramo di integrazione al percorso che permette di connettere il centro abitato di Montale con la ciclostazione ferroviaria di Montale Agliana, mediante un un percorso di circa 2,8 km, secondo il progetto presentato per il Bando PRIIM 2014.



Figura 63: a nord di Vaiano



Figura 64: SR325 tra Vaiano e Vernio

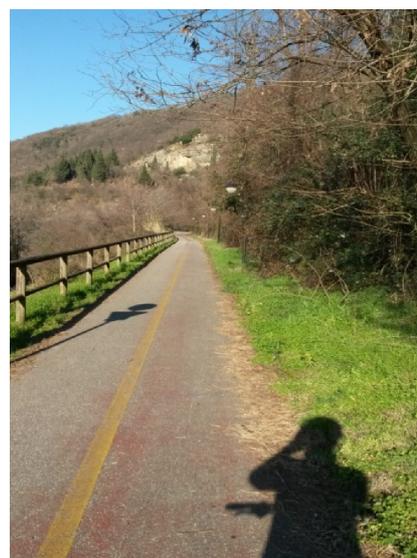


Figura 65: il sistema ciclabile Pratese; Ciclabile lungo il Bisenzio a Prato; Ciclabile tra Prato e Vaiano

Complessivamente il tracciato principale fin qui descritto, comprensivo dell'alternativa Vaiano – Vernio, ha un'estensione di circa **156 km**, di cui km 58 esistenti, km 38 da realizzare e km 60 su percorso promiscuo.

Costo complessivo dell'opera

La stima dei costi ripartita per Regioni ha valore indicativo e non vincolante.

IMPORTO COMPLESSIVO DELL'OPERA

		km
Regione Toscana	€ 23.386.340	156
Regione Emilia-Romagna	€ 27.885.546	360
Regione Lombardia	€ 6.738.220	125
Regione Veneto	€ 3.641.076	27
	€ 61.651.182	668

QUADRO ECONOMICO CICLOVIA DEL SOLE

1 IMPORTO LAVORI INCLUSI ONERI PER LA SICUREZZA (imponibile) € 41.483.725

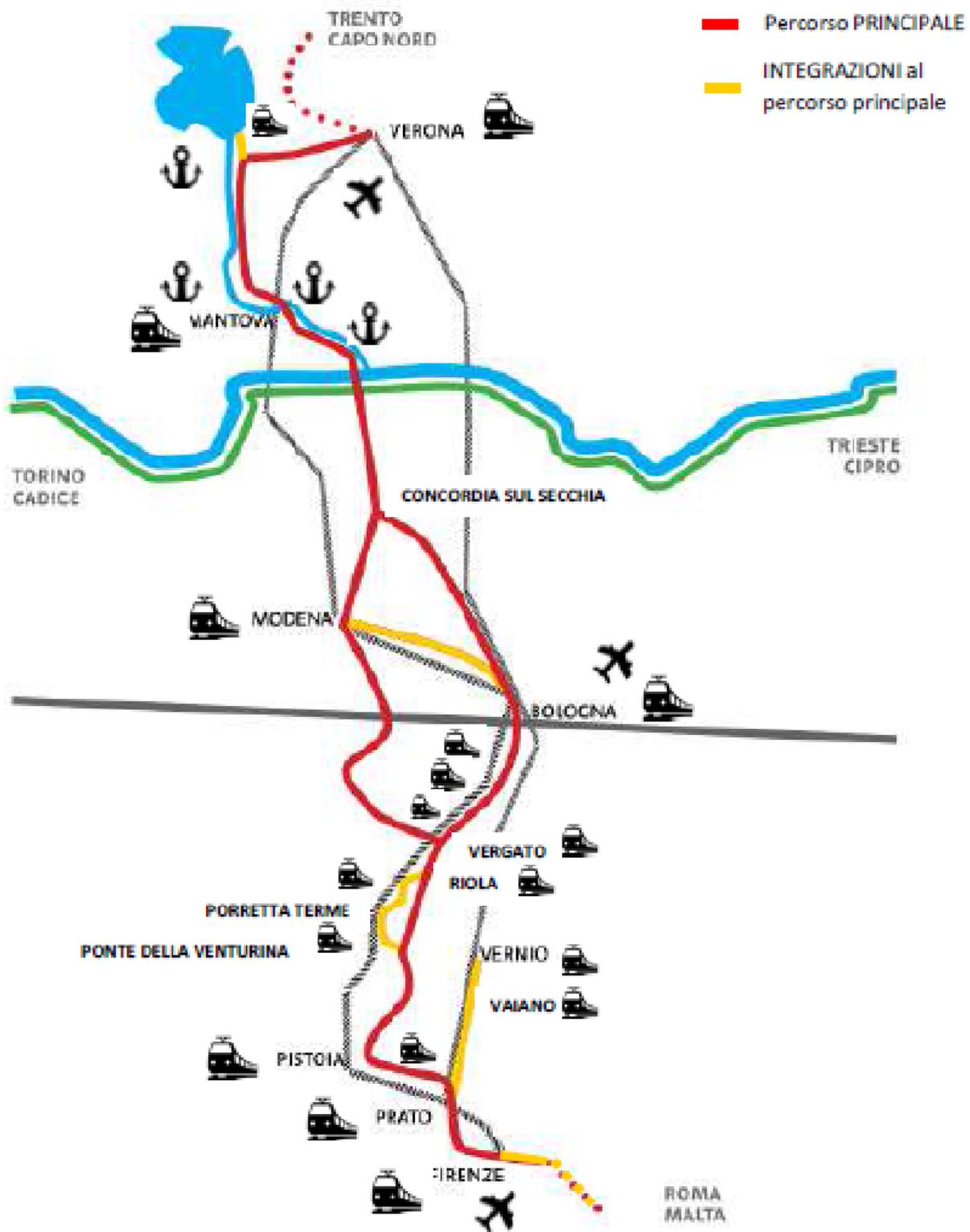
SOMME A DISPOSIZIONE STAZIONE APPALTANTE

2 IMPREVISTI (art. 42 DPR 207/2010), SPESE IN ECONOMIA (art. 174 DPR 207/2010) (imponibile)	6,50%	€ 2.696.442
3 ACQUISIZIONE AREE O IMMOBILI		€ 300.000
4 INCENTIVI PER FUNZIONI TECNICHE (art. 113 D.Lgs. 50/2016)	2,00%	€ 829.675
5 ACCANTONAMENTO	1,00%	€ 414.837
6 PROMOZIONE, INFORMAZIONE E PARTECIPAZIONE (da ripartire in parti uguali tra progetto di fattibilità ed esecutivo)		€ 400.000
7 PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA E STUDIO FATTIBILITA' PER COMUNICAZIONE E PROMOZIONE		€ 640.738
8 PROGETTAZIONE DEFINITIVA		€ 1.123.714
9 PROGETTAZIONE ESECUTIVA E PIANO DI COMUNICAZIONE		€ 647.990
10 ESECUZIONE LAVORI		€ 1.840.145
11 COLLAUDI		€ 239.332
12		€ 4.491.919
		<i>TOTALE SPESE TECNICHE (somma righe 7,8,9,10,11)</i>
13 IVA SU LAVORI (calcolato su riga 1)	22%	€ 9.126.420
14 IVA SU IMPREVISTI (calcolato su riga 2)	22%	€ 593.217
15 ONERI PREVIDENZIALI SU SPESE TECNICHE (calcolato su totale righe 6 e 12)	4%	€ 195.677
16 IVA SU SPESE TECNICHE E ONERI PREVIDENZIALI (calcolato su totale righe 6, 12 e 15)	22%	€ 1.119.271
17		€ 11.034.585
		<i>TOTALE ONERI FISCALI</i>
18 TOTALE COMPLESSIVO (somma righe 1,2,3,4,5,6,12,17)		€ 61.651.182

Costi progettuali dell'opera

COSTI SPESE TECNICHE CICLOVIA DEL SOLE				
	A	B	C	D
	IMPONIBILE	(calcolato su colonna A) ONERI PREVIDENZIALI (4%)	(calcolato su totale colonne A e B) IVA (22%)	(somma colonne A,B,C) COSTO LORDO
1 PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA E PROMOZIONE, INFORMAZIONE E PARTECIPAZIONE	€ 840.738	€ 33.630	€ 192.361	€ 1.066.728
2 PROGETTAZIONE DEFINITIVA	€ 1.123.714	€ 44.949	€ 257.106	€ 1.425.768
3 PROGETTAZIONE ESECUTIVA E PROMOZIONE, INFORMAZIONE E PARTECIPAZIONE	€ 847.990	€ 33.920	€ 194.020	€ 1.075.930
4 ESECUZIONE LAVORI	€ 1.840.145	€ 73.606	€ 421.025	€ 2.334.776
5 COLLAUDI	€ 239.332	€ 9.573	€ 54.759	€ 303.664
TOTALE SPESE TECNICHE (somma righe da 1 a 5)				€ 6.206.867

Intermodalità



L'intermodalità tra i mezzi di trasporto è un fattore strategico per lo sviluppo del turismo in bicicletta poiché consente di ampliare le possibilità di spostamento in bici, coprendo, in tempi limitati e con costi contenuti, distanze impegnative o che presentano notevoli difficoltà (montagne o strade pericolose) aumentando quindi le tipologie ed il numero di persone che possono praticarlo.

Nel cicloturismo, l'intermodalità può rappresentare una soluzione efficace per i trasferimenti da e verso il luogo di partenza della pedalata, per superare tratte dell'itinerario poco ciclabili o molto impegnative (in caso di ciclisti non abituali o inesperti), o per i rientri di emergenza.

Una grande peculiarità della Ciclovía Verona–Firenze è proprio la possibilità di effettuare vari tipi di interscambio modale, sia nei principali hub intermodali delle grandi città che interessa (stazioni ferroviarie, aeroporti, autostazioni, ecc.) ed alle quali è connessa, sia in numerosi punti lungo il tracciato.

Per quanto riguarda l'intermodalità con il servizio ferroviario, il tracciato della Ciclovía Verona–Firenze prevede anche le connessioni intermodali con le stazioni ferroviarie presenti sul territorio, che sono state quindi suddivise in 2 categorie: **stazioni di interscambio strategico** e **stazioni di interscambio**, in relazione alla loro posizione rispetto al tracciato, alla loro funzione di interscambio, al servizio offerto, alle dotazioni ciclistiche presenti, ecc. Le stazioni di interscambio strategico sono: Verona Porta Nuova, Mantova, Modena, Bologna centrale, Pistoia, Prato, Firenze Santa Maria Novella, Peschiera del Garda, Marzabotto, Vergato, Riola, Porretta, Vaiano; mentre tra le stazioni di interscambio si contano le stazioni della linea S1A del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese, parallela alla ciclovía nel tratto appenninico (in particolare Casalecchio e Sasso Marconi, Silla), S. Benedetto Po, Ponte della Venturina, Vernio, Quattro Ville, Vignola.

Intermodalità' bici + traghetto/bus

MANTOVA

Il confronto avviato dalla Provincia con gli operatori del trasporto pubblico locale ha permesso lo sviluppo di servizi di trasporto intermodale che coniugano i vettori ordinari (treni, autobus e motonavi) alla bicicletta.

L'integrazione BUS/NAVE + BICI è prevista lungo gli itinerari ciclabili di particolare rilevanza, in prossimità di mete significative del territorio e in collegamento con la rete ciclabile provinciale.

Punti di forza dell'iniziativa consistono nel garantire il trasporto di un numero adeguato di biciclette su mezzi dotati di spazi e attrezzature idonei, che effettuano servizio ordinario, nei giorni prefestivi e festivi, nell'applicare tariffe agevolate per i passeggeri e per le biciclette e nella possibilità di attivare servizi straordinari in concomitanza di manifestazioni e di iniziative speciali.

In particolare per quanto riguarda il BiciBus, l'azienda di trasporto pubblico di Mantova dal 2005 ha aderito all'iniziativa per incentivare l'intermodalità fornendo un nuovo servizio di trasporto biciclette al seguito dell'autobus sulla linea Mantova – Peschiera.

Il servizio bici-bus è attivo dall'ultima domenica di marzo all'ultima domenica di ottobre, nei giorni prefestivi e festivi con partenze da Mantova e da Peschiera, 5 corse/giorno in bus di linea e sono previste 2 fermate intermedie per carico/scarico bici a Valeggio sul Mincio e Pozzolo. Per quanto riguarda l'uso combinato di Nave + Bici gli operatori che effettuano trasporto pubblico passeggeri con motonavi sul Mincio e sul Po hanno aderito all'iniziativa garantendo anche agevolazioni tariffarie per i passeggeri con bici al seguito.

I principali attracchi lungo l'itinerario che sono attrezzati per il servizio nave+bci sono: Mantova, Pietole Vecchia, Governolo e San Benedetto Po.

Intermodalita' bici + treno

Come già accennato, una grossa opportunità è rappresentata dalla presenza di più linee ferroviarie che corrono parallelamente al tracciato ciclabile, nella pianura padana e nel territorio metropolitano di Bologna e Firenze.

Nella pianura lombarda interessata dal tracciato si trova la stazione di Peschiera del Garda, seconda stazione ferroviaria della provincia di Verona dopo Verona Porta Nuova, collocata sulla linea ferroviaria Venezia-Milano.

Nel territorio mantovano inoltre, il percorso della ciclovia passa in prossimità delle seguenti stazioni ferroviarie di interscambio:

- Mantova (stazione di interscambio strategico) dove è possibile intercettare le linee ferroviarie Mantova-Cremona-Milano, Mantova-Monselice e Verona-Mantova-Modena. Tutte queste linee ammettono teoricamente il servizio di trasporto bici al seguito;
- Porto Mantovano che è collocata sulla linea Verona-Mantova-Modena.ed anche qui è ammesso teoricamente il servizio di trasporto bici al seguito;
- San Benedetto Po che è collocata sulla linea Suzzara-Ferrara ed anche qui è ammesso teoricamente il servizio di trasporto bici al seguito.

Nella tratta modenese del percorso, entro un raggio di Km 5 dal percorso della ciclovìa si possono utilizzare le seguenti stazioni ferroviarie di interscambio:

Quattro Ville, a 1,9 km dal percorso, sulla linea Modena – Mantova. Il servizio offerto prevede una coppia di treni all'ora da a per Mantova e una coppia di treni all'ora da e per Carpi, tutti con servizio di trasporto bici al seguito.

Modena, a 1,2 km dal percorso, che intercetta le linee ferroviarie Ancona – Rimini - Bologna – Piacenza – Milano, Modena – Mantova e Modena – Sassuolo.

Vignola, a 100 mt dal percorso, sulla linea Bologna – Vignola, che prevede una coppia di treni all'ora da e per Bologna, non tutti con servizio di trasporto bici.

L'intermodalità ha un valore particolarmente rilevante nella parte appenninica che, seppur caratterizzata solo da alcuni tratti con pendenze impegnative, può essere superata grazie all'uso combinato con il treno lungo la linea ferroviaria Porrettana, che permette di svalicare anche ai ciclisti meno esperti ed allenati, o nelle stagioni meteorologicamente meno favorevoli. La ferrovia Porrettana, che fu il primo collegamento attraverso l'Appennino tra la Toscana e l'Emilia-Romagna, scavalca infatti interamente la dorsale appenninica, collegando Bologna a Pistoia.

La linea, costituita da un unico binario ed elettrificata, è lunga circa 100 km e serve 26 stazioni di cui 20 in territorio emiliano e le rimanenti in territorio toscano. Attualmente il servizio non collega più direttamente Bologna a Pistoia ma è suddiviso in due linee distinte: Bologna – Porretta Terme (S1A del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese - SFM) e Porretta Terme – Pistoia. La Città Metropolitana di Bologna e la Provincia di Pistoia stanno comunque lavorando per ripristinare il collegamento diretto (Progetto Transappenninica).

Sulla linea S1A circolano una coppia di treni all'ora tra Bologna e Porretta Terme, il servizio si infittisce alla mezz'ora tra Bologna e Marzabotto, per poi aumentare la sua frequenza, con una coppia di treni ogni 15 minuti, tra Bologna e Casalecchio.

Lungo questa linea sono state individuate 5 stazioni strategiche di interscambio: Bologna centrale, Marzabotto, Vergato, Riola e Porretta. Tra Porretta Terme e Pistoia il servizio regionale offre 6 coppie di treni al giorno, tutte con servizio di trasporto bici al seguito. In 50 minuti è possibile raggiungere Pistoia, effettuando tutte e 8 le fermate intermedie: Ponte della Venturina, Molino del Pallone, Biagioni Lagacci, Pracchia, S. Mommè, Castagno, Corbezzì, Pistoia Ovest.

Oltre all'esistenza di fermate bus, che offrono la possibilità di utilizzare il trasporto pubblico su gomma, buona parte delle stazioni, e soprattutto quelle ritenute strategiche, presentano dotazioni atte alla mobilità ciclistica: parcheggi bici, anche coperti, rampe di accesso alle banchine, sottopassi ciclabili, presenza di percorsi ciclabili nell'intorno. Là dove sono carenti tali dotazioni, mancano anche le connessioni ciclabili che, nella quasi totalità dei casi, risultano pianificate all'interno degli strumenti urbanistici locali.

La ciclovìa lambisce quasi tutte le stazioni della linea S1A (Bologna-Porretta Terme) del SFM fino a Riola, da dove parte il raccordo ciclabile intermodale fino a Porretta Terme.

Questo raccordo di 16.4 km si snoda quasi interamente lungo il vecchio tracciato della provinciale “Porrettana”, declassato a strada comunale.

Sulla linea Porretta Terme–Pistoia invece l’intermodalità è possibile, oltre che nelle stazioni di testa, a Ponte della Venturina, da dove è possibile proseguire in bici fino a Badi, lungo un raccordo ciclabile sulla Sp51 di circa 3,5 km, per poi connettersi con il tracciato ciclabile principale verso Candeglia, in precedenza descritto.

La connessione tra il percorso della ciclovia e la stazione di Pistoia è garantita tramite un raccordo di circa 9 km (8.4 km su strada comunale e 650 mt su pista ciclabile in sede propria), che da Candeglia tocca la stazione di Pistoia e si dirige verso Prato lungo via del Forramoro. Anche la stazione di Montale Agliana è collegata al percorso della Ciclovia tramite un breve tracciato misto.

Come alternativa per il collegamento tra Bologna e Prato, su una direttrice spostata ad est rispetto al tracciato della Ciclovia, c’è la linea ferroviaria Bologna – Prato (S1B del SFM), linea elettrificata a doppio binario, di lunghezza 80 km circa, che offre una coppia di treni all’ora da e per Prato, tutti con servizio di trasporto bici al seguito. La linea presenta 10 stazioni oltre alle 2 di testa, delle quali risultano rilevanti per l’interscambio modale Bologna Centrale, Vaiano e Prato Centrale.

Infine la stazione di Firenze Santa Maria Novella rappresenta il principale nodo di scambio intermodale di carattere sia regionale che nazionale per l’arrivo e la partenza dei cicloturisti della Verona – Firenze.

Segnaletica

Una segnaletica specifica per i percorsi cicloturistici è uno degli elementi fondamentali da approfondire e realizzare per garantirne il buon funzionamento e agevolarne l’uso da parte dei ciclisti. La segnaletica infatti crea l’identità del percorso, ne agevola la percezione e ne semplifica la fruizione da parte dei ciclisti, ne rende evidente l’esistenza da parte dei non ciclisti e degli automobilisti in particolare.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha recentemente emanato la Direttiva n. 350 del 20/07/2017 finalizzata alla individuazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche e dei requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione delle ciclovie stesse.

Detti requisiti sono contenuto nell’Allegato A della Direttiva e, in particolare, la segnaletica viene tratta al punto B.4) come riportato in seguito.

Le Regioni armonizzeranno i propri strumenti alla Direttiva MIT.

B.4) SEGNALETICA E RICONOSCIBILITÀ

Un itinerario inserito nel SNCT deve essere riconoscibile attraverso una specifica segnaletica che consenta l'individuazione del singolo percorso e ne identifichi il carattere nazionale.

a) *"conformità segnaletica"*:

Il sotto-requisito prevede in tutti i livelli che "nei tratti di ciclovia su pista ed in promiscuo deve essere garantita la conformità della segnaletica alle disposizioni del Codice della Strada e del relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione (da ora in poi Regolamento)".

Sui tratti di ciclovia su pista ciclabile devono essere impiegati i segnali stradali verticali nel formato "piccolo" o ridotto ai sensi dell'art. 80 del Regolamento.

Sui tratti di ciclovia in sede promiscua con il traffico motorizzato le dimensioni ed i formati sono quelli previsti dall'art. 80 del Regolamento.

b) *"identità visiva"*:

Tale sotto-requisito prevede in tutti i livelli "l'utilizzo, nella segnaletica verticale, del logo specifico del SNCT e dell'identificativo della ciclovia turistica".

Il sotto-requisito *"identità visiva"* consente l'immediata ed intuitiva riconoscibilità da parte sia dell'utenza motorizzata sia dell'utenza ciclabile dell'intero Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche nonché della specifica ciclovia turistica.

Sulla base delle disposizioni sopra riportate i segnali stradali verticali da apporre sulle ciclovie per segnalare agli utenti un pericolo o una prescrizione sono quelli contenuti nel Codice della Strada e nel Regolamento.

I segnali stradali verticali da apporre sulle ciclovie che forniscono agli utenti della ciclovia informazioni necessarie per la corretta e sicura circolazione, nonché per l'individuazione di itinerari, località, servizi ed impianti stradali sono quelli contenuti nel Codice della Strada e nel Regolamento.

Relativamente a tale tipologia di segnale si propongono i seguenti specifici pittogrammi:

- a) *"Segnale di identificazione della ciclovia nazionale"*: segnale di forma quadrata su fondo blu (v. fig. 1), contenente la bandiera italiana per identificare che la ciclovia appartiene al Sistema nazionale, il numero identificativo della ciclovia ed eventualmente il nome della ciclovia. Se la ciclovia appartiene sia al Sistema nazionale sia alla rete europea delle ciclovie è possibile l'uso del segnale di fig. 1 in abbinamento con 12 stelle (v. fig. 2). Lungo i tratti di ciclovie realizzati su pista ciclabile il segnale può essere accompagnato da un pannello integrativo, avente dimensioni previste dal Regolamento, indicante l'estesa del tratto di ciclovia (v. fig. 3); il pannello integrativo sarà su fondo:

- i. Verde per indicare che il tratto di ciclovia è caratterizzato da un livello ottimo in termini di percorribilità;

- ii. Rosso per indicare che il tratto di ciclovia è caratterizzato da un livello buono in termini di percorribilità;
- iii. Nero per indicare che il tratto di ciclovia è caratterizzato da un livello minimo in termini di percorribilità.



Figura 1 - Segnale di identificazione della ciclovia nazionale



Figura 2 - Segnale di identificazione per ciclovia nazionale appartenente alla rete europea



Figura 3 – pannelli integrativi per segnali di identificazione delle ciclovie

- b) “Segnali di identificazione per ciclovie non appartenenti al Sistema nazionale delle ciclovie turistiche”: segnali di forma quadrata su fondo blu che devono essere utilizzati per identificare le ciclovie (o loro tratti) che non appartengono al Sistema nazionale delle ciclovie turistiche. La figura 4 mostra dall’alto verso il basso: il segnale deputato ad indicare che la ciclovia appartiene alla rete europea delle ciclovie (il numero identificativo della ciclovia contornato da 12 stelle); il segnale deputato ad indicare una ciclovia locale (solo il numero identificativo della ciclovia). In entrambi i casi è possibile riportare nel segnale, in sostituzione o in abbinamento al numero identificativo, il nome della ciclovia stessa.



Figura 4 - Simboli di identificazione per ciclovia appartenente alla rete europea o ciclovia locale

- c) “*Simboli da utilizzare per segnali di direzione*”: oltre a quelli previsti dal Regolamento del Codice della Strada, sui segnali di direzione, possono essere utilizzati i simboli riportati nella fig. 5 aventi forma analoga a quelli di cui alle figure da II.100 a II. 231 del Regolamento del Codice della Strada. Il simbolo su fondo blu costituito da una bicicletta è deputato ad indicare che l'itinerario indicato è una ciclovia; il simbolo su fondo blu contenente il numero identificativo della ciclovia abbinato alla bandiera italiana è deputato ad indicare che la ciclovia appartiene al Sistema nazionale delle ciclovie turistiche. Con riferimento alle figg. 2-4 analoghi simboli potranno essere utilizzati con riferimento alle ciclovie appartenenti alla rete europea o alla rete locale.



Figura 5 - Simboli di identificazione delle ciclovie

- d) “*Segnali di direzione*”: nella fig. 6 sono proposte due composizioni di segnale di direzione in relazione all'ambito di installazione urbano o extraurbano. In ambito urbano il segnale su fondo marrone, di forma rettangolare conformemente a quanto previsto dal Regolamento del Codice della Strada, contiene il simbolo relativo alla ciclovia (la bicicletta) e quello relativo alla ciclovia nazionale (fig. 1), oltre che il nome della località e relativa distanza espressa in

chilometri. In ambito extraurbano è proposto un segnale di direzione su fondo marrone di forma conforme a quanto previsto dal Regolamento del Codice della Strada e di composizione analoga a quella della proposta per i segnali di indicazione in ambito urbano.



Figura 6 - Segnali di direzione ambito urbano ed extraurbano

Su ciclovie in sede propria è consentito inserire la segnaletica orizzontale ai fini della identificazione della ciclovie e del progressiva chilometrica, in conformità all'art. 148 del Regolamento.

Attualmente la situazione nelle varie Regioni è la seguente:

Regione Veneto

Con deliberazioni n. 146/CR del 20.12.2005 e n. 959 dell'11 aprile 2006, la Giunta regionale veneta ha avviato, ai sensi dell'art. 106 della L.r. n. 33/2002, il progetto a regia regionale "Piano regionale di segnaletica turistica", da realizzare con le Province, con la finalità di offrire un'immagine omogenea ed unitaria del territorio veneto in armonia con l'attività di promozione dell'offerta turistica regionale, prevedendo a tal fine anche la progettazione grafica e strutturale di idonea cartellonistica stradale, compresa idonea segnalazione ai varchi di confine del Veneto e l'individuazione di siti di interesse turistico.

Da allora, gli attori coinvolti sono stati numerosi, sia per poter rilasciare le necessarie autorizzazioni, sia per poter procedere in modo condiviso con province, enti locali, comuni, comunità montane, GAL, Enti parchi, i cui ambiti territoriali sono interessati dai percorsi. Il tutto con l'obiettivo di avere un segno distintivo nei confronti del turista.

Con la deliberazione n. 1402 del 19 maggio 2009, la Giunta regionale ha approvato il Piano regionale di segnaletica turistica costituito da:

- un sistema di percorsi turistici di interesse regionale e provinciale, dedicati alla circolazione ciclopedonale, equestre e nautica, denominato Rete Escursionistica Veneta (REV), comprendente percorsi ritenuti strategici e attrattivi sul piano turistico, grazie alla loro valenza culturale, ambientale, paesaggistica e sportiva ed essendo in grado di qualificare e diversificare l'offerta turistica regionale;
- uno studio grafico dei modelli di segnaletica e cartellonistica tematica, con relativa metodologia di posizionamento, puntando sulla loro efficacia comunicativa, in

conformità con la promozione integrata dell'immagine turistica del Veneto, nonché sulla loro compatibilità con le norme vigenti, in particolare il Codice della Strada.

Il 2010 ha visto continuare l'attività coordinata e sinergica tra le Province e la Regione per le attività di miglioramento dell'informazione, dell'accoglienza e dell'assistenza al turista. La Regione ha svolto il ruolo di coordinamento dell'immagine e dell'informazione turistica del Veneto tenendo conto delle indicazioni del coordinamento regionale della FIAB – Federazione Italiana Amici della Bicicletta – nonché delle indicazioni emerse dai contatti con le Province. È stato anche l'anno di individuazione e posizionamento della segnaletica turistica lungo l'intero tracciato delle escursioni venete individuate con DGR 1807 del 13 luglio 2010

Con DGR 179 del 7 febbraio 2012 la Giunta regionale ha approvato il progetto esecutivo di attuazione del Piano regionale della segnaletica turistica disponendo, anche su segnalazione della FIAB, per la tabellazione lungo i quattro itinerari di interesse regionale individuati con DGR 1807/2010 una segnalazione coordinata ed omogenea che fosse armonizzata con la segnaletica ciclabile degli itinerari nazionali e sovranazionali della rete Bicalia e della rete europea Eurovelo.

Infine con DGR 162 del 11 febbraio 2013 è stato adottato il Manuale di segnaletica turistica e cicloturistica regionale che contiene tutti i modelli dei segnali e dei cartelli utilizzati, nonché i relativi simboli, icone e pittogrammi utilizzati per la loro composizione, ottemperando in tal modo alla necessità di una semplificazione e di un riordino della segnaletica nonché di adeguamento agli standard sovraregionali.

In base al Manuale di segnaletica turistica e cicloturistica regionale che costituisce il vigente "compendio generale" della segnaletica turistica e cicloturistica del Veneto le tipologie di segnaletica cicloturistica sono le seguenti:

cartello di inizio percorso (mod. 2) Dimensioni 100x150 cm

da posizionare in corrispondenza dell'inizio e fine del percorso e in posizioni intermedie in località significative. Illustra il percorso e indica con una freccia "voi siete qui".

Segnavia(mod. 1) Dimensioni: 35x15 cm

indica il percorso nei punti notevoli (incroci e deviazioni), può svolgere anche funzione di conferma. Questo segnale viene usato in tre versioni, con freccia sinistra, in alto o destra.

Segnale stradale urbano con indicazione percorso(mod. 8) Dimensioni: 100x20 cm

Da utilizzarsi quando si ritiene opportuno indicare la distanza verso un luogo significativo vicino e/o la destinazione finale del percorso

Da posizionarsi possibilmente all'uscita di ogni centro abitato verso il centro abitato successivo e nelle intersezioni con la viabilità provinciale

Segnale extraurbano di deviazione di percorso(mod. 14) Dimensioni 130x30 o 150x40 cm

utilizzato per segnalare la direzione da prendere per raggiungere un percorso nei punti notevoli o comunque lungo la strada di accesso

Segnale urbano di deviazione di percorso(mod. 17) Dimensioni: 100x20 cm
 utilizzato per segnalare la direzione da prendere per raggiungere un percorso nei punti di notevole interesse o comunque lungo la strada di accesso.

Segnale urbano di deviazione verso sito di interesse o stazione di interscambio (mod. 19) Dimensioni: 100x20 cm

Da utilizzarsi lungo il percorso per rindicare la direzione per gli elementi storico-artistici, stazioni intermodali, altro

Cartello di preavviso con percorso Dimensioni: 100x20 cm

Utilizzato per indicare la direzione e la distanza verso una tappa di uno o più percorsi. Il segnale posto nei punti di incontro fra due percorsi diversi consente al cicloturista di decidere quale percorso seguire.

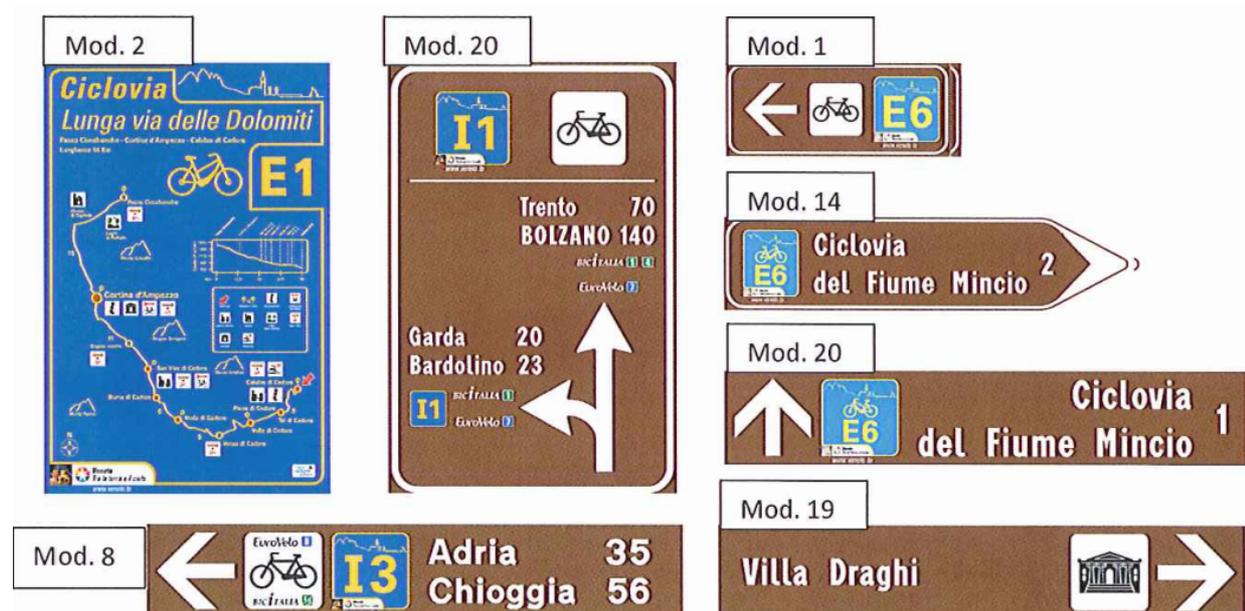


Figura 66: esempi di segnaletica posizionata sul tracciato veneto

Regione Lombardia

La Provincia di Mantova ha ritenuto strategica la progettazione della segnaletica direzionale verticale e della cartellonistica informativa da posizionare in primo luogo lungo la rete di primo livello del piano provinciale delle piste ciclabili con l'obiettivo di rendere riconoscibile un itinerario a livello nazionale ed europeo e a contribuire alla messa a sistema di singole tratte ciclabili non connesse tra di loro.

Le attività e le procedure di progetto hanno dovuto affrontare alcune problematiche necessarie a migliorare e ottimizzare le scelte progettuali e finalizzate a:

- a. armonizzare e ottimizzare le tipologie, i contenuti e le posizioni dei segnali rispetto a contestuali iniziative emerse a livello nazionale (Documento: "Proposta di segnaletica per itinerari ciclabili compatibile con il codice della strada", approvato dal Consiglio Nazionale della FIAB il 14/01/2005);

- b. omogeneizzare la segnaletica proposta rispetto alle iniziative in corso sul territorio provinciale (in particolare: Progetto segnaletica lungo i Percorsi ciclopeditoni arginali di basso Mincio, Po e Secchia, Progetto segnaletica lungo la Pista ciclabile Mantova - Peschiera);
- c. identificare quali sono le tipologie di percorsi soggette o meno a Codice della Strada o ad altra normativa (ad esempio la legge regionale 86/83 indica la determinazione delle caratteristiche della segnaletica nelle aree protette regionali) ed armonizzare per formato, sagoma, colore e diciture la segnaletica conforme al Codice della Strada con quella prevista in ambiti esclusi dall'applicazione del Codice stesso (parchi, sentieri, piste forestali, piste ciclabili separate ecc.) adottando una segnaletica coordinata, facilmente interpretabile, affine e/o conforme alla segnaletica di carattere stradale (dimensioni, formati e colorazioni omologate, stessi logotipi, qualità della rifrangenza notturna ecc.) e a quella in uso presso altre realtà italiane e nazioni europee in relazione alle esigenze di circolazione ciclistica.
- d. improntare il progetto del complesso dei segnali ai requisiti di congruenza, coerenza ed omogeneità per garantire la corretta percezione della situazione stradale e la leggibilità dei singoli itinerari nonché dei punti di intersezione.

Sono stati quindi previsti dei segnali per:

- permettere di capire con facilità in che direzione muoversi per raggiungere e seguire il percorso;
- segnalare e descrivere brevemente i punti di maggior interesse (storico, architettonico, ambientale etc.), posti lungo il percorso o nelle vicinanze,;
- indicare la direzione e le distanze percorse, la distanza da percorrere per raggiungere i punti di maggiore interesse e di collegamento (stazioni ferroviarie, etc.);
- segnalare attraversamenti pericolosi;
- al fine di una maggiore efficacia la segnaletica deve essere dotata di mappe di riferimento utili per avere il quadro complessivo degli itinerari ed anche per permettere una immediata localizzazione dell'itinerario degli elementi.

A causa della diversità di tipologie di tratti su cui si sviluppano le varie ciclovie individuate dai piani vigenti, si sono riscontrati casi in cui la segnaletica è soggetta alle norme del CdS e casi in cui non lo è. Perciò è stato adottato, tenuto conto del CdS, del Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale della Regione Lombardia, del documento "Proposta di segnaletica per itinerari ciclabili compatibile con il codice della strada" approvato dal Consiglio Nazionale della Federazione Italiana Amici della Bicicletta il 14/01/2005, un "Abaco della Segnaletica".

L'abaco prevede 5 tipologie di segnali:

- Segnali di indicazione con funzione di conferma e di direzione;

I segnali di indicazione, della dimensione di 35 x 15 cm, con funzione di conferma e di direzione saranno ubicati in prossimità degli incroci o di eventuali diramazioni per altre ciclovie.

- Segnale triangolare con pannello integrativo.

Nei tratti stradali interessati da un percorso ciclabile in promiscuità con strade statali e provinciali si è ritenuto opportuno installare una forma di protezione indiretta nei confronti degli utenti deboli della strada, utilizzando il segnale di altri pericoli corredato da pannello integrativo avente la dicitura "Itinerario cicloturistico".

In tal modo si segnalerebbe su una strada ordinaria la frequente e probabile presenza di ciclisti. Va detto che tale segnaletica non è tanto di servizio al ciclista, quando in funzione di segnalazione e attenzione diretta all'automobilista.

Altri pannelli integrativi pure possibili in questi casi, potrebbero riportare le diciture: "attenzione ciclisti", "biciclette sulla strada", "ciclisti lungo la strada", "rispetta il ciclista" ecc. (come indicato nel documento approvato da FIAB).

- Segnali con indicazioni turistiche;

I segnali, di dimensione 40 x 60 cm sono posizionati lungo il percorso ciclabile in prossimità d'incroci con deviazioni interessanti; gli stessi sono pertanto stati progettati per contenere le indicazioni di due o più itinerari che s'incrociano e anche le deviazioni dal percorso principale verso località che possono costituire luoghi di visita o di sosta nonché siti d'elevato valore paesistico-ambientale.

- Pannelli Informativi;

Questi pannelli sono i cartelli che contengono le principali informazioni sulle ciclovie e sono finalizzati a fornire un quadro del sistema ciclopedonale con riferimento agli itinerari europei presenti nella provincia di Mantova.

I pannelli informativi della dimensione di 90 x 135 cm, saranno posti all'inizio/fine delle ciclovie, nelle aree dove confluiscono più percorsi, in aree di particolare pregio paesistico- ambientale, in aree di sosta attrezzate o in altri punti idonei.

- Segnali di direzione.

I segnali direzionali verranno posizionati sulle principali strade in prossimità delle ciclovie individuate ed in base alla loro localizzazione si distinguono in urbani ed extraurbani. In particolare i segnali urbani avranno una dimensione di 25 x 125 cm, mentre quelli extraurbani saranno di dimensione 30 x 130 cm.

Per quanto riguarda il criterio di uniformazione del colore di base, si è scelto di adottare il colore marrone in conformità a quanto previsto dal Regolamento di esecuzione del Nuovo Codice della Strada dove viene indicato di utilizzare tale colore per "indicazioni di località o punti di interesse culturale e turistico; per denominazioni geografiche, ecologiche, di ricreazione". Tale criterio viene ribadito anche nella D.G.R. Lombardia 16 aprile 2004 - n. 7/17173 che determina le caratteristiche del Sistema della Segnaletica nelle aree protette regionali, integrando la L.R. 86/83.

Le prime quattro tipologie fanno parte della segnaletica principale posizionata lungo l'itinerario; i segnali di direzione invece fanno parte della segnaletica di avviamento in quanto sono posizionati sulle principali strade in prossimità delle ciclovie.

Regione Emilia Romagna

La Regione Emilia-Romagna, con determinazione del responsabile del servizio mobilità urbana e trasporto locale del 3/4/2013, n° 3185, ha approvato il “*Sistema di segnaletica di indicazione/direzione per la rete regionale di mobilità ciclopedonale, applicazione nella rete di itinerari ciclabili regionali*” di cui alla DGR 83/13, con il quale si definiscono sia le linee guida sulla predisposizione della segnaletica e suo posizionamento, che un abaco della segnaletica, con le diverse tipologie di segnali utilizzabili nei vari ambiti (urbani o extraurbani) e viabilità (ordinaria o riservata).

In linea di massima la segnaletica proposta si rifà interamente a quella proposta nel CdS, riprendendone le forme, dimensioni, colori, simboli, caratteri e pittogrammi.



Sul tracciato, nella parte modenese, è stata di recente apposta dalla Provincia di Modena una specifica segnaletica relativa ad Eurovelo 7 ad integrazione della segnaletica già presente su tratti di percorsi preesistenti. Tale segnaletica, esclusivamente direzionale, è coerente con il “Sistema di segnaletica di indicazione/direzione per la rete regionale della mobilità ciclopedonale..” e consiste essenzialmente di due tipologie di cartelli in alluminio scatolare con fondo marrone: 15x15 con frecce direzionali e 40x60 con indicazioni località.





Figura 67: esempi di segnaletica posizionata sul tracciato modenese

Il tracciato invece non risulta segnalato nel tratto tra Modena e il confine bolognese in pianura ed all'interno di tutta la Provincia di Bologna.

Regione Toscana

L'unico itinerario ciclabile oltre che escursionistico di una certa entità su cui sia stata apposta una segnaletica di indirizzamento è il Sentiero della Bonifica (circa 60 km) che collega lungo il canale della Chiana Arezzo con Chiusi al confine laziale.



Figura 68: esempio di segnaletica utilizzata in Toscana

La Via Francigena escursionistica "Sentiero del Pellegrino" è stata recentemente oggetto di un articolato sistema di segnaletica sia direzionale che informativa per tutti i suoi 350 km, dal passo della Cisa a Radicofani.

Per la Francigena ciclabile sono stati stanziati nel 2014 i fondi per la segnaletica di tutto l'itinerario che corre accanto o lungo il tracciato escursionistico.

Anci Toscana per conto della Regione Toscana, ha elaborato un articolato documento “Indirizzi tecnici per la progettazione, la realizzazione e la gestione del sistema integrato dei percorsi ciclabili dell’Arno e del sentiero della Bonifica”, contenente tra l’altro indicazioni sulle tipologie di segnaletica orizzontale e verticale, di cui si riporta il seguente stralcio: *“Per la segnaletica verticale del percorso dell’Arno si propone di utilizzare, in coerenza con il Sentiero della bonifica, i cartelli con fondo marrone, compatibile con l’attuale Codice della Strada. Si propone che la segnaletica di direzione sia presente negli incroci che possano creare incertezza da parte dell’utente sulla direzione da seguire, sottolineando l’esigenza di razionalizzare e semplificare quanto più possibile le tipologie e le installazioni, compatibilmente con le esigenze di sicurezza e di informazione.*

Per i percorsi promiscui è opportuno utilizzare, oltre alla specifica segnaletica prevista dal Codice della strada, una segnaletica di supporto e conferma in grado di dare continuità al percorso dell’Arno.

Per i sentieri esistenti non adeguati agli standard tipologici della mobilità ciclistica, si propone di fare ricorso a segnavia con richiamo a logo proposto per il percorso dell’Arno, prendendo come riferimento quelli utilizzati per la segnalazione della Via Francigena ...

I Soggetti attuatori sono: Città Metropolitana di Firenze, Provincia di Pistoia, Provincia di Prato, Comune di Sambuca Pistoiese (PT), Comune di Pistoia (PT), Comune di Montale (PT), Comune di Vernio (PO), Comune di Cantagallo (PO), Comune di Montemurlo (PO), Comune di Vaiano (PO), Comune di Prato (PO), Comune di Campi Bisenzio (FI), Comune di Signa (FI), Comune di Firenze (FI), Comune di Scandicci (FI), Comune di Bagno a Ripoli (FI), Comune di Fiesole (FI).

Interconnessioni con altri percorsi/cammini/città d’arte

1. PERCORSI CICLOTURISTICI DI RILEVANZA EUROPEA E NAZIONALE

- EUROVELO 8 E BICITALIA 2: VEN-TO
- BICITALIA 4: CICLOVIA DEI FIUMI DEL TRIVENETO
- BICITALIA 1: CICLOPISTA DEL SOLE
- BICITALIA 16: CICLOVIA TIRRENICA

2. ALTRI PERCORSI CICLOTURISTICI REGIONALI

Regione Veneto

Nel territorio veneto sono quattro gli itinerari cicloturistici regionali (già tabellati) da percorrere in più tappe, per scoprire paesaggi emozionanti e tutti gli angoli più magici di una terra straordinariamente ricca, con percorsi proposti sicuri, pianeggianti, asfaltati e attrezzati (identificati nella segnaletica con la lettera I).

I1 - Lago di Garda - Venezia

L'itinerario, che si estende dal Lago di Garda a Venezia, offre una panoramica sulla ricchezza di storia e tradizioni che caratterizzano le province di Verona, Vicenza, Padova e Venezia. Con partenza da Garda (Verona), antica cittadina che si affaccia sul lago, il percorso collega diversi tracciati ciclabili che, sulla via naturale dei fiumi Adige e Brenta,



portano fino alla terraferma veneziana. Imboccata la ciclabile dell'Adige, che termina a Verona, si incontrano esempi dell'arte romanico-veronese e si attraversano le terre dei pregiati vini Bardolino e Valpolicella, mentre sul tratto che collega a Vicenza si possono osservare le testimonianze dell'antica nobiltà grazie alle splendide ville palladiane. Da qui si prosegue sulla ciclabile

della Riviera Berica per raggiungere Padova, custode dell'innovativa pittura di Giotto e del Mantegna, da dove si riparte in direzione di Venezia ripercorrendo l'antica via del Burchiello. Si arriva, infine, a Mestre (Venezia), dove si lascia la bici per raggiungere Venezia con i mezzi pubblici.

12 - L'Anello del Veneto

L'Anello del Veneto è un percorso cicloturistico circolare attorno alle province di Venezia, Padova, Vicenza e Treviso passando per la pedemontana e toccando le città più belle della regione.

Partendo da Venezia, s'imbocca la Ciclovía delle Isole della laguna, che attraversa le isole per giungere a Chioggia (Venezia). Visitato il centro storico, si prosegue lungo l'argine del Bacchiglione e passando per le Corti benedettine di Correzzola (Padova) si arriva fino agli stabilimenti termali più antichi d'Europa, le Terme Euganee (Padova). Da qui si può in poco tempo raggiungere il centro di Padova.



Seguendo ancora il Bacchiglione, in un paesaggio punteggiato di ville, si arriva a Vicenza e al suo centro storico Patrimonio dell'umanità. Dopo una sosta in città, si prende la direzione della pedemontana verso Marostica e Bassano del Grappa (Vicenza), la prima famosa per la partita a scacchi, la seconda per il Ponte degli Alpini del Palladio.

Tra dolci colline si giunge poi ad Asolo (Treviso), uno dei "Borghi più belli d'Italia", mentre la vicina Maser (Treviso) ci offre Villa Barbaro, opera palladiana che custodisce preziosi affreschi del Veronese. Passando per Montebelluna (Treviso), la natura del Montello è a un passo, e poco dopo ci aspetta Treviso e il suo centro storico. Dalla

capitale del radicchio rosso, sfruttando la ciclovia del GiraSile, lungo le rive del fiume omonimo si ritorna nuovamente in laguna.

I3 -La via del mare

Il lungo litorale veneto è caratterizzato da paesaggi in cui domina l'elemento "acqua": dagli scenari del Delta del Po alle valli da pesca, raggiungendo la Laguna di Venezia dopo aver attraversato le foci dei fiumi Adige e Brenta, e poi verso la parte orientale della costa, con le lunghe spiagge di sabbia dorata, dove si attraversano i fiumi Sile, Piave, Livenza e infine



Tagliamento.

L'itinerario parte dal centro storico di Rovigo, città dalle numerose testimonianze di un passato fiorento. Da Rovigo ci si dirige verso Adria (Rovigo) e il Delta del Po, un'area popolata da numerose specie di uccelli acquatici - in particolare il fenicottero rosa - che hanno stabilito il loro habitat tra le canne palustri e i salici.

Dal Delta del Po si risale poi verso Chioggia (Venezia), "la piccola Venezia". Si raggiunge poi il tratto di litorale rinomato per le lunghe spiagge di fine sabbia dolomitica e le verdi pinete, meta prediletta dei tanti turisti che ogni estate affollano i campeggi e le strutture alberghiere di Treporti, Cavallino, Jesolo, Eraclea Mare, Caorle. Dopo aver ammirato l'incantevole Santuario della Madonna dell'Angelo a Caorle si riparte verso le tappe conclusive dell'itinerario, lungo piste ciclabili che attraversano paesaggi agresti, rigogliose pinete e animati centri abitati, per terminare una volta giunti al faro di Bibione, alla foce del Tagliamento.

I4 - Dolomiti - Venezia

Dagli spigolosi paesaggi delle Dolomiti alle lunghe vedute sulle distese pianeggianti della laguna, il panorama che si incontra durante questo suggestivo itinerario cambia dolcemente passando attraverso i morbidi versanti delle Prealpi trevigiane.

Il percorso offre l'opportunità di conoscere il territorio dalla provincia più a nord del Veneto, Belluno, fino all'area costiera del capoluogo, Venezia.



Si parte da Belluno per scoprire una regione tra le più variegata della Penisola. Dalle ciclovie, tra boschi e sentieri, alle piste che collegano un luogo a un altro, la rete di percorsi in questa zona permette di viaggiare in bici con grande comodità. Lasciata Belluno, l'itinerario prevede una discesa lungo il corso del Piave in direzione del Cansiglio, da dove poi raggiungere la fertile regione dell'Alpago.

Tutto il percorso è costellato di piccoli paesi dov'è custodita la prelibata tradizione culinaria, da abbinare ai vini locali.

Il Passo del Fadalto porta a Vittorio Veneto (Treviso) e al Museo della Battaglia che raccoglie numerose testimonianze della Grande Guerra. Ripresa la strada, che incanta con i suoi scorci sul mondo rurale, si arriva a Conegliano con il suo bel castello medievale. Attraverso Susegana e Montebelluna si giunge a Treviso, centro culturale con preziose meraviglie architettoniche collegato alla terraferma veneziana da un bell'itinerario lungo il fiume Sile.

Sette invece le escursioni, proposte di vacanza in bicicletta di uno o due giorni (identificate nella segnaletica con la lettera E).

E1 - Lunga via delle Dolomiti

La ciclopista delle Dolomiti è una delle più appaganti traversate su due ruote dell'intero arco alpino: si pedala tra scenari e panorami incredibili circondati da alcune delle vette riconosciute dall'UNESCO Patrimonio dell'Umanità.

E2 - Anello dei Colli Euganei

L'itinerario si sviluppa ad anello attorno al perimetro del Parco dei colli Euganei. Si tratta di un percorso naturalistico-culturale, ricco di numerose mete turistiche.

E3 - Anello della Donzella

Percorso nel delta del Po ove si possono scorgere gli ambienti tipici delle zone lagunare e di foce (canneti, velme e barene della foce) ma anche la presenza antropica basata sull'attività agricola, sulla pesca e l'allevamento dei mitili, dei quali la cozza rappresenta uno dei prodotti di eccellenza del Polesine.

E4 - Il GiraSile

Itinerario lungo il Sile, il più lungo fiume di risorgiva d'Europa. L'anello che collega Treviso a Casale sul Sile segue le sponde del corso d'acqua in uno dei tratti più suggestivi dove il rapporto uomo - fiume si sviluppa tra modernità e tradizione.

E5 - Ciclovía Isole di Venezia

Partendo da Chioggia definita la piccola "la piccola Venezia" poiché anch'essa è ricca di canali, calli e campielli, ci si imbarca sul ferry boat per raggiungere l'isola di Pellestrina prima e l'isola del Lido con suoi palazzi del centro che fanno da cornice alla rinomata Mostra Internazionale.

E6 - Ciclovía del fiume Mincio

La ciclovía lungo il fiume Mincio si sviluppa quasi esclusivamente su piste ciclabili pianeggianti, asfaltate e ben segnalate che collega Peschiera del Garda, città murata che per molti secoli il luogo rivestì un'importante funzione militare e Mantova città rinascimentale, ben conservata, ricca d'arte e cultura.

E7 - I paesaggi del Palladio

Il percorso con partenza da Vicenza, si sviluppa sulla tranquilla campagna Berica lambendo inizialmente il fiume Bacchiglione, e passando nei pressi di Villa Capra Valmarana "la Rotonda", uno dei capolavori di Palladio.

Regione Lombardia

- PEDEMONTANA ALPINA

Il percorso ciclabile di interesse regionale PCIR 02 "Pedemontana Alpina" è la parte lombarda dell'itinerario della rete nazionale Bicitalia 12 che collega Torino con Trieste (800 km). Il PCIR 02, partendo da ovest al confine con il Piemonte, dalla località Sesto Calende (VA), percorre l'intera fascia pedemontana lombarda attraversando o lambendo numerosi parchi, laghi e corsi d'acqua.

Il percorso si conclude a est in località Ponti sul Mincio (MN) al confine con il Veneto.

- VIA DELLE RISAIE

Il percorso ciclabile di interesse regionale 10 "Via delle Risaie" attraversa la bassa Lombardia da ovest a est passando per territori agricoli in gran parte dedicati alla coltivazione del riso.

Il percorso, attraversa le Province di Pavia, Milano, Lodi, Cremona e Mantova dove, in prossimità del Po, si sovrappone anche al PCIR 17 "Tirrenica" e, successivamente e per un breve tratto, al PCIR 8 "Po".

Prima di Borgoforte il percorso risale fino alla città di Mantova - sovrapponendosi al PCIR 17 "Tirrenica" - dove supera il Lago di Mezzo dopo aver incrociato il PCIR 7 "Ciclopista del Sole". Poi si dirige verso est, fino a Castel d'Ario, al confine con la regione Veneto (direzione Verona).

Regione Emilia Romagna

- CICLOVIA REGIONALE DEL PANARO (ER 15)

La ciclovia si sviluppa lungo il basso e medio corso del fiume sulle arginature e nelle aree demaniali. Nel tratto da Modena a Marano è denominato Percorso Natura Panaro a sottolinearne la valenza ambientale e paesaggistica. Può essere considerato a tutti gli effetti una greenway che collega l'area appenninica con il corridoio / ciclovia del Po. Per le caratteristiche del fondo è un percorso attualmente molto adatto per le Mountain bike. Nel tratto da Vignola a Casona di Marano è coincidente con la Ciclovia del Parco dei Sassi di Roccamalatina di recente realizzazione da parte della Regione Emilia – Romagna, la quale prosegue all'interno del Parco stesso con un circuito ad anello che permette di scoprirne le sue parti più interessanti e suggestive tra cui le caratteristiche guglie di arenaria.

- **CICLOVIA REGIONALE DEL SECCHIA (ER 13)**

La ciclovia si sviluppa lungo il basso e medio corso del fiume sulle arginature e nelle aree demaniali. Nel tratto da Rovereto al Pescale è denominata Percorso Natura Secchia per la valenza ambientale e paesaggistica. E' da considerare a tutti gli effetti una greenway che collega l'area appenninica tra il modenese e il reggiano con il corridoio / ciclovia del fiume Po. Nel tratto tra Modena e Rubiera è collegata con la Ciclovia della Riserva Naturale della Cassa di Espansione del Secchia recentemente realizzata dalla della Regione Emilia – Romagna, la quale prosegue all'interno della Riserva permettendo di apprezzarne le vaste zone umide e la ricca avifauna presente. Altre importanti emergenze che si incontrano lungo il percorso sono il Palazzo Ducale di Sassuolo, il borgo storico di Castellarano e il sito archeologico della Rupe del Pescale. Vi è il proposito di prevedere il prolungamento della ciclovia fino alla Toscana ed infine al mar Tirreno .

- **VARIANTE BICITALIA AD EUROVELO 8**

La variante Bicialia ad Eurovelo 8, la ciclovia del Po, prevede che all'altezza di Brescello nel reggiano, dove il grande fiume piega decisamente verso nord formando una gigantesca ansa, si dirami una ciclovia che scende dall'argine e attraverso la bassa pianura reggiana e modenese si ricongiunge alla ciclovia destra Po a Bondeno di Ferrara, rompendo così la monotonia dell'argine maestro. La variante permette di visitare zone vallive di grande suggestione come le Valli di Novellara e le Valli Mirandolesi ricche anche di aree naturali ricomprese nella Rete Natura 2000, la rete europea di tutela della biodiversità. Qui si trovano anche centri storici con importanti pievi e castelli come Mirandola, S. Felice, Finale Emilia. La parte modenese di questa ciclovia fa parte del circuito "Biciclette a fiumi" previsto dall'omonimo progetto per lo sviluppo del cicloturismo nell'area colpita dal sisma del 2012.

- **CIRCUITO CICLABILE TRANSROMANICA**

Transromanica è un grande itinerario culturale del Consiglio d'Europa che rappresenta il comune patrimonio romanico di 8 paesi europei dal mar Baltico al Mediterraneo. Nel modenese sono stati individuati due percorsi ciclabili che permettono di visitare le più importanti testimonianze del romanico presenti nel territorio. Entrambi gli itinerari prendono avvio e si concludono presso il Duomo di Modena, uno degli elementi più rappresentativi del romanico in Italia, riconosciuto come Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco. Un itinerario permette di visitare Carpi e la Pieve di S. Maria in Castello detta Sagra e Nonantola con la sua celebre Abbazia , l'altro porta a Vignola a alla sua possente Rocca e nelle dolci colline del lambrusco di Castelvetro dove, tra i vigneti, sorge l'antico oratorio di S. Michele.

Regione Toscana

- CICLOVIA FIRENZE ROMA - CICLOPISTA DELL'ARNO

La Ciclovia Firenze – Roma coincide nel tratto toscano con il tratto Firenze-Arezzo-Chiusi (confine regionale) del Progetto del Sistema integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica che mira alla realizzazione di un percorso ciclabile lungo il Fiume Arno, dalla sorgente sul Monte Falterona (Provincia di Arezzo) alla foce a Marina di Pisa (Provincia di Pisa), integrato con il già realizzato Sentiero della Bonifica, di collegamento con il territorio aretino e senese lungo il Canale Maestro della Chiana, fino al confine con la Regione Umbria.

Il tratto Firenze-Arezzo-Chiusi (confine regionale) è parte integrante della “Ciclopista del Sole” itinerario Eurovelo 7 - Bicalitalia 1, itinerario ciclabile di valenza europea/nazionale.

Il Sistema integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica, in parte già realizzato, una volta concluso sarà lungo più di 400 km, attraverserà una parte ampia del territorio toscano interessando 57 comuni, la Città Metropolitana di Firenze, 3 Province, il parco nazionale delle Foreste Casentinesi e il parco regionale di Migliarino e San Rossore.



Si tratta di un territorio in cui vivono oltre un milione e 200.000 persone, una terra di straordinaria bellezza e di forte attrazione turistica. Come tutte le moderne ciclovie sarà strumento di mobilità da una parte, attrattore di turismo dall'altro, potendo rivaleggiare con i grandi itinerari ciclabili europei e rappresentare un'attrazione turistica importante per tutta la Regione.

Il Tratto toscano della Ciclovia Firenze-Roma (Firenze-Chiusi), si snoda per circa 180 km, partendo dal centro cittadino di Firenze, e raggiungendo la periferia orientale della

città con piste in sede propria in parte già realizzate e da realizzare. Prosegue poi verso sud seguendo il corso del fiume Arno, lungo piste ciclabili da realizzare o da mettere in sicurezza, essenzialmente in ambito urbano, strade a basso traffico da utilizzare in promiscuo, strade sterrate da mantenere, ecc., attraverso tutto il Valdarno superiore, fino alla località di Ponte Buriano (AR) dove si collega al Sentiero della Bonifica. Quest'ultimo tratto (62 km completamente in sede propria) è già realizzato e porta, tramite strade bianche arginali che corrono lungo il Canale Maestro della Chiana, da Arezzo fino al confine con la Regione Umbria attraverso il paese di Chiusi (SI).

La Regione Toscana sul tratto toscano della Ciclovia Firenze-Roma ha finanziato interventi per complessivi 1.790.000,00 euro e la progettazione definitiva di tutti i tratti mancanti mediante un ulteriore stanziamento di circa 350.000,00 euro.

Dai progetti preliminari comunque già realizzati dagli enti territorialmente competenti nell'ambito di un apposito bando effettuato nel 2014 e comprensivi di tutti i tratti mancanti è stato stimato un costo complessivo degli interventi di circa 10.000.000 di euro che consentirebbero il completamento della ciclovia mediante l'alternanza di tratti da realizzare ex-novo e tratti in promiscuo con la viabilità motorizzata da mettere in sicurezza, a cui si aggiungono ulteriori interventi necessari per giungere alla completa realizzazione di una ciclovia di qualità, con i relativi collegamenti ai servizi.

Il proseguimento verso Roma

A sud del tratto Firenze-Chiusi, la Ciclovia Firenze – Roma, che coincide con l'itinerario della Ciclopista del Sole/Eurovelo 7, attraversa la Regione Umbria per poi tramite il territorio della Regione Lazio arrivare a Roma.

In data 14 luglio 2014, è stato firmato dalla Regione Toscana e dalla Regione Umbria un protocollo d'intesa per la realizzazione di percorsi ciclabili di lunga percorrenza e per la realizzazione di una rete interregionale per il cicloturismo all'interno delle medesime Regioni. Il protocollo prevede che la Regione Toscana e la Regione Umbria si impegnino reciprocamente, e ciascuna per le proprie competenze, a mettere in campo azioni finalizzate alla realizzazione dei tratti mancanti della propria rete, tra cui in particolare gli itinerari della Ciclopista del Sole/Eurovelo7, così da assicurare nel più breve tempo possibile la messa in esercizio di una rete interregionale a forte valenza cicloturistica.

Sono in atto contatti con la Regione Lazio per permettere il completamento dei percorsi ciclabili fino a Roma attraverso la firma di un ulteriore protocollo.

Si riporta di seguito una sintesi dello stato dell'arte della Ciclovia Firenze – Roma in territorio umbro trasmesso direttamente dalla Regione Umbria nell'ambito del Protocollo d'intesa prima citato.

Lunghezza complessiva: km 93

Stato di attuazione: in corso lavori di allestimento della segnaletica identificativa nel tratto Chiusi-Orvieto (47 km) che si attesta alla stazione RFI di Orvieto da dove parte anche la funicolare per il centro; il percorso è così articolato:

- Chiusi-Fabro Scalo (km 20) segue viabilità minore a bassissima intensità di traffico (strade di bonifica e strade comunali già ottime per la percorribilità in sicurezza);
- Fabro Scalo-Orvieto (km 27) segue la SR 71 che presenta carichi di traffico massimi di 750 veicolo/gg, con 41 veicoli/ora nell'ora di punta;

Stato della progettazione: progetto di fattibilità esistente con le soluzioni per:

- completamento in qualità (principalmente in sede propria) del tratto Fabro Scalo –Orvieto con interventi di miglioramento dei fondi viari nel tratto Chiusi-Fabro Scalo, costo previsto 3.7 M€
- completamento in qualità (principalmente in sede propria) del tratto Orvieto-Orte, costo previsto 3.5 M€

Tempi di attuazione: completamento progettazione preliminare/definitiva entro il corrente anno.

Tempi di realizzazione: da stabilire compatibilmente con il reperimento delle risorse economiche necessarie oggi non ancora disponibili.

3. ITINERARI CULTURALI DI RILEVANZA EUROPEA E NAZIONALE

● VIA CLAUDIA AUGUSTA

La Via Claudia Augusta è l'antica strada romana che porta da Donauwörth attraverso le Alpi fino al mare Adriatico. I lavori per la costruzione di questa strada vennero terminati nel 47 d. C. durante il regime dell'imperatore Claudio. Originariamente la strada però fu tracciata già nel 15 a. C. da sua padre Druso, figlio dell'imperatore Augusto. I lavori quindi durarono oltre 60 anni. In origine la Via Claudia Augusta fu utilizzata come strada militare, ma nei successivi secoli la strada divenne un'importante via di comunicazione per i commercianti. Fino ad oggi, dall'antica strada romana, sono rimasti ancora due pietre miliari, delle quali una si trova a Rablà in Val Venosta (Alto Adige) e l'altra a Cesiomaggiore a Feltre (Belluno). La strada è ormai oggetto di studio da oltre 200 anni, ma sull'effettivo tracciato della Via Claudia Augusta ci sono varie teorie.

Oggi la Via Claudia Augusta è una amata e nota pista ciclabile. Dalla Germania la ciclabile parte a Donauwörth e porta verso sud ad Augusta, in tedesco Augsburg. Poi la via prosegue per Füssen e Reutte nel Tirolo ed infine sul passo Fernpass. Di nuovo a valle la via si snoda per Imst e Nauders per poi arrivare al punto più alto del

percorso, sul Passo Resia. Da qui la Via Claudia Augusta attraversa l'Alto Adige, passando per le città Merano e Bolzano, ed arriva infine a Trento. Da qui la via si divide: un percorso, passando per Verona, porta ad Ostiglia, importante porto fluviale sul Po, in provincia di Mantova, e l'altro fino alle porte di Venezia.

La lunghezza della ciclabile Via Claudia Augusta è di poco più di 500 km. La qualità del percorso ciclabile varia da regione a regione. Ci sono tratti che possono essere classificati come ciclabile per famiglia, ma esistono anche percorsi impegnativi, adatti per la mountain bike.

- CAROLINGIA

Il progetto della Via Carolingia è nato per rispondere al bisogno di ricercare e trasmettere il senso di appartenenza ad una comunità più grande, quale è l'Europa, seguendo il percorso del viaggio (da Aquisgrana a Roma) e delle tappe che Carlo Magno effettuò nell'autunno dell'800 per recarsi a Roma, dove papa Leone III incoronò il sovrano carolingio Imperatore del Sacro Romano Impero nella notte di Natale dell'800. Recuperare quindi ma anche salvaguardare, valorizzare e gestire i contesti paesaggistici e culturali interessati dal tragitto per la fruizione turistica e culturale del territorio.

La Via Carolingia si pone come un segno tangibile della comunità culturale europea e costituisce un momento importante in grado di sottolineare efficacemente l'impegno per la ricerca delle origini comuni e per la fattiva cooperazione tra i diversi Paesi che anima questa fase di progressiva unità dell'Europa, per la costruzione dell'identità europea.

Il progetto, inoltre, anche con l'ottenimento dell'ufficialità da parte del Consiglio d'Europa si pone l'obiettivo di promuovere il percorso carolingio come itinerario culturale che, creando un collegamento ideale fra i Comuni Italiani, Svizzeri, Belgi, Francesi e Tedeschi che si trovano lungo il tracciato, ne promuova e ne valorizzi gli aspetti turistici oltre a quelli di rilevante patrimonio culturale e paesaggistico.

La Via Carolingia ha una lunghezza di circa 1230 km e attraversa Belgio Germania Svizzera ed Italia.

In Italia, il percorso della via Carolingia si snoda, partendo da Campione d'Italia, in provincia di Como, attraverso le province lombarde di Bergamo, Brescia e Mantova, quelle emiliane di Reggio Emilia, Modena e Ferrara, fino a raggiungere la costa adriatica da percorrere da Ravenna fino ad Ancona, per poi rientrare nell'entroterra marchigiano e, attraversata l'Umbria, raggiungere l'Abbazia di Farfa, in provincia di Rieti, e poi proseguire fino a Roma.

- CAMMINO DI S. ANTONIO

Un pellegrinaggio che conta dalle 13 alle 15 tappe a seconda del luogo di partenza e delle varianti possibili (300 km). Si snoda da Venezia/Padova all'Eremo di Montepaolo

di Dovadola (Forlì Cesena). Da qui parte il Cammino di Assisi, ricongiungendo in questo modo sant'Antonio a san Francesco, Padova ad Assisi.

Viene rilasciata la credenziale dalla Basilica del Santo di Padova, si passa per Monselice, Rovigo, Ferrara, Bologna, i Parchi dei Gessi Bolognesi e dei Calanchi dell'Abbadessa e della Vena del Gesso Romagnola fino ad arrivare a Montepaolo dove viene rilasciata l'Assidua. Il percorso è segnato da frecce indicative. Vi sono rifugi e locali convenzionati lungo tutto il cammino.

- VIA EMILIA

Con i suoi 1300 stadi, pari a 230 chilometri circa (la lunghezza odierna è poco più di 260 km), la via Emilia si presenta come un percorso ininterrotto che congiunge da sud-est a nord-ovest gli estremi regionali.

La strada nasce nel 187 a.C. sotto la guida del console Marco Emilio Lepido. La maggior parte dei centri urbani è accomunata dall'essere dislocata lungo il suo asse, a distanza regolare e in prossimità di uno sbocco vallivo coincidente con uno degli elementi di viabilità transappenninica.

In prima battuta la strada collega i centri preesistenti, come Piacenza, Rimini e Bologna, poi le colonie gemelle di Modena e Parma e quella di Reggio Emilia. Successivamente si aggiungeranno altre importanti entità urbane e centri di mercato, (Cesena, Forlimpopoli, Forlì, Faenza, Imola) e una schiera di cittadine.



La strada correva su argini sopraelevati ed il superamento dei corsi d'acqua era assicurato da ponti in muratura, talora di aspetto veramente monumentale come il cosiddetto ponte di Tiberio a Rimini in pietra d'Istria a cinque arcate. Alcuni di essi sopravvivono ancor oggi seppure più volte modificati nella struttura e nella forma esteriore per corrispondere alle mutate esigenze di due millenni di storia.

Per orientarsi sulla lunghezza del percorso e sulla distanza fra un luogo e l'altro, chi si metteva in viaggio poteva contare sui cosiddetti miliari, pietre poste originariamente a ogni miglio (metri 1476); alcuni sono rimasti in situ, altri vengono conservati in alcuni musei cittadini (Rimini, Bologna, Castelfranco Emilia, Modena, Parma), altri ancora hanno avuto un riutilizzo posteriore, come il miliario divenuto fusto di colonna nella Pieve del Thò a Brisighella.

Il manto stradale che caratterizzava le carreggiate extraurbane era costituito generalmente da una massicciata di ghiaie e ciottoli fluviali senza contenimenti laterali, mentre nei tratti cittadini si adottavano lastricature in basoli lapidei o acciottolati con marciapiedi o gradini di delimitazione, di cui rimangono ancora alcune tratte visibili.

- STRADA DEGLI DEI

La via degli Dei (o anche sentiero degli Dei) è un percorso escursionistico che collega le città di Bologna e Firenze, passando attraverso gli Appennini.

Il nome deriva probabilmente dai toponimi di alcuni monti attraversati, fra cui Monte Venere a Monzuno e Monte Luario a Firenzuola nei pressi del passo della Futa. La via utilizza un percorso principalmente di crinale molto simile ai percorsi utilizzati nel Medioevo per le comunicazioni fra Bologna ed il capoluogo toscano, e ancora prima dai Romani attraverso l'antica strada militare romana Flaminia militare.

Il percorso, ricostruito a partire dagli anni '90, attraversa numerosi luoghi di interesse naturalistico e paesaggistico a quote intorno ai 1000 m s.l.m. In alcuni punti i sentieri passano proprio sulle antiche pavimentazioni stradali ancora superstiti dopo 2000 anni di storia.

Il tracciato, percorribile sia a piedi che in mountain bike, parte da Bologna e attraversando Badolo, Monte Adone e Monte Venere, giunge a Madonna dei Fornelli. Si prosegue per Monte dei Cucchi, Monte Poggiaccio e si arriva al Passo della Futa. Da qui si prosegue per San Piero a Sieve e Fiesole per raggiungere Firenze.

- VIA ROMEA - NONANTOLANA

La via Romea – Nonantolana collega, attraverso due direttrici (Orientale in destra Panaro e Occidentale in sinistra Panaro), Nonantola, sede della importante abbazia benedettina fondata da S. Anselmo in epoca Longobarda, a Fanano sede di un importante monastero coevo dipendente dall'Abbazia e al passo della Croce Arcana, luogo di transito di pellegrini e mercanti per tutto il medioevo. La Romea Nonantolana rappresenta dal 2015 anche un segmento della nuova via di pellegrinaggio di valenza europea denominata Romea Strata che sarà inaugurata nei prossimi giorni in occasione del Giubileo.

E' stata inserita anche la variante della Romea Nonantola definita via della Sambuca che attraversa il bolognese, anche questa di recente attivazione.

- VIA DELLA SETA

Congiunge Venezia con Livorno passando per Ferrara e Bologna seguendo il Navile e per proseguendo nella valle del Reno, con una deviazione fino al Lago di Suviana.

Il tracciato ricalca il percorso storico delle merci che hanno reso Bologna importante per la produzione ed i commerci di questo prezioso filato. Per lungo tempo la Seta è stata elemento trainante dell'economia di Bologna e per rendere possibile la sua

lavorazione ed il suo commercio sono stati modificati il corso del Reno e del Savena con percorsi cittadini che azionavano mulini e macchine idrauliche oltre a consentire la navigazione verso il Reno ed il mare Adriatico. Sul territorio della Provincia di Bologna la Ciclovía della Seta entra da Ferrara, transita per Malalbergo, Altedo, Bentivoglio cercando, per quanto possibile, di seguire il Navile, attraversa la città per uscire lungo il canale di Reno verso Casalecchio e poi risalire il Reno fino a Vergato dove si dirige verso il Lago di Suviana per poi scendere in Toscana.

- VIA FRANCIGENA

La Via Francigena è il percorso escursionistico riconosciuto "Itinerario Culturale Europeo" dal Consiglio d'Europa.

La parte Toscana si sviluppa in 15 tappe dal Passo della Cisa al confine laziale, attraversando la Lunigiana, Lucca, San Miniato (dove si connette con la Ciclopista dell'Arno), San Gimignano, Siena e la valle dell'Orcia fino a Radicofani.

Il tracciato pedonale è segnalato e messo in sicurezza grazie ai finanziamenti della Regione Toscana e dei comuni interessati.

La versione ciclabile appartiene ad EuroVelo 5 (EV 5), detta via Romea Francigena, presente anche come itinerario Bicitaly 5, è in via di formazione: la regione toscana ha individuato il tracciato con valenza ciclo-escursionistica ed ha stanziato i fondi per la segnaletica.

4. ALTRI ITINERARI CULTURALI REGIONALI

Regione Emilia Romagna

- CAMMINO DI SAN LUCA

Tradizionale oggetto di culto religioso legato alla devozione dell'immagine della Beata Vergine di S. Luca nonché confortante approdo visivo per i bolognesi che rientrano in città, il santuario posto sul Colle della Guardia rappresenta uno dei simboli di Bologna. Le oltre 600 arcate del portico, unico al mondo per la sua lunghezza di quasi quattro chilometri (3.796 m), collegano il santuario alla città e agevolano la processione che ogni anno dal 1433 conduce la bizantina Madonna con Bambino alla cattedrale durante la settimana dell'Ascensione. La sua realizzazione si avvia nel 1674 con la costruzione a Porta Saragozza dell'arco Bonaccorsi. La parte terminale del percorso collinare si caratterizza invece per la dinamica variazione di visuali e di punti di fuga fino alla visione finale del santuario.

L'avvio del percorso in salita è enfatizzato lungo via Saragozza dall'Arco del Meloncello,



Questa edicola dalla planimetria curvilinea che ricorre all'uso della colonna libera rappresenta, insieme allo spazio antistante alla basilica, l'unico spazio barocco esterno presente in città. La chiesa attuale viene realizzata tra 1723 e 1757 in sostituzione di una precedente chiesa quattrocentesca mentre le due tribune esterne sono concluse nel 1774.

- FLAMINIA MINOR

La via Flaminia Militare (o minor) è un'antica strada romana, costruita dal console Caio Flaminio nel 187 a.C. tra Bononia (Bologna) ed Arretium (Arezzo). Il nome Flaminia minore o secunda o altera o Flaminia militare, è stato assegnato dagli studiosi per distinguerla dalla via Flaminia tracciata nel 220 a.C. da Gaio Flaminio Nepote, per collegare Roma con Rimini. Il tratto compreso tra il passo della Futa ed il paese di Madonna dei Fornelli è anche noto come strada romana della Futa o strada della Faggeta.

La costruzione della strada è contemporanea a quella della via Emilia, allo scopo di istituire una rete stradale per permettere veloci collegamenti con Rimini e Arezzo, rendere sicuri e stabili i territori emiliani e romagnoli dopo la loro conquista ai danni dei Celti e controllare la dorsale appenninica occupata dalle tribù liguri.

Il tracciato della strada rimase un mistero per secoli. Certamente collegava Bologna e Arezzo passando per i crinali dell'Appennino, forse scendendo lungo la valle della Sieve e poi risalendo l'Arno fino ad Arezzo, città al tempo molto più importante della neo colonia di Firenze nonché terminale della Cassia antica.

Per lungo tempo sono state avanzate due diverse ipotesi: la prima (Flaminia Militare) è che il tracciato utilizzasse il crinale tra i torrenti Savena e Setta verso il passo della Futa; la seconda (Flaminia minor), basata principalmente su di una serie di toponimi, ipotizza un percorso più a est, sui crinali del torrente Idice e Sillaro verso il passo del Giogo di Scarperia, lungo un tracciato costellato di ritrovamenti archeologici di insediamenti etruschi e romani per Mugello e Casentino. Secondo quest'ultima ipotesi, la strada confluiva sulla via Emilia presso l'antica città di Claterna (i cui resti si trovano

nella frazione di Maggio a Ozzano dell'Emilia) o ancora direttamente presso la città di Bononia.

L'esatto percorso della strada è comunque rimasto un mistero fino all'agosto del 1979, quando due appassionati di archeologia riportarono alla luce il primo tratto di basolato (il tipico selciato romano). Nel corso delle varie campagne di scavo, sono stati individuati diversi tratti di basolato, alcuni dei quali perfettamente conservati, per una continuità territoriale di parecchi chilometri, principalmente in alta quota sopra i 1000 metri.

Regione Toscana

- ANELLO DEL RINASCIMENTO

L'Anello del Rinascimento è un percorso escursionistico di circa 170 chilometri che abbraccia la città di Firenze. Attraverso boschi e campi coltivati, l'Anello tocca monasteri, castelli, pievi antiche, ma entra anche nel cuore di Firenze, di Fiesole e di altri comuni della provincia fiorentina.

La proposta escursionistica si prefigge di far conoscere i dintorni di Firenze, che sono estremamente interessanti sia per l'aspetto paesaggistico- naturalistico che per l'aspetto artistico e per le connotazioni storiche. L'intero percorso è alla portata di tutti, adatto alla camminata o alla mountain bike; in fase di progettazione sono stati individuati i tratti dell'antica rete viaria fiorentina, ormai desueti e dimessi, evitando le strade asfaltate con poche eccezioni.

Il tracciato si interseca con l'itinerario proposto per la Ciclovia Verona – Firenze nell'area di Campi Bisenzio.

5. CITTA' D'ARTE

Regione Veneto

Venezia, Verona e Vicenza, città inserite nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Unesco; Padova col suo elegante cuore cittadino; Treviso, "urbs picta" raffinata ma senza sfarzo; Rovigo col suo carattere schivo ma di classe; Belluno, la porta d'ingresso al magico mondo delle Dolomiti. Ma esiste un Veneto meno conosciuto fatto di borghi medievali, città murate, luoghi della spiritualità, centri storici minori e siti archeologici, l'elenco sarebbe davvero lunghissimo... perché disseminati sul territorio si celano centinaia di tesori fatti anche di cultura, tradizioni e prodotti tipici che aspettano solo di essere scoperti!

Regione Lombardia

Le città d'arte della Lombardia custodiscono una quantità enorme beni artistici, culturali e storici. La regione preserva reperti di epoca romana, chiese e palazzi storici del periodo Rinascimentale e dei Gonzaga e degli Sforza.

Tra le tante città d'arte per indichiamo:

- Milano con il Duomo
- Mantova, la città dei Gonzaga, con piazza Sordello e il sontuoso palazzo Ducale
- Pavia con e la celebre Certosa
- Bergamo divisa in Bergamo Alta racchiusa tra antiche mura, e Bergamo Bassa la città moderna
- Cremona con la sua splendida Cattedrale, che conserva il campanile più alto d'Italia detto il Torrazzo
- Como e Lecco con i bellissimi lungolago e le memorie manzoniani
- Brescia, l'antica leonessa d'Italia.

E poi tante altre località minori con notevoli borghi antichi.

Regione Emilia Romagna

Le città d'arte dell'Emilia-Romagna, terra con l'anima, sono 10 luoghi da scoprire con tutta calma, per lasciarsi il tempo di coglierne lo spirito e goderne l'atmosfera, veri segreti del loro fascino. Piacenza non è solo la porta dell'Emilia, ma è anche una città dalla bellezza austera, capace di grande suggestione grazie a un centro storico ricco di memorie farnesiane e a una provincia scandita da borghi e castelli. Antica capitale del ducato, Parma è un autentico scrigno di tesori dell'arte, eterna "pétite capitale" dall'aria un po' transalpina riflessa nelle tinte pastello dei palazzi e lungo i boulevard alberati. Reggio-Emilia, città del tricolore, offre scorci d'altri tempi dietro ai quali si celano gli sfarzi barocchi delle sue grandi chiese. Tre sono le città UNESCO: Modena con Piazza Grande, il Duomo e la Ghirlandina, capolavori del romanico, libri di pietra aperti sull'arte e la religiosità medievali; Ferrara con il centro storico rinascimentale e le Delizie Estensi nel Delta del Po; Ravenna con i suoi preziosissimi mosaici, patrimonio unico di una città tre volte capitale. In attesa di riconoscimento UNESCO anche i portici di Bologna, già "Città Creativa della Musica" UNESCO. Crocevia di cultura, Bologna rappresenta la sintesi perfetta dei diversi caratteri regionali. Un salto oltre il Sillaro e siamo in Romagna, a Faenza, in alcune lingue sinonimo stesso di ceramica. Ecco poi Forlì, dal volto razionalista, affermata sede di mostre in cui contenuto e contenitore competono in bellezza. A Cesena entriamo nelle terre dei Malatesta, Signori che diedero l'attuale volto al suo centro storico e ai cittadini l'illustre Biblioteca, Memoria del mondo UNESCO. Il nostro viaggio termina in un'insolita Rimini, felliniana e malatestiana, romana e "di terra", con alle spalle il Montefeltro e davanti l'Adriatico, bella come nessuno dei distratti bagnanti agostani nemmeno se la immagina.

Regione Toscana

La Toscana è ricca di città d'arte, monumenti, palazzi, chiese, al punto di presentarsi come una delle regioni con un patrimonio artistico e culturale più importate d'Italia e dell'intera Europa. Sono rilevanti le testimonianze di remote civiltà, le più importanti delle quali sono quella etrusca e quella romana. Necropoli etrusche, ritrovamenti di epoca Romana, innumerevoli reperti risalenti al Medioevo, alla nascita del gotico, all'epoca del Rinascimento, allo splendore del Barocco, e poi l'incanto dei Macchiaioli, dello stile Liberty,

e infine i Musei presenti in grande quantità, alcuni dei quali di rilevanza mondiale. Il centro storico di Firenze è stato il primo dei siti toscani (7) ad esser inserito nella lista dell'Unesco come Patrimonio dell'Umanità.

Le località più importanti attraversate dalla Ciclovia Verona - Firenze sono: Pistoia, Prato e Firenze.

Punti di forza e debolezza

I punti di forza dell'itinerario Verona-Firenze risiedono principalmente nella straordinaria ricchezza del patrimonio storico, artistico e culturale a cui è possibile accedere, partendo dalla enorme concentrazione di risorse nelle principali città toccate (Verona, Mantova, Modena, Bologna, Pistoia, Prato, Firenze), dalla varietà dei piccoli borghi attraversati, dalle innumerevoli eccellenze dislocate lungo il percorso (chiese, monasteri, musei). Non di minore importanza appare la rilevante presenza di risorse paesaggistiche ed ambientali di notevole impatto, dalla pianura (laghi, parchi e oasi naturali, zone umide, argini, centuriazione ecc.) alla montagna (fiume, parchi, contrafforte pliocenico, bacini idrografici ecc). Il percorso offre inoltre una ampia varietà di paesaggi tipici e di differenti situazione orografiche e idrografiche. Un ulteriore punto di forza è legato alla diffusa qualità eno-gastronomica che i territori propongono punteggiata da alcune eccellenze di livello globale. In tutte le realtà è inoltre presente un diffuso associazionismo che permette una forte connessione con il territorio e la possibilità di sviluppare progetti condivisi.

Le debolezze sono legate principalmente alla mancanza di coordinamento nella gestione di politiche comuni ed integrate ed alla scarsità di risorse per la gestione e manutenzione delle risorse presenti.

Da un punto di vista della ciclabilità la ciclopista Verona – Firenze rappresenta una grande opportunità per il cicloturismo in Italia e a livello europeo (tracciato eurovelo 7), non solo per via della sua posizione strategica che taglia longitudinalmente lo stivale dalla pianura padana agli appennini, ma anche per la presenza di numerose connessioni possibili o già esistenti con altri sistemi cicloturistici: ciclovia della Valle dell'Adige, dorsale ciclabile dei Laghi, ciclovia del Po (EV8), ciclovia Modena – Ferrara – Venezia, ciclovia del Reno, Ciclopista dell'Arno, Francigena Ciclabile, ecc...

Il tracciato prevede la connessione e l'interscambio con altre modalità di trasporto (trasporto fluviale a Mantova e interconnessione con il treno lungo la vallata del Reno e per il valico dell'Appennino Tosco Emiliano) al fine di poter offrire al turista un vero e proprio tour sostenibile, ricco di attrattività storiche, ambientali e paesaggistiche.

D'altro canto lo sviluppo di un progetto così ambizioso da cui ne possa scaturire anche una valorizzazione del patrimonio storico paesaggistico locale, deve fare i conti con la scarsità di risorse economiche con le quali realizzare/migliorare/mantenere le infrastrutture ciclabili ed i servizi ad esse connesse.

Inoltre deve essere sviluppata una pianificazione a lungo termine e coordinata tra i tanti soggetti che potrebbero essere coinvolti in iniziative del genere (pianificazione territoriale, turismo, sviluppo economico, beni culturali, ecc), in modo da creare delle sinergie e cooperazioni tali da non disperdere le poche risorse presenti.

I PUNTI DI FORZA

Il Territorio e la società

La presenza di rilevanti risorse paesaggistiche ed ambientali. I fiumi (Mincio, Po, Secchia, Panaro, Reno, Bisenzio, Arno), ed il reticolo idrografico, gli argini, i parchi, le riserve naturali (Acquerino e Cantagallo) e le oasi naturali, i boschi planiziali, le zone umide, il paesaggio agrario, gli Appennini, il contrafforte pliocenico, i laghi di Suviana e Brasimone,

La disponibilità di un vasto patrimonio culturale. Le città principali (Verona, Mantova, Modena, Bologna, Pistoia, Prato, Firenze). I piccoli borghi (Nonantola, Vignola, ecc.) I complessi storici (complesso monastico del Polirone, Santuario delle Grazie, Castellaro, Lagusello, i resti etruschi di Misa, i resti romani della pianura, la Pieve di Panico, la Rocchetta Mattei, il Parco Archeologico di Gonfienti, Villa Montalvo). Il ricco sistema museale ed il patrimonio storico-documentale (il parco di Montesole, la Linea Gotica e la Resistenza). Le opere di ingegneria ambientale (il sistema delle bonifiche e degli stabilimenti idrovori, la chiusa di Casalecchio, la diga di Suviana). Ed inoltre in toscana l'enorme patrimonio architettonico monumentale e museale di Pistoia (Capitale italiana della cultura per il 2017) Prato e Firenze, si pensi solo al Museo degli Uffizi, al Parco di Boboli e Palazzo Pitti.

La capillarità territoriale con la presenza di centri medio-piccoli con servizi e disponibilità ricettiva e strutture legate ad un turismo rurale.

La presenza di un forte associazionismo locale.

I collegamenti intermodali

Le posizioni strategiche di Verona (prossimità alle direttrici di penetrazione da nord), Bologna (baricentro del sistema della mobilità nazionale e internazionale), Pistoia, Prato (raccordi intermodali di differenti direttrici di attraversamento dell'Appennino) e Firenze (porta di accesso per il sud e raccordo con le direttrici verso il Tirreno, l'Adriatico e l'entroterra toscano verso la Via Francigena).

La presenza di importanti nodi intermodali a Verona (stazione, Aeroporto), Bologna (stazione AV, Aeroporto, autostazione) e Firenze (Stazione AV, aeroporto, autostazione), in stretto collegamento con i servizi di TPL.

Il cicloturismo

La presenza di itinerari cicloturistici europei, nazionali e regionali e di una rete ciclabile locale diffusa. In particolare di tre macro sistemi cicloturistici strategici: a nord la direttrice Bolzano-Trento-Garda attraverso la Ciclovía della Valle dell'Adige; ad ovest la dorsale

ciclabile dei Laghi (Garda, Iseo, Como, Maggiore); a sud la dorsale ciclabile Modena-Firenze - Roma.

Presenza di sistemi cicloturistici strategici: la direttrice Adige - Garda – Mincio (EV7); la ciclovia del Po (EV8); la ciclovia Emilia, la ciclovia Modena – Ferrara –Venezia e, a sud, la ciclovia Bologna – Ferrara (Navile);il proseguimento di EV7 verso Bologna, Firenze e Roma; la ciclovia da Bologna – Modena e la ciclovia da Bologna al mare Adriatico e, a sud, il proseguimento di EV7 verso Firenze e Roma con la connessione al sistema integrato Ciclopista dell’Arno (in via di realizzazione) Sentiero della Bonifica ed il conseguente proseguimento verso ovest al Mar Tirreno e verso sud al proseguo della Ciclopista del Sole nel Lazio nonché la possibilità di raggiungere agevolmente i percorsi della Ciclovia Tirrenica, lungo la costa toscana, e la Francigena Ciclabile.

La presenza di numerosi cicloturisti sulle tratte più a nord (circa 150.000 sulla Mantova-Peschiera)

La elevata possibilità di intermodalità con il treno (sulla sola tratta Bologna-Porretta oltre 20 stazioni intercettate dal tracciato, con dotazioni per l’accessibilità ciclabile e servizio ferroviario alla mezz’ora) che permette di collegare Bologna con Pistoia, Prato e Firenze, oltre che scegliere di percorrere solo alcuni tratti (hop on hop off); il treno permette altresì di raggiungere gli altri importanti itinerari cicloturistici limitrofi.

LE OPPORTUNITA’ FUTURE

Potenzialità offerte dal turismo sostenibile e in generale dalla valorizzazione del patrimonio storico paesaggistico locale, (sia per le aree di pianura agricole che soprattutto per la montagna).

Sinergia della progettualità dei Comuni, soprattutto montani per un rilancio turistico green.

Connessione al turismo delle città d’arte.

Connessione al turismo legato alla navigazione fluviale.

Definizione di una strategia coordinata.

Utilizzo della ciclabilità anche in ambito urbano (ad esempio per collegare il territorio della Piana fiorentina).

Presenza di sistemi cicloturistici in via di sviluppo come la Verona-Garda, il Navile la Tirrenica, la Francigena, Due Mari (Grosseto – Fano), la Tirrenica, che risultano interconnessi con la Ciclopista del Sole.

LE DEBOLEZZE

Il Territorio e la società

Precarietà dei sistemi fluviali e mancanza di coordinamenti tra enti per una corretta gestione degli argini (Mantova e Modena).

Forti pressioni ambientali legati all'inquinamento delle falde, alla presenza di impianti ad alto impatto ambientale, all'attività agricola, allo sviluppo edilizio non sostenibile, all'eccessivo consumo di suolo (Mantova, Bologna).

Degrado dei beni/siti culturali e del sistema paesaggistico ambientale.

Relativo abbandono delle aree montane negli anni passati.

Il quadro istituzionale

Mancanza di una visione coordinata e di medio e lungo periodo da parte degli amministratori ai diversi livelli.

I servizi e la promozione

Necessità di potenziare i servizi per valorizzare l'area, soprattutto sui rilievi appenninici di confine tra l'Emilia e la Toscana e la promozione del patrimonio storico-culturale al fine di incentivarne la fruizione che oggi appare debole.

I collegamenti intermodali

Collegamenti ferroviari inadeguati (Mantova, Modena).

Altimetrie e pendenze sui rilievi appenninici.

Il cicloturismo

Carenza di fondi per la gestione dei servizi e per la manutenzione delle infrastrutture esistenti.

Scarsità di risorse economiche per la realizzazione/miglioramento dei percorsi ciclabili.

Proliferazione di servizi dedicati al cicloturismo ma non connessi (Mantova, Modena).

Frammentazione della rete ciclabile soprattutto a livello urbano.

Impegni, proposte e necessità

Per lo sviluppo del progetto di Ciclovía ci sono alcuni temi fondamentali su cui concentrare l'attenzione:

- SVILUPPO STANDARD OMOGENEI
- GESTIONE UNITARIA DEL TRACCIATO / MANUTENZIONE
- ACCORDI CON CONSORZI BONIFICA/AUTORITA' DI BACINO SU REGOLAMENTAZIONI USO ARGINI ED AREE DEMANIALI

- INTERMODALITA E SERVIZI: l'attrezzaggio delle carrozze per il trasporto biciclette, che dovrà essere idoneo, in termini di agibilità e sicurezza, e commisurato alla domanda.
- SEGNALETICA UNITARIA/PILOTA: Si sottolinea la necessità di integrare la segnaletica di indirizzamento con una segnaletica “ speciale” che identifichi la strada come “ ad alta frequentazione ciclistica”. Occorrono cartelli ben visibili e che, ad intervalli regolari, informino gli utenti della presenza dei ciclisti e della “ specializzazione “ della strada percorsa in termini ciclistici, con un logo e una identificazione della nuova infrastruttura: questo anche a livello promozionale, giacchè tale indicazione rivolta agli utenti aumenta il livello di conoscenza della nuova infrastruttura ciclabile e quindi indirettamente la promuove. Il cartello sottostante , ricavato dal CdS, indica una situazione di pericolo a cui prestare attenzione da parte degli utenti della strada e quindi ha le stesse finalità, ma appare meno efficace in quanto:
 - a. sembra che il pericolo sia il ciclista
 - b. non ha un efficiente livello di comunicazione in quanto la strada è in genere straboccante di cartelli segnalatori da CdS e quindi ha minore attenzione da parte degli utenti di un cartello speciale collocato sulla strada/itinerario ad intervalli regolari.



Figura 69: segnalazione di pericolo generico con cartello aggiuntivo (conforme a CdS)