



4.8

PIANO METROPOLITANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

19.06.2013

INTRODUZIONE AL PROGETTO

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, come mezzo alternativo o integrato all'uso dell'auto privata.

La mobilità ciclistica quindi sta riscuotendo molta attenzione sia come mobilità smart, sia come mobilità più economica e più intelligente, che concorre a raggiungere i più ampi obiettivi di sostenibilità in campo ambientale (Protocollo di Kyoto 2005).

Per rispondere a una sempre più crescente richiesta di mobilità sostenibile, si vuole definire un "Piano Metropolitano della Mobilità Ciclistica" che proponga una serie di itinerari di tipo trasportistico, per rispondere alle esigenze di spostamento sistematico (casa-lavoro, casa-scuola) e di tipo cicloturistico/ricreativo, per sviluppare nuove forme di turismo ambientale, in relazione alle opportunità offerte dal territorio, e per incentivare uno stile di vita salubre.

Caratteristiche di strategicità del progetto

Il Piano in primo luogo per il tema di cui si occupa, per le sue caratteristiche, per il livello di analisi che prevede, per la scala territoriale a cui opera, per l'ampiezza delle politiche/azioni che prevede risulta fortemente strategico.

Elemento cruciale del piano è l'aver individuato nel tema trasportistico e in quello cicloturistico due elementi fondamentali da sviluppare in maniera distinta ma coordinata in modo da prefigurare una rete mirata a rispondere a esigenze definite, connessa, ben visibile e integrata agli altri modi di trasporto. Con il Piano si mira anche condividere un "metodo di intervento per la realizzazione della stessa rete" a livello metropolitano.

Allo stesso tempo la definizione di alcune "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 Accordi di programma per la qualità dell'Aria 2012-2015) e gli sforzi progettuali.

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.

Per quanto riguarda la rete degli itinerari cicloturistici, il Piano si integra anche con il lavoro avviato dalla Regione Emilia Romagna per la definizione degli Itinerari Cicloturistici Regionali.

Il Piano, oltre all'individuazione dei temi progettuali principali e degli interventi di scala metropolitana prevede l'individuazione di politiche e azioni da intraprendere per il miglioramento e la promozione della mobilità ciclistica e dei servizi a essa connessi, 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 e operatori economici per lavorare assieme per costruire una prospettiva di maggior uso sicuro, confortevole e piacevole della bicicletta.

SEZIONE A: DESCRIZIONE DEL PROGETTO

1. Descrizione

a. obiettivi dell'intervento (indicare gli obiettivi generali)

Il Piano si propone come obiettivo generale l'aumento dei ciclisti e della mobilità ciclistica, possibilmente come mezzo alternativo rispetto all'auto privata. Per il raggiungimento di questo obiettivo è necessario migliorare l'offerta di mobilità ciclistica, con un occhio di riguardo alla sicurezza percepita dal ciclista e alle strutture a servizio della mobilità ciclistica (ciclo-stazioni, ciclo-officine) in particolare alle fermate del SFM, e sviluppare la domanda di mobilità ciclistica attraverso la comunicazione, la promozione e le politiche e azioni a favore dell'uso della bicicletta.

In particolare il Piano si prefigge di:

- Proporre una rete ciclabile intercomunale e cicloturistica/ricreativa connessa all'esistente e alla rete extraprovinciale/regionale, corredata di una apposita segnaletica e cartografia;
- Migliorare l'accessibilità all'intermodalità (in particolare con il TPL e il SFM), con i poli attrattori, funzionali e produttivi di interesse sovralocale;
- Realizzare sistemi generali di sicurezza delle bici contro il furto;
- Aumentare il modal share della bicicletta per tutti i tipi di spostamento;
- Proporre una serie di politiche e azioni a favore dell'uso della bicicletta;
- Migliorare la sicurezza del ciclista;
- Proporre un abaco che funga da linea guida per gli EE LL, che definisca degli standard realizzativi dei nuovi interventi, per rendere ben visibile l'idea di un sistema di percorsi ciclabili su base metropolitana.

b. fasi di lavoro

La prima fase di lavoro prevede la definizione del quadro conoscitivo della situazione nell'area metropolitana. L'acquisizione dei dati sulle reti ciclabili esistenti avviene mediante rilievi sul campo mentre per la rete pianificata, si attinge alle informazioni contenute nei PSC, nei progetti esistenti e nelle pubblicazioni del settore.

Nella seconda fase si analizzano il territorio nelle sue "dimensioni quantitative e qualitative", individuando le principali potenzialità e criticità del sistema della mobilità ciclistica.

Nella terza fase vengono definiti gli interventi mirati principalmente ad attuare le seguenti strategie:

- Valorizzazione e qualificazione delle direttrici principali di spostamento anche in relazione alla domanda di mobilità;
- Ricucitura dei collegamenti intercomunali, soprattutto in relazione all'area centrale bolognese;
- Aumento della ciclabilità diffusa e riqualificazione urbana;
- Connessione ai poli attrattori locali e sovracomunali;
- Potenziamento dell'accessibilità e ricucitura dei percorsi di connessione con le fermate del TPL e in particolar modo con le fermate e le stazioni del SFM;
- Miglioramento della fruibilità cicloturistica e ricreativa e valorizzazione del territorio;
- Aumento della sicurezza diffusa e puntuale per gli utenti deboli.

Si intende inoltre indicare le policy e le azioni per la promozione dell'uso della bici e i benefici connessi (personali, comuni e ambientali).

Nella quarta fase si realizzano i passaggi amministrativi per rendere efficace il piano.

c. metodologia e strumenti

Gli strumenti e la metodologia utilizzati si basano sulle esperienze già consolidate di redazioni dei Piani della Mobilità per quanto attiene principalmente all'approccio pianificatorio e dei Biciplan di area vasta in quanto strumento principale attraverso il quale le amministrazioni espongono in che modo organizzare, incoraggiare e promuovere gli spostamenti in bicicletta.

Ogni biciplan quindi dovrebbe prevedere le fasi di pianificazione, progettazione, promozione e educazione, ricerca di finanziamenti e di monitoraggio e verifica. In questo modo è possibile stabilire politiche e strategie a medio e lungo termine, individuando i percorsi ciclabili da realizzare con la loro tipologia, priorità e gerarchia e i principali ciclo-servizi (parcheggi, noleggi, intermodalità, principalmente nelle fermate SFM). Inoltre promuove il marketing dell'uso della bicicletta, individua obiettivi, strategie, azioni e forme di monitoraggio.

d. risultati attesi (indicare cambiamenti osservabili e misurabili)

I principali risultati attesi sono:

- Aumento dello share modale ciclistico;

- Aumento dei km di rete ciclabile connessa;
- Progettazione e realizzazione di percorsi cicloturistici;
- Realizzazione di cartografia dedicata;
- Attuazione di azioni e politiche a favore delle mobilità ciclistica da concordare con gli attori coinvolti);
- Miglioramento delle dotazioni che favoriscono l'intermodalità con TPL e SFM;
- Redazione di un abaco che funga da linea guida nella definizione progettuale e delle priorità di intervento;
- Miglioramento della sicurezza puntuale e diffusa del ciclista.

e. ambito territoriale di impatto del progetto/localizzazione

Il piano si rivolge all'intera area metropolitana bolognese.

2. Attori/Enti coinvolti e/o da coinvolgere

Denominazione ente/ associazione /organizzazione	Contributo al progetto	Già coinvolto nel progetto
Provincia di Bologna/ Comune di Bologna	Coordinamento	Sì
Consulta delle bicicletta	Indirizzo/supporto, tecnico	Sì
SFM 2012 – Ultima Chiamata		Sì
Comuni/Unioni di Comuni della Provincia di Bologna	Indirizzo	No
Regione Emilia-Romagna	Verifica/coordinamento con politiche regionali	No
Consorzio della bonifica renana	Indirizzo/supporto tecnico	No

3. Grado di maturità attuativa/istituzionale

É già in atto una prima sperimentazione (progetto pilota)?	Sì
É già presente uno studio di fattibilità operativa?	Sì
Se no, si può promuovere subito uno studio di fattibilità operativa?	Sì
Esiste l'esigenza di creare condizioni di contesto preliminari favorevoli? Quali? Coinvolgimento dei soggetti interessati	Sì

4. Stima tempi di realizzazione (cronoprogramma)

Il seguente cronoprogramma fa riferimento alla suddivisione in fasi esplicitata al punto 1.b.

La prima e la seconda fase del piano sono essenzialmente completate.

È in corso di svolgimento la terza fase che potrebbe essere completata **entro l'anno**.

La quarta fase è ancora **da definire**.

SEZIONE B: ELEMENTI DI SPECIFICITÀ DEL PROGETTO

1. Se esiste, descrizione del progetto pilota

Il tema trasportistico

Intermodalità con la gomma e il ferro prevedendo un miglioramento delle stazioni o delle fermate, e il trasporto bici sui treni;

Collegamenti tra i centri urbani, i poli funzionali e le aree industriali di valenza sovracomunale (accessibilità delle funzioni sovracomunali);

Collegamenti tra i capoluoghi e le frazioni (accessibilità dei servizi);

Percorsi di uscita dalla “grande/metropolitana Bologna” (accessibilità all’area centrale);

Percorsi ciclabili sulle principali direttrici di connessione tra i comuni e verso Bologna (Galliera, Bazzanese via Emilia);

Progettualità integrata e azioni per il miglioramento della sicurezza (integrazione della progettazione delle connessioni e soluzioni per la ciclabilità nella progettazione urbanistico/edilizia/urbana e stradale/infrastrutturale).

Il tema cicloturistico/ricreativo

La Ciclovia della Seta;

Il Canale del Navile: il Navile rappresenta un segno importantissimo del territorio anche per tutti i sostegni e le opere idrauliche connesse. Attualmente il corso d’acqua e il suo contorno sono in condizioni di abbandono, la qualità delle acque non è buona e risulta percorribile come sentiero anche ciclabile solo per 4 km da Corticella fino alle porte di Bologna. La Fondazione Villa Ghigi di Bologna ha eseguito nel 2009 uno Studio di fattibilità da Casalecchio a Malalbergo, per individuare gli interventi di riqualificazione da eseguire e quindi quantificarli. Attualmente il progetto da Casalecchio a Castelletto di Castelmaggiore è allo stadio di esecutivo e a breve partiranno i lavori per la realizzazione per un costo di circa 1,1 M€. È in corso di definizione la realizzazione del progetto esecutivo da Castelletto ai confini provinciali per riconnettersi agli itinerari in provincia di Ferrara.

Il Reno: il Reno nella sua parte a nord di Bologna, è oggetto di un progetto esecutivo del Settore Viabilità della Provincia, teso a realizzare un itinerario cicloturistico lungo il fiume, nel territorio dei Comuni di Argelato, Calderara di Reno, Castel Maggiore e Sala Bolognese. L’intervento fa parte di un più ampio progetto riguardante la realizzazione di vari itinerari, al fine di favorire la

fruizione integrata del territorio di nord-ovest, e la valorizzazione ambientale e turistico-ricreativa dell'ambito fluviale. Nella parte sud, la Valle del Reno da Bologna a Vergato è percorsa dalla Ciclopista del Sole e dalla Via della Seta. La Comunità Montana dell'Appennino Bolognese ha predisposto nel 2010 un progetto finalizzato alla costruzione di un percorso pedo-ciclabile che colleghi la città di Bologna con la montagna fino al confine Toscano, individuato lungo il Fiume Reno per l'intero territorio di pertinenza. Peculiarità del progetto è il continuo contatto diretto con la Ferrovia Porrettana, nell'ottica di un connubio "bicicletta-treno". Nel corso degli anni vari interventi sono stati realizzati dai Comuni ed è quindi necessaria una ricucitura che permetta un'ampia valorizzazione delle notevoli risorse di cui è costellata la valle del Reno, sia in un'ottica di cicloturismo di ampio respiro che di ciclismo ricreativo per gli abitanti dell'area metropolitana.

Gli affluenti del Reno;

Il Canale Emiliano Romagnolo;

La ferrovia dismessa Bologna-Verona;

Il parco ciclistico di Castel San Pietro Terme e la montagna;

Il parco città campagna.

Politiche /azioni/servizi

Condivisione tra le istituzioni degli obiettivi e degli approcci progettuali per un utilizzo qualificante dello spazio pubblico;

Possibile istituzione di un ufficio metropolitano biciclette;

Cartografia delle piste e percorsi ciclabili consigliati dell'intera provincia Bologna;

Installazione di una segnaletica verticale omogenea delle piste e percorsi ciclabili consigliati dell'intera provincia Bologna;

Cartografia delle piste ciclabili della "grande /metropolitana Bologna";

Installazione di una segnaletica verticale omogenea delle piste ciclabili della "grande/metropolitana Bologna";

Pubblicazione di una guida cicloturistica del territorio dell'intera provincia Bologna;

Potenziare i mobility manager aziendali istituire i mobility manager scolastici;

Servizi per i ciclisti (gonfia e ripara etc.);

Parcheggi bici (nei condomini, nei luoghi di lavoro etc). Realizzare, in particolare modo nelle fermate SFM, in particolare a Bologna, dove spesso viene lasciata la seconda bici (con sosta lunga, anche notturna), modalità di ricovero protetto e sicuro delle biciclette;

Promozione della realizzazione e diffusione di sistemi di Bike-sharing, con particolare riguardo alle stazioni del SFM (oltre S.Giovanni in Persiceto, S.Lazzaro, Imola), comprese quelle di Bologna, anche con modalità di attuazione e gestione innovative atte a ridurre i costi di gestione;

Diffusione della consegna a domicilio delle merci per mezzo di bici attrezzate;

Lotta ai furti (registro metropolitano/marchiatura, concorso di idee per l'individuazione di un antifurto "Bologna" ...);

Formazione/informazione (rafforzamento delle attività di formazione nelle scuole) e di informazione ai cittadini e ai ciclisti.

2. Fattori critici di successo (FCS)

Descrizione dei FCS negativi (fattori, elementi, situazioni, posizioni, stati che possono compromettere il successo del progetto; probabilità che insorgano); contromisure previste:

La predisposizione/approvazione del Piano non risentono di particolari problemi di tipo operative. Maggiori problemi derivano dal processo approvativo dello stesso in considerazione delle condizioni di incertezza amministrativo/istituzionali attuali.

Certamente più complesso è invece il tema dell'attuazione connesso sia a evidenti problemi di disponibilità di risorse che alla necessità di attivare nuove forme di coordinamento tra Enti e Uffici e di innovare alcuni processi amministrativi (integrazione della progettazione).

Descrizione dei FCS positivi (fattori, elementi, situazioni, posizioni, stati che possono favorire il successo del progetto; probabilità che insorgano); misure previste:

Il fattore positivo più rilevante è certamente 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.

Un ulteriore fattore positivo è la possibilità che sembra aprirsi grazie alle previste linee di finanziamento europeo per i Corridoi Eurovelo e per le città.

Per quanto riguarda principalmente il tema cicloturistico un'interessante sinergia può essere segnalata "nell'individuazione di rete di itinerari ciclabili regionali" avviata dalla RER con delibera 83/2013 i cui lavori sono attualmente in fase di avvio.

3. Stima soggetti interessati (se applicabile)

Breve descrizione dei soggetti interessati	Diretta/indiretta	Stima numerica

SEZIONE C: QUADRO ECONOMICO/SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA

1.a Stima costi di realizzazione progetto

Tutte le stime dei costi potenziali hanno, allo stato attuale, un carattere puramente orientativo:

Il tema trasportistico

- Intermodalità con la gomma e il ferro prevedendo un miglioramento delle stazioni o delle fermate, e il trasporto bici sui treni: 100.000 € all'anno per i primi tre anni;
- Collegamenti tra i centri urbani, i poli funzionali e le aree industriali di valenza sovracomunale (accessibilità delle funzioni sovracomunali);
- Collegamenti tra i capoluoghi e le frazioni (accessibilità dei servizi);
- Percorsi di uscita dalla "grande/metropolitana Bologna" (accessibilità all'area centrale): 15.000.000 €;
- Percorsi ciclabili sulle principali direttrici di connessione tra i comuni e verso Bologna (Galliera, Bazzanese Via Emilia): 4.500.000 €;
- Progettualità integrata e azioni per il miglioramento della sicurezza (integrazione della progettazione delle connessioni e soluzioni per la ciclabilità nella progettazione urbanistico/edilizia/urbana e stradale/infrastrutturale).

Il tema cicloturistico/ricreativo

- La Ciclovia della Seta:
 - o Il Canale del Navile, da Casalecchio di Reno a Malalbergo: 2.000.000 €;
 - o Il Reno da Casalecchio a Porretta: 5.000.000 €;
 - o Il Reno da Casalecchio a Trebbo: 500.000 € per soli percorsi, 2.500.000 € se anche con passerelle;
 - o Il Reno nell'area di Nord-Ovest: 1.800.000 €;
- Gli affluenti di sinistra del Reno (rendere transitabili in bicicletta gli argini dei fiumi Samoggia e Lavino, realizzando percorsi ciclabili pavimentati e confortevoli): 4.500.000 €;
- Gli affluenti di destra del Reno e CER – Canale Emiliano Romagnolo (rendere transitabili in bicicletta gli argini dei fiumi Savena e Idice, realizzando percorsi ciclabili pavimentati e confortevoli): 7.500.000 €;
- La ferrovia dismessa Bologna-Verona: 3.300.000 €;

- I parchi ciclistici 200.000 € per ogni parco (ad es. parco ciclistico di Castel San Pietro Terme e la montagna, il Parco Città-Campagna etc).

Politiche /azioni/servizi

- Condivisione tra le istituzioni degli obiettivi e degli approcci progettuali per un utilizzo qualificante dello spazio pubblico;
- Possibile istituzione di un ufficio metropolitano biciclette;
- Cartografia delle piste e percorsi ciclabili consigliati dell'intera provincia Bologna: 50.000 €;
- Installazione di una segnaletica verticale omogenea delle piste e percorsi ciclabili consigliati dell'intera provincia di Bologna: 100.000 €;
- Cartografia delle piste ciclabili della "grande /metropolitana Bologna": 30.000 €;
- Installazione di una segnaletica verticale omogenea delle piste ciclabili della "grande/metropolitana Bologna": 70.000 €;
- Pubblicazione di una guida cicloturistica del territorio dell'intera provincia Bologna: 30.000 €;
- Potenziare i mobility manager aziendali, istituire i mobility manager scolastici: 100.000 € all'anno per i primi tre anni;
- Istituzione di forme di bike sharing anche con modalità attuative e gestionali innovative;
- Servizi per i ciclisti (gonfia e ripara etc...);
- Parcheggi bici (nei condomini, nei luoghi di lavoro etc) con particolare attenzione al tema dei parcheggi protetti nei pressi delle stazioni SFM;
- Lotta ai furti (registro metropolitano/marchiatura, concorso di idee per l'individuazione di un antifurto "Bologna" ...);
- Formazione/informazione (rafforzamento delle attività di formazione nelle scuole e di informazione);
- Interventi a protezione delle situazioni di promiscuità tra mobilità ciclistica e traffico veicolare intenso, pesante e veloce con priorità alla Ciclopista del Sole: 30-100.000 €.

1.b Stima risorse umane necessarie per la realizzazione progetto

2. Costi "a regime" del progetto attuato (se applicabile)

- i. L'intervento prevede risparmi di gestione su altre linee di servizio e funzioni? (Sì/No)

Se sì, indicare quale servizio o funzione potrebbe essere interessato a risparmi di gestione e in che misura

Ente	Servizio o funzione	Stima dei risparmi annui

- ii. L'intervento prevede nuovi o maggiori costi di gestione di servizio e funzione? (Sì/No)

Se sì, indicare quale servizio o funzione potrebbe essere interessato a nuovi o maggiori costi di gestione e in che misura

Ente	Nuovo servizio (SI/NO)	Servizio o funzione	Stima dei nuovi o maggiori costi annui di gestione

3. Possibili Fonti finanziarie per la realizzazione del progetto (non applicabile ai progetti di sola regolazione o amministrazione)

Ente / soggetto pubblico	Asse e/o normativa di riferimento e/o riferimenti fondo	Già attivato/ da attivare	Altre risorse messe a disposizione (management, tecnologie, infrastrutture, ecc.)

Ente / organizzazione / associazione privata	Già attivato/ da attivare	Altre risorse messe a disposizione (management, tecnologie, infrastrutture, ecc.)

Finanziamento attraverso tariffe a carico dell'utenza finale	% sul costo totale

SEZIONE D: PROGETTI CONNESSI

1. Integrazione con altri progetti del medesimo o di altro Gruppo di lavoro (se applicabile)

Titolo del progetto	Indicare i vantaggi derivanti dalla sinergia/collegamento
Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese (Completamento del servizio ferroviario metropolitano e filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano)	L'integrazione tra i mezzi di trasporto pubblico e quelli di mobilità sostenibile è un obiettivo strategico di assoluta priorità
Strada accessibile e sicura per tutti	Il lavoro della elaborazione della rete ciclabile è complementare ai lavori proposti sulla verifica delle reti
Piano di adattamento ai cambiamenti climatici: il progetto Navile	Lavoro coordinato, concentrazione di risorse (umane e finanziarie): ciclovia del Navile
Agricoltura metropolitana	Inserimento delle piste ciclabili rurali in un sistema pianificato a livello metropolitano
La Valle delle arti e della scienza	Lavoro coordinato, concentrazione di risorse (umane e finanziarie): percorso ciclistico Lungo Reno
Agenda Digitale Metropolitana	La sostenibilità ambientale e la riduzione delle emissioni nocive sono uno degli obiettivi prioritari dell'Agenda Digitale Metropolitana
BolognaWelcome la nuova DMO: valorizzazione turistica delle risorse culturali e paesaggistiche	La valenza turistico-ricreativa di alcuni dei percorsi ciclabili individuati concorre ad aumentare l'attrattività del territorio
Prevenzione e Promozione della salute	Promozione di stili di vita salutari

2. Integrazione con progetti complementari (se applicabile)

Titolo del progetto	Indicato nel piano strategico metropolitano (SI/NO)	Indicare i vantaggi derivanti dalla sinergia/collegamento

Referenti/responsabili del progetto

Provincia di Bologna: Catia Chiusaroli (Ufficio pianificazione della mobilità, Servizio pianificazione della mobilità e grandi infrastrutture - Settore pianificazione territoriale e trasporti)

Elenco Allegati (se presenti)

Cluster delle idee progettuali presentate al tavolo di progettazione durante la prima fase del PSM e afferenti al gruppo di lavoro

I_AAUM_48 - ASSOCIAZIONE L'ALTRA BABELE: Bici Facile: gonfia e ripara la bici dove vuoi

COBO_AAUM_1 - COMUNE DI BOLOGNA: Piano della mobilità ciclistica metropolitana

I_AAUM_87 - CONSULTA PER LA BICICLETTA DI BOLOGNA E PROVINCIA: Ciclo Mobility management

P_AAUM_10 - PROVINCIA DI BOLOGNA: Piano provinciale (metropolitano) della mobilità ciclabile

U_CEC_8 - UNIONE MONTANA VALLI SAVENA IDICE: Realizzazione piste ciclopedonali lungo il torrente Savena a Pianoro

U_AAUM_27 - UNIONE RENO GALLIERA: Il Completamento dei percorsi ciclabili

U_AAUM_16 - UNIONE TERRE D'ACQUA: Connettività con la città