



Piano Mobilità Ciclistica

DOCUMENTO PRELIMINARE

Dicembre 2013

Indice generale

Introduzione	5
1 Qualche dato introduttivo	7
2 Obiettivi e strategie	10
3 Proposte di interventi	15
A – Itinerari cicloturistici a scala internazionale	16
B – Itinerari cicloturistici a scala nazionale	20
C – Itinerari cicloturistici a scala regionale	22
D – Itinerari cicloturistici a scala metropolitana	25
E – Rete ciclabile per la mobilita' quotidiana a scala metropolitana	29
F – Rete ciclabile per la mobilita' quotidiana a scala locale	34
G – Interventi per promuovere la domanda di mobilità ciclistica	39
H – Interventi per promuovere il cicloturismo (marketing territoriale).....	42
4 Elenco sintetico degli interventi	44
5 Un metodo per la definizione delle priorità di intervento.....	46
Conclusioni.....	49
Allegati al piano	51

Introduzione

Nell'ultimo decennio, i crescenti problemi connessi agli effetti della congestione, dell'inquinamento e della crisi economica nazionale hanno generato un maggiore interesse verso la mobilità sostenibile, in particolare verso l'utilizzo della bicicletta, anche come mezzo alternativo o integrato all'uso dell'auto privata e al trasporto pubblico.

La Provincia di Bologna nel Piano della Mobilità Provinciale (PMP), approvato a Marzo 2009, riconosce tra le principali politiche da perseguire per migliorare e rendere sostenibile il sistema della mobilità provinciale, le azioni per favorire la mobilità non motorizzata ed in particolar modo la mobilità ciclistica.

La promozione della mobilità ciclistica risponde infatti coerentemente agli obiettivi strategici fissati dal PMP, quali il perseguimento di una mobilità sostenibile e l'agevolazione dell'intermodalità.

La mobilità ciclistica quindi sta riscuotendo molta attenzione come forma di mobilità più economica e più intelligente, che concorre a raggiungere i più ampi obiettivi di sostenibilità in campo ambientale (Protocollo di Kyoto 2005, ovvero gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento ambientale ormai noti a tutti come: "20-20-20" , prolungati al 2020 in occasione della Conferenza delle Nazioni Unite sul cambiamento climatico che si è tenuta a Doha nel mese di dicembre 2012).

Per rispondere a questa sempre più crescente domanda di mobilità ciclistica, e per poter contribuire a far sì che tale domanda aumenti ancora, la Provincia di Bologna si vuole dotare di un "Piano della Mobilità Ciclistica Provinciale" (PMC) con il quale definire un disegno che indirizzi e supporti nel futuro lo sviluppo di questo tema nel territorio bolognese, cogliendo le potenzialità già presenti e prendendo spunto dalle realtà più avanzate su questo tema.

Il Piano della Mobilità Ciclistica Provinciale (PMC) si configura quindi come variante al PTCP in tema di mobilità ciclistica finalizzata, in via prioritaria, all'aumento dei ciclisti e quindi al miglioramento dell'accessibilità del territorio e delle sue funzioni, della sostenibilità ambientale ed economica.

L'intento è quindi pianificare le direttrici principali e una maglia diffusa ma selezionata di itinerari e piste ciclabili, da sviluppare con le loro funzioni, per creare un sistema a rete di mobilità equilibrato e completo, dove la bicicletta possa essere una

concreta alternativa sia per colui che quotidianamente si reca al lavoro che per colui che si muove per vacanza o nel tempo libero.

Questo obiettivo si declina nella proposta di una rete di itinerari di tipo cicloturistico/ricreativo, per sviluppare nuove forme di turismo ambientale, in relazione alle opportunità offerte dal territorio, e di una rete diffusa di piste ciclabili per la mobilità quotidiana.

Il cicloturismo e l'uso della bicicletta per spostamenti quotidiani sono due elementi fondamentali per il ciclista, che devono essere sviluppati in maniera distinta ma coordinata in modo da prefigurare una rete mirata a rispondere ad entrambe le esigenze, connessa, ben visibile ed integrata agli altri modi di trasporto.

Allo stesso tempo, definire alcuni criteri per individuare le "priorità di intervento" risulta necessario/strategico al fine di coordinare le risorse economiche esistenti, quelle ancora da destinare (fondi per reti ciclabili TEN-T, fondi Accordo di programma per la qualità dell'Aria 2012-2015) e gli sforzi progettuali, alcuni dei quali già in essere.

Per quanto riguarda il tema cicloturistico, la definizione e/o riqualificazione di itinerari cicloturistici, soprattutto lungo i corsi dei fiumi, porterà a valorizzare le potenzialità del territorio, a creare nuove forme di marketing territoriale, a migliorare la salute pubblica promuovendo stili di vita con minor sedentarietà e ad avere ripercussioni positive sull'ambiente. In questo ambito di azione, la Proposta di Piano si integra anche con il lavoro avviato dalla Regione Emilia-Romagna per la definizione degli Itinerari Cicloturistici Regionali.

Per quanto riguarda la mobilità quotidiana l'individuazione delle principali connessioni a scala metropolitana e locale favorirà una mobilità più sostenibile sia da un punto di vista ambientale che economico.

La Proposta di Piano, oltre all'individuazione dei temi progettuali principali e degli interventi di scala metropolitana, prevede l'individuazione di politiche ed azioni da intraprendere per il miglioramento e la promozione delle attrezzature e i servizi connessi alla mobilità ciclistica, puntando a fungere da linea guida per gli Enti Locali.

I servizi alla mobilità ciclistica, assieme alle azioni educative e promozionali, saranno lo stimolo ai cittadini, politici ed operatori economici per lavorare insieme per rendere la mobilità ciclistica sempre più sicura, funzionale, confortevole e piacevole.

1 Qualche dato introduttivo

Alcuni dati dedotti dal Quadro Conoscitivo possono efficacemente fornire un quadro di sintesi della situazione della mobilità ciclistica e della rete ciclabile.

Domanda di mobilità ciclistica:

Spostamenti per studio e lavoro in Provincia di Bologna (dati censimento ISTAT 2001):

- automobile privata: 61,3%
- altre modalità quali motocicli, biciclette, a piedi, ecc: 23% circa di cui:
 - bicicletta 4,4%;
 - motocicli 7,5%;
 - piedi 11,2%;
 - altro 0,3%
- Mezzi pubblici: 15.3%.

Il confronto tra i dati ISTAT del 2001 e del 1991 evidenziava, in Provincia di Bologna, una generale diminuzione degli utilizzatori dei mezzi pubblici per tutte le tipologie di servizio (treno -15.4%, autobus -37.5%) e anche degli utilizzatori della bicicletta (-21%). Tali diminuzioni sembravano andare a vantaggio di motociclette e scooter (+92.5%) e auto private (+5.6% per auto con conducente, +26.5% per i passeggeri).

La media provinciale di uso della bicicletta attestata al 4,4% mostrava, in realtà, all'interno del territorio provinciale, una estrema variabilità tra le diverse aree territoriali. L'analisi dei dati per Comuni evidenziava infatti una spinta propensione all'uso della bici in alcuni Comuni dell'area nord-ovest (Pieve di Centro 14,5%, San Giovanni in Persiceto 14%, sant'Agata Bolognese e Crevalcore 10%) a Imola (9%) e Molinella (8%) mentre Bologna si attestava attorno al 5%.

Nella città di Bologna gli spostamenti in bicicletta, sempre nel 2001, sono stati pari al 4,7%.

In assenza dei dati ufficiali dell'ultimo censimento alcune indagini/rilevazioni, seppure parziali, mostrano comunque un'inversione di tendenza ed un aumento degli utilizzatori della bicicletta; gli ultimi dati elaborati dal Comune di Bologna mostrano ad esempio uno split modale tra l'8 e il 9%.

Incidentalità

In Italia nel 2011 sono morte 284 persone in incidenti che hanno visto coinvolta la bicicletta (7,4% dei morti totali) e i feriti sono stati 16.730 (5,7%).

In Provincia di Bologna sempre nel 2011 sono morte 14 persone coinvolte in incidenti in bicicletta (18%) e ne sono rimaste ferite 422 (7%).

L'analisi dell'incidentalità (vedi Tav 4 QC) mostra ovviamente una concentrazione degli eventi all'interno dell'ambito urbano e lungo i principali assi della viabilità; in particolar modo gli assi extraurbani con un maggiore indice di lesività appaiono SP 569 Vignola, la SP 4 Galliera e la SP 5 San Donato, mentre l'asse con il maggior numero di morti è la SP253 San Vitale.

La rete ciclabile

Nella Provincia di Bologna esiste una rete di piste ciclopedonali di lunghezza pari a 686 Km circa, di cui 145 Km nel Comune di Bologna. La rete ciclabile della sola Provincia, ad esclusione di quella nel Comune di Bologna, si estende per circa 541 Km, di cui circa 347 km ricade in ambito urbano ed il restante in ambito extraurbano.

La rete pianificata/programmata all'interno dei confini provinciali è di circa 1.286 Km, di cui 250 circa km sono previsti nell'area del comune capoluogo, ed i restanti nel territorio provinciale.

Il cicloturismo

La situazione attuale del cicloturismo in Provincia di Bologna offre un basso livello di qualificazione dei percorsi proposti, una scarsa integrazione territoriale e, di conseguenza una ridotta attrattività e ridotte presenze turistiche. Attualmente non risultano offerti dagli operatori turistici pacchetti cicloturistici che interessino il territorio bolognese. Le azioni più incisive in questo campo sono state svolte negli anni dalle Associazioni ciclistiche attraverso la redazione di pubblicazioni, l'organizzazione di eventi e percorsi, la diffusione della cultura ciclistica. Più recentemente è aumentato l'interesse per questo segmento anche da parte degli Enti, tra cui anche la Regione ed il Comune che si sono attivati con varie iniziative.

Per quanto riguarda i progetti, nel corso degli anni, ne sono stati sviluppati molti, a diverso livello di approfondimento ma che hanno avuto, allo stato attuale, scarsa o parziale realizzazione.

Pur non dimenticando quanto emerge dallo stesso Quadro Conoscitivo (del quale si rimanda ad una lettura completa) in merito agli sforzi che il territorio della Provincia di Bologna sta mettendo in campo per incrementare l'uso della bicicletta (piste ciclabili realizzate e pianificate), è evidente che una pianificazione della mobilità ciclistica a scala vasta è necessaria per amplificare e consolidare i primi segnali che mostrano una ripresa dell'uso della bicicletta, sia per evitare da un lato una situazione di stallo quanto un avanzamento in ordine sparso dei singoli Comuni per dare risposte che rimarrebbero inefficaci se non inserite in un disegno e in una strategia metropolitana ed europea.

2 Obiettivi e strategie

L'obiettivo principale della presente Proposta di Piano è aumentare il numero di persone che utilizzano la bicicletta nella Provincia di Bologna, preferibilmente come mezzo alternativo all'auto privata. A tale obiettivo si associa certamente l'obiettivo generale di valorizzare il territorio Bolognese promuovendone una fruizione cicloturistica dal livello locale a quello internazionale.

Per il raggiungimento di questi obiettivi è necessario agire su più fronti: migliorare l'offerta di mobilità ciclistica, realizzando un'adeguata rete infrastrutturale, lavorando sulla sicurezza percepita dal ciclista e sulle strutture a servizio della mobilità ciclistica, e sviluppare la domanda di mobilità ciclistica attraverso la comunicazione e la promozione a favore dell'uso della bicicletta.

Tali obiettivi generali si inseriscono pienamente nelle politiche che da anni stanno affermandosi principalmente a livello Europeo. Fra i vari atti e strumenti che dimostrano il livello raggiunto nell'approccio al tema si citano:

- la **Carta di Bruxelles**, documento firmato dal Parlamento Europeo il 15 maggio 2009 durante la giornata conclusiva della XV Conferenza internazionale sulla ciclabilità Velo-City, le cui città firmatarie si sono impegnate a raggiungere **almeno il 15% di spostamenti in bicicletta nel proprio territorio entro il 2020**.
- Il programma **ZeroVision**, lanciato nel 1997 dal Parlamento svedese che modifica radicalmente l'approccio al problema della sicurezza stradale partendo dall'idea che nessuno dovrebbe essere ucciso, gravemente ferito o menomato a causa di un incidente stradale e che i costi umani e sociali che ne derivano non possono più essere accettati come un inevitabile effetto.

A partire da un simile contesto, ormai affermatosi anche a livello nazionale, la presente proposta di Piano si fonda su una **strategia di base**:

Costruire una risposta sia alla domanda di mobilità ciclistica turistica e ricreativa, cogliendo tutte le opportunità che essa comporta in termine di marketing territoriale, sia alla domanda di quei cittadini della Provincia e dell'area metropolitana Bolognese, i quali per i propri spostamenti quotidiani potranno e

desidereranno (molti già oggi lo desiderano) utilizzare la bicicletta invece dell'auto, ottenendo così notevoli risultati in termini di riduzione dell'inquinamento e innalzamento della qualità di vita.

Tale strategia deve potersi trasformare in consapevolezza condivisa e presupposto alla base dell'agire delle Amministrazioni locali su questo tema, traducendosi nel perseguimento dei seguenti **obiettivi specifici**:

1) Migliorare l'offerta per la mobilità ciclistica

La mobilità ciclistica oggi utilizza: piste ciclabili, viabilità ordinaria con un sufficiente livello di sicurezza per flussi e velocità medie, viabilità ordinaria con un insufficiente livello di sicurezza per flussi e velocità medie, percorsi ciclabile naturalistici (argini, parchi etc....).

Incrementare l'offerta significa trasformare le piste ciclabili in una rete ben connessa, riqualificandone se necessario la pavimentazione, segnaletica orizzontale e verticale (andando anche oltre a quanto previsto dal Codice della Strada), realizzare nuovi percorsi ciclabili protetti lungo gli assi e nelle intersezioni ove la mobilità ciclistica in promiscuo risulta pericolosa e sconsigliata, realizzare/estendere/disciplinare le cosiddette "Zone 30", incrementare e valorizzare i percorsi di tipo naturalistico.

Occorre pertanto contribuire all'affermazione nel territorio metropolitano bolognese di una modalità di intervento "infrastrutturale" adeguata alle esigenze di un ciclista, una modalità che sia il più possibile uniforme nel territorio se pur calibrata in base alle specifiche funzioni che la singola pista ciclabile deve svolgere (spostamenti in ambito urbano, spostamenti in ambito extraurbano a fine turistico-ricreativo o al fine di raggiungere quotidianamente il proprio luogo di lavoro o altro). L'obiettivo è in particolare rivolto all'individuazione e alla diffusione di modalità che consentano di intervenire su situazioni e punti particolarmente critici come i grandi centri urbani, gli incroci pericolosi, le intersezioni con fiumi, canali, autostrade o ferrovie.

A completamento dell'offerta vanno inoltre realizzati/potenziati le infrastrutture complementari (rastrelliere, parcheggi custoditi ...)

2) Sviluppare la domanda di mobilità ciclistica e di cicloturismo

Oggi il livello qualitativo atteso dai ciclisti e la migliorata esperienza progettuale, che assieme alla normativa ed alla recente manualistica ha generato standard minimi di progetto di alta qualità, devono indurre le Amministrazioni a realizzare piste ciclabili che

oltre a garantire la sicurezza diano anche la sensazione di comfort e senso di gradimento a coloro che le percorreranno.

Elemento strategico per aumentare la qualità degli interventi è la comunicazione e formazione culturale, rivolta agli amministratori, ai tecnici e ai cittadini. Esperienze, dirette o raccontate, di situazioni di qualità nazionali ed internazionali; pubblicità progresso finalizzata a velocizzare il cambiamento culturale promuovendo l'uso della bicicletta anche come forma di stile di vita attivo e quindi salutare; iniziative didattiche nelle scuole. Tutto questo e altro ancora deve essere fatto per, appunto, sviluppare la domanda e la "voglia" di bicicletta.

Ma certamente uno dei presupposti al perseguimento di questo obiettivo deve essere la consapevolezza che la domanda di mobilità ciclistica può, anzi, deve rappresentare anche un'enorme opportunità di promozione del territorio metropolitano bolognese in chiave turistica e quindi di valorizzazione economica.

Obiettivo di questo Piano quindi deve essere anche quello di **inserire il territorio metropolitano bolognese nel circuito nazionale ed internazionale del cicloturismo**, consentendo e promuovendo una fruizione, in bicicletta, dell'enorme ricchezza storica, culturale e paesaggistica presente in questa terra. Per raggiungere questo obiettivo occorre: costruire un'adeguata rete infrastrutturale, assicurare la presenza di tutti i servizi necessari al cicloturista e realizzare una mirata azione di marketing territoriale coinvolgendo operatori del settore turistico esistenti e potenziali (alberghi, B&B, agriturismi, Aziende agricole, etc...).

3) Ridurre l'incidentalità e aumentare la sicurezza percepita

La sicurezza percepita dai ciclisti o meglio l'insicurezza percepita è uno dei principali elementi che disincentivano l'uso della bicicletta.

L'incidentalità stradale che coinvolge la mobilità ciclistica e pedonale evidenzia ogni anno in tutte le città numeri elevati; il piano nazionale della sicurezza stradale, che si proponeva di dimezzare il numero dei morti per incidente stradale tra il 2000 e il 2010, ha raggiunto l'obiettivo per gli incidenti riguardanti i veicoli, ma i miglioramenti per la mobilità ciclistica e pedonale sono stati modesti.

Per dare maggior sicurezza a pedoni e ciclisti, esistono varie politiche e campagne di sensibilizzazione/comunicazione specifica. Tra queste possiamo citare in primis gli interventi di moderazione del traffico che accompagnano l'istituzione di zone 30 e dei relativi interventi di qualificazione urbana, finalizzati ad assegnare maggiori spazi alla

mobilità ciclistica e pedonale riducendo lo spazio assegnato al traffico veicolare oltre che all'attuazione di una progettazione attenta ed integrata delle infrastrutture stradali ed urbanistiche che minimizzino i conflitti potenziali. A queste si affiancano le campagne culturali mirate alla riduzione dell'uso dei cellulari alla guida o di altre fonti di distrazione o, come in alcune nazioni europee, campagne di Visione Zero finalizzate a ridurre a zero i morti ed i feriti gravi.

In particolare relativamente alla situazione dell'area urbana bolognese, un aspetto da affrontare fondamentale in tema di sicurezza per i ciclisti è quello relativo alla difficile convivenza fra ciclisti e mezzi pubblici (autobus). Oltre agli interventi sulla moderazione del traffico appena citati, si ritiene fondamentale condividere con il gestore del trasporto pubblico (Tper) un'azione mirata ad ottenere una maggiore sensibilità da parte degli autisti, oltre ad individuare e attrezzare le fermate anche in funzione dei ciclisti. Parallelamente devono essere attivate campagne di coinvolgimento e sensibilizzazione dei ciclisti per la promozione di stili di guida rispettosi e compatibili con l'esercizio del servizio di trasporto pubblico.

Per questo motivo, elemento strategico nella costruzione delle analisi e degli elaborati cartografici che costituiscono la presente proposta di Piano, è rappresentato dalla rilevazione e georeferenziazione dei dati sulla incidentalità ciclistica nel territorio bolognese ritenendo che tale elemento debba rappresentare un criterio guida nella definizione delle priorità di intervento.

4) Sviluppare un'organizzazione di strutture a servizio della mobilità ciclistica

Oltre ad una adeguata rete infrastrutturale, la mobilità ciclistica richiede anche un'efficiente strutturazione dei servizi al ciclista.

Obiettivo del presente Piano deve quindi essere anche quello di:

- raccordare tutte le Amministrazioni pubbliche del territorio il cui operato possa coinvolgere la bicicletta, dalla pianificazione ai progetti, alle politiche per la salute e per la comunicazione/educazione, ai mobility manager; sviluppare la promozione del territorio e marketing del sistema ciclistica;
- raccordare i cittadini e le associazioni locali per raccogliere le indicazioni di necessità/pericolosità/manutenzione e promuovere azioni di sensibilizzazione.

A questo scopo il Piano propone di favorire la costruzione di un apposito **“Ufficio Metropolitano Biciclette”** inserendolo nel processo di riorganizzazione istituzionale legato alla creazione delle nuove Città Metropolitane.

Nell'ambito dei servizi ai ciclisti, un tema fondamentale è quello della intermodalità "gomma-ferro". Occorre infatti adeguare al trasporto biciclette tutte le stazioni principali del SFM, occorre poi attrezzare tali stazioni o le aree nelle immediate vicinanze con quegli spazi e servizi fondamentali sia per chi trasporta la bici in treno sia per chi si limita a raggiungere la stazione in bici per poi proseguire in treno o viceversa: parcheggio biciclette gratuito o custodito a pagamento, noleggio biciclette, bike sharing, manutenzione e riparazioni, vendita di accessori, infopoint, etc.

5) Sviluppare la comunicazione e la promozione di stili di vita attivi

La comunicazione riveste un ruolo importantissimo per promuovere l'utilizzo dell'infrastruttura ciclabile e uno stile di vita che preveda l'utilizzo della bicicletta.

Sviluppare la domanda di mobilità ciclistica significa infatti, anche, influire sulle abitudini delle persone trasmettendo il messaggio che "andare in bicicletta è bello".

Per i bambini delle scuole primarie, ed in certe condizioni anche per le materne, è possibile attivare Bici-bus con accompagnamento di genitori (i cortili delle scuole devono essere attrezzati con ciclo parcheggi coperti); per i ragazzini delle scuole secondarie inferiori è necessario attrezzare in prossimità delle scuole "Zone 30 di scuola" o percorsi ciclabili oltre ai ciclo parcheggi, promuovendo il piacere di andare in bicicletta sia verso la scuola che per le altre attività sportive o sociali del pomeriggio.

Per le scuole secondarie superiori, dove forse è più difficile coinvolgere gli studenti, si dovrà proporre la discussione e la riflessione sulle politiche generali di sostenibilità e sugli stili di vita "moderni ed europei" cercando di motivare i giovani. Anche nel caso delle scuole secondarie superiori è comunque fondamentale realizzare "Zone 30 di scuola" con un ruolo particolarmente attivo della Provincia stessa che in qualità di Ente proprietario dovrà condividere con il comune interessato soluzioni viabilistiche mirate.

Per migliorare l'approccio degli adulti è importante lavorare sugli stili di vita, diffondere i principi di prevenzione per la salute e le malattie cardiovascolari che possono essere sviluppati attraverso la bicicletta e lavorare sull'immagine positiva di sé e di come si viene percepiti quando ci si muove in bicicletta; azioni di pubblicità progresso legate all'uso della bicicletta e azioni congiunte tra mobility manager di azienda e di area possono dare esiti favorevoli sul territorio.

Nelle aziende, infine, si devono promuovere esperienze di "bike to work" tra i dipendenti, con premi, raccolta punti, realizzazione di docce e ciclo parcheggi di qualità.

3 Proposte di interventi

Gli obiettivi appena descritti sono pienamente coerenti con le Politiche di livello nazionale ed internazionale, ma debbono essere declinati in maniera specifica, per essere applicati al contesto provinciale bolognese, attraverso le seguenti “**linee di azione**”:

A – Itinerari cicloturistici **a scala internazionale**

B – Itinerari cicloturistici **a scala nazionale**

C – Itinerari cicloturistici **a scala regionale**

D – Itinerari cicloturistici **a scala metropolitana**

E – Rete ciclabile **a scala metropolitana** per la mobilità quotidiana

F – Rete ciclabile **a scala locale** per la mobilità quotidiana

G – Interventi per promuovere la domanda di mobilità ciclistica

H – Interventi per promuovere il cicloturismo (marketing territoriale)

Sulla base di tale suddivisione, in questo capitolo si individua un primo elenco di possibili interventi concreti che mediante il Piano potranno essere sviluppati attraverso un lavoro di approfondimento, condivisione e collaborazione con i Comuni e gli Enti coinvolti.

Gli **interventi** proposti nell’ambito delle linee di azione A, B, C, D, E, F sono sostanzialmente delle proposte di itinerari ciclabili, quindi sono proposte di carattere “infrastrutturale” e “organizzativo” volti alla realizzazione di piste e/o itinerari ciclabili di differente gerarchia e funzione.

Gli itinerari descritti sono rappresentati nelle 2 Tavole di Proposta allegate al Documento Preliminare distinguendo, come verrà illustrato in seguito, il tema del **cicloturismo (linee di azione A, B, C, D - Tavola 1)** dal tema della **mobilità ciclistica quotidiana (linee di azione E, F - Tavola 2)**.

Le linee d’azione E ed F riguardano proposte di percorsi ciclabili ubicate in zone o direttrici in cui, per distanza tra i centri abitati e per capillare presenza sul territorio di attività e residenze, risulta essere utile / necessario realizzare infrastrutture ciclabili dedicate, o comunque interventi di messa in sicurezza, volte a garantire una reale offerta di mobilità ciclistica di tipo quotidiano, soprattutto in relazione agli spostamenti casa –

lavoro – scuola, in collegamento con l'intermodalità e con i principali poli attrattori di rilevanza sovracomunale del territorio.

Rientrano quindi in questa categoria quei collegamenti fra funzioni di scala metropolitana e/o centri abitati la cui distanza sia tale da poter essere affrontata quotidianamente da una persona in bicicletta in maniera davvero alternativa all'auto privata.

Risulta però utile distinguere la linea d'azione E, riferita a direttrici e ad assi di rilievo metropolitano (via Emilia, via Bazzanese e via Galliera) e al sistema di connessione di Bologna con i Comuni di prima cintura, dalla linea d'azione F in cui vengono elaborate proposte di rilievo più locale, per quanto quasi sempre non a servizio del territorio di un solo Comune ma almeno anche a quello del Comune/i confinante/i. In questo caso si è ritenuto di stabilire, sulla base degli orientamenti tecnici in materia e sulla propensione media all'uso della bicicletta, in 4,5 km in linea d'aria la distanza ritenuta accettabile per uno spostamento quotidiano in bicicletta. Gli interventi identificati dal Piano per la linea di azione E, e riportati nella tavola 2 e in tabella rispondono, quindi a tale criterio.

Nella Tavola 1 sono inoltre individuate le stazioni del SFM (Servizio Ferroviario Metropolitano) che, per la loro collocazione, possono rappresentare nodi strategici della rete cicloturistica che la proposta di Piano vuole costruire. Ovviamente non può essere sufficiente una semplice individuazione, ma dovrà essere condotta un'attività che migliori ed ottimizzi la funzionalità del SFM a servizio dell'intermodalità bici-treno (vedi linea d'azione G), e questo a partire proprio dalle stazioni ritenute più strategiche.

Per quanto invece riguarda le linee di azione G ed H, gli interventi proposti riguardano l'attuazione di quelle politiche e la realizzazione di quei servizi e attività che consentono al sistema della mobilità ciclistica di funzionare e di essere adeguatamente promossa.

A – Itinerari cicloturistici a scala internazionale

1A - Proposta di nuovo EUROVELO 7 (a nord di Bologna)

Il tracciato EuroVelo7 (l'itinerario centrale dell'Europa: da Capo Nord in Norvegia fino a Malta) corrisponde per un lungo tratto alla "Ciclopista del Sole" (itinerario indicato da "Bicitalia"). I due itinerari infatti si uniscono all'altezza della diga del lago di Fortezza (BZ), per proseguire poi fino in Sicilia passando per il lago di Garda, Mantova, Bologna, l'Appennino Tosco-Emiliano, Firenze, Roma e Napoli.

La proposta prevede di modificare parte dell'attuale tracciato a nord di Bologna (intervento 1B), con una nuova infrastruttura ciclabile dedicata tra Bologna e il Comune di San Felice sul Panaro, utilizzando il vecchio tracciato della ferrovia dismessa Verona – Bologna.

Esiste già uno studio di fattibilità a riguardo, commissionato da RFI nel 2007, che prevedeva la costruzione di una pista ciclabile in sede propria, della lunghezza di circa 35 km (dal km 13 al km 38 della linea ferroviaria) ed una convenzione già firmata tra RFI e le province Emiliane per l'utilizzo della sede dismessa a pista ciclabile.

Attualmente anche la Regione Veneto sta cercando un accordo con il gruppo Ferrovie dello Stato per la realizzazione di una ciclopista da Treviso fino ad Ostiglia; il vecchio tracciato dismesso, che va da Tavernelle Emilia al confine con la Provincia di Modena, rappresenta quindi un'importante opportunità per veicolare il cicloturismo di lunga percorrenza, proveniente dalla stessa Ostiglia, il Po ed il Veneto, lungo una direttrice continua.

L'ultimo tratto, giungendo alle porte di Bologna, potrebbe presentare più soluzioni: una, che è quella riportata nella Tavola 1, che prevede di entrare in città sfruttando vari segmenti della rete ciclabile urbana di Bologna, un'altra soluzione, attualmente in fase di studio, potrebbe consentire, fra Sala Bolognese e Calderara di abbandonare l'asse ferroviario, raggiungere il fiume Reno attraverso un percorso che lambisce il confine nord dell'area aeroportuale e raggiungere Bologna lungo il fiume Reno.

Le opere necessarie sono la realizzazione delle pavimentazioni per la pista ciclabile e il recupero ambientale del contorno, insieme al recupero a funzioni di servizio dei più significativi fabbricati ferroviari. Oltre agli ulteriori interventi eventualmente necessari per risolvere punti o brevi tratti specifici particolarmente critici (come quello appena descritto dell'ingresso nella Città di Bologna). Da segnalare che una volta realizzato, questo tracciato potrebbe - grazie alla sua posizione ed alle sue caratteristiche - essere utilizzato, per singole tratte, anche per spostamenti legati alla mobilità quotidiana.

Soggetti interessati: Regione, Comuni posti sul tracciato, Provincia/Città Metropolitana, RFI, FIAB.

1B - EUROVELO 7 (a nord di Bologna)

Pur promuovendo con forza la proposta descritta al punto precedente (1A), è fondamentale sottolineare come già oggi l'itinerario Eurovelo7 passi a Bologna: scendendo da Mantova, passando per Concordia sulla Secchia e Nonantola arrivando a nord ovest di Bologna utilizzando una serie di strade a viabilità minore.

Qualora la proposta di variante non si concretizzasse, risulterà quindi fondamentale valorizzare maggiormente l'Eurovelo7 nel suo tratto a Nord di Bologna intervenendo con migliorie, manutenzione e, laddove necessario, con interventi straordinari per risolvere le interferenze oggi presenti. Oltre ovviamente a promuovere con più forza l'itinerario intervenendo su marketing e segnaletica (vedi linea di azione H).

Si propone inoltre una piccola variante all'itinerario odierno nel suo tratto alla porte di Bologna: anziché percorrere un tratto di Via Emilia (estremamente trafficata) si propone di deviare l'itinerario all'altezza di Sacerno percorrendo via Olmetola e arrivando a Bologna percorrendo un tratto del Canale di Reno. Per la definizione esatta di tale variante, ed in generale di tutti gli itinerari qui proposti, si rimanda alla lettura della Tavola 4C).

Soggetti interessati: Comuni posti sul tracciato, Provincia/Città Metropolitana, FIAB.

1C - EUROVELO 7 (a sud di Bologna)

Come precedentemente accennato, la Ciclopista del Sole si sovrappone al tracciato EV7 anche nella parte a sud di Bologna.

La Ciclopista del Sole infatti collega il Passo del Brennero con la Sicilia, arriva a Bologna da Mantova – Nonantola e si dirige a Firenze attraverso la valle del Reno passando per Casalecchio, Marzabotto, Vergato e passo della Collina. Il percorso è descritto in una nota ciclo guida curata dagli esperti FIAB.

L'intervento proposto si prefissa come obiettivo quello di valorizzare la valle del Reno, anche nell'ottica di integrazione di altri progetti, quali la "Valle della Scienza".

In particolare si tratta di valorizzare e/o completare il percorso già in parte tracciato e percorribile lungo il fiume Reno, da Casalecchio a Vergato, ovvero intervenire su circa la metà dei 25 km di tracciato. Per il dettaglio del tracciato si rimanda al Capitolo 3.3 del Quadro Conoscitivo, di cui si riportano in seguito i tratti salienti.

Da Casalecchio di Reno a Sasso Marconi: il tratto "Appenninico" del tracciato ha origine/destinazione a Parco Talon in Comune di Casalecchio di Reno, all'altezza della Chiusa di Casalecchio, prosegue quindi in direzione sud lungo viabilità secondaria privata, a fianco del Fiume Reno e poi lungo la Porrettana. Il tragitto interessa a volte tratti nei quali è già stato previsto e realizzato un percorso ciclabile, a volte dove il tracciato è stato previsto ma non ancora realizzato, ed all'interno dell'abitato di Sasso Marconi corre lungo la strada statale dove non è prevista nessuna pista ciclabile. La pista corre parallela alla ferrovia, sono inoltre presenti diversi tracciati alternativi, frequentemente previsti, realizzati o comunque individuati dalle amministrazioni come percorsi ciclabili.

Da Sasso Marconi a Pioppe di Salvaro: il percorso utilizza la strada Statale Porrettana, attraversando gli abitati di Fontana e Lama di Reno fino all'abitato di Marzabotto, da qui si allontana dalla strada statale per congiungersi alla pista ciclabile che collega Marzabotto con Pioppe, ad oggi realizzata fino a Pian di Venola, che si sviluppa sulla sinistra idrografica passando in fregio all'insediamento etrusco di Misa. Il tracciato, per la parte non ancora attuata, interessa una strada bianca che corre parallelamente al fiume ed alla ferrovia, fino a Pioppe di Salvaro in Comune di Grizzana Morandi.

L'unico tratto critico è quello tra Sasso Marconi e Lama di Reno, in quanto utilizza la statale Porrettana che qui è in ambito extraurbano e con una sezione ridotta, in particolare nei pressi della Rupe di Sasso. Per tali motivi l'amministrazione ha individuato un passaggio alternativo: alla Rupe è stato previsto un tracciato più basso di quota lungo una strada bianca/sentiero esistente che fiancheggia la ferrovia fino a Fontana e da qui si sposta a ovest della statale per scendere e ritornarci poco più avanti. Per questo tratto sarebbe necessario un ulteriore approfondimento per valutare altre alternative, come la continuazione del percorso a fianco del Fiume (valutando anche la possibilità di cambiare sponda ai Piedi di Monte Baco fino a Lama di Reno), o lungo la ferrovia. Anche da Lama di Reno fino a Marzabotto è già stato individuato un percorso alternativo alla statale, che spostandosi in destra idrografica raggiunge la Pieve Romanica di Panico per poi collegarsi tramite un ponte pedonale alla ciclabile esistente di Marzabotto. Il resto del percorso risulta in parte già realizzato, e comunque si sviluppa lungo una strada bianca parallela alla ferrovia.

Da Pioppe di Salvaro a Riola di Vergato: il tracciato individuato rimane sulla destra idrografica lungo una strada secondaria, fino a raggiungere Vergato. Da qui si sposta sul lato opposto del fiume seguendo prima una strada secondaria parallela ma più alta di quota rispetto alla Statale Porrettana, e poi utilizzando il vecchio tracciato della Statale, ad oggi con scarsa presenza di traffico, raggiunge Riola di Vergato. Tutto il tratto percorre strade secondarie con scarso traffico attraversando, come nei precedenti tratti, percorsi di valore paesaggistico e storico architettonico, sempre parallelo alla ferrovia.

Da Riola di Vergato alla Toscana: qui il percorso segue la valle del Limentra lungo la strada provinciale SP23 Ponte di Verzuno - Suviana, passando sotto la Rocchetta Mattei, sale fino all'imponente Bacino di Suviana all'interno del Parco Regionale dei Laghi di Suviana e Brasimone, lo costeggia in sinistra idrografica seguendo la provinciale fino a Badi e poi fino al confine regionale. Questo tratto interessa un tratto di strada provinciale

che però non presenta grossi volumi di traffico, e attraversa, come per i precedenti, una valle ricca di emergenze naturalistiche e storiche.

La Comunità Alta e Media Valle del Reno ha presentato nel 2007 un Progetto di Parco Fluviale del Reno, a completamento dell'asta fluviale nel tratto compreso tra Lama di Reno e Ponte della Venturina. Nel 2010 la Comunità Montana dell'Appennino Bolognese ha inoltre presentato un Progetto per la realizzazione della Pista pedociclabile del Fiume Reno, nel tratto tra Lama di Reno e Pioppe di Salvaro.

Soggetti interessati: Regione, Comuni posti sul tracciato, Provincia/Città Metropolitana, Autorità idraulica competente, FIAB.

B – Itinerari cicloturistici a scala nazionale

2A - Navile (da Bologna a Ferrara)

Il Navile è uno storico canale artificiale lungo circa 40 km che collegava Bologna a Venezia e le cui acque (derivazione dei Canali di Reno, Aposa e Canale di Savena) oggi confluiscono nel Reno a valle di Malalbergo. Il Navile disponeva fino a qualche decina di anni fa di una strada alzaia o di argine che consentiva il transito degli animali che trainavano verso monte i natanti.

Il Navile rappresenta pertanto un segno importantissimo del territorio anche per tutti i "sostegni" (conche di navigazione dotate un tempo di porte vinciane) e le opere idrauliche presenti lungo il suo percorso. Attualmente il corso d'acqua e il suo contorno sono in condizioni di abbandono, la qualità delle acque, per gli odori e l'impressione generale, non è buona e risulta percorribile come sentiero anche ciclabile solo per 4 km da Corticella fino alle porte di Bologna. A fianco del Canale di Reno (che si congiunge al Navile nei pressi del Cavaticcio), ovvero da Casalecchio a Bologna, è stata realizzata una ciclabile di buona qualità e la Fondazione Villa Ghigi di Bologna ha eseguito, con il contributo del Comune di Bologna e della Fondazione del Monte, nel 2009 uno studio di fattibilità per il completamento dell'itinerario del Lungo Navile da Casalecchio di Reno a Malalbergo per individuare gli interventi da eseguire.

L'obiettivo dello studio, che per la parte da Bologna a Castel Maggiore è vicino alla realizzazione, non è soltanto quello, pur fondamentale, di arrivare presto all'allestimento di un percorso che, a seconda delle situazioni e degli ostacoli, segua la sponda destra o sinistra del Navile (o la traccia tra i due rami del canale quando questo si sdoppia), consentendo alla fine di percorrere senza soluzione di continuità, l'affascinante itinerario che va dalla Chiusa di Casalecchio a Passo Segni. La preziosa realtà del Canale Navile offre opportunità ben più ampie e interessanti, che necessariamente devono coinvolgere

il recupero e la continuità di percorso lungo entrambe le sponde e un'attenzione particolare a tutti i collegamenti con le zone circostanti e le emergenze storiche e ambientali che possono contribuire a farne emergere lo straordinario valore culturale e testimoniale.

Oltre a Bologna, anche gli altri comuni interessati dall'itinerario hanno provveduto negli anni scorsi a compiere interventi di ripristino di tratti del percorso lungo il canale e di restauro e valorizzazione delle sue componenti storico-architettoniche, come è avvenuto ad esempio negli abitati di Castello di Castel Maggiore e Bentivoglio, e ulteriori interventi sono in corso o in programma o sono ipotizzati nei piani e nelle scelte strategiche di programmazione territoriale dei diversi comuni.

Si tratterebbe in definitiva di migliorare la qualità dell'acqua, rimettere in luce la strada alzaia un tempo percorribile ed oggi invasa da terreno e vegetazione, riqualificare e valorizzare i "sostegni", portando a termine le opere previste anche nella seconda parte del tracciato, da Castel Maggiore fino al confine provinciale.

Soggetti interessati: Regione, Comuni posti sul tracciato, Provincia/Città Metropolitana, Hera, Autorità idraulica competente, FIAB.

2B - Ciclovia della Seta

Un percorso molto interessante già segnalato che attraversa la Provincia di Bologna è "La Ciclovia della Seta", inquadrata nella rete nazionale Bicitalia, che 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 è stato modificato il corso del Reno e del Savena con percorsi cittadini che azionavano mulini e macchine idrauliche oltre che consentire la navigazione verso il Reno e il mare Adriatico. In questo quadro l'asse commerciale Venezia, Ferrara, Bologna, Lucca, Livorno è stato sempre molto importante.

Per ricordare questo tracciato l'Associazione FIAB - Monte Sole Bike Group di Bologna ha pubblicato un volume che ripropone un percorso in bicicletta da Venezia a Lucca arricchito con interessanti notizie storiche. L'Associazione FIAB - Monte Sole Bike Group di Bologna ha provveduto anche a posizionare sul percorso delle piccole tabelline di segnaletica in plastica che accompagnano il ciclista facilitandone l'orientamento.

Sul territorio della Provincia di Bologna la Ciclovia 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 Riola di Vergato dove si dirige verso il Lago di Suviana.

L'attuale tracciato (in variante rispetto al percorso originale) nella parte nord della ciclovia - da Ferrara a Bologna, si prevede dismesso una volta ripristinato il percorso storico lungo il Navile. La parte sud ricalca, all'interno della Provincia di Bologna, in gran parte il Corridoio Eurovelo 7/ Ciclopista del Sole lungo il Reno, per poi indirizzarsi verso il Bacino di Suviana (questa volta in destra idrografica) e infine in Toscana, qui separandosi dal tracciato Eurovelo, per dirigersi verso Lucca. Come specificato nel punto 1C), detto tracciato si prevede valorizzato e portato a completamento.

Soggetti interessati: Regione, Comuni posti sul tracciato, Provincia/Città Metropolitana, FIAB.

3 - Vergato-Modena

Trattasi di una variante dell'itinerario Eurovelo 7: lascia infatti la ciclovia europea all'altezza di Bastiglia, a nord-est di Modena, raggiunge Modena utilizzando l'argine del Fiume Secchia e si ricongiunge all'Eurovelo 7 all'altezza di Vergato. L'itinerario fra Modena e Vergato prevede il passaggio per Castelnuovo Rangone, Spilaberto e Vignola (utilizzando la ferrovia dismessa Modena Vignola), e poi prevede un tratto collinare che, utilizzando nella prima parte il corso del Fiume Panaro, attraversa il Parco dei Sassi di Rocca Malatina, passa nella Valle del Reno attraverso i valichi Bocca dei Ravari e Sella di Croce.

Soggetti interessati: i Comuni posti sul tracciato, Province di Bologna e Modena, FIAB.

C – Itinerari cicloturistici a scala regionale

La Regione Emilia Romagna con Delibera di Giunta n. 83 del 28/01/2013 ha avviato il lavoro di "individuazione delle reti degli itinerari ciclabili regionali". Gli interventi di seguito proposti dovranno pertanto trovare piena coerenza con quanto emergerà dal lavoro della Regione.

4 - Reno (da Bologna fino al mare)

Fra Casalecchio e Bologna il Reno si incunea in un percorso obbligato immerso in quartieri già edificati ma a tratti caratterizzato da ampi spazi aperti, come tra il ponte di Viale Togliatti e quello della Via Emilia. Ci sono pochi ponti di attraversamento, solo il

Comune di Casalecchio recentemente ha realizzato due passerelle ciclopedonali di importante dimensione che attraversano il fiume.

Obiettivo già in corso di approfondimento da parte del Comune di Bologna è di realizzare una serie di percorsi su entrambi i lati del fiume per complessivi 20 km circa, per attrezzarlo a parco urbano fluviale, consentendo alle persone di percorrerne entrambe le sponde con la bicicletta ed attraversarlo anche in altri punti mediante passerelle.

Uscendo da Bologna, le acque del fiume Reno vengono contenute da arginature che da Trebbo di Reno ad Argenta assumono un'imponenza ed una bellezza di grande rilevanza, oltre che da un punto di vista idraulico, da un punto di vista paesaggistico.

Già oggi la sommità di questi argini è percorsa da ciclisti ma per far sì che il corso del Fiume Reno diventi un lungo e piacevole itinerario ciclistico occorre: migliorare la transitabilità in bicicletta della sommità arginale (manutenzione, pavimentazione, etc), risolvere i punti critici presenti lungo il tragitto (attraversamenti di strade e ferrovie), prevedere segnaletica adeguata e punti di sosta. Il tutto allo scopo sfruttare l'enorme potenzialità turistica ed economica di un percorso che consenta di collegare la città di Bologna al mare attraversando il territorio Bolognese, i suoi centri, la sua storia il suo paesaggio e la sua cultura rurale.

Nel 2004 il Centro Studi Oikos, in collaborazione con la Provincia di Bologna ed i Comuni di Argelato, Calderara di Reno, CastelMaggiore e Sala Bolognese, ha presentato un "Progetto di valorizzazione ambientale e turistico-ricreativa di un tratto del Fiume Reno e delle sue pertinenze", comprensivo di tracciati ciclabili.

Soggetti interessati: Regione, Comuni posti sul tracciato, Provincia/Città Metropolitana, Autorità di Bacino, Consorzi di Bonifica.

5 - Ciclovia Di Pianura

L'itinerario proposto consente di percorrere trasversalmente la pianura bolognese ricongiungendo l'itinerario dell'Eurovelo 7 - sia l'attuale che la nuova proposta (1A e 1B) - all'itinerario regionale che partendo da Bagnara di Romagna consentirebbe di arrivare a Cervia e quindi al Mare.

Il primo tratto di tale itinerario parte da Bomporto e si congiunge a Crevalcore (vedi itinerario 15C), prosegue verso est arrivando a San Matteo della Decima (frazione di San Giovanni in Persiceto) e poi incontra il Fiume Reno, per attraversare il quale occorre realizzare ex novo un ponte ciclabile. Attraversato il Reno il percorso prosegue fino a

Castello d'Argile e poi ad Argelato, utilizzando strade basse e tratti di piste ciclabili esistenti e per brevi tratti da realizzare. All'itinerario fin qui descritto si propone una variante che, anziché da Crevalcore, parta da San Giovanni in Persiceto e, percorrendo strade secondarie in direzione nord est, raggiunga e attraversi il Torrente Samoggia e arrivi all'abitato di Padulle. Tale variante proseguirebbe lungo una pista ciclabile esistente a bordo della strada Provinciale SP 18 per raggiungere la località Bagno di Piano. Una volta attraversato il Reno, il percorso prosegue lungo strade bianche fino ad Argelato ricongiungendosi con l'itinerario descritto sopra.

Da Argelato l'itinerario prosegue lungo una pista ciclabile esistente a bordo della strada provinciale che consente di raggiungere San Giorgio di Piano e poi Bentivoglio. Raggiunta Bentivoglio, il percorso attraversa il Navile e la Strada Provinciale 44 e, una volta intercettato, prosegue verso il mare lungo il Canale Emiliano Romagnolo (CER).

Il Canale Emiliano Romagnolo (CER) taglia la pianura bolognese dai confini con la Provincia di Ravenna fino a San Giorgio di Piano per circa 40 km, poi si dirige verso Nord e passa sotto il Reno per andare a "prendere" le acque dal Po mediante il Cavo Napoleonico. In tutto il suo corso, l'alveo del CER è costituito da sponde in cemento che lo rendono estremamente pericoloso in caso di caduta al suo interno. Per poter percorrere le sue arginature in bicicletta è quindi assolutamente necessario proteggere adeguatamente il tragitto. I suoi argini non sono particolarmente alti, ma il suo tracciato è continuo e lineare. Al fine della percorribilità degli argini su lunghi tracciati, c'è da tenere presente che le interferenze con la viabilità principale possono essere risolte con intersezioni a raso, mentre con la ferrovia, l'autostrada ed i fiumi più significativi che hanno gli argini alti ed il letto pensile (come ad es. l'Idice), ed il canale gli passa sotto con una botte a sifone, è necessario riportare il percorso ciclabile ai sovrappassi/sottopassi esistenti in loco.

All'altezza di Budrio il percorso abbandona il CER e si attesta lungo il tracciato abbandonato della ferrovia che collegava Budrio a Massa Lombarda.

Il percorso riportato nella Tavola della proposta di Piano propone anche una variante che rimane interamente accostata al corso del CER.

Una volta arrivati a Massa Lombarda il percorso devia verso sud e prevede di raggiungere lungo il Santerno il paese di Bagnara di Romagna. Qui il percorso si connette con l'itinerario Regionale che prosegue verso est fino a Cervia.

Soggetti interessati: Regione, Comuni posti sul tracciato, Provincia/Città Metropolitana, Consorzio del CER, RFI.

6 - Santerno (dal Po fino alla Toscana)

Il Santerno scende a Imola verso il Reno per circa 30 km. Come nel caso del fiume Reno (intervento 4) il Santerno nel suo percorrere la pianura ha argini alti che si prestano ad essere utilizzati e valorizzati come pista ciclabile. Nel tratto collinare-montano l'itinerario percorrerebbe a bordo fiume la Valle del Santerno, conducendo il ciclista fino alla Toscana.

Soggetti interessati: Regione, Comuni posti sul tracciato, Provincia/Città Metropolitana, Autorità di Bacino, Consorzi di Bonifica.

7 - Val di Zena

Si tratta di un interessante contesto ambientale di circa 20 km, già oggi molto frequentato dai ciclisti. Il percorso costeggia il torrente Zena, è lungo circa 20 km e collega San Lazzaro di Savena (località Farneto) con il Comune di Pianoro (località Laghetto dei Castori).

Il tracciato, un tempo parte del Corridoio Eurovelo 7, prosegue poi su viabilità a basso traffico di fondovalle e poi sulla Provinciale Futa, passando per Loiano e Monghidoro, fino alla Toscana.

Soggetti interessati: Regione, Comuni posti sul tracciato, Provincia/Città Metropolitana, Autorità idraulica competente.

D – Itinerari cicloturistici a scala metropolitana

8 - Savena e Idice (da Castel dell'Alpi all'immissione dell'Idice in Reno)

Come nel caso del fiume Reno (Intervento 4), il Savena e l'Idice nel loro percorrere la pianura hanno argini che si prestano ad essere utilizzati e valorizzati come percorso ciclabile, inoltre nel suo tratto vallivo il Savena si presta efficacemente ad essere affiancato da una pista ciclabile che risalga il corso del fiume fino a Castel dell'Alpi, ove si trova la fonte.

Soggetti interessati: i Comuni posti sul tracciato, Provincia/Città Metropolitana, Autorità idraulica competente.

9 - Vergato-Porretta

Questo pur breve tratto consente di completare la valorizzazione "ciclabile" della Valle del Reno. Il fiume Reno infatti (nel suo tratto vallivo) rappresenta già l'asse su cui si

attesta il percorso dell'Eurovelo7 (intervento 1C), ma ciò avviene solo fino alla località Riola (a sud di Vergato) dove l'Eurovelo 7 abbandona la Valle del Reno per dirigersi in Toscana toccando il Lago di Suviana.

All'altezza di Riola di Vergato, pertanto, parte questo breve itinerario che consente di raggiungere prima Silla ed infine Porretta Terme, percorrendo l'ultimo tratto montano bolognese della Valle del Fiume Reno.

Soggetti interessati: i Comuni posti sul tracciato.

10 - Sentiero degli Dei

La via degli Dei (o Sentiero degli Dei) da Bologna a Firenze è un percorso escursionistico che percorre i crinali appenninici, utilizzato da molti escursionisti in mountain bike; il tracciato è già diffusamente tabellato con segnaletica dedicata e descritto su un apposito sito.

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, attualmente segnata dal CAI, 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.

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.

Soggetti interessati: i Comuni posti sul tracciato, Comunità Montana.

11 - Flaminia Minor

La Flaminia Minor, ancora oggi oggetto di studio, fu costruita dalle truppe del console romano Gaio Flaminio nel 187 a.C., due anni dopo la fondazione di Bologna avvenuta nel 189 a.C.

Questa strada aveva il ruolo importante di unire le aree a nord dell'Appennino con quelle a sud, partendo da Claterna (odierna Maggio, frazione di Ozzano) fino ad arrivare ad Arezzo.

Fonti documentarie medievali e oltre (sec. XII - XIV) ne confermano ancora l'esistenza con piccole varianti dall'originale percorso. La ricostruzione del tracciato della Flaminia Minor non si basa su ritrovamenti archeologici ma su dati toponomastici e sulla documentazione offerta dalle carte d'archivio medievali.

La Flaminia Minor ha mantenuto un ruolo importante per tutto il Medioevo, testimoniato dalla presenza di nuclei storici, insediamenti isolati, mulini, etc., fino a cedere il proprio ruolo in epoca recente alle nuove strade di fondovalle del Fiume Zena e dell'Idice. Oggi è un conosciuto e praticato percorso per Mountain Bike, un asse trasversale transappenninico di crinale il cui percorso segue il Fiume Idice passando per Castel dè Britti (San Lazzaro di Savena) e Settefonti (Comune di Ozzano) fino a Monterenzio e Arezzo più a sud.

Soggetti interessati: i Comuni posti sul tracciato, Comunità Montana.

Nota introduttiva agli interventi 12, 13, 14:

Per Parco Ciclistico si intende un territorio ampio ma comunque ben definito e circoscritto di particolare valenza e riconoscibilità, dotato di un reticolo di viabilità minore, cavedagne agricole e sentieri, ove è possibile e piacevole strutturare dei percorsi in bicicletta sia di tipo stradale/cicloturistico, che per mountain bike.

Caratteristica fondamentale di un Parco Ciclistico è di essere promosso con una cartografia ed una segnaletica dedicata e essere attrezzato con punti di accoglienza e servizio per i visitatori.

12 - Parco Città'-Campagna

Il Parco Città Campagna - "Progetto di valorizzazione della rete dei paesaggi e di integrazione delle aree a elevato valore ecologico-ambientale nel territorio della pianura situato tra il fiume Reno e il Torrente Samoggia", situato nei Comuni di Anzola dell'Emilia, Bologna, Casalecchio di Reno, Crespellano e Zola Predosa, ha come obiettivo la costituzione di un polmone naturale metropolitano per valorizzare questa parte di campagna bolognese. Il progetto è stato presentato nel 2007.

Nel parco sono state definite quattro centralità ed una rete di percorsi che vanno migliorati e collegati in modo facilitato con i centri abitati circostanti per garantirne l'accessibilità sicura con la bicicletta. Andrebbe inoltre realizzata una passerella di attraversamento in località Rigosa.

Soggetti interessati: i Comuni di Anzola dell'Emilia, Bologna, Casalecchio di Reno, Crespellano e Zola Predosa.

13 - Montesole

La collina e la montagna Bolognese, come tutto l'Appennino, rappresentano già un luogo molto interessante per la pratica della mountain bike e per la bicicletta da corsa sulle strade minori.

Dal punto di vista cicloturistico gli aspetti critici sono rappresentati dal fatto che il territorio collinare richiede un particolare allenamento, e le valli principali normalmente presentano un'unica infrastruttura stradale talvolta interessata da traffico intenso.

Tuttavia nel caso specifico del Parco Storico di Montesole, la sua bellezza e ricchezza, al contempo storica e paesaggistica, nonché le sue quantomeno "abbordabili" pendenze spingono comunque a proporre di valorizzarlo anche per una frequentazione di carattere cicloturistico/cicloricreativo.

Ciò che è necessario fare è evidenziare i percorsi "consigliati", meno pericolosi ed eventualmente differenziati per gradi di difficoltà, che toccano i luoghi storico-artistico-naturalistici più interessanti, individuando punti informazione e di promozione culturale del territorio. Si tratta in sostanza di integrare la segnaletica e la cartografia che già oggi esistono avendo un occhio attento alle esigenze di un ciclista e risolvere, laddove presenti, punti critici in termini di incroci e/o attraversamenti.

Soggetti interessati: i Comuni all'interno del Parco e l'Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Emilia Orientale.

14 - Parco ciclistico di Castel San Pietro Terme - Imola

Castel San Pietro Terme ha una buona struttura ricettiva consolidata, è collocato in una posizione strategica del territorio bolognese e rappresenta un buon punto di soggiorno per visitare Bologna, Imola e le altre città della Regione. Se a ciò si aggiunge la conformazione e la ricettività in particolare del territorio collinare di Castel San Pietro, si comprende come si ritenga opportuno proporre per questo territorio la realizzazione di un Parco Ciclistico.

Anche in questo caso (come per i due precedenti) la proposta è quella di redigere una cartografia dedicata alla mobilità ciclistica, realizzare una segnaletica ciclistica dedicata ed attrezzare i centri visita con elementi di promozione ed assistenza alla mobilità ciclistica (marketing territoriale a carico dei soggetti ed operatori locali).

Soggetti interessati: Comune di Castel San Pietro Terme e limitrofi.

15 - Connessioni con itinerari in province limitrofe:

15A - BAGNARA- BUBANO

15B - ARGENTA- IDICE

15C - RAVARINO- CREVALCORE

E – Rete ciclabile per la mobilità quotidiana a scala metropolitana

16 - “Grande Bologna”- assi principali di connessione

A differenza degli altri, il presente intervento definito “La Grande Bologna”, è in realtà costituito da più tratti di viabilità ciclabile dislocati a raggiera nell’intorno dell’area urbana centrale di Bologna. L’obiettivo di tale intervento è, evidentemente, quello di realizzare dei percorsi continui, ben visibili, sicuri e attrezzati per muoversi nell’area urbana bolognese consentendo gli spostamenti in bicicletta fra il Centro di Bologna e le sue aree periferiche, fino ai Comuni di prima cintura.

Per “Grande Bologna” quindi si intende l’area racchiusa in un raggio di 8/10 km dal centro di Bologna, compresi i comuni di cintura. Dal punto di vista della distanza è interessante segnalare che il raggio di 4 km dal centro città, corrispondente a circa 15 minuti in bicicletta ai 14 km/h, coincide grossomodo all’arco della tangenziale, pertanto con circa 25 minuti dal centro si raggiungono anche i principali centri abitati di prima cintura come Casalecchio, San Lazzaro, Primo Maggio.

Il territorio in esame è caratterizzato da una conurbazione pressoché continua del capoluogo fino ai Comuni di prima cintura, lungo i principali assi viari: si tratta di un ambito fortemente urbanizzato con un territorio attraversato da infrastrutture viarie importanti e un sistema ciclabile esistente e pianificato abbastanza esteso e strutturato.

Il Comune di Bologna presenta circa 145 km di percorsi ciclabili esistenti e 250 km circa di programmati, che prevedono prevalentemente un raffittimento della rete in ambito urbano e un rafforzamento delle direttrici radiali di uscita, inoltre è presente una buona accessibilità alle stazioni SFM ed alle fermate del TPL.

Per quanto riguarda le direttrici per uscire dal cuore urbano di Bologna la situazione, volutamente schematizzata, attualmente è la seguente (cfr. Quadro Conoscitivo par. 5.1):

a) Bologna-Casalecchio, arrivo a Bologna da sud (lungo il fiume Reno) e da Zola Predosa:

da Sasso Marconi a Casalecchio vi sono alcuni tratti di percorso esistenti ed un tracciato pianificato che copre l’intero corso del Fiume Reno, sul quale si appoggiano i tracciati cicloturistici Eurovelo 7/Ciclopista del Sole e la Ciclovía della Seta.

Tra Bologna e Casalecchio vi è il percorso ciclabile lungo il Canale di Reno, di buona qualità, continuo e molto frequentato dai ciclisti; la deviazione verso Zola

Predosa è anch'essa idonea, con alcune discontinuità in parte compensate dalla pianificazione comunale.

Ai fini di aumentare l'utilizzo di tale asse è utile mantenere in buono stato il tracciato esistente e realizzare il percorso fino a Sasso Marconi e completare i tratti discontinui verso a Zola Predosa.

b) Ciclopista del Sole/Corridoio Eurovelo 7 parte nord:

Il tracciato si sviluppa da Nonantola e si dirige verso Bologna passando per le Budrie e Sacerno utilizzando la viabilità secondaria; attualmente l'ingresso in città avviene sulla Via Emilia Ponente. Tuttavia a causa del traffico elevato di quest'ultima tratta, l'entrata a Bologna risulta poco sicura, perciò sarebbe opportuno individuare percorsi alternativi, per esempio utilizzando la rete ciclabile esistente: a sud, una variante per Via Olmetola e Casalecchio, e a nord, su via Val di Mezzo, Via Persicetana e Via Biancolelli, passando per il quartiere Barca.

c) Collegamento Bologna centro-Aeroporto-Lippo-Calderara:

lungo questa direttrice non esiste un tracciato, ed anche prendendo in considerazione la rete pianificata dei comuni di Bologna e Calderara, il percorso appare frammentato e discontinuo. Pertanto è opportuna un'analisi più approfondita sui potenziali collegamenti da sviluppare, anche in considerazione della necessità/opportunità di collegare l'aeroporto, sia per gli spostamenti casa – lavoro degli addetti che per una eventuale funzione di recapito cicloturistico.

d) Tratta in direzione Via Zanardi - Trebbo di Reno:

il percorso attualmente è in corso di realizzazione, una prima tratta dovrebbe essere completata per raggiungere le aree che insistono su via Zanardi ed il Reno in prossimità dei due ponti esondabili a nord dell'autostrada. Anche in questo caso sono da valutare soluzioni progettuali atte a superare alcuni punti critici lungo il percorso, quali, ad esempio, il sottopasso di via Zanardi, alcune intersezioni pericolose, l'attraversamento delle linee ferroviarie e del tracciato autostradale.

e) Uscita da Bologna verso nord lungo il Navile:

passando per Castel Maggiore, in direzione Ferrara fino a Malalbergo, si trova un percorso ciclabile esistente di pregio ma da riqualificare e valorizzare.

Il restante tratto è interessato dalla futura realizzazione di un progetto di itinerario ciclabile, già approvato e finanziato, che va da Casalecchio fino a Castello di Castel Maggiore, che andrà a completare il percorso la connessione tra Bologna e l'area di prima cintura.

f) Arrivo a Bologna lungo via dell'Arcoveggio:

Il percorso ciclabile su via Galliera, in entrata a Bologna, si biforca all'altezza di Corticella in due assi: uno lungo via dell'Arcoveggio, che però risente di una importante discontinuità nell'area dell'abitato di Primo Maggio, l'altro lungo l'asse del sopracitato Navile.

Lungo il primo asse, in direzione Arcoveggio, il tracciato si presenta continuo, ma la tipologia della pista ciclabile risente fortemente dei limitati spazi e dovrebbe essere interessata da una maggiore manutenzione della pavimentazione.

g) Tratta Ferrarese e Viale Stalingrado – Dozza – Cadriano:

i percorsi lungo via Ferrarese e lungo Viale Stalingrado – Dozza, pur con grosse differenze strutturali, connettono il centro di Bologna fino alla Dozza e potrebbero potenzialmente connettere l'area industriale di Cadriano.

h) Uscita da Bologna verso nord-ovest lungo la San Donato:

la nuova pista ciclabile all'interno del Comune di Bologna è di buona qualità, anche se la continuità visiva del tracciato si perde in corrispondenza delle intersezioni.

In direzione Granarolo Emilia, il percorso ciclabile discontinuo arriva oggi fino al Giardino Pier Paolo Pasolini, ma potrebbe proseguire in due direzioni: una fino ad agganciarsi a quello esistente nel Comune di Granarolo Emilia, tra Quarto e Granarolo; l'altro fino agli insediamenti del Meraville e della Facoltà di Agraria.

i) Bologna - Castenaso:

in direzione Villanova, Castenaso e a seguire Medicina, lungo l'asse della San Vitale, la copertura ciclabile è totalmente inesistente, fatto salvo un collegamento previsto dal Comune di Castenaso tra il capoluogo e la frazione Villanova, lungo l'Idice. Si tratta del percorso meno attrezzato nonostante lambisca aree densamente popolate. Sarebbe quindi opportuno un approfondimento specifico rispetto alle soluzioni possibili di tracciato.

j) Bologna - San Lazzaro di Savena:

in direzione Via Emilia Levante, fino a San Lazzaro di Savena, ed in direzione sud, fino alla fermata SFM di Caselle, il percorso ciclabile è continuo, connesso, di media qualità e molto frequentato dai ciclisti ma necessiterebbe di una decisa opera di manutenzione.

k) Bologna-Pianoro (Valle del Savena):

partendo dai brevi tracciati esistenti tra gli abitati di Rastignano e Sesto e a Pianoro, e dal progetto effettuato dallo Studio Brenso per la riqualificazione del Canale di Savena a Bologna (tra Chiesa Nuova e la Chiesa San Ruffillo), è certamente importante prevedere il completamento dell'asse, in quanto la prima parte della Valle del Savena è un ambito densamente popolato, strettamente connesso a Bologna.

Soggetti interessati: Comune di Bologna e Comuni limitrofi

17 - Assi principali di valenza metropolitana

Le principali direttrici individuate per la realizzazione/completamento di infrastrutture ciclabili sono le vie Emilia, Galliera e Bazzanese. Tutte presentano una situazione abbastanza continua di ambiti urbanizzati al contorno, sono affiancate da una linea ferroviaria ed hanno spesso percorsi ciclabili urbani che terminano in genere alla fine dell'abitato.

Nella definizione degli interventi necessari per il completamento di percorsi ciclabili che intendono valorizzare la funzione e il ruolo di direttrici è fondamentale evitare che il percorso ciclabile si discosti o si allontani molto dall'asse viario, ciò comporterebbe il venir meno della funzione "trasportistica" del percorso ciclabile proposto. Tali Assi inoltre, pur non essendo stati inseriti dal Piano negli itinerari cicloturistici principali, si ritiene possono svolgere anche tale funzione in relazione alla loro collocazione territoriale, alla storicità dei tracciati, alla connettività sovra provinciale e alla stretta interrelazione con le linee ferroviarie

a) Via Emilia

La Via Emilia, per il suo tracciato lineare e diretto, caratterizzato da un conurbamento quasi continuo, soprattutto in uscita da Bologna, rappresenta una grossa potenzialità per lo sviluppo di un asse ciclabile non solo funzionale agli spostamenti quotidiani, ma anche a quelli di medio e lungo raggio.

L'asse, su una lunghezza complessiva di circa 60 km in Provincia di Bologna, per circa il 30% è dotato di piste ciclabili, che si sviluppano in prevalenza all'interno dei centri urbani che attraversa e tra Anzola e Lavino e tra Imola e Toscanella.

Il restante 70% del tracciato è interessato in parte dalla pianificazione ciclistica, soprattutto tra Toscanella, Castel San Pietro Terme ed Osteria Grande, tra Anzola e Ponte Samoggia e tra Anzola e Borgo Panigale. Nel primo caso il percorso, seppur non seguendo un tracciato rettilineo, si sviluppa con continuità; mentre nei restanti casi la pianificazione segue il tracciato rettilineo dell'asse stradale.

Per il totale completamento del percorso ciclabile sulla direttrice della via Emilia, si tratterebbe di realizzare circa 40 km di piste ciclabili in affiancamento alla viabilità principale, riqualificando l'asse sia nelle parti urbane che in quelle extraurbane. Tuttavia proprio per la conformità di questo asse, dove spesso si è costruito a ridosso dell'infrastruttura viaria, e per gli elevati volumi di traffico, la progettazione di tracciati ciclabili continui risulta difficoltosa e sfocia nella pianificazione di itinerari che in più punti si discostano dal tracciato rettilineo della via Emilia. Se da una parte questa soluzione tutela il ciclista nei confronti del traffico veicolare, dall'altra l'andamento tortuoso aumenta sensibilmente il tempo di percorrenza, rendendo poco competitivo lo spostamento in bici, rispetto agli altri modi di trasporto.

Soggetti interessati: i Comuni posti sul tracciato, Provincia/Città Metropolitana.

b) Via Galliera

La **via Galliera**, che si estende per circa 30 Km dal centro di Bologna al confine provinciale nord, in questo specifico contesto è stata considerata solo fino a San Giorgio di Piano, poiché oltre inizia a diradarsi l'urbanizzato in modo importante e le distanze non sono più compatibili con quelle degli spostamenti quotidiani.

In questo modo l'asse della Galliera ha una lunghezza complessiva di circa 14 Km al di fuori del territorio del comune di Bologna, fino a S. Giorgio di P., di cui 12 Km esistenti. Quindi i restanti 2 Km si possono considerare di completamento dell'asse, mentre per gli esistenti 12 Km sarebbe necessario un intervento di omogeneizzazione degli asfalti, della tipologia infrastrutturale e della cartellonistica.

Inoltre, nella parte più prossima a Bologna, è in previsione/realizzazione un'arteria nuova, di tipo extraurbano, che alleggerirà il traffico sul vecchio tracciato della Galliera, da Funo a Bologna (km 8 circa). La presenza della nuova arteria, che intercetta il principale traffico pesante e di attraversamento, può consentire la riqualificazione dell'asse storico anche negli ambiti urbani, favorendo soluzioni atte a migliorare e rendere più

sicuri gli spostamenti in bicicletta, quali ripristino/adequamento degli attraversamenti pedonali e ciclabili, riduzione della larghezza delle corsie per la creazione di nuove piste ciclabili o per applicare politiche di moderazione del traffico.

Soggetti interessati: i Comuni posti sul tracciato, Provincia/Città Metropolitana

c) Via Bazzanese

Per quanto riguarda **via Bazzanese**, si estende per 17 km dal confine comunale di Bologna a Bazzano. L'asse, in questo tratto, è interessato da 6.5 km di piste ciclabili esistenti, che sviluppano principalmente all'interno del Comune di Casalecchio di Reno e Zola Predosa e da 9 km di itinerari ciclabili pianificati, all'interno dell'abitato di Zola, di Casalecchio di Reno e del Comune di Crespellano.

Anche in questo caso, nella parte più prossima a Bologna, è stata già realizzata, una variante al tracciato, tra Via Lunga e Casalecchio (km 12 circa), che velocizza le percorrenze, alleggerendo il traffico sul vecchio percorso. Questa opera favorirà interventi alla viabilità ordinaria, con riorganizzazione del traffico o declassamento a viabilità minore dell'asse viario storico, con conseguente ridimensionamento del traffico sul tracciato attuale, favorendo soluzioni atte a migliorare e rendere più sicuri gli spostamenti in bicicletta.

Molto spesso nei tratti extraurbani privi di percorsi/piste ciclabili a lato, sono presenti ambiti agricoli o fossati che consentono senza eccessiva difficoltà la realizzazione di piste ciclabili per dare continuità agli spezzoni urbani.

Soggetti interessati: i Comuni posti sul tracciato, Provincia/Città Metropolitana.

F – Rete ciclabile per la mobilità quotidiana a scala locale

18 - Connessioni ciclabili intercomunali

Come detto in premessa, il tema della "mobilità ciclistica quotidiana" vuole essere indagato dal Piano in maniera più diffusa nel territorio, andando oltre gli Assi Principali e le connessioni dell'area centrale con il comune capoluogo descritti in precedenza (linea d'azione E). Mediante il Quadro Conoscitivo è stata quindi effettuata un'analisi dello status quo sia rispetto alle piste ciclabili esistenti, che rispetto a quelle previste nei piani urbanistici comunali, sempre nell'ottica di analizzare quegli itinerari ciclistici in grado di rispondere alla domanda di spostamento quotidiano.

Sulla base di tale analisi, con il presente intervento ci si propone di individuare schematicamente in tutto il territorio provinciale gli interventi che permetterebbero di

completare, integrare e razionalizzare una rete di piste ciclabili che consenta di rendere la bicicletta una reale alternativa all'auto privata per effettuare gli spostamenti quotidiani.

Partendo dall'analisi svolta nel Quadro Conoscitivo ed utilizzando i criteri lì descritti (cfr. par 5.9 – 5.10 Quadro Conoscitivo) si è potuta operare una selezione di quegli interventi che in maniera più significativa contribuirebbero al raggiungimento dell'obiettivo di connettere funzioni e centri abitati mediante percorsi con distanze inferiori ai 4,5 km in linea d'aria. Da tale selezione scaturisce una lista di interventi, in alcuni casi molto puntuali, distinti nelle seguenti tipologie:

- **percorsi esistenti da valorizzare:** cioè quei tratti di percorsi ciclabili già esistenti che sono collocati lungo gli Assi principali di connessione con Bologna, lungo gli Assi principali di valenza metropolitana, oppure su tratti intercomunali ad elevato potenziale ciclistico;
- **percorsi già pianificati da confermare:** cioè i percorsi già inseriti nei diversi strumenti di pianificazione comunale e che possono svolgere un ruolo di rilievo sovracomunale/provinciale come connessione di centri abitati o di poli funzionali o attrattori (cfr par 5.9 QC);
- **percorsi da pianificare:** cioè quelle connessioni che svolgono lo stesso ruolo di quelle precedentemente descritte ma che non sono state già state individuate/inserite nella pianificazione comunale (cfr par 5.9 QC);
- **tratti di discontinuità della rete da realizzare:** ovvero discontinuità sugli itinerari extraurbani, ovvero tratti mancanti, all'interno di itinerari ciclabili esistenti o pianificati pressoché continui (cfr par 5.9 QC).

Ogni singolo intervento, elencato nelle tabelle seguenti, è individuato nella Tavola 2 ed è rappresentato con apposita simbologia (percorsi esistenti - numeri romani; percorsi già pianificati - numeri arabi; percorsi da pianificare - lettere).

PERCORSI ESISTENTI DA VALORIZZARE	
ID di Piano	Tratta
I	Anzola dell'Emilia-Bologna
II	Bologna-Bargellino-Calderara
III	Bologna-Aeroporto
IV	Calderara-Lippo
V	Longara-Bargellino
VI	Sala-Osteria Nuova
VIII	Crevalcore-Beni Comunali
IX	Bologna-Trebbo
X	San Giovanni
XI	Sant'Agata
XII	C. Argile-Venazzano
XIII	San Donino-Castello d'Argile (1)
XIV	Palazzo Bianconi-Castello d'Argile
XV	Argelato-San Giorgio
XVI	San Giorgio-Bentivoglio
XVII	San Giorgio-Castagnolo
XVIII	Bologna-Castel Maggiore
XIX	Asse-Galliera
XX	Galliera-San Pietro in Casale
XXI	San Vincenzo
XXII	Rubizzano-San Pietro in Casale
XXIII	Bentivoglio-S. Maria in Duno
XXIV	Bologna-Cadriano
XXV	Bologna-Granarolo
XXVI	Baricella-Minerbio-Granarolo
XXVII	Malalbergo-Pegola
XXVIII	Pegola-Altedo
XXIX	Marano-Castenaso
XXX	Budrio-Mezzolara
XXXI	Ponte sull'Idice (1)
XXXII	SP5 Direttrice San Donato
XXXIII	SPCFiume-Molinella (1)
XXXIV	Via Emilia Levante
XXXV	Bologna-San Lazzaro
XXXVI	Rastignano-Pianoro
XXXVII	San Lazzaro-Pulce
XXXVIII	Varignana-Ozzano
XXXIX	Ozzano-ZI Ponte Rizzoli
XL	Ozzano-ZI Ponte Rizzoli Ovest
XLI	Mordano-Bubano
XLII	Valle del Santerno
XLIII	Via Emilia Est Varignana-Imola
XLIV	Medicina-Ganzanigo
XLV	Casalecchio-Pontecchio Marconi
XLVI	Sasso Marconi-Fontana
XLVII	Via Bazzanese Bazzano-Zola Predosa
XLVIII	Zola Predosa-Casalecchio-Bologna
XLIX	Castelletto-Ziribega
L	Montevoglio-Stiore
LI	Calcara-Ponte Samoggia
LII	Calderino-Zola Predosa

(1) di completamento tratte pianificate da realizzare

PERCORSI GIA' PIANIFICATI	
ID di Piano	Tratta
1	Anzola dell'Emilia-Ponte Samoggia
2	AnzolaZI-Via Lunga
3	Calderara-Osteria Nuova
4	Calderara-Lippo
5	Calderara-Bargellino
6	Argelato-Castello d'Argile
7	Argelato-Stiatico
8	Castello d'Argile-Pieve di Cento
9	Castello d'Argile-Venazzano
10	Castel Maggiore-Trebbo
11	Funo-Centergross
12	Funo-Castagnolino
13	San Marino di B.-Interporto
14	Castagnolino- ZI Stiatico
15	Galliera-San Venanzio
16	San Venanzio Galliera-Sant'Alberto
17	Pieve di Cento-Venazzano
18	S. Giorgio di P.-S. Pietro in Casale
19	S. Giorgio di P.-Gherghenzano
20	S. Giorgio di P.-Stiatico
21	S. Pietro in C.-Gherghenzano
22	S. Pietro in C.-Mussumatico
23	S. Pietro in C.-Rubizzano
24	Budrio-Vigorso
25	Budrio-Bagnarola
26	Budrio-ZI Zenzalino
27	Budrio-Vedrana-Mezzolara
28	ZI Zanzalino-Prunaro
29	Granarolo-Cadriano
30	Granarolo-Lovoletto
31	Quarto-Cadriano
32	Fossatone-Villafontana
33	Medicina-Villafontana
34	Molinella-San Pietro Capofiume
35	Molinella-Marmorta
36	Ozzano-ZI Ponte Rizzoli Ovest
37	ZI Ponte Rizzoli-Centro urb ponte Rizzoli
38	Castenaso-Villanova
39	San Lazzaro-Villanova
40	Castel S.Pietro T.-Toscanella
41	Mordano-Bubano
42	Sasso Marconi-Fontana
43	Bazzano-Monteveglio
44	Bersagliera - Castelletto di S.
45	ZI Monteveglio-Muffa
46	Monteveglio-ZI Monteveglio
47	Crespellano-Stazione Via Lunga
48	Crespellano-Via Lunga
49	Ponte Ronca
50	Zola Predosa-Riale

PERCORSI DA PIANIFICARE	
ID di Piano	Tratta
A	S. Agata Bolognese-San Giovanni in Persiceto
B	Ca de Fabbri-Alteto
C	ZI Minerbio-Ca'de Fabbri
D	Granarolo-Marano
E	Granarolo-Bagnarola
F	Minerbio-Alteto
G	Minerbio-Casoni
H	Bentivoglio-Casoni
I	Baricella-Minerbio
j	Baricella-Alteto
K	Fossatone-Budrio
L	Molinella-Guarda
M	Varignana-Ozzano
N	Castel S.Pietro T.-Poggio Piccolo
O	Borgo-Tossignano-Fontanelice
P	Borgo Tossignano-Casalfiumanese
Q	Bazzano-Muffa
R	Bazzano-Crespellano
S	Castello di Serravalle-Castelletto
T	Montevoglio-Bersagliera
U	Via Lunga-Ponte Ronca

TRATTI DI DISCONTINUITA'
Galliera
Bologna-Castel Maggiore
Casalecchio di Reno
Castel Maggiore-Castiglia
Crespellano-Muffa
Pegola-Malalbergo
Sala-Osteria
San Pietro-Sant'Alberto
Stiatico-Funo
Toscanella-Imola
Zola Predosa

G – Interventi per promuovere la domanda di mobilità ciclistica

Abaco interventi:

Occorre condividere un abaco, ovvero uno strumento che funga da linea guida per gli EE LL, che definisca degli standard realizzativi per i nuovi interventi, allo scopo di assicurare un'adeguata risposta alle esigenze del ciclista e al tempo stesso rendere ben visibile l'idea di un sistema di percorsi ciclabili su base metropolitana che sia il più possibile uniforme nel territorio se pur calibrata in base alle specifiche funzioni che la singola pista ciclabile deve svolgere (spostamenti in ambito urbano, spostamenti in ambito extraurbano a fine turistico-ricreativo o al fine di raggiungere quotidianamente il proprio luogo di lavoro o altro). Questo stesso strumento ha il fine di condividere tra le istituzioni degli obiettivi e degli approcci progettuali che, quando si tratta di ciclabili in ambito urbano, guidino la realizzazione di una pista ciclabile anche come occasione per un utilizzo qualificante dello spazio pubblico ed un uso più equo della strada. modalità di intervento "infrastrutturale" adeguata alle esigenze di un ciclista, una modalità

A questo scopo viene ALLEGATO al Documento Preliminare una prima proposta di Abaco che nell'ambito dei lavori della Conferenza di Pianificazione potrà essere integrata e migliorata.

Soggetti interessati: Comuni, Provincia/Città Metropolitana.

Progettazione integrata:

Le proposte condivise nell'abaco devono diventare elemento di riferimento in tutti i nuovi progetti, siano essi di piste ciclabile, di nuove infrastrutture viarie o di interventi urbanistici, che possano essere occasioni per realizzare una progettazione attenta ed integrata che minimizzi i conflitti potenziali tra i diversi utenti che utilizzano lo spazio urbano ed extraurbano. La progettazione per favorire la mobilità ciclabile favorendone la fluidità e la sicurezza ,e riducendo i punti di conflitto e gli elementi di insicurezza, deve diventare quindi elemento strutturante ai diversi livelli di progettazione. Tale elemento deve essere tenuto in particolare attenzione anche in ambito extraurbano in cui, come emerge dall'analisi (vedi Tav. 4 QC) i punti di potenziale conflitto, sia con le infrastrutture esistenti che di progetto. sono molteplici.

Soggetti interessati: Comuni, Provincia/Città Metropolitana.

Intermodalità:

Promuovere l'intermodalità con la gomma ed il ferro prevedendo un adeguamento delle stazioni o delle fermate attrezzandole con parcheggi appositi (possibilmente coperti) e adeguando i sottopassi delle Stazioni SFM al transito/trasporto bicicletta. Gli Enti devono inoltre attivare azioni decise per garantire la più ampia copertura e le migliori condizioni per garantire il trasporto delle bici sui treni, condizione indispensabile per garantire una reale intermodalità ed un allargamento del raggio di azione della bicicletta. Inoltre in tutte le situazioni in cui sussistano le condizioni di sostenibilità deve essere incoraggiato il sistema "Mi Muovo in bici".

Soggetti interessati: Regione, Provincia/Città Metropolitana, le compagnie di trasporto Tper, Trenitalia, Comuni in cui sono localizzate Stazioni SFM o importanti fermate/capolinea del TPL.

Mobility manager:

Potenziare i mobility manager aziendali e istituire i mobility manager scolastici promuovendo la realizzazione di piani pluriennali di azioni.

Soggetti interessati: Comuni in cui sono presenti Istituti scolastici superiori, gli Istituti scolastici, grandi aziende.

Bici a pedalata assistita:

Favorire la diffusione di bici a pedalata assistita per espandere il raggio di spostamento percorribile in bicicletta per gli spostamenti quotidiani ed espandere le aree di influenza del trasporto pubblico ferroviario e su gomma. (la diffusione di questo tipo di bicicletta dipende comunque anche dalla disponibilità di parcheggi custoditi).

Soggetti interessati: Regione, Comuni.

"Zone 30":

Istituire nuove "**Zone 30**" e valutare l'estensione di quelle esistenti regolamentando al loro interno la mobilità ciclistica in modo da assicurare ovunque il transito delle biciclette in sicurezza (sensi unici, segnaletica, pavimentazioni, etc). Tale azione è particolarmente delicata quando si applica ai maggiori Centri Storici (ovviamente a partire dal Centro Storico di Bologna), nelle cui strade si deve individuare una soluzione in grado di rispondere alle norme del Codice della Strada coniugandolo con le dimensioni e la tipologia delle strade tipiche appunto dei nostri Centri Storici.

Soggetti interessati: Comuni.

Educazione alla mobilità sostenibile:

Attività di **educazione alla mobilità sostenibile e stradale** nelle scuole per i ragazzi e messaggi positivi di pubblicità progresso per l'uso della bicicletta, la sicurezza stradale ed il rispetto dell'utenza debole.

Soggetti interessati: Comuni, Provincia/Città Metropolitana, Scuole.

Parcheggi biciclette:

Realizzare adeguati **parcheggi per le biciclette** nei cortili scolastici, nei condomini e nei luoghi di lavoro istituendo, mediante normativa, spazi dedicati alla sosta bicicletta nei nuovi condomini/scuole/aziende ed incentivando azioni diffuse di realizzazione di stalli bici.

Soggetti interessati: Comuni

Ufficio metropolitano biciclette:

Istituire un **ufficio metropolitano biciclette** che funga da catalizzatore di interventi/iniziative sulla mobilità ciclistica e che possa diventare "riferimento progettuale" per tutti gli interventi di tipo infrastrutturale ed urbanistico.

Soggetti interessati:, Comune Bologna, Comuni della Provincia, Provincia/Città Metropolitana.

Lotta ai furti:

Attività di contrasto/lotta ai furti mediante l'adozione di un registro metropolitano/marchiatura, un concorso di idee per l'individuazione di un antifurto "Bologna", etc;

Soggetti interessati: Provincia/Città Metropolitana, Comune di Bologna, aziende specializzate.

Trasporto merci in bicicletta:

Condividere i passaggi necessari per introdurre anche nel territorio metropolitano bolognese la modalità di trasporto merci in bicicletta.

Soggetti interessati: Provincia/Città Metropolitana, Comune di Bologna, aziende specializzate.

Protocollo con i comuni per aggiornamento dati:

Sottoscrivere con i Comuni della Provincia un protocollo che stabilisca l'impegno e le modalità attraverso cui mantenere costantemente aggiornata la mappatura dei percorsi

e delle piste ciclabili esistenti e di progetto. Pubblicazione degli “Open data” per favorire lo sviluppo e l’integrazione di App.

Soggetti interessati: Provincia/Città Metropolitana, Comuni della Provincia di Bologna.

APP:

Realizzare e/o partecipare all’integrazione di App per smartphone attraverso cui trasmettere tutte le informazioni utili per la mobilità quotidiana e/o per il cicloturismo integrandole con le altre modalità di trasporto.

Soggetti interessati: Provincia/Città Metropolitana, Comuni.

H – Interventi per promuovere il cicloturismo (marketing territoriale)

Cartografia ciclabili “Grande Bologna”

Realizzare una cartografia delle piste ciclabili dell’area urbana di Bologna (che comprenda anche i comuni di cintura, da Casalecchio a San Lazzaro) come espansione della cartografia di Bologna. Pubblicare questi documenti anche sul web. Organizzare una revisione e ripubblicazione biennale della cartografia.

Soggetti interessati: Comune di Bologna e tutti i comuni di cintura , Provincia/Città Metropolitana.

Segnaletica ciclabili “Grande Bologna”

Realizzare e installare una segnaletica verticale omogenea delle piste ciclabili dell’area centrale dell’area metropolitana di Bologna (che comprenda ovviamente anche i comuni di cintura, da Casalecchio a San Lazzaro). Organizzare una banca dati degli impianti di segnaletica.

Soggetti interessati: Comune di Bologna e tutti i comuni di cintura, Provincia/Città Metropolitana.

Cartografia ciclabili intera provincia

Realizzare una cartografia delle piste e itinerari ciclabili consigliati dell’intera Provincia di Bologna. Pubblicare questi documenti anche sul web; per i percorsi extraurbani pubblicare anche le tracce GPS. Organizzare una revisione / ripubblicazione biennale della cartografia. Differenziare in legenda le tipologie di percorsi, piste o

percorsi, pavimentazioni asfaltate o sterrate, situazioni semipianeggianti o pendenze significative; per i sentieri d'argine o collinari, aggiungere le tracce in GPS e raccomandare attenzione per i minori o i meno esperti.

Soggetti interessati: Provincia/Città Metropolitana, Comuni, Associazioni cicloturistiche (FIAB).

Segnaletica ciclabili intera provincia

Realizzare e installare una segnaletica verticale omogenea delle piste e percorsi ciclabili consigliati dell'intera Provincia Bologna. Organizzare una banca dati degli impianti di segnaletica; differenziare la simbologia per i tratti a sentiero d'argine o collinare.

Soggetti interessati: Provincia/Città Metropolitana, Comuni.

Percorribilità ciclabile delle sommità arginali

Condividere con gli Enti preposti alla gestione delle sponde e delle sommità arginali una modalità di intervento manutentivo ordinario (frequenza sfalci) - da parte degli Enti stessi ed eventuali soggetti concessionari - che consenta di mantenere ben praticabile in bicicletta la sommità arginale.

Soggetti interessati: Autorità di Bacino, Consorzi di Bonifica, Comuni.

Progetti di promozione turistica integrata del territorio

Attivare processi/progetti di promozione integrata ai diversi livelli tra Trasporti, Agricoltura, Turismo, Cultura, Attività produttive per la creazione di pacchetti/proposte turistiche realizzabili per step temporali successivi.

Soggetti interessati: Regione, Comune di Bologna, Provincia/Città Metropolitana, Comuni.

4 Elenco sintetico degli interventi

Solo per comodità di lettura si fornisce nel presente capitolo l'elenco sintetico di tutti gli interventi descritti nel capitolo precedente.

A – Itinerari cicloturistici a scala internazionale

1A - Proposta di nuovo EUROVELO 7 (a nord di Bologna)

1B - EUROVELO 7 (a nord di Bologna)

1C - EUROVELO 7 (a sud di Bologna)

B – Itinerari cicloturistici a scala nazionale

2A - Navile (da Bologna a Ferrara)

2B - Ciclovía della Seta

3 - Vergato-Modena

C – Interari cicloturistici a scala regionale

4 - Reno (da Bologna fino al mare)

5 - Ciclovía Di Pianura

6 - Santerno (dal Po fino alla Toscana)

7 - Val di Zena

D – Itinerari cicloturistici a scala metropolitana

8 - Savena e Idice (da Castel dell'Alpi all'immissione dell'Idice in Reno)

9 - Vergato-Porretta

10 - Sentiero degli Dei

11 - Flaminia Minor

12 - Parco Citta'-Campagna

13 - Montesole

14 - Parco ciclistico di Castel San Pietro Terme - Imola

15 - Connessioni con itinerari in province limitrofe

E – Rete ciclabile per la mobilità quotidiana a scala metropolitana

16 - "Grande Bologna"- assi principali di connessione

17 - Assi principali di valenza metropolitana

F – rete ciclabile per la mobilità quotidiana a scala locale

18 - Connessioni ciclabili intercomunali

G – Interventi per promuovere la domanda di mobilità ciclistica

Abaco interventi

Progettazione integrata

Intermodalità

Mobility manager

Bici a pedalata assistita:

“Zone 30”

Educazione alla mobilità sostenibile:

Parcheggi biciclette

Ufficio metropolitano biciclette

Lotta ai furti

Trasporto merci in bicicletta

Protocollo con i comuni per aggiornamento dati

APP

H – interventi per promuovere il cicloturismo (marketing territoriale)

Cartografia ciclabili “Grande bologna”

Segnaletica ciclabili “Grande bologna”

Cartografia ciclabili intera Provincia

Segnaletica ciclabili intera Provincia

Percorribilità ciclabile delle sommità arginali

Progetti di promozione turistica integrata del territorio

5 un metodo per la definizione delle priorità di intervento

Nel capitolo precedente è stato proposto un elenco di interventi ritenuti strategici per il territorio della Provincia di Bologna, suddivisi per linee di azione.

Per dare alla proposta di Piano una migliore “attuabilità” si ritiene però necessario individuare un primo set di indicatori che possa consentire di attribuire ai vari interventi proposti anche un ordine di priorità. Ciò per consentire in primo luogo di avere uno strumento con cui far fronte in maniera razionale e strategica alla scarsità di risorse economiche, ricercandole e allocandole in maniera coerente con le diverse priorità derivanti da un disegno organico.

Per quanto riguarda gli interventi rientranti nelle Linee d’Azione G ed H, per la loro natura, per il fatto che la loro attuazione presenta numerose variabili anche a discrezione dei vari soggetti coinvolti, per il fatto che esse devono essere viste e attuate in maniera organica, si ritiene in questa fase superfluo distinguere diverse priorità per i singoli interventi proposti.

Per quanto invece riguarda gli interventi rientranti nelle linee d’azione A, B, C, D, E, F (ovvero le proposte di itinerari) occorre innanzitutto partire dal presupposto che in realtà la ripartizione in quattro categorie rappresenta essa stessa anche un ordine gerarchico: gli itinerari cicloturistici di Livello NAZIONALE/INTERNAZIONALE e quelli di livello REGIONALE costituiscono infatti l’ossatura principale su cui si regge la proposta di Piano in termini di infrastrutturazione ciclabile del territorio.

Solo se si realizzano tali proposte (primariamente quelle Nazionali ma anche quelle Regionali) il Piano potrà perseguire pienamente i suoi obiettivi, perché solo realizzando una infrastrutturazione in grado di connettere la Provincia con la rete ciclabile nazionale e regionale sarà possibile dare piena efficacia ad una promozione e diffusione dell’uso della bicicletta che contemporaneamente valorizzare il territorio.

Pertanto, di fronte alla necessità di attribuire una priorità ai singoli interventi, è fondamentale avere la consapevolezza che i maggiori sforzi dovranno essere indirizzati a realizzare quelli relativi alle linee di azione A, B e C.

Al tempo stesso però, in considerazione del fatto che l’attuazione del Piano dipenderà in larga misura non solo dalle risorse economiche messe a disposizione, ma anche dalla specificità dei singoli interventi e dalla capacità o meno delle singole realtà territoriali di sviluppare i progetti necessari, si ritiene comunque fondamentale attribuire ai

singoli interventi una indicazione di priorità, considerando, non solo il livello di importanza nei termini prima descritti, ma anche la valenza dell'intervento preso singolarmente, valutandone la capacità di rispondere ad esigenze locali il livello di fattibilità.

Questa operazione evidentemente sarà più che mai utile per poter approfondire gli interventi rientranti nelle linee d'azione D, E, F ed ancor più in particolare l'intervento 18 relativo alle "Connessioni ciclabili intercomunali", ma si potrà riferire anche agli altri interventi qualora sia necessario effettuare scelte in termini di attribuzione di risorse.

Una prima scrematura degli interventi, come già detto, è stata effettuata sulla base della lunghezza delle connessioni individuando in 4,5 Km in linea d'aria la lunghezza dello spostamento quotidiano "accettabile" in bicicletta.

Per la ulteriore fase di individuazione delle priorità è necessario condividere dei criteri, il più possibile oggettivi, che siano in grado di rispondere a questa esigenza. Mediante la presente proposta di Piano si intende fornire una prima proposta, demandando ai lavori della Conferenza di Pianificazione il compito di integrarla, correggerla e condividerla nella versione finale¹.

La proposta in questione è estremamente semplice, basata sull'idea di "pesare" ogni intervento sulla base di una prima proposta di criteri avanzata nel quadro conoscitivo (vedi par. 5.11 QC) che possono essere sintetizzati in:

- 1) Funzioni svolte dall'infrastruttura e polarità servite (par 5.9 QC e Tav. 4QC);**
- 2) Uso potenziale delle infrastrutture (par 5.9 QC);**
- 3) Sovrapposizione con itinerari cicloturistici/ciclo ricreativi (Tav. 1 DP);**
- 4) Attuale propensione all'utilizzo della bici nei comuni coinvolti (par. 1.2.1 QC)**
- 5) Tasso di incidentalità (par 5.9 QC e Tav. 4 QC)**

Evidentemente sulla base dell'esito di tale pesatura deriverà una sorta di graduatoria che potrebbe diventare lo strumento base con cui modulare la distribuzione delle risorse pubbliche che potranno eventualmente rendersi disponibili su questo tema.

¹ Vedi Par. 5.11 QC

Questo lavoro di definizione dei criteri e, conseguentemente delle priorità, da svolgersi in maniera condivisa con il territorio, può prendere spunto da alcune esperienze di buone pratiche sviluppate in situazioni simili. Fra queste è forse utile citare l'esempio di Melzo in Provincia di Milano, dove è stato costituito un tavolo di lavoro con i Sindaci dei Comuni interessati e, dopo aver sviluppato i progetti preliminari per tutti gli interventi individuati (al fine di conoscerne la spesa presunta e le difficoltà di tipo tecnico e patrimoniale), l'assemblea dei Sindaci ha discusso e votato criteri simili a quelli sopra elencati indicando dei "pesi" da assegnare ad ogni criterio.

Pur facendo le debite proporzioni, una simile metodologia, in presenza di numerose richieste e di scarse risorse, potrebbe consentire di definire in modo ancor più trasparente una sorta di "graduatoria" delle opere senza generare alcun conflitto tra le varie amministrazioni comunali.

Conclusioni

Come si può evincere da quanto argomentato e descritto nel corso delle pagine precedenti, la decisione di predisporre un Piano della Mobilità Ciclistica della Provincia di Bologna appare una decisione di estrema coerenza con quanto già da tempo è stato fatto in altri territori regionali, nazionali ed europei. E' più che mai opportuno che la Provincia di Bologna si doti anch'essa di un disegno e di una strategia capaci di rendere la mobilità ciclistica una reale e valida alternativa al trasporto motorizzato oltre che una grande opportunità per la valorizzazione del territorio provinciale nei suoi aspetti di valenza storica, culturale e paesaggistica.

Assumere tale decisione significa essere al passo con i tempi e significa anche poter contare ed usufruire di numerosissime esperienze già in atto, tanto a livello europeo quanto a livello nazionale, significa poter contare su di una sensibilità già ampiamente presente nella cultura e nell'esperienza di una sempre più ampia fascia di cittadini.

In altre parole si può provocatoriamente dire che Pianificare la mobilità ciclistica è "facile" perché la strada è già spianata. I maggiori problemi invece risiedono nel fatto che tale pianificazione dovrà essere condotta (a partire dal formale processo di approvazione) in una condizione di grave incertezza amministrativo/istituzionale.

Nonostante questo si ritiene comunque di grande rilievo avviare ora questo processo in quanto si ritiene con ciò affermare che il tema della mobilità ciclistica dovrà essere fra le priorità del territorio bolognese qualunque sarà l'esito del previsto riassetto istituzionale.

Certamente molto più complesso è il tema dell'attuazione.

Se pianificare la mobilità ciclistica è, come si diceva, relativamente "semplice", molto più complesso è attuare il Piano laddove ciò significa fare i conti con una ormai cronica carenza di risorse economiche.

Ma oltre al problema di carattere economico, attuare il Piano significherà anche misurarsi con l'altrettanto difficile e annoso problema della progettazione condivisa fra più Enti, dovendo così affrontare gli ingenti sforzi di carattere procedurale e amministrativo che tale aspetto comporta.

Dovranno pertanto essere spese tutte le energie possibili per reperire tutte le risorse economiche disponibili e quelle ancora da destinare (in particolare i fondi per reti ciclabili TEN-T, fondi Accordi di programma per la qualità dell'Aria 2012-2015),

individuando anche forme di compartecipazione pubblica-privata nel finanziamento del Piano, dovranno essere attivate nuove forme di coordinamento tra Enti ed Uffici e possibilmente dovranno essere innovati alcuni processi amministrativi, ed assicurata la coerenza e la sinergia fra i vari livelli di pianificazione della mobilità ciclistica.

Il piano individua quindi azioni ed interventi che possono favorire il consolidarsi l'uso della bicicletta come reale alternativa all'uso dell'automobile ma si ritiene che tali misure di supporto, seppure indispensabili, per essere realmente efficaci debbano necessariamente affiancarsi, con sempre maggiore convinzione, a politiche di disincentivo dell'uso del mezzo privato motorizzato.

Alla base sia della pianificazione che della attuazione di un Piano della Mobilità Ciclistica della Provincia di Bologna, risiede però un fattore estremamente positivo e, crediamo, trainante: la crescita della domanda di mobilità ciclistica e l'aumentata consapevolezza dei cittadini e delle amministrazioni rispetto ai temi della sostenibilità ambientale a cui si aggiungono gli orientamenti della Comunità Europea verso la riduzione delle emissioni climalteranti.

L'auspicio di questa Proposta di Piano è quindi quello di dare agli Enti che governano e governeranno il territorio bolognese uno strumento con cui iniziare a dare una risposta a questa domanda che si fa sempre più pressante, migliorando l'ambiente, la salute e anche l'economia.

Allegati al piano

Tavole di Piano

TAVOLA 1 ITINERARI CICLOTURISTICI - 1:100.000

TAVOLA 2 RETE CICLABILE PER LA MOBILITA' QUOTIDIANA - 1:100.000

ABACO

COMPOSIZIONE DEL GRUPPO DI LAVORO DEL PMC

Catia Chiusaroli (coordinamento generale di Piano), Silvia Mazza (responsabile operativo di Piano), Alessandro Delpiano (dirigente responsabile di Piano), Silvia Bertoni, Luca Borsari (redazione DP-VALSAT), Marialuisa Diana, Lucia Ferroni, Luca Marchetti (definizione QC-tavole DP), Marco Passigato (consulente - redazione Abaco), Claudia Piazzi (elaborazione Tavole QC), Riccardo Sabadini, Michele Sacchetti.

HANNO COLLABORATO:

Mariapia Baldisserri, Donatella Bartoli, Barbara Battilani², Andrea Bertocchi, Giorgio Fiorillo, Philipp Gross², Manuela Mattei, Monica Mazzoni, André Ribeiro Neves², Donato Nigro, Marco Paglioli², Constantin Paulet², Valeria Restani, Jacopo Scudellari², Sabrina Tropea, Claudio Zoppellari.

² Tirocinanti presso il Settore Pianificazione Territoriale e Trasporti