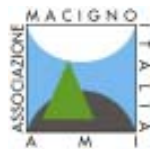




Legambiente



CONSULTA DELLA BICICLETTA

In bici si può

LIBRO BIANCO 2007

LA SITUAZIONE DELLA MOBILITA' CICLABILE NELL'AREA METROPOLITANA DI BOLOGNA

**Comuni di: Bologna, Anzola E., Casalecchio di Reno,
Castenaso, S.Lazzaro di Savena, Ozzano,
Pianoro e Zola Predosa**

*'Quando vedo un adulto in bicicletta,
provo speranza per la specie umana'*

H.C. Wells

GIUGNO 2007

Rilevazioni e foto effettuate da:

Sara Contavalli (Casalecchio)

Vincenzo Cané (Pianoro)

Claudio Dellucca (Castenaso)

Alessandro Rizzo (S.Lazzaro)

Severino Nanni Ozzano)

Michele Vignodelli (Anzola e Zola Predosa)

Rudy Lewanski, Angelo Michelacci e Alessandro Rizzo, Pino Salvatore (Bologna)

Redazione a cura di Rudy Lewanski

PRESENTAZIONE

La Consulta della bicicletta, formata da Associazione Macigno Italia, FIAB-Monte sole Bike Group, Legambiente, UISP e WWF For a living planet, ha come obiettivo la promozione della mobilità ciclabile nell'area metropolitana bolognese.

Le città italiane, e in particolare quelle della Val Padana, ormai soffocano sotto il peso di volumi crescenti di traffico a loro volta principali responsabili delle emissioni atmosferiche e acustiche ed delle emissioni climalteranti, da anni ben al di sopra dei limiti normativi nazionali e comunitari. L'auto, bloccata negli ingorghi, non è neppure più sinonimo di mobilità. La bici può dare un contributo alla soluzione di questi problemi.

In numerosi documenti dell'Unione Europea, così come nelle politiche di molti paesi europei (si notino gli incentivi per l'acquisto di una bici recentemente introdotti dal Governo italiano), il ruolo della bicicletta nel contribuire alla mobilità urbana, e in particolare a una mobilità sostenibile, è da anni e in misura crescente riconosciuto come rilevante e viene promosso attivamente. In Italia la 'Legge Galletti', che prevedeva stanziamenti statali a favore dei comuni per la realizzazione di piste ciclabili, non è stato più

finanziata, una decisione che a nostro avviso denota una grave miopia.

La bicicletta in ambito urbano va considerata come un mezzo di trasporto vero e proprio: non inquina, non assorda, occupa pochissimo spazio, crea rischi di incidenti molto più limitati rispetto ai veicoli a motore (che invece causano 7.000 morti all'anno in Italia, di cui 350 ciclisti, un terzo in più della Francia; in Italia si verifica il 18% di tutte le morti in bici che hanno luogo nella UE 15)

Anche a Bologna i ciclisti continuano ad essere uccisi sulla strada. Nel 2005, su un totale di 22 morti sulle strade, i ciclisti uccisi sono stati ben cinque: quasi un quarto del totale! Nella provincia di Bologna i ciclisti coinvolti in un sinistro nel 2004 sono stati 368. La bici è il veicolo più debole della strada: se davvero se ne vuole promuovere l'uso, occorre una rete estesa di piste ciclabili in sede propria, separata sia dai veicoli a motore che dai pedoni.

In ricordo degli oltre 300 ciclisti uccisi ogni anno sulle strade italiane, dedichiamo il Libro Bianco di quest'anno a Enzo Menapace (75 anni) che ha perso la vita, ultimo in ordine di tempo, sulle strade di Bologna. La strage continua, e nessun sembra preoccuparsene più di tanto.

L'incidente alle 9. L'uomo è spirato al Maggiore

Auto contro bicicletta in via Massarenti Ucciso un anziano

HA LOTTATO per sette ore tra la vita e la morte ma alla fine non ce l'ha fatta. Si è spento in un letto dell'ospedale Maggiore Enzo Menapace, il settantacinquenne che ieri mattina è stato investito da un'auto mentre era in sella alla sua bicicletta rossa.

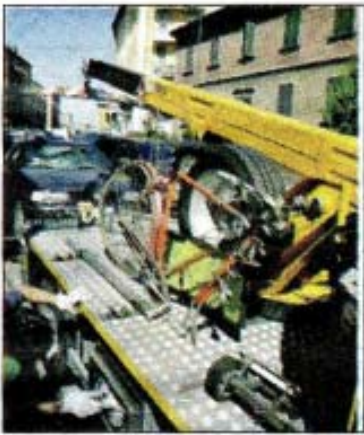
L'incidente è avvenuto intorno alle nove di ieri mattina, in via Giuseppe Massarenti, all'incrocio con via del Parco, nella prima periferia bolognese. Secondo i primi rilievi fatti dai vigili urbani,

Menapace si stava dirigendo verso il centro, venendo proprio da via del Parco, quando una Volkswagen Polo che andava in senso opposto lo ha travolto.

L'anziano pensionato dopo esser stato colpito è rimbalzato sul vetro dell'auto ed è finito per terra.

Accanto alle strisce pedonali infatti, dopo ore, erano ancora ben visibili le tracce di sangue dovute all'impatto. Il settantacinquenne, è stato trasportato urgentemente in ospedale con un'ambulanza dai sanitari del 118, ma le sue condizioni sono apparse agli operatori del pronto intervento fin da subito disperate. L'incidente e i successivi rilievi fatti dai vigili urbani, hanno creato non pochi problemi al traffico che è rimasto rallentato per diverso tempo. Giunto all'ospedale Maggiore, Menapace è stato subito trasferito al reparto di rianimazione in prognosi riservata. L'uomo presentava infatti fratture critiche in varie parti del corpo. Intorno alle tre di pomeriggio poi, le sue condizioni sono peggiorate ed è deceduto. Ora per i vigili urbani rimane da stabilire la dinamica precisa dell'incidente e le eventuali responsabilità.

(alessandro cori)



La bicicletta dopo lo scontro

La bici, inoltre rappresenta un salutare occasione di esercizio fisico quotidiano (contrastando così le malattie tipiche della società del benessere quale l'obesità e le malattie cardio-vascolari). Il Sindaco di Albiate (MI), essendo un medico, ha rilevato come i propri concittadini stessero aumentando di peso: ha deciso quindi di allargare i marciapiedi, restringere le strade e costruire piste ciclabili: già un anno dopo ha verificato una diminuzione del peso medio dei propri concittadini. E' un esempio che anche i nostri Sindaci dovrebbero prendere in seria considerazione.

Benché le Amministrazioni bolognesi precedenti abbiano in questo campo fatto meno di altre città emiliane (Ferrara e Parma, per citare due Amministrazioni di diverso colore politico), nel 1999 la Giunta Guazzaloca aveva comunque trovato già realizzata una essenziale rete a 'T' (S.Lazzaro - Casalecchio sull'asse est-ovest, e alcuni 'bracci' verso nord). La prima edizione del Libro Bianco è stata presentata nel maggio 2004 ed ha effettuato una valutazione (decisamente negativa) della situazione delle piste ciclabili e quindi dell'operato della Giunta Guazzaloca in questo settore.

La seconda e la terza edizione del Libro Bianco avevano proseguito nell'opera di monitoraggio delle politiche a favore della mobilità ciclabile offrendo una valutazione dell'operato della Giunta Cofferati alla fine rispettivamente del primo e del secondo anno di mandato. L'attuale Sindaco aveva affermato pubblicamente (di fronte a una affollata Piazza Maggiore) di voler fare della mobilità ciclabile una delle sue priorità. Nell'autunno 2004 l'Assessore alla Mobilità M. Zamboni aveva convocato le associazioni interessate per esporre le intenzioni del Comune in questo settore, specificando anche le risorse disponibili (si tratta peraltro di somme assai ridotte -500.000/1.000.000 di euro all'anno- rispetto a una seria politica a favore della mobilità ciclabile) negli anni successivi. La priorità dichiarata per il primo anno avrebbe dovuto essere: a) la

manutenzione delle piste esistenti, e b) la 'ricucitura' degli 'spezzoni' isolati che, in quanto tali, non vengono utilizzati. Dall'insediamento dell'attuale Giunta sono passati già tre anni; per ora abbiamo sentito molte parole -condivisibili-, letto interessanti Piani -come il PGTU- anche questi condivisibili; sono mancati invece i fatti: ben poco è stato realizzato, e il livello tecnico di quello che è stato fatto lascia molto a desiderare (cfr. la pista di via Dante: lo spazio disponibile avrebbe consentito di fare meglio). Per combattere il cambiamento climatico, il Sindaco di New York intende, fra le altre iniziative, quadruplicare le piste ciclabili; il Sindaco di Bologna -città ben più piccola e con una 'tradizione' della bici tutta emiliana- invece non ha ancora mantenuto le promesse fatte. E intanto i ciclisti continuano a rischiare la vita ogni giorno...

Anche quest'anno, come già nel 2006, il 'raggio d'azione' dell'attività di monitoraggio è stata estesa in odio da ricomprendere un crescente numero di Comuni : oltre a Bologna, viene analizzata la situazione anche nei territori dei Comuni di Anzola, Casalecchio di Reno, Castenaso, S.Lazzaro di Savena, Ozzano, Pianoro e Zola Predosa.

L'attività di 'monitoraggio' delle piste è stata effettuata nel mese di giugno; le valutazioni pertanto riflettono lo stato delle piste e delle strade in quello specifico periodo. La scelta del periodo è stata dettata da alcune considerazioni:

- in primavera le condizioni metereologiche sono favorevoli all'esecuzione di lavori stradali, per cui non si possono addurre motivazioni climatiche per giustificare eventuali carenze, ecc.

- sempre per ragioni climatiche in primavera aumenta l'uso della bici, e quindi la disponibilità di piste diventa particolarmente utile per i cittadini e per promuovere la mobilità ciclabile.

Per quanto riguarda il territorio del Comune di Bologna, il monitoraggio è stato effettuato percorrendo le piste elencate nell'opuscolo

prodotto dal Comune '*Bologna Voglia di bici*' (BICIBO2 del 2006).

Nella valutazione delle condizioni delle piste (segnaletica orizzontale e verticale, del fondo stradale, dell'illuminazione, ecc.) è stata utilizzata una scala da 1 (stato pessimo) a 5 (condizioni ottime).

A proposito del fondo stradale, va notato che la bici non dispone in genere di ammortizzatori e i pneumatici hanno una sezione molto ridotta rispetto agli altri veicoli; le condizioni del fondo sono quindi essenziali per promuovere la mobilità ciclabile. Questo riguarda anche le strade 'normali' su cui le bici sono costrette a muoversi a causa della indisponibilità di una rete estesa di piste; nel corso degli ultimi anni le condizioni del manto stradale si sono visibilmente deteriorate. Particolarmente pericolose le buche profonde e improvvise di cui le strade sono spesso costellate (problema segnalato dallo stesso Sindaco di Bologna Cofferati in campagna elettorale), vere e proprie 'trappole' per i ciclisti, con conseguenti rischi di incidenti e cadute.

La Consulta vuole dunque offrire uno strumento di conoscenza e valutazione ai cittadini, e al contempo dare uno stimolo a quelle Amministrazioni locali che siano motivate a perseguire seriamente una politica di promozione della bicicletta come mezzo di mobilità urbana sostenibile, oltre che come strumento sportivo-ricreativo. In ogni caso si intende evidenziare quanto fatto e quanto non fatto dalle Amministrazioni pubbliche a favore della mobilità ciclabile. Gli Amministratori promettono, talvolta fanno progetti: la Consulta verifica puntualmente quanto e come viene realizzato.

La Consulta non ha una posizione partitica essendo invece un gruppo di pressione che persegue obiettivi di interesse della collettività. In questo caso, l'azione di pressione nei confronti delle Amministrazioni viene esercitata attraverso una ricognizione dello stato delle piste ciclabili, i cui risultati vengono portati a conoscenza dell'opinione

pubblica; la nostra speranza é che le Amministrazioni, sensibili com'è giusto che siano in una società democratica, siano così stimolate a impegnarsi molto di più di quanto non sia avvenuto in passato, per favorire la mobilità ciclabile, dandovi una maggiore priorità nelle decisioni di allocazione delle risorse.

In questo spirito, la Consulta si ripromette di aggiornare annualmente il Libro Bianco, anche nella speranza che le indicazioni in esso contenute possano essere viste come un contributo fattivo da parte della futura Amministrazione dell'area metropolitana bolognese. In prospettiva il monitoraggio verrà esteso ad ulteriori Comuni della cintura metropolitana; le prospettive di sviluppo della mobilità ciclabile infatti non possono prescindere da una rete integrata su scala metropolitana, che costituisce ormai la dimensione su cui intervenire a Bologna nel governo della mobilità in generale.

In questo riferimento va precisato che la Consulta non è schierata a priori con alcun partito o coalizione; essa mantiene la sua neutralità a garanzia della sua credibilità. Per quanto il Libro Bianco possa presentarsi in una veste grafica 'artigianale', è stato fatto ogni sforzo da parte dei rilevatori e compilatori per offrire una valutazione oggettiva e imparziale; ogni eventuale errore o imprecisione è da attribuire ad errore umano, da parte di persone che svolgono un'attività di volontariato nel proprio tempo libero. Oltre alle valutazioni, viene anche acclusa in allegato una documentazione fotografica che illustra -in modo oggettivo-alcuni aspetti dello stato delle piste ciclabili.

Anche quest'anno il nostro slogan "In bici si può..." andare ovunque occupa la parte centrale della nostra copertina; infatti siamo convinti che in bici si possa fare di tutto anche in una società strutturata e caotica come la nostra: andare a lavorare, accompagnare i nostri figli a scuola, andare a fare acquisti, occupare il tempo libero e altro ancora.

Si può...; ma perché i cittadini siano liberi di scegliere tra i veicoli inquinanti e la bici debbono avere condizioni favorevoli: una rete di piste sicure, in sede propria. Le Amministrazioni locali, provinciale e regionale hanno la responsabilità di creare tali condizioni attraverso politiche urbanistiche e della mobilità appropriate. Non si tratta di 'inventare la ruota', basta osservare quanto avviene nei paesi del nord Europa, ma anche in tante città dell'Emilia Romagna, e di decidere che si tratta di una vera priorità per ridurre inquinamenti e mortalità sulle strade..., per dirlo con uno slogan di moda, "senza se e senza ma".

Fra l'altro, la bici rappresenta anche un'opportunità economica, come, di nuovo, dimostrano i Paesi del Nord Europa; per questo chiediamo la creazione di una cicloista lungo il Navile fino a Ferrara; da qui ci si immette sulla destra Po lunga 110 km, e presto si arriverà a Verona, e quindi alla pista dell'Adige che già esiste, consentendo quindi ai ciclisti europei di arrivare fino a Bologna dal Brennero. Su questo chiediamo politiche attive sia alla provincia che alla Regione, la cui principale preoccupazione finora sembra essere quella di costruire strade, nonostante i molti discorsi sulla mobilità sostenibile.

Anche quest'anno, dunque, i nostri volontari hanno inforcato le loro biciclette e hanno percorso le vecchie piste ciclabili e hanno provato le nuove per controllare, verificare, annotare quello che in questo anno passato è successo. Purtroppo siamo giunti alla conclusione, sia pure con qualche differenza fra comune e comune, che anche quest'anno che i risultati siano scarni e ben poco sia cambiato rispetto all'anno scorso.

Manutenzione carente, ostacoli di ogni tipo, interruzioni, e soprattutto l'assenza di reti integrate che consentano di circolare in sede propria e in sicurezza sono all'ordine del giorno nel territorio bolognese. Una delle mancanze è anche l'incapacità di proporre ai ciclisti delle indicazioni per capire dove sono e dove vanno le piste, necessarie quando ci si

muova al di fuori dei percorsi già noti; anche la toponomastica è assente, il che non aiuta ad orientarsi.

Mancano inoltre totalmente i collegamenti tra i comuni dell'area metropolitana. In questo rileviamo una carenza da parte della Provincia di Bologna e della Regione Emilia-Romagna, che non sembrano investire risorse, uomini e tempo richiesti per svolgere per quel delicato lavoro di cucitura tra le piste ciclabili esistenti che sarebbe di vitale importanza per poter stimolare l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti di media percorrenza. Collegare i comuni metropolitani è indispensabile se si vuole davvero promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto.

Inoltre, chiediamo da anni -con pochi risultati- che sia i Comuni che la Provincia di Bologna istituiscano un "Ufficio della Bicicletta" con un'adeguata dotazione di risorse umane e finanziarie, che possa seguire in modo preciso e puntuale la creazione di reti di piste ciclabili, dalla progettazione, alla realizzazione alla manutenzione sistematica.

Occorre fare di più, molto di più, e molto più in fretta, per recuperare il tempo perduto. L'obiettivo di portare la mobilità urbana ciclabile al 10% del totale rimarrà, di questo passo, un sogno a Bologna. Dobbiamo pertanto rilevare, ancor oggi, una scarsa attenzione complessiva in questo settore da parte delle Amministrazioni pubbliche. Naturalmente le Amministrazioni sostengono di non avere risorse finanziarie sufficienti; eppure i soldi per nuove strade e nuovi insediamenti si trovano sempre. E' una questione di priorità, e di lungimiranza.

Ringraziamo i volontari che si sono prodigati per la realizzazione di questa edizione del Libro Bianco sulle Piste Ciclabili e auspichiamo che il nostro lavoro possa essere apprezzato da tutti quanti si ritengono amanti della Bicicletta, il mezzo di trasporto migliore in assoluto: non inquina, non fa rumore, ti mantiene in forma e ti fa sentire sempre ...giovane.

p. la Consulta della bicicletta
Il coordinatore
Angelo Michelucci

BOLOGNA

CENTRO STORICO

PORTA E VIA S.VITALE

Recentemente sono stati realizzati dei tratti di pista che consentono di attraversare alla Porta S. Vitale provenendo dalla pista di Viale Ercolani. Inoltre è stata tracciata una pista dalla Porta fino a Via dell'Unione sul lato destro di Via S. Vitale.

Situazione: Segnaletica orizzontale: 4.

Segnaletica verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Ostacoli e rischi: pericoloso l'attraversamento del Viale all'altezza della Porta; veicoli spesso in sosta sopra la pista (cfr. foto).

Proposte: La pista svolta in Via dell'Unione, dove scompaiono le indicazioni; completare il collegamento con la zona universitaria anche in vista della sua ciclo-pedonalizzazione.

PIAZZA MERCANZIA – 2 TORRI

Un breve tratto protetto da paletti consente di percorrere Piazza della Mercanzia contromano; attraversata Via Rizzoli un breve tratto consente di arrivare all'inizio di Via Zamboni.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 3.

Difficoltà di trovare il percorso: 3

Rischi: pedoni che camminano nel tratto tra le Torri. Attraversamenti di Via Rizzoli e di Via S. Vitale.

Ostacoli: veicoli in sosta sulla pista (in particolare moto all'inizio del tratto della Mercanzia). Il tratto della Mercanzia è decisamente troppo stretto (già che si faceva, farlo più largo di 50 cm. non avrebbe

danneggiato in alcun modo gli altri utenti della strada)

Proposte: segnalare con fondo rosso la pista; dipingere simbolo bici e freccia direzionale.

VIA ZAMBONI

Pista contromano da Piazza Verdi in direzione 2 Torri.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.

La pista scompare dopo il n. civico 13.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Ostacoli: presenza di veicoli in sosta (in particolare per carico/scarico merci) e motoveicoli nel tratto in prossimità delle 2 Torri; pedoni; bidoni rifiuti (cfr. foto).

Proposte: Dipingere simbolo bici e freccia direzionale.

VIA CASTAGNOLI

Pista contromano da Via Belle Arti e Via Zamboni.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare il percorso: 3.

Punti di rischio: veicoli che provengono da Via Zamboni.

Ostacoli: veicoli in sosta sulla pista; dehors.

Valutazione generale: 2.

Proposte: Dipingere simboli bici e frecce direzionali. Controlli PM.

VIA MOLINE

Via Moline è stata chiusa al traffico veicolare (salvo residenti e altri aventi diritto) da fittoni mobili e destinata a pedoni e ciclisti. Manca peraltro una separazione tra le due categorie di utenti. La pista contromano da Via Capo di Lucca a Via Belle Arti è dipinta sulla carreggiata.

Situazione: Segnaletica orizzontale: 1;

segnaletica verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 3.

Rischi: i pedoni non rispettano la pista.

Ostacoli: l'uscita della pista verso Via Belle Arti è troppo stretta (e spesso usata dai pedoni) per essere utilizzata, costringendo i ciclisti ad andare contromano rispetto ad eventuali veicoli che sopraggiungano.

VIA RIGHI

Corsia riservata ai mezzi pubblici e consentito alle bici da apposita segnaletica.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 5 (asfaltata di recente).

Ostacoli: costante la sosta di veicoli sulla corsia preferenziale (un ostacolo non solo per le bici, ma anche per bus e taxi).

Proposte: Dipingere simboli bici in frecce direzionali. Controlli PM.

VIA FALEGNAMI

Pista contromano va Via Galliera a Via Indipendenza.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Ostacoli: veicoli in sosta; pedoni che la percorrono (nonostante la presenza di un portico e di un marciapiede). Il passaggio

delimitato da paletti che consente l'uscita in direzione Indipendenza è ingombrato da moto e bici in sosta e spesso usato dai pedoni. La pista tratteggiata è spesso impossibile da utilizzare per la presenza di veicoli in sosta.

Proposte: Dipingere simboli bici in frecce direzionali. Controlli PM.

VIA RIVA RENO

Pista che corre dalla Piazza della Pioggia verso Via Marconi, fino all'angolo con Via S. Carlo, fra le auto in sosta e il portico.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 2.

Rischi: apertura delle portiere delle auto; pedoni che escono dal portico.

Ostacoli: veicoli in sosta sulla pista.

Proposte: completare in modo da collegare con Via Marconi; installare un cordolo rialzato che impedisca ai veicoli di occupare la pista; installare catenelle tra i le colonne in modiche i pedoni che escano dal portico all'improvviso. Curare l'immissione su Via Riva Reno dopo Polese. Dipingere simboli bici e frecce direzionale. Realizzare una pista di collegamento S. Felice/Via della Grada – Via Riva Reno nei due sensi di marcia (lo spazio c'è!).

VIA SOLFERINO

Breve tratto che corre dietro il Tribunale.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Rischi e ostacoli: presenza di pedoni.

DIRETTRICE CENTRO - CASALECCHIO

PIAZZA S. FRANCESCO

Sul lato sinistro (provenendo dal centro città) fra le auto in sosta e la cancellata della chiesa vi è uno spazio indicato come percorso ciclabile, anche contromano in direzione Piazza Maggiore.

Situazione: La segnalazione verticale e orizzontale risulta del tutto insufficiente a indicare la presenza di una pista sia ai ciclisti che ai pedoni, nonché ad auto e moto-veicoli che spesso sostano ostruendo il passaggio. La situazione non risulta migliorata rispetto agli anni precedenti (le ripetute richieste della Consulta di effettuare un intervento –piuttosto semplice- su questo punto non sono state ascoltate).

Proposte: Oltre a ‘sanare’ la pista in oggetto, sarebbe agevole realizzare una pista lungo il lato destro di Piazza Malpigli per collegarsi - tramite un attraversamento creato recentemente con segnaletica orizzontale - a Portanuova in direzione centro. Dipingere simbolo bici e freccia direzionale.

VIA DEL PRATELLO

Dopo la risistemazione della strada avvenuta anni fa, alle biciclette è consentito da apposito cartello percorrere la Via anche contromano. La Giunta Guazzaloca aveva soppresso la pista contromano tra le auto in sosta e il portico in Via S. Felice; la funzione di tale pista avrebbe dovuto, stando alle dichiarazioni della Giunta, essere svolta appunto dalla parallela Via del Pratello. La presenza di numerosi veicoli in movimento e in sosta, nonché di folle di pedoni di sera, rappresentano un ostacolo e un rischio per le biciclette.

Situazione: manca segnaletica orizzontale; quella verticale è carente; i ‘cordoli’ di pietra liscia spesso non sono utilizzabili da parte delle bici in quanto occupati da veicoli in sosta, costringendo le bici a percorrere il

ciottolato, un tipo di selciato particolarmente inadatto alle biciclette.

Proposte: Dipingere simbolo bici e freccia direzionale.

VIA DELLA GRADA

Si tratta di due piste sui due lati della carreggiata (nel tratto vicino al Viale sul marciapiede in condivisione con i pedoni) che collegano Via S.Felice al Viale Vicini (e quindi la pista di Via Sabotino) lungo Via della Grada; la segnaletica orizzontale è stata ripristinata rispetto all’anno scorso. La pista non presenta un’adeguata protezione dai veicoli.

Situazione:
Segnaletica orizzontale e verticale: 3.
Stato del fondo stradale: 4.
Difficoltà di trovare la pista: 3.
Illuminazione: 4.

Ostacoli: le auto in sosta a pettine spesso occupano la sede della pista.

L’apertura di un tratto di canale è un’iniziativa condivisibile e costituisce un’attrattiva del percorso ciclabile (anche in connessione con le vestigia della chiusa di Casalecchio; vedi la scheda); tuttavia ora sostano di frequente pedoni che osservano il canale, creando un ostacolo per i ciclisti e un rischio di incidente per ciclisti e pedoni.

Proposte: Dipingere simbolo bici e freccia direzionale. Controlli della PM sulla correttezza della sosta.

VIALE VICINI

Situazione: segnaletica orizzontale e verticale: 3.
Stato del fondo stradale: 4.
Difficoltà di trovare la pista: 4.
Illuminazione: 4.
Rischi e ostacoli: in condivisione con i pedoni sul marciapiede

VIA SABOTINO (FINO V.VENETO)

Trattasi di una pista ciclabile sul marciapiede, in teoria riservato esclusivamente ai ciclisti.

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.
Fondo: 3; da segnalare la presenza di numerosi tombini.
Ostacoli e rischi: la presenza di pali, moto parcheggiate sulla pista e sul marciapiedi e pedoni sulla pista rappresenta un rischio. I ciclisti che provengono da Via Sabotino in prossimità del Viale Vicini debbono attendere il semaforo verde sostando praticamente in mezzo al Viale, con veicoli che sfrecciano a velocità molto elevate.

Proposte: allargare la sede (eventualmente anche per accogliere i pedoni): allo stato attuale risulta troppo stretta anche solo per le bici nei due sensi di marcia. La pista va separata dalla sede stradale percorsa da veicoli a forte velocità con una barriera protettiva.
Costruire una pista protetta lungo Via V.Veneto per creare un collegamento con Via Saffi e Via del Chiù (cfr. scheda).
Creare una 'isola' per la sosta delle bici che attendono il semaforo per attraversare il Viale Vicini. Migliorare il fondo stradale.

VIA TOLMINO

Breve tratto che corre sul marciapiede sul lato destro in condominio con i pedoni, consentendo di giungere al Liceo Artistico.

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.
Condizioni del fondo: 1.
Illuminazione: 3.

Ostacoli: Motoveicoli in sosta sulla pista.
Finisce in strada senza alcun collegamento.
Difficoltà di trovare la pista: 4.
Valutazione generale: 3.

Proposte: Migliorare il fondo e la segnaletica orizzontale.

GIARDINI DEL VELODROMO

Pista recente che corre nei giardini.

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 5; verticale: 4.
Condizioni del fondo: 5.
Illuminazione: 4.
Valutazione generale: 5.

VIA VALDOSSOLA

La pista si trova sul marciapiede.

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 4.
Fondo: 3.
Ostacoli e rischi: La pista risulta troppo stretta per bici che procedano nei due sensi di marcia. Il problema è aggravato dall'invasione di vegetazione non curata. E' frequente la presenza di pedoni e di moto in sosta (che potrebbero essere agevolmente sistemate in spazi chiaramente delimitati fra gli alberi in alcuni tratti). L'attraversamento di Via Valdossola in corrispondenza del civico 468 non è segnalata in alcun modo.

VIA ANDREA COSTA (COOP)

Breve pista (ca. 100 m.) davanti alla Coop.

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.
Condizioni del fondo: 1 (avvallamenti).
Illuminazione: 4.
Ostacoli e rischi: presenza di motoveicoli in sosta e pedoni.
Valutazione generale: 3.

LUNGO CANALE/ DA CERTOSA FINO A VIA DELLA BARCA

La pista scorre a fianco del canale in sede propria.

Situazione: Segnaletica orizzontale: 4 nel tratto da Sacco e Vanzetti alla Certosa, poi assente; verticale: 4.

Condizioni del fondo: 4.

Illuminazione: 4.

Ostacoli e rischi: Presenza di numerosi pedoni.

Attraversamento di Via della Barca: manca la segnaletica per le bici.

Proposte: manutenzione vegetazione; allargare ovunque possibile; separare pedoni da biciclette. Realizzare attraversamenti rialzati in Via della Barca e Via della Certosa.

LUNGO CANALE/ DA VIA DELLA BARCA – VIA CANONICA

La pista corre lungo il canale in sede propria (peraltro non rispettata dai pedoni).

Situazione: Segnaletica orizzontale: assente.

Ostacoli e rischi: La pista è stretta di per sé, e il problema è aggravato dall'assenza di manutenzione della vegetazione e dalla presenza di numerosi pedoni.

Manca l'illuminazione nel sottopasso di Via S. Crocefissi.

La pista finisce in Via Canonica, senza alcuna indicazione né un attraversamento per le bici. Esiste un tratto di pista nuova in Via Pamphili (territorio di Casalecchio) in mattoni rossi che potrebbe essere agevolmente collegata.

Proposta: I due Comuni di Bologna e Casalecchio dovrebbero coordinare la propria attività e progettazione per migliorare la pista.

SOTTOPASSO VIA CANONICA

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Condizioni del fondo: 4.

Illuminazione: 2.

DIRETTRICE QUARTIERE RENO (BARCA)

VIA SACCO E VANZETTI

Corre sul marciapiede in direzione Via Gandhi.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 1.

Difficoltà di trovare il percorso: 4.

Ostacoli e rischi: La condivisione con i pedoni su un marciapiede piuttosto stretto rappresenta un potenziale pericolo.

Valutazione generale: 2.

Proposte: Migliorare la manutenzione della segnaletica.

GIARDINO VIGILI DEL FUOCO

E' un tratto che corre a fianco del Giardino Vigili del Fuoco, con fondo colorato, ma la distinzione del tracciato destinato ai pedoni rispetto a quello destinato alle bici non é chiara.

Situazione: Segnaletica orizzontale: 1;

segnaletica verticale: 3.

Condizioni del fondo: 4.

Illuminazione: 3.

Difficoltà di trovare la pista: 4.

Valutazione generale: 3.

Il tratto di pista realizzato all'interno del Giardino non ha uno sbocco su Via della Certosa; trattandosi, nel caso del tratto ubicato nel Giardino, di una pista recente, questa mancanza appare emblematica di una cattiva progettazione.

VIA CERTOSA

Corre sulla sede stradale e poi sul marciapiede lungo il cimitero, collegandosi con Via Sacco e Vanzetti tramite un tratto sul marciapiede lungo Viale Gandhi (in condivisione con pedoni).

In Voglia di bici risulta una pista che corre lungo il cimitero da Via Saragat contrassegnata come 'Via della Certosa', ma la pista non risulta.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.

Condizioni del fondo: 4.

Illuminazione: 3. alberi non potati coprono in parte l'illuminazione.

Ostacoli e rischi: presenza di tombini nonché di paletti installati senza considerare la pista. Manca, a causa dello stato della segnaletica orizzontale, una distinzione tra percorso ciclabile e pedonale. Si restringe in prossimità del vecchio ingresso principale della Certosa, per poi allargarsi di nuovo.

Valutazione generale: 3.

VIA SARAGAT E SOTTOPASSO

Corre in sede propria lungo Via Saragat.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 4; verticale: 3.

Condizioni del fondo: 4.

Illuminazione: 3. Nel sottopasso: 2 .

Ostacoli e rischi: motoveicoli percorrono la pista.

Valutazione generale: 3.

VIA VERONESE

Corre sul marciapiede.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3. verticale: 4.
Condizioni del fondo: 3.
Illuminazione: 4.
Ostacoli e rischi: Condivisione con pedoni;
assente una chiara separazione.
Non segnalata la pista nell'attraversamento di
Via Gucci/Via Tintoretto.
Valutazione generale: 3.

VIA GUCCI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 4.
Condizioni del fondo: 3.
Illuminazione: 4.
Rischi: condivisione con pedoni sul
marciapiede di Via Gucci senza separazione.

Proposte: indicare con simboli la parte
pedonale e quella ciclabile.

VIA GIOTTO

Corre sul marciapiede sul lato sinistro.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.
Condizioni del fondo: 1.
Illuminazione: 4.
Difficoltà di trovare la pista: 2.
Valutazione generale: 2.
Ostacoli e rischi: Finisce prima di Via De
Pisis.
Il ciclista è costretto a un faticoso e pericoloso
slalom tra cassonetti, ripidi salì e scendi,
deviazioni e pedoni.

Proposta: completare fino a Via De Pisis;
moderare pendenze dei saliscendi. Migliorare
manutenzione e segnaletica.

GIARDINO GALLERANI

Pista che collega Via Gucci con Via Giotto.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 5. verticale: 4.
Condizioni del fondo: 5.
Illuminazione: 5.
Difficoltà di trovare il percorso: 3.
Valutazione generale: 3.

Proposte: curare manutenzione e segnaletica.

VIA DI VITTORIO

Corre sul marciapiede sul lato sinistro
(provenendo dal centro).

Situazione: Segnaletica orizzontale: 1; manca
la divisoria per i due sensi di marcia.
Segnaletica verticale: 4.
Condizioni del fondo: 2.
Illuminazione: 3.
Difficoltà di trovare il percorso: 3.
Ostacoli e rischi: Scivoli agli incroci frequenti
e troppo ripidi. Fermata dell'autobus.
Valutazione generale: 2.

Proposte: Segnaletica con simboli bici e
frece direzionali.

VIA GRANDI

Corre sul marciapiede del lato sinistro.

Situazione: Segnaletica orizzontale: 1; assente
la divisoria centrale; vi sono i simboli della
bicicletta. Segnaletica verticale: 4.
Condizioni del fondo: 2.
Illuminazione: 2.
Difficoltà di trovare la pista: 3.
Valutazione generale: 2.
Ostacoli e rischi: Scivoli alle intersezioni con
le vie troppo ripide.

Proposte: manutenzione e segnaletica.

VIA GIOVANNI XXIII

Corre sul marciapiede.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.

Condizioni del fondo: 4.

Illuminazione: 3.

Difficoltà di trovare la pista: 2.

Valutazione generale: 3.

Ostacoli e rischi: Presenza di pedoni sulla pista riservata; fermata ATC.

Proposta: far passare la pista dietro alla fermata ATC (sull'esempio di Via Salvemini)

VIA BUOZZI

Corre sul marciapiede per una ventina di metri; poi termina senza uno sbocco.

Situazione: Segnaletica: assente.

Condizioni del fondo: asfalto rosso (5).

Proposta: completare fino a Via Di Vittorio; realizzare adeguata segnaletica.

VIA DE PISIS

Corre sul marciapiede sul lato destro. Tramite questa pista é possibile collegarsi al sistema di piste di Borgo Panigale.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 2.

Condizioni del fondo: 1 (presenza di dislivelli).

Difficoltà di trovare la pista: 2.

Rischi: Troppo stretta per la condivisione con i pedoni. Presenza di un saliscendi molto ripido in corrispondenza con passo carraio.

Proposta: allargare nei tratti dove la possibilità esiste, separando pedoni da ciclisti. Migliorare la segnaletica, anche per facilitare l'individuazione della pista. Creare collegamento con Via Giotto.

PISTE MINORI QUARTIERE RENO

DA VIA SEGANTINI A VIA TOGLIATTI (MELOZZO DA FORLI)

Corre in sede propria in un'area verde; un ponte consente di scavalcare Via Togliatti.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 3.

Condizioni del fondo: mattoni rossi (4; qualche segno di cedimento dei mattoni).

I percorsi pedonali e ciclabili risultano ben divisi.

Illuminazione: 4.

Difficoltà a trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3.

Valutazione generale: 3.

Proposte: Spostare la segnaletica più vicina a Via Segantini in modo da facilitare l'identificazione dell'inizio pista.

DAL PONTE DI VIA TOGLIATTI A VIA VERONESE

Situazione: Segnaletica orizzontale: assente.

Segnaletica verticale: 2. Segnalata poco e male; in alcuni tratti si interrompe.

Condizioni del fondo: 2.

Illuminazione: 4.

Difficoltà a trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 1.

Valutazione generale: 2.

Proposte: Manutenzione e segnaletica urgenti!

DA VIA DELLA FERRIERA A VIA SEGANTINI

Pista in sede propria in area verde; manca il tratto che si potrebbe collegare con l'area del Ministero delle Finanze in Nanni Costa, da una parete, e con Via Segantini e il ponte sopra Via Togliatti, dall'altra.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Condizioni del fondo: 5.

Illuminazione: 4.

Valutazione: 4.

Proposte: collegare con altre piste.

VIA DECUMANA

Breve tratto che da Via Decumana consente di arrivare lungo il Reno.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 2.

Condizioni del fondo: 4.

Illuminazione: 2.

Difficoltà di trovare il percorso: 2.

Valutazione: 3.

Proposte: indicazioni di inizio della pista.

DIRETTRICE CENTRO – RENO/BORGO PANIGALE

VIA GRAMSCI (DA PIAZZA XX SETTEMBRE)

Corre lungo il giardino delle scuole De Amicis fino alla sede dell'INPS.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 4.

Condizioni del fondo: 4.

Illuminazione: 4.

Proposte: E' stata migliorata la segnaletica orizzontale in direzione Piazza XX Settembre; si propone di disegnare la pista anche all'interno di questa piazza per favorire il passaggio verso Via Indipendenza e verso Via Galliera.

Si potrebbe agevolmente far proseguire la pista dentro il parcheggio custodito e creare un accesso da e verso Piazza Martiri.

Dipingere simboli bici e frecce direzionali.

VIA BOLDRINI

Corre sul lato destro protetto da apposito cordolo giallo e in rilievo fino a Viale Pietramellara, e, sul lato sinistro, sul marciapiede.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 3.

Condizione del fondo: 4.

Illuminazione: 4.

Ostacoli e rischi: Le auto in sosta spesso, 'appoggiando' il pneumatico contro il cordolo, lo restringono notevolmente; laddove manca il cordolo le auto talvolta sostano sulla pista bloccandola.

In corrispondenza del Hotel Europa vi è un cantiere; si è realizzato un percorso per i pedoni, ma, naturalmente, alla pista ciclabile non ha pensato nessuno: il ciclista è costretto ad andare in strada, ammesso che trovi un modo per uscire dalla pista.

Proposte: In corrispondenza del civico 11 vi sarebbe l'opportunità di realizzare un collegamento Boldrini-Milazzo essendovi un passaggio a fianco del portico condominiale (senza togliere posti auto!).

VIA AMENDOLA

Da Via Boldrini a Viale Pietramellara; non è una pista ciclabile in senso proprio in quanto consentito anche ai motoveicoli.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Rischi: co-presenza di motoveicoli.

VIE TANARI – CASARINI - MALVASIA

E' stata realizzata una pista sul marciapiede, peraltro piuttosto stretta.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 4; verticale: 5.

Condizioni del fondo: 3.

Illuminazione: 4.

Proposte: Occorre completare il collegamento centro-pista Via del Chiù – ad es. attraverso Via Boldrini – realizzando una pista in Via Bovi Campeggi (che ha certamente tutto lo spazio necessario); in questo modo si servirebbe anche il parcheggio di Via Tanari che potrebbe fungere da interscambio auto/bici.

VIA DEL CHIU'

Corre in sede propria lungo il canale dall'inizio della Via del Chiù angolo Via Innocenzo fino a Via Prati di Caprara (che ora passa sotto al canale).

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 1.
Condizioni del fondo: 2.
Illuminazione: 3.
Difficoltà di trovare il percorso: 1.
Valutazione generale: 3.
Ostacoli e rischi: Presenza di motoveicoli che percorrono la pista.

Proposte: Collegare con Via Nanni Costa.

VIA NANNI COSTA

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 4.
Condizioni del fondo: 5.
Illuminazione: 4.
Difficoltà di trovare il percorso: 4.
Ostacoli e rischi: Presenza di motoveicoli che percorrono la pista.

Proposta: collegare la nuova pista di Via del Chiù; realizzare saliscendi all'inizio e alla fine del tratto. Migliorare la segnaletica.

GIARDINO SANTA VIOLA

Esiste la possibilità di attraversare l'area del Ministero delle Finanze in condivisione con i pedoni. Questa pista è scarsamente segnalata. L'accesso dalla Via Emilia è ridicolmente stretto e non illuminato, mentre vi è lo spazio per allargarlo senza difficoltà; il tratto nel parco non è asfaltato.

Proposta: Il tratto dalla Via Emilia a Via Giacinto va allargato, asfaltato e illuminato.

VIA PRATI DI CAPRARA

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 3.
Difficoltà di trovare il percorso: 2.
Condizioni del fondo: 3.
Illuminazione: 3.
Valutazione generale: 3.

Proposte: manutenzione della segnaletica e del fondo. Realizzare un attraversamento per Via Nanni Costa.

VIA GIACINTO (metà verso N. Costa)

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.
Illuminazione: 3
Condizioni del fondo: 2.
Difficoltà di trovare la pista: 1.
Valutazione generale: 3.
Ostacoli e rischi: Presenza di pedoni.

Proposte: installare un guard rail di protezione; migliorare la segnaletica.

LUNGO RENO - LATO DESTRO - GIARDINO ENEL

Situazione: Segnaletica orizzontale: 1 (poco visibile sul ponte, assente in altri tratti).
Segnaletica verticale: 2.
Illuminazione: presente solo nel tratto del ponte.

Fondo: 2-3.
Difficoltà di trovare il percorso: 2.
Ostacoli e rischi: condivisione con pedoni; interruzioni, tratti sterrati.
Valutazione generale: 3.

Proposte: completare, asfaltare, realizzare adeguata segnaletica. Realizzare una pista riservata (vi è ampio spazio).

La pista va allargata (vi è ampio spazio). Va completato il collegamento con il Pontelungo (vedi scheda; lavori in tal senso sembrerebbero essere in corso).

Attraverso il Giardino ENEL si potrebbe agevolmente creare un collegamento con Via Speranza; il collegamento è segnalato in Via Speranza ma non vi è alcuna pista, bensì un sentiero non asfaltato in condivisione con i pedoni. Collegare anche con nuove abitazioni di Via Speranza.

VIALE TOGLIATTI

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 2.

Condizioni del fondo: 3.

Illuminazione: 2.

Difficoltà di trovare la pista: 2.

Valutazione generale: 3.

Proposte: rifare la segnaletica e il fondo; realizzare saliscendi per chi attraversa Viale Togliatti provenendo da Via De Pisis.

LUNGO RENO LATO SINISTRO - PARCO NOCI

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 1.

Condizioni del fondo: 3.

Illuminazione: 3.

Difficoltà di trovare il percorso: 2.

Proposta: realizzare una pista riservata (vi è ampio spazio), separata dai pedoni.

PARCO PINI

Si tratta di un percorso nel parco indicato in *Voglia di bici*, ma non segnalato come pista ciclabile in loco.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: assente.

Condizioni del fondo: 3.

Illuminazione: 3.

Difficoltà di trovare la pista: 1; assenza di qualsiasi indicazione.

Rischi: Condivisione con pedoni; attraversamento di Via del Triumvirato.

Valutazione generale: 3.

Proposta: costruire una pista vera e propria, riservata (vi è ampio spazio).

VIA SCIESA

In direzione periferia corre inizialmente in sede propria con fondo rosso in buone condizioni, mentre nella seconda parte corre sul marciapiede, senza alcuna distinzione fra bici e pedoni. In direzione centro la pista è molto stretta e finisce prima della stazione SFM senza alcuna indicazione per il ciclista.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 2.

Condizioni del fondo: 3.

Illuminazione: 3.

Valutazione generale: .

Ostacoli e rischi: Nel secondo tratto in direzione periferia e nel tratto sul lato opposto in direzione centro la pista è stretta e corre sul marciapiede dove sono presenti pedoni, con situazioni di pericolo.

SOTTOPASSO STAZIONE SFM SCIESA

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 2.

Condizioni del fondo: 4.

Illuminazione: 3.

Difficoltà di trovare la pista: 3:

Valutazione generale: 4.

VIA CELIO

Partendo dalla stazione SFM Sciesa corre per un centinaio di metri, senza sbocco.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3, verticale: 4.

Condizioni del fondo: 4.

Rischi: condivisione con pedoni.

VIA BRUSCHETTI

Pista nuova che dalla stazione SFM di Borgo Panigale arriva in Via Triumvirato.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 2.

Condizioni del fondo: 5.

Illuminazione: 1.

Ostacoli: materiale di costruzione abbandonato in mezzo alla pista (cfr. foto).

Difficoltà di trovare la pista: 1.

Valutazione generale: 2.

VIA PANIGALE

Corre sul lato destro sul marciapiede, parzialmente in sede protetta (sotto il ponte del raccordo autostradale).

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 4.

Condizioni del fondo: 4.

Illuminazione: 3.

Difficoltà di trovare la pista: 3.

Ostacoli e rischi: La pista é usata anche da pedoni, sebbene riservata alle bici.

Finisce in una strettoia creata da una barriera, a protezione di pedoni e ciclisti, quasi impossibile da percorrere anche per solo una bici; se poi sono presenti pedoni.....

Proposte: installare paletti che impediscano la sosta di veicoli sulla pista, allargare la pista nel tratto finale.

VIA BIANCOLELLI

Corre sul marciapiede sul lato destro. Finisce in fondo alla Via senza alcun sbocco.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 4.

Condizioni del fondo: 4 (nel tratto da Via Salute fondo rosso in ottime condizioni).

Illuminazione: 3.

Valutazione generale: 3.

Ostacoli e rischi: Nel primo tratto in condivisione con i pedoni manca una

separazione; nel secondo tratto riservato alle bici si rileva la presenza di numerosi pedoni.

Proposte: la separazione tra pedoni e bici va resa più visibile con simboli bici e frecce direzionali per garantire la sicurezza di entrambi.

VIA SALUTE

Corre sul marciapiede destro (in direzione Via Emilia Ponente).

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 3.

Condizioni del fondo: 3.

Illuminazione: 3.

Difficoltà di trovare il percorso: 2.

Valutazione generale: 2.

Rischi: presenza di pedoni e pali sulla pista.

VIA PASTEUR

Dopo l'attraversamento di Via Salute (ben segnalato) corre sul marciapiede; prima di Via Nani entra in un percorso piuttosto stretto - protetto da gimkane anti-motorini, che però rendono difficile l'accesso anche alle bici - indicato da segnaletica solo verticale in condivisione con pedoni.

Situazione: Segnaletica orizzontale: 1, in alcuni tratti assente. Verticale: 3.

Illuminazione: 2.

Condizioni del fondo: 2.

Difficoltà di trovare il percorso: 2.

Valutazione generale: 2.

Ostacoli e rischi: La suddivisione del marciapiede con i pedoni non è chiara, creando situazioni di rischio.

Proposte: la situazione potrebbe essere agevolmente migliorata in Via Pasteur grazie alla disponibilità di ampio spazio.

VIA E. NANI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 5.

Illuminazione: 2.

Condizioni del fondo: 2.

Difficoltà di trovare la pista: 2.

Valutazione generale: 2.

Ostacoli e rischi: Manca una divisione dai pedoni, creando situazioni di pericolo.

Proposta: creare un collegamento lungo Via delle Scuole con la pista di Via Biancolelli (circa 50 m.).

DIRETTRICE CASTELDEBOLE

VIALE SALVEMINI

Corre sul marciapiede dal ponte di Viale Togliatti (vedi scheda) e poi lungo la Via Salvemini, arrivando alla stazione SFM.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 2.

Illuminazione: 3.

Condizioni del fondo: 2.

Valutazione generale: 3.

Rischi e ostacoli: In parte molta stretta con conseguente rischio di collisione con pedoni.

Attraversamenti pericolosi.

Proposta: manutenzione; dividere da percorso pedonale nei tratti in cui la larghezza lo consente; migliorare la segnaletica con simboli bici e frecce direzionali.

VIA LA MALFA

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 2.

Condizioni del fondo: nuova in mattoni rossi (5)

VIA GALEAZZA

Corre sul marciapiede del lato sinistro e sfocia nel Parco delle Querce.

Situazione: Nel primo tratto da Via Salvemini la pista -sul marciapiede- è stretta e tortuosa, con numerosi ostacoli (pali, cassonetti; segnaletica orizzontale: 1). Nel secondo tratto (dalla stazione SFM di Casteldebole) è in ottimo stato con un fondo rosso; manca peraltro la segnaletica orizzontale. Segnaletica verticale: 2.

Illuminazione: 3.

Fondo: 4.

Difficoltà di trovare il percorso: 3.

Valutazione generale: 3.

Rischi e ostacoli: manca divisione da pedoni; pali e cassonetti (cfr. sopra).

Proposta: collegare con la stradina sterrata che corre in alto sul lato sinistro di Via Togliatti e con il ponte ciclo-pedonale che scavalca la stessa Via Togliatti.

Rinnovare e completare segnaletica orizzontale.

PARCO DELLE QUERCE

In Voglia di bici è segnalata una pista che attraversa il parco; in realtà non è indicata né con segnaletica orizzontale né verticale. Il fondo è sconnesso (marmettoni in cemento e ghiaia).

Proposte: migliorare la pista per collegare con Borgo Panigale (Via del Fagiolo, dove è prevista una pista attraverso il (pessimo) ponte ciclo-pedonale che scavalca la stessa Via Togliatti).

VIA CADUTI DI CASTEDEBOLE

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 1.

Fondo: 1.

Illuminazione: 3.

Valutazione generale: 2.

Rischi e ostacoli: asfalto in cattive condizioni; segnaletica poco chiara.

Proposte: migliorare la segnaletica orizzontale con simboli bici e frecce direzionali.

VILLA BERNAROLI

Si tratta di una pista completamente isolata che gira intorno a una cava e altre attività.

Situazione: Appare modificata rispetto all'anno scorso: un tratto che sbuca su Via Casteldebole appare in buone condizioni; un secondo tratto, sempre dal lato di Via

Casteldebole, risulta completamente abbandonato e chiuso (un cartello segnaletico è caduto sull'inizio della pista). Nel complesso la situazione è cos' degradata che risulta difficile considerarla una pista ciclabile.

Segnaletica orizzontale e verticale: 1.

Fondo: 1.

Illuminazione: 1.

Valutazione generale: 2.

Rischi e ostacoli: asfalto in cattive condizioni; segnaletica poco chiara.

Proposta: la pista va collegata con le piste del quartiere (Via Galeazza attraverso l'esistente sottopasso SFM; una pista in tal senso é prevista da *Voglia di bici*, ma ancora non esiste) da una parte, e con Casalecchio dall'altra, e ancora con Villa Bernaroli (*Voglia di bici* indica una pista in progettazione lungo Via Morazzo, che a tutt'oggi non esiste) per renderla utilizzabile per escursioni.

Sistemare la segnaletica o rimuoverla se non più utile.

DIRETTRICE S. DONATO- FIERA - FERRARESE

PORTA S. DONATO

Breve tratto che inizia all'angolo Viale Berti Pichat e Via S. Donato e consente di attraversare il Viale, quindi di proseguire nella piazzetta della Porta e quindi, attraversando Via Irnerio, utilizzare un passaggio lungo l'edificio universitario all'angolo, arrivare in Via Zamboni.

Situazione: Segnaletica orizzontale: in parte assente; segnaletica verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 3.

Punti di rischio: attraversato il Viale, il ciclista è costretto a salire sul marciapiede occupato dai pedoni. Molto pericoloso l'attraversamento di Via Irnerio: i veicoli spesso non danno la precedenza a bici e pedoni.

Ostacoli: veicoli in sosta.

Valutazione generale: 3.

Proposte: Controlli della PM sui veicoli in sosta. Spostare la pista e l'accesso alla piazzetta di Porta S. Donato in prossimità della Porta dove vi è già un saliscendi; dipingere la pista ciclabile fino all'edicola, rendendola chiaramente distinguibile da parte dei pedoni (con simboli della bici e frecce direzionali).

PONTE DI S. DONATO

Corre sui due marciapiedi.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3.

Valutazione generale: 3.

Proposte: creare un collegamento tra la pista del ponte e Via Veza attraverso i giardini pubblici. Manutenzione fondo e segnaletica.

VIA SAN DONATO

La pista prosegue sempre sul marciapiede fino a Via Garavaglia.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 3.

Fondo: 3 (buche in prossimità di Via Garavaglia).

Illuminazione: 4.

Difficoltà di trovare la pista: 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Rischi e ostacoli: I pali della luce costituiscono un pericolo. Pedoni sulla pista.

Proposte: Predisporre una pista in sede propria, chiaramente separata dai pedoni. Curare la manutenzione dell'asfalto.

SOTTOPASSO VIA RIMESSE

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 4.

Fondo: 5.

Illuminazione: 4.

Difficoltà di trovare la pista provenendo da Massarenti: 3.

Valutazione generale: 4.

VIA SANTE VINCENZI

La pista finisce contro un muro, senza alcuna segnalazione di fine pista.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Fondo: 4.

Illuminazione: 3.

Difficoltà di trovare la pista: 2.

Valutazione generale: 3.

Proposte: collegare con altre piste.

VIALE DELLA REPUBBLICA

Trattasi di pista ciclabile di recente in sede propria, lunga circa 300 mt.; prima del sottopasso prosegue in direzione A. Moro e Via del Lavoro senza indicazioni.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.
Illuminazione: 4.
Condizione del fondo: 4.
Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 1.
Ostacoli: le auto in sosta a pettine ingombrano la pista.

VIALE A. MORO

La pista entra in una zona residenziale fra Viale A. Moro e Via Bellettini.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1 (fondo rosso).
Segnaletica verticale: 3.
Illuminazione: 3.
Condizione del fondo: 3.
Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 1.
Valutazione generale: 4.

Proposte: Indicazioni e toponomastica per aiutar ei ciclisti a orientarsi.

VIA LIBERAZIONE

Sono visibili alcune piste in corso di realizzazione congiuntamente ad edifici residenziali fra Via Liberazione e Via Stalingrado.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.
Illuminazione: 2.
Condizione del fondo: 3 (rosso).
Difficoltà di trovare il percorso: 1.
Valutazione generale: 4.

VIA RUGGERI

Va da Via del Lavoro e Viale della Repubblica sul lato della COOP.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente (fondo rosso). Segnaletica verticale: 3.
Illuminazione: 4.
Condizione del fondo: 4.
Ostacoli: veicoli in sosta.
Difficoltà di trovare il percorso: 1.
Valutazione generale: 4.

VIA VEZZA

Inizia da Via del Lavoro e prosegue per circa 300 m. fino alla ferrovia, finendo nel nulla..

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 3.
Illuminazione: 4.
Condizione del fondo: 4.
Difficoltà di trovare il percorso: 1.
Valutazione generale: 4.

VIA GARAVAGLIA

Tratto lungo circa 50 m. che parte dopo Via S. Donato e si interrompe prima della rotonda di Viale Moro. Poi prosegue in un parco per circa altri 50 m.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.
Illuminazione: 4.
Condizione del fondo: 4 (fondo rosso).
Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 2.
Rischi e ostacoli: Creare collegamento con la pista di Via S. Donato.

Proposte: collegare questo breve tratto alla Via S. Donato e a Viale A. Moro. La rotonda molto pericolosa per i ciclisti: moderare la velocità dei veicoli.

VIA STALINGRADO

Corre sul marciapiede.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2 (assente nel tratto che fiancheggia il parco Nord). Segnaletica verticale: 3; mancano toponomastica e indicazione direzioni.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 2.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 1.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 2.

Rischi e ostacoli: Sul marciapiede ci sono frequenti pali della luce, pericolosissimi. Gli attraversamenti sono tutti difficoltosi, in particolare di Via A. Moro. Presenza di veicoli. Numerosi attraversamenti di strade e passi carrai.

Proposte: realizzare una vera pista ben distinta dai pedoni. Curare manutenzione asfalto e segnaletica orizzontale. Curare l'attraversamento dell'entrata e uscita della Tangenziale (in alternativa utilizzare il sottopasso utilizzato in occasione delle feste de l'Unità e simili).

VIA DONATO CRETI

Pista sul marciapiede in corso di realizzazione, da Via Donato Creti ai Viali.

VIA DELLA MANIFATTURA

La pista corre sul marciapiede.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 2.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 2.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3 (mancano toponomastica e indicazione direzioni).

Rischi e ostacoli: Attraversamento Via Stalingrado. Presenza di veicoli.

Proposte:

Si potrebbe allargare agevolmente.

Manutenzione fondo e segnaletica.

VIA A. DA FORMIGINE

Prosegue fino alla Via Dozza.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3-4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 2.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 2.

Proposte: riasfaltare e migliorare la segnaletica orizzontale.

Nota: Ci sono diverse rastrelliere per il posteggio delle bici da 2 posti e due rastrelliere da 12 posti. Sembrano poco utilizzate.

VIA DELLA DOZZA

Trattasi di prolungamento della pista di Via A. Da Formigine; improvvisamente la pista si interrompe e per raggiungere Via Dozza dove bisogna inserirsi nel traffico veicolare.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 2.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): provenendo da Via Ferrarese la pista non é visibile.

Rischi e ostacoli: Attraversamento di Via Ferrarese.

Valutazione generale: 3.

Proposte:

Installare un semaforo per l'attraversamento della Via Ferrarese. Prolungare la pista fino al semaforo. Collegare con il ponte ciclo-pedonale sopra l'autostrada quando verrà realizzato.

VIA FERRARESE 1

Breve tratto di pista a fianco della ex ferrovia Casaralta, passa sotto la tangenziale e arriva alla rotonda Coriolano Monti.

Ostacoli: attualmente risulta interrotta per lavori e in stato di abbandono (in corso dall'anno scorso).

Valutazione generale: 3.

VIA FERRARESE 2

Circa cento metri prima dell'incrocio tra Via Ferrarese e Via del Gomito inizia un tratto di pista ciclabile in sede propria e poi su marciapiede che arriva al civico n. 24 di Via del Gomito.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 4.

Proposte:

Pista in sede propria. Collegare con semaforo di Via Ferrarese e con la pista di Via Stalingrado in modo da essere utilizzabile.

VIA DEL GOMITO

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 4.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 2.

Valutazione generale: 3.

Proposte: Manutenzione segnaletica e vegetazione. Prolungare.

CENTRO – CORTICELLA (Radiale Nord)

VIA FIORAVANTI

La pista inizia all'incrocio tra le vie Fioravanti e Carracci. Si sviluppa sul marciapiede destro fino all'incrocio con Via Procaccini, dove si interrompe.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 4.; verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Rischi e ostacoli: Incroci con vie laterali.

Presenza di veicoli e di ostacoli fissi.

Restringimenti a causa di alberi.

Proposte: collegare con la pista di Via dell'Arcoveggio. Manutenzione

VIA DELL'ARCOVEGGIO

La pista riprende, sempre sul marciapiede, all'altezza di Via Bertelli e prosegue fino al Parco dei Giardini con diverse soluzioni, alcune ottime, altre discutibili, in corrispondenza dei ponti; qui si interrompe senza che questo venga segnalato né che vi sia uno scivolo.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 4.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3.

Rischi e ostacoli: 1; presenza di veicoli e ostacoli fissi.

Proposte: Manutenzione; completamento tratti mancanti.

PARCO DEI GIARDINI

Il parco è attraversato da alcuni vialetti asfaltati, ma non vi è alcuna segnalazione di piste ciclabili, che pure sono indicate in *Voglia di bici*.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: assente.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 2.

Rischi e ostacoli: 1; presenza di veicoli e ostacoli fissi.

Valutazione generale: 3.

Proposte: Manutenzione; completamento tratti mancanti.

VIA GOBETTI

Pista realizzata dall'incrocio tra Via Barbieri e Via Gobetti. Di fatto trattasi del marciapiede destro, trasformato in pista. Non arriva fino in Via dell'Arcoveggio, ma si ferma prima di Via F.lli Cervi.

Situazione: Segnaletica orizzontale: 1 (fondo rosso). Segnaletica verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 1.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Rischi e ostacoli: 1; ostacoli fissi (cassonetti) e veicoli.

Proposte: Attualmente termina in Via Erbosa; dovrebbe essere collegata con Via Arcoveggio per poter essere maggiormente utilizzabile.

ITINERARIO CICLABILE DEL NAVILE

NOTA: Esiste un'apposita pubblicazione 'la CicloVIA del Navile' secondo cui sarebbe possibile andare in bici da Bologna a Malabergo e a Passo Segni; nel territorio di Bologna peraltro la pista presenta difficoltà e interruzioni notevoli.

PARCO VILLA ANGELETTI

Si entra nel Parco di Villa Angeletti da Via Carracci. Non esiste segnaletica che indichi l'esistenza di una pista ciclabile. Per tentativi si raggiunge la fine del Parco.

Situazione: Segnaletica: assente.

Illuminazione: 3.

Fondo: 1 (sterrato).

Difficoltà di trovare la pista: 1, per chi provenga da Via Carracci non vi alcuna indicazione.

Rischi: non esiste un attraversamento di Via Gagarin.

Valutazione generale: 2.

Ostacoli: il ponticello per superare il canale in direzione Marco Polo é chiuso, senza alcuna indicazione.

Proposta: segnalare la pista nel parco; segnalare la prosecuzione per il Navile dopo Via Gagarin. Creare un attraversamento di Via Gagarin.

VIA ROVERETOLO – VIA BENAZZA.

Pista nuova; corre sul marciapiede con linea divisoria.

Situazione:

Segnaletica: orizzontale: 2; verticale: 3.

Illuminazione: 2.

Fondo: 4.

Difficoltà di trovare la pista: 1.

Rischi: a fine pista il ciclista si immette sulla strada in prossimità di una curva con Via Selva Pescarola.

Valutazione generale: 4.

Ostacoli:

ALTRE PISTE

Nei pressi del Centro Commerciale Lame ci sono alcune piste ciclabili che passano all'interno di giardini pubblici. In prossimità del Centro Lame la pista sembra interrompersi diventando solo un percorso pedonale.

I sottopassi sono fortemente degradati e di difficile percorribilità, soprattutto di notte a causa dell'illuminazione insufficiente.

Il tratto nell'area della Coop di Via Lame é occupata da veicoli in sosta e perfino da contenitori di rifiuti (permanenti).

Situazione: Segnaletica: assente; segnaletica verticale: 3.

Fondo: 3 (mattonelle rosse, poco adatte alle biciclette).

Difficoltà: il ponte sul canale non consente di raggiungere la pista di Villa Angeletti. La pista non é praticabile di notte in quanto il parco giochi é chiuso di notte.

ZONA MURRI-SAVENA- MAZZINI

COOP S. RUFFILLO

La pista gira intorno alla Coop; risulta isolata; molto utile il sottopasso che consente di arrivare in Via Mercadante senza utilizzare il vecchio sottopasso molto stretto.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 4.

Fondo: 5 (fondo rosso).

Illuminazione: 4.

Provenendo da Via B. Marcello la pista non è segnalata. La pista passa vicino a un parco giochi, creando qualche rischio.

Ostacoli: vegetazione bassa sul alto della massicciata ferroviaria.

VIA DELLE ARMI

La pista (l'unica realizzata dalla Giunta Guazzaloca, con fondi regionali) lunga circa 800 metri corre lungo lo storico canale di Savena (dove si osserva la presenza di fauna acquatica).

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 5.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 1; l'accesso alla pista non è segnalata e risulta molto stretta, in salita e difficoltosa per la presenza di pedoni.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 2.

Rischi: condivisione con pedoni. Manca un accesso alla pista per chi proviene dal Mulino Parisio: si è costretti a salire su un marciapiede stretto e in curva.

Proposte: La pista è isolata: collegare con la Lunetta Gamberini in direzione centro e, lungo il sedime ferroviario, con il ponte ciclo-pedonale in costruzione sul Savena in direzione S.Ruffillo-Pianoro.

Dipingere segnaletica orizzontale per dividere percorso ciclabile, nei due sensi di marcia, e pedonale (abbiamo fatto più volte la richiesta sia al Comune che al Quartiere Savena, senza alcuna risposta).

Realizzare un accesso per chi proviene dal Mulino Parisio costruendo uno scivolo subito dopo la prima curva di Via delle Armi.

VIA FAVILLI

Lunga circa 200 m. passa in un'area verde intersecando Via delle Armi. E' una pista non collegata ad altre, in mattoni rossi, ma completamente priva di segnaletica orizzontale e di divisione dai pedoni.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Illuminazione: 5.

Condizione del fondo: 5 (mattoni rossi).

Proposte: dipingere segnaletica orizzontale. Collegare con la pista di Via delle Armi.

LUNETTA GAMBERINI

Sono segnalate varie piste all'interno del parco in *Voglia di bici del 2006*, ma di fatto non vi è alcuna segnalazione in tal senso sul posto (esistono solo cartelli che invitano i ciclisti alla prudenza; se ne deduce quindi che la circolazione in bici nel parco è consentita).

Situazione: Segnaletica orizzontale: assente.

Segnaletica verticale: assente.

Illuminazione: 2.

Condizione del fondo: 3.

Ostacoli e rischi: nessuna separazione dai pedoni.

PIAZZA TRENTO E TRIESTE - VIA MEZZOFANTI – VIA DANTE – VIA GUINIZZELLI

Il Quartiere S. Stefano ha chiesto la realizzazione di una pista che consenta il collegamento con il centro storico. L'Amministrazione ha effettuato rilievi e sembra orientata a realizzare una pista lungo la Via Mezzofanti dal Parco della Lunetta Gamberini a Via Dante (cfr.) e Via Guinizzelli (e quindi Giardini Margherita), strade in cui è prevista la realizzazione di piste già in *Voglia di bici n. 2*.

Inoltre, la realizzazione di un collegamento in Piazza Trento e Trieste consente di raggiungere la pista di Via Albertoni (vedi scheda) e quindi la Radiale Est. La modalità con cui è stato realizzato tale collegamento è peraltro del tutto insoddisfacente: una riga divide il marciapiede in due parti. Si poteva invece realizzare una vera pista attraverso i giardini, ma si è preferito dare lo spazio ad attività commerciali (una grande rivendita di cocomeri) e al parcheggio (ricordiamo che il parcheggio doveva essere temporaneo ed essere restituito alla funzione precedente (area giochi per bambini) una volta completato il parcheggio all'interno del S. Orsola).

L'attraversamento della Via Mazzini da Piazza Trento e Trieste è estremamente pericoloso (una dottoressa del S. Orsola che si recava al lavoro in bicicletta è stata recentemente investita, con gravi conseguenze).

VIA DANTE

Pista nuova da Piazza Trento e Trieste alle scuole Marconi in Via Dante, corre sul marciapiede eccetto un breve tratto.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3 e verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Ostacoli e rischi: pedoni e veicoli in sosta sulla pista e sugli attraversamenti di Via Dante (specie di notte e negli orari di ritiro degli studenti delle Marconi; cfr. foto).

Proposte: modificare la curva (molto stretta) quando la pista esce da Piazza Carducci per immettersi nel tratto protetto da paletti; disegnare simboli bici e frecce direzionali; disegnare linea tratteggiata in corrispondenza dei passi carrai; disegnare strisce pedonali all'incrocio Via Dante/Viali. Collegare e ultimo tratto con Via S. Stefano (facendo uscire la pista in strada e facendola passare dietro una banchina per gli utenti del bus, da realizzare).

Collegare meglio con Via Albertoni e in prospettiva con la pista da realizzare in Via Mezzofanti.

ZONA EST

VIA MASSARENTI – PARCO SCANDELLARA – VIA LARGA

La pista da S. Rita, il cui inizio non è segnalato da Via Massarenti, passa in prossimità delle Scuole Scandellara, quindi sotto la tangenziale e prosegue nel parco della Scandellara, passa in prossimità del centro commerciale Leclerc e quindi prosegue verso Via S. Innocenti fino alla Rotonda Modenesi e quindi, passando sotto la ferrovia, consente di arrivare al Pilastro terminando all'incrocio con Via Panzini.

Risulta difficile capire dove inizia la pista ciclabile. Un tratto in disarmo congiunge Via Scandellara con la stazione della ex Ferrovia Veneta fermata S. Rita. Attraversata Via Scandellara, si entra dal cancelletto pedonale della Villa, proseguendo nel percorso interno (asfaltato) del parco Scandellara, si passa sotto la tangenziale e ci si immette in una ipotetica pista ciclabile (lo si deduce dal colore dell'asfalto rosso).

Risulta difficile anche seguire il percorso in prossimità del centro commerciale. Il raccordo tra S. Innocenti e la Rotonda Modenesi è su un marciapiede stretto e sconnesso, senza alcuna segnalazione di pista. Alla Rotonda non vi è alcuna sede segnalata e l'attraversamento risulta molto pericoloso.

In conclusione, la pista segnalata come continuativa in *Voglia di bici* in realtà si presenta frammentata e pericolosa in alcuni attraversamenti.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: assente.

Difficoltà di trovare la pista: 1.

Fondo: 2 (buche).

Ostacoli e rischi: paletti dopo una curva, senza catarifrangenti (prima di Via del Carpentiere). L'attraversamento di Via del Carpentiere risulta pericoloso.

Valutazione generale: 2.

Proposte: La pista va segnalata. In relazione al processo di progettazione partecipata del parco, abbiamo chiesto che la sistemazione del sottopasso preveda una pista in sede propria, distinta da quella dei pedoni, giustificata dal fatto che questa dovrebbe essere, secondo il PGTU, una pista di interesse cittadino e che serve le scuole Scandellara. **Ribadiamo al Quartiere e al Comune la richiesta di un incontro per discutere il progetto.**

Far partire la pista da Via Ghiberti.

VIALE LENIN

Prima del sottopasso della ferrovia inizia una pista ciclabile che corre sul marciapiede; superata attraverso il sottopasso la ferrovia, la pista procede fino in Via Rivani, dove finisce; il collegamento con Via Mattei è in corso di realizzazione.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Fondo: 3.

Illuminazione: 4.

Rischi e ostacoli: Attraversamento di Via Rivani.

Valutazione generale: 2.

Proposte: Migliorare la segnaletica di congiungimento. Completare la pista.

VIA RIVANI

Pista non lineare in mezzo ad edifici. cfr. Via Lenin sopra.

Situazione: Segnaletica orizzontale: 1.

Segnaletica verticale: 2.

Fondo: 3.

Illuminazione: 3.

Difficoltà di trovare la pista: 2.

MATTEI-MARTELLI

Breve pista in sede propria. Ora scomparsa causa cantieri.

Situazione: Segnaletica assente.

Fondo: 2.

Proposte: creare un collegamento con Via Rivani e con Via Lenin verso Via Mattei.

VIA CARLO MARX

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 5; verticale: 4.

Fondo: 5.

Illuminazione: 4.

Difficoltà di trovare la pista: 4.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Rischi e ostacoli: fittone lungo la pista.

Proposte: creare collegamento con la pista Bologna-S.Lazzaro e con la pista di Via Lenin.

SOTTOPASSO VIA DUE MADONNE

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 4.

Fondo: in pessime condizioni.

Illuminazione: 3.

Benché recente, le condizioni del fondo ne fanno una pista poco sicura e difficilmente percorribile. Assenza di saliscendi dal marciapiede.

PILASTRO

PILASTRO DA VIA CARNACINI -VIA SVEVO- VIA PILASTRO

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 2.

Condizioni del fondo: 3.

Illuminazione: 4.

Rischi: in condivisione con i pedoni. Presenza di motoveicoli. Paletti senza catarifrangenti.

Vi sono interruzioni della pista.

Valutazione generale: 2.

Proposte: collegare la pista da Via larga con le piste del Pilastro.

VIA PILASTRO

Corre sul marciapiede da Via S. Donato fino a Via Larga fino alla fermata ATC, interrompendosi; in seguito riprende all'incrocio con Via Protche e all'interno di un parco..

Situazione: Segnaletica orizzontale: 4 (un tratto con fondo rosso in buone condizioni, un altro tratto privo di segnaletica, in cemento).

Segnaletica verticale: 4.

Condizioni del fondo: 3.

Illuminazione: 4.

Rischi: in condivisione con i pedoni.

Valutazione generale: 3.

VIALE GIOVANNI II BENTIVOGLIO

Pista in sede propria fino al Novotel.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 2 (numerose buche e dislivelli).

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 1 (ingresso inaccessibile per chi proviene da Bologna).

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 2.

Rischi: alle rotonde.

Proposte: da collegare con le piste Via Lenin, Via Larga, e al Centro Nova.

Commento: La pista presenta un grande ponte ciclo-pedonale che l'attraversa, ma che non serve a nulla e finisce nel prato.

DIRETTRICE CENTRO - SAN LAZZARO

STRADA MAGGIORE

Il tratto di Strada Maggiore lungo la Chiesa dei Servi è usato molto spesso dai ciclisti che cercano rifugio dal traffico, ma questo tratto (che servirebbe anche un polo di attrazione 'forte' quale la Facoltà di Scienze Politiche al n. 45: molti studenti e docenti utilizzano la bici come mezzo di trasporto) richiede interventi per essere utilizzabile (asfaltatura della sede ciclabile; misure per evitare che i pedoni escano improvvisamente dal portico). L'abbiamo già segnalato l'anno scorso, ma non è stato fatto nulla.

Proposte: Serve una sede propria con fondo adeguato. Prolungare la pista fino alla Porta e alla pista di Viale Vicini (la larghezza della strada lo consente agevolmente).

PISTA DI VIALE ERCOLANI

Corre al centro del Viale alberato e consente collegamento con la pista del S.Orsola.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 4; verticale:5.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Rischi e ostacoli:

Presenza frequente di pedoni che camminano sulla sede riservata pur essendo disponibili marciapiedi su entrambi i lati del Viale. A Porta S. Vitale è stata realizzata la segnaletica orizzontale per consentire l'attraversamento ai ciclisti provenienti dalla pista, che peraltro risulta molto rischioso per i comportamenti dei veicoli.

Proposte: dipingere simboli bici e frecce direzionali. Controlli della PM.

PISTA OSPEDALE SANT'ORSOLA

La pista corre sui due lati della strada principale all'interno del S.Orsola e rappresenta un collegamento indispensabile della Radiale Est.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Fondo: 3-4.

Rischi e ostacoli: Automezzi parcheggiati sulla pista; presenza di pedoni che camminano sulla pista cfr. foto).

Proposte: Restringere la sede stradale per realizzare piste e sedi pedonali separati (la larghezza della sede stradale lo consente; inoltre siamo all'interno di area ospedaliera e quindi sarebbe un utile intervento di *traffic calming*); il Mobility Manager dell'Ospedale ha recentemente lamentato l'invasione di veicoli abusivi all'interno della zona ospedaliera. (cfr. Repubblica del 12 maggio 2007, p. XI); limitare la sede stradale renderebbe più difficile la sosta abusiva.

Da anni segnaliamo la difficoltà di usare le piste del S. Orsola: o vengono tenute libere o fruibili per le bici o prendiamo atto che anche qui, come in altre piste, le righe hanno una funzione meramente decorativa. Chiediamo quindi cordoli per la delimitazione della pista (i pedoni dispongono di un ampio marciapiede sul lato destro). Sensibilizzare il personale ospedaliero, che attualmente spesso non rispetta le piste. Dipingere simboli bici e frecce direzionali.

VIA ALBERTONI

Collega la Radiale Est da una parte con la Via Mazzini, e dall'altra con Via Massarenti.

Situazione: Segnaletica orizzontale: 3.

Segnaletica verticale: 4.

Illuminazione: 4.
Condizione del fondo: 3.
Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Rischi e ostacoli:

Attualmente è presente un'impalcatura che restringe la pista (non si è pensato di 'compensare' con la l'allargamento della pista fino alla fine dei lavori, come invece si fa per le strade).

Auto spesso in sosta sulla pista (fra cui auto di genitori che portano figli alle scuole private S. Giuliana).

Separazione dai pedoni sul marciapiede piuttosto stretto nel tratto verso Via Massarenti poco chiara.

Proposte:

Installare paletti che impediscano la sosta (la Consulta l'ha chiesto un anno fa; Il Quartiere S.Stefano ha espresso il proprio assenso).

L'attraversamento Via Albertoni-Piazza Trento e Trieste è pericoloso.

VIA PIZZARDI (DA VIA ALBERTONI A VIA AZZURRA)

La pista corre nelle due direzioni sui marciapiedi sui due lati della strada.

Situazione: difficile in quanto il percorso è stretto e sottrae una parte di marciapiede ai pedoni, che si dimenticano troppo spesso della presenza delle biciclette.

Segnaletica orizzontale e verticale: 4

Illuminazione: 4.

Fondo stradale: 3.

Rischi e ostacoli: Rischi di collisioni con pedoni. Veicoli in sosta sulla pista (cfr. foto). Pericoloso l'attraversamento ciclo-pedonale di Via Azzurra: installare un semaforo a richiesta.

Si attraversano numerosi passi carrai che obbligano a rallentamenti.

Proposte: Il percorso va reinventato, allargandolo; nel frattempo: manutenzione. Installare specchi in corrispondenza di alcuni passi carrai.

GIARDINI VIA ARCOBALENO (DA VIA AZZURRA A VIA FOSSOLO)

Situazione: Segnaletica orizzontale:1 (in parte assente). Segnaletica verticale: 4.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3 (asfalto da rifare).

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 4.

Rischi e ostacoli: Ingresso da Via Azzurra molto stretto anche a causa della presenza di un grosso albero. Presenza di numerosi pedoni, fra cui bambini e anziani. Frequente la presenza di veicoli a motore; uscite da auto dal carrozزاio in prossimità del tunnel; presenza di lavori che interrompono la pista (cfr. foto).

Proposte: Rifare il fondo. Separare pedoni e ciclisti segnalare meglio ai pedoni la presenza della pista (dipingere simboli bici e frecce direzionali)

DAL SOTTOPASSO DI VIA FOSSOLO A VIA VETULONIA GIARDINI PINI

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 4.

Illuminazione: 5.

Condizione del fondo: 3.

Rischi: Presenza di pedoni; in particolare in Via Vetulonia. Rami bassi in Via Vetulonia.

Proposte: curare la manutenzione del fondo; curare la vegetazione. Dipingere frecce direzionali per i due sensi di marcia. Creare camminamenti separati per i pedoni.

VIA LINCOLN

Corre sul marciapiede, abbastanza largo.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 4.

Illuminazione: .

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare il percorso: 4.

Punti di rischio: 4.

Valutazione generale: 4

Rischi e ostacoli: non ben visibile l'improvviso cambio di percorso quando la pista lascia dai giardini a Via Lincoln; la pista si restringe; rischio di collisione con veicoli.

Proposte: dipingere frecce direzionali

DA VIA DUE MADONNE A VIA BOMBICCI

La pista passa attraverso un'area verde.

Situazione: Segnaletica orizzontale: 4;

segnaletica verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare il percorso: 5.

Ostacoli: Presenza di pedoni.

Valutazione generale: 4

Proposte: Creare camminamenti pedonali che mancano. Dipingere simboli bici e frecce direzionali.

DA VIA BOMBICCI A VIA G: DOZZA PASSANDO PER VIA CADUTI E DISPERSI IN GUERRA

Situazione: Segnaletica orizzontale: 4;

segnaletica verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 3 (buche in Via Nadalini).

Difficoltà di trovare il percorso: 5.

Punti di rischio: .

Ostacoli: problematica la curva da Via Caduti a Via Nadalini.

Valutazione generale: 4.

Proposte: Manutenzione. Dipingere simboli bici e frecce direzionali.

VIA VENTIMIGLIA-ULTIMO TRATTO VIA GENOVA

Pista in sede propria in Via Ventimiglia, sul marciapiede in Via Genova.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 5.

Illuminazione: 4-5.

Condizione del fondo: 5.

Difficoltà di trovare il percorso: 4.

Ostacoli: Presenza di pedoni..

Valutazione generale: 5.

SOTTOPASSO DA VIA GENOVA A PARCO DEI CEDRI

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 4.

Illuminazione: assente.

Condizione del fondo: liscio e scivoloso con la pioggia.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 4.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Rischi e ostacoli: Pedoni che non camminano nella parte riservata (peraltro molto stretta).

Proposte: Migliorare l'illuminazione; segnaletica ben visibile con simboli bici e frecce direzionali; curare il fondo.

PARCO DEI CEDRI (DAL SOTTOPASSO AL PONTE)

Situazione: Segnaletica orizzontale: 5.

Segnaletica verticale: 4.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 5.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Rischi e ostacoli: Pedoni che camminano nella pista. Nel tratto sul marciapiede di Via Ridice non prevede alcuno spazio per i pedoni: in quel punto la pista potrebbe passare

sulla strada, poco trafficata in quanto finisce contro il parco.

Proposte: Segnaletica ben visibile con simboli bici e frecce direzionali.

DA VIA FAENZA (PARCO EUROPA UNITA) A VIALE ROMA (ARCI BENASSI)

E' una pista circolare che parte da Via Genova, prima in mista con pedoni; su Viale Roma corre sul marciapiede diviso dai pedoni, poi s'interrompe per qualche metro in corrispondenza del civico n. 12, poi riprende nel Giardino Folgore Friuli; con una curva brusca e stretta (ma almeno è stato eliminato il gradino) ci si immette sul marciapiede lungo la Via Dal Monte fino a Via Faenza; la pista che attraversa il giardino pubblico dietro la sede del Quartiere (indicata in Voglia di bici) non è segnalata (c'è un sentiero pedonale).

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 3.

Illuminazione: 3-4.

Condizione del fondo: 3-4.

Difficoltà di trovare il percorso: 2.

Punti di rischio: curva fra Giardini e Via del Monte.

Valutazione generale: 3.

Proposte: dipingere simboli bici e frecce direzionali.

DA VIALE ROMA (ARCI BENASSI A VIA FAENZA (PARCO EUROPA UNITA)

Situazione: Segnaletica orizzontale: ;

segnaletica verticale: .

Illuminazione: .

Condizione del fondo: .

Difficoltà di trovare il percorso:

Punti di rischio: .

Ostacoli: .

Valutazione generale:

ROTONDA VERENIN A VIALE ROMA A VIA PORTAZZA

E' una pista mista a percorso pedonale in Via Portazza, poi sul marciapiede in Viale Roma che diventa molto stretto alla Rotonda Verenin.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 3.

Difficoltà di trovare il percorso: 3.

Punti di rischio: marciapiede stretto.

Valutazione generale: 3.

Proposte: in Via Portazza si potrebbe agevolmente realizzare una sede pedonale sopraelevata rispetto alla pista.

LUNGOSAVENA PER VIA OSOPPO E PARCO CEDRI

La pista inizia dalla Rotonda Verenin e arriva alla Rotonda Orsola Mazzini (in prossimità della Ponticella).

in Via Longo in prossimità del campo da baseball, e poi si divide in due sezioni, una in direzione Parco dei Cedri, l'altra in direzione Via Osoppo.

Situazione: Segnaletica orizzontale: assente (solo all'inizio dalla Rotonda Verenin).

Segnaletica verticale: presente solo all'inizio e alla fine.

Illuminazione: assente.

Condizione del fondo: sterrato.

Difficoltà di trovare il percorso: 1 (provenendo dalla Rotonda Verenin non è agevole comprendere dove prosegue la pista; se si prende la strada asfaltata in discesa si rischia di immettersi sulla Lungo Savena

Proposte: Sfruttando il sentiero già esistente, realizzare una pista –in asfalto o stabilizzato– lungo il Savena dal ponte ciclo-pedonale del Parco dei Cedri prima nel parco, poi sotto il ponte della Rotonda Verenin e quindi fino alla Ponticella.

S. LAZZARO DI SAVENA

VIA EMILIA

Pista segnata che dovrebbe collegare la Via Emilia al Parco Europa, di cui peraltro non vi è traccia.

VIA SPERANZA - CASELLE

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare la pista: 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

PARCO 2 AGOSTO

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 2.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Difficoltà di trovare il percorso: 3.

Rischi e ostacoli: Commistione con pedoni nel parco, anche in considerazione della presenza delle scuole ITC Mattei; presenza di ostacoli e veicoli.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

VIA DELLE RIMEMBRANZE (SCUOLA MEDIA RODARI)

Situazione: Segnaletica orizzontale: 2 (fondo rosso). Segnaletica verticale: 2.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Rischi e ostacoli: Commistione con pedoni sul marciapiede; manca segnalazione che il passaggio è consentito sia a pedoni che a ciclisti..

Proposte: Separare chiaramente percorso ciclabile da quello pedonale e completare la pista che si interrompe a 100 m. dalle scuole. Collegarla con la pista di Via Modena – Via F.li Canova (prolungamento radiale Est di Bologna).

PISTA IN PARCO EUROPA

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 3.

Illuminazione: 5.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 2 (non indicata).

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Proposte: Creare collegamenti con altre piste. Segnaletica per rendere chiara la distinzione tra percorso ciclabile e percorso pedonale.

VIA VENEZIA

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3 (segnalata solo su Via Modena).

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Rischi e ostacoli: Presenza di pedoni.

Proposte: Eliminare l'interruzione che la pista presenta nella parte alta dove si interrompe per circa 100 m. per poi riprendere fino all'incrocio con Via Bellaria. Migliorare la segnaletica e i collegamenti a sud. Creare breve collegamento con Via Belluria.

PARCO DELLA RESISTENZA (Proseguimento Radiale Est da Bologna)

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 2.
Condizione del fondo: 4.
Illuminazione: 4
Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3 (poco segnalata).
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.
Rischi e ostacoli: Frequente presenza di pedoni lungo tutto il percorso. Occasionale presenza di veicoli a motore.

Proposte: Creare collegamenti con Via Venezia e Via Kennedy.

VIA GIOVANNI XXIII

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 2.
Illuminazione: 4.
Condizione del fondo: 1.
Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3.
Rischi e ostacoli: Buche nell'asfalto. Presenza di pedoni

Proposte: Manutenzione da fare con urgenza; creare il collegamento con Via Modena e quindi con la Radiale Est per Bologna.

VIA PALAZZETTI 1 (da Via Woolf a Via Orsoni)

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 2.
Illuminazione: 4.
Condizione del fondo: 3.
Rischi: il palo del cartello di attraversamento all'angolo con Via Orsoni é piegato e quindi rappresenta un rischio per i ciclisti.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

VIA ORSONI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.
Illuminazione: 3.
Condizione del fondo: 3.
Valutazione generale: 3.

VIA PIO LA TORRE

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.
Illuminazione: 3.
Condizione del fondo: 3.
Valutazione generale: 3.

VIA PALAZZETTI 2 (da Via Scuole Farneto a Via Fondè)

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.
Illuminazione: 1.
Condizione del fondo: 2.
Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Proposte: Manutenzione.

VIA PONTE ASSI DA VIA WOOLF

La pista é terminata, manca la segnaletica.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: assente.
Illuminazione: 5.
Condizione del fondo: 5.
Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): non segnalata.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 5.

Proposte: Completare e collegare con Via Scornetta.

VIA KENNEDY – VIA JUSSI

Pista ciclabile segnalata sulla carta, ma non utilizzabile in quanto manca tutto, dalla segnaletica orizzontale a quella verticale. Il fondo è realizzato con marmittoni in cemento. Ha bisogno di interventi per essere considerata ciclabile.
E' illuminata.
E' stato realizzato un breve tratto all'incrocio tra Via Mezzini e Via Torreggiani.

VIA SCUOLE FARNETO- VIA GALLETTA

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 5; verticale: 4.
Illuminazione: 5.
Condizione del fondo: 4.
Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3.
Rischi e ostacoli: Fondo in cattivo stato nel tratto di Via Galletta.
Alla fine la pista si immette nella rotonda di Via Jussi; la segnaletica é scarsa e non ci sono alternative se non attraversare la rotonda, molto rischiosa per i ciclisti.
Difficoltà di trovare l'inizio della pista provenendo da Via Jussi.
Valutazione generale: 4.

Proposte: Dipingere la riga di mezzera per i due sensi di marcia. Risolvere il problema dell'inserimento nella rotonda di Via Jussi. Creare un collegamento in direzione Farneto-Parco dei Gessi.

VIA CASELLE ANGOLO MARTIRI FOIBE

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 2 (fondo rosso).
Segnaletica verticale: 3.
Illuminazione: 5.
Condizione del fondo: 4.
Rischi e ostacoli: compresenza di pedoni e in particolare di bambini nel tratto dove é presente un parco giochi (in quel tratto la pista non é contrassegnata da fondo rosso).

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

DA VIA PEDAGNA A CAMPO SPORTIVO CA' DE MANDORLI

Situazione:
Segnaletica orizzontale e verticale: 1.
Illuminazione: 1.
Condizione del fondo: 2.
Difficoltà e rischi: interruzione della pista da Via Pedagna e quella di Via Palazzetti nel tratto al di là del Torrente Zena; percorrere il ponte é estremamente pericoloso per i ciclisti in considerazione delle elevate velocità dei veicoli che non rispettano i limiti.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 2.

PARCO FORNACE

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 1 (fondo rosso).
Segnaletica verticale: 2.
Illuminazione: 3.
Condizione del fondo: 2.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

VIA BELLARIA

Collega Via Jussi a Via F.lli Canova e alla Radiale Est.

Situazione: Segnaletica orizzontale: assente.
Segnaletica verticale: 4.
Illuminazione: 5.
Condizione del fondo: 5.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

VIA MODENA

Collega Via Modena a Via Jussi.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 5.

Difficoltà di trovare il percorso: 3

(provenendo da Via Jussi).

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Proposte: completare collegamento con Piazzale Kennedy.

PARCO TABANELLI

Pista nuova che collega Via Jussi alta con Via Kennedy.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Illuminazione: 5.

Condizione del fondo: 5.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Proposte: collegare Piazzale Kennedy con Via Palazzotti.

OZZANO

NOTA: tutte le piste di Ozzano sono prive di segnaletica orizzontale; tuttavia essendo colorate in rosso o in altri colori, si distinguono dai marciapiedi; in base a questa considerazione é stato attribuito una valutazione di 2 per quanto riguarda la segnaletica orizzontale.

DA SFM OZZANO A OSTERIA NUOVA

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 3.

Punti a rischio: interruzione che costringe il ciclista a percorrere circa 100 m. contromano.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 2.

Proposte: migliorare la segnaletica orizzontale.

DA VIA MATTEOTTI A FACOLTA' DI VETERINARIA

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare il percorso: 4.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Proposte: completare (attualmente termina un centinaio di metri prima della Via Emilia).

VIA EMILIA

Collega Via Tolara di Sopra alla località Maggio.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare la pista: 4.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Proposte: segnaletica orizzontale, specie agli incroci.

GIARDINI A. MORO

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 2.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Ostacoli: presenza di motoveicoli.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Proposte: migliorare la segnaletica; controlli della Polizia Municipale e GEV.

VIA DEI BILLI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 4.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

VIA EMILIA DA VIA DELLO SPORT A VIA BILLI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 4.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

VIA S. ANDREA

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 4.
Illuminazione: 3.
Condizione del fondo: 3.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

VIA S. CRISTOFORO

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 1.
Illuminazione: 3.
Condizione del fondo: 3.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.
Difficoltà di trovare la pista: 2 (causa assenza di segnaletica).

VIA TOLARA DI SOTTO

Breve tratto che affianca la Via Tolara di Sotto nella zona industriale.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 1.
Illuminazione: 3.
Condizione del fondo: 3.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

VIALE 2 GIUGNO

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 4.
Illuminazione: 3.
Condizione del fondo: 3.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

DA VIA EMILIA A VIA DELLO SPORT

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 4.
Illuminazione: 4.
Condizione del fondo: 3.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

VIA E. NARDI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 4.
Illuminazione: 4.
Condizione del fondo: 3.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

VIA EMILIA

La pista, provenendo da S. Lazzaro, ha inizio subito dopo il cartello di inizio del Comune di Ozzano e prosegue fino all'incrocio con Via Allende.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 4.
Illuminazione: 3.
Condizione del fondo: 3.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

CASTENASO

VIA TOSARELLI (FRAZ. VILLANOVA)

Pista che si snoda tra Supermercato Mop e snodo per S.Lazzaro ovvero tra l'incrocio di Via Tosarelli con Via Merighi e la rotonda che mette in relazione le vie Villanova, Tosarelli e Fiumana.

Si tratta di un tratto di pista ciclabile molto breve, compreso per la maggior parte nell'area della rotonda. La pista è in sede propria, adeguatamente larga, con una divisoria di circa 80 cm. di larghezza dalla strada. E' stata collocata una barriera protettiva in legno verso il campo coltivato adiacente. Scollegata da altre piste.

Situazione: Segnaletica orizzontale: 2 (manca distinzione sede ciclisti/pedoni); verticale: 5. Fondo: 4 (si rilevano leggeri rialzi della sede in corrispondenza di botole contornate dall'asfaltatura e qualche screpolatura nella pavimentazione; la parte della pista più a ridosso di una zona laterale coltivata presenta modesti accumuli di terriccio).

Difficoltà di trovare il percorso (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 2.

Punti a rischio: La pista attraversa un'ampia rotonda in quattro punti contrassegnati da strisce pedonali; una maggiore sicurezza potrebbe essere data dall'attraversamento su dosso.

Illuminazione: 5.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Rischi e proposte: La delimitazione della ciclabile rispetto alla statale parallela è garantita da uno spartitraffico largo circa 60 cm.; sul lato esterno la protezione è garantita da una staccionata in legno. La sua percorribilità è ridotta in considerazione del fatto che si tratta di pista completamente scollegata da altri tratti ciclabili. L'immissione nella statale risulta pericolosa perché non segnalata ai veicoli ed è in prossimità di un incrocio con scarsa visibilità.

VIA TOSARELLI (CASTENASO CENTRO)

La pista, in sede propria e protetta da una siepe rispetto alla strada, dopo attraversamento stradale (con segnale di interruzione pista) entra di fatto in un piccolo piazzale – parcheggio davanti ad un bar e la si ritrova 150 metri oltre in un viottolo che si incunea tra due giardini (con adeguata segnalazione) per poi dissolversi in Via Turati, parallela a Via Tosarelli.

Situazione: segnaletica orizzontale: assente (nessuna distinzione tra la sede pedonale e la sede ciclabile); verticale: 4 – il segnale posto all'estremità nord è seminascosto dalle fronde, il segnale posto a sud è ben visibile Fondo: 4 (bitumatura recente).

Illuminazione: 2 (non c'è illuminazione specifica ma fruisce parzialmente di quella sull'altro lato della strada).

Difficoltà di trovare la pista: 2.

Presenza di ostacoli: 3 (2 cassonetti; presenza, quasi al centro della sede, di due fittoni dissuasori per il passaggio di moto di cemento senza catarifrangenti); promiscuità con i pedoni

Valutazione generale: 3

Proposte: Contrassegnare con asfalto rossastro lo spazio riservato ai ciclisti; trovare una diversa collocazione dei cassonetti o delimitarne lo spazio occupato;

Delimitare/indicare l'area ciclabile nel parcheggio o/e fornire indicazione chiara che la pista continua, pur per un breve tratto, con la deviazione nei giardini.

CORSO MORO, VIA DA VINCI – ZONA PARCO GRANDI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 5.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 2.

NOTA: Presenza non trascurabile di buche, lesioni alla catramatura, botole; mattonelle rotte in un incrocio in cui è presente la distinzione sede pedonale/ciclabile; presenza di tratti con ghiaino.

Punti a rischio: condivisione con pedoni

Nota: In parte del tratto in Via Da Vinci è presente una differenziazione tra sede pedonale e sede ciclabile, tramite mattonelle rosse e mattonelle grigie; prevalgono però nell'insieme i segmenti in cui manca questa ripartizione, anche per la presenza di tratti sterrati, soprattutto nei pressi o dentro il parco (dove sono stati collocati cartelli di passaggio pedonale nonostante, di fatto, sia legittimato il transito anche dei ciclisti).

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Difficoltà di trovare la pista: 3.

Proposte: Occorre realizzare una distinzione tra gli spazi pedonali e ciclabili, migliorare l'agibilità dei diversi segmenti, raccordare maggiormente questa rete, non del tutto completa ma significativa, interna alla zona residenziale e interna al parco, con il centro del paese.

VIA DELLO SPORT

La pista è lunga circa 1,5 km.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 5.

Fondo: 3.

Difficoltà di trovare il percorso (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3.

Illuminazione: 3-4.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Ostacoli e rischi: Alla sopraelevazione dell'attraversamento dell'incrocio non corrisponde la segnalazione con vernice rossa del punto.

Proposte: Occorre curare maggiormente il fondo, asfaltare i segmenti a ghiaia, rendere più visibili le diramazioni.

Installare cartelli e pannelli che aiutino trovare e seguire la pista.

VIA FIESSO CON ATTRAVERSAMENTO, SU NUOVO PONTE, DEL TORRENTE IDICE

Il percorso presenta al momento tratti disomogenei per una lunghezza complessiva di circa 1200 metri: il primo, sul ponte di legno ciclopedonale sull'Idice (perpendicolare a Via Fiesso), il secondo, che inizia sul marciapiedi a fianco del parcheggio adiacente al ponte (segmento già percorribile) e termina nelle vicinanze di una piccola rotonda – a metà percorso - (con un segmento di circa 250 metri ancora non agibili), il terzo già costruito, lungo circa 500 metri che arriva nei pressi della frazione di Fiesso. La pista ha una diramazione in corrispondenza della rotonda Fiesso- Alighieri: l'ulteriore tratto di 250 metri, al momento agibile solo nell'attraversamento della rotonda, si presume e si auspica venga ancora prolungato e reso meglio riconoscibile sul marciapiedi di Via Alighieri, strada su cui insistono edifici di recentissima costruzione e oggetto di un completamento di urbanizzazione.

La pista è in sede parzialmente propria (ciclopedonale) sul marciapiedi.

Situazione:

segnaletica orizzontale: 2; verticale: 4.

Fondo: 4.

Difficoltà di trovare il percorso: 3.

Illuminazione: L'illuminazione specifica è presente sul ponte dove sono stati installati punti luce e sul tratto contiguo; manca del tutto nella zona meno urbanizzata, più vicina a Fiesso.

Ostacoli: lavori di completamento in corso.

Punti a rischio: L'attraversamento della rotonda è sopraelevato e abbastanza sicuro.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

PIANORO

VIA DEL PERO – PONTE DELLE OCHE

Pista lunga 300 m. circa

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: assente.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 3 (in ghiaia; sdruciolevole).

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 1 (segnaletica assente).

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Proposte: installare segnaletica da Bologna e da Pianoro; installare un semaforo a richiesta per l'attraversamento al Ponte; migliorare il fondo; creare un collegamento con Bologna.

RASTIGNANO (PONTE DELLE OCHE) – CARTIERA DI SESTO

Corre lungo il fiume Savena, per circa 2 Km, fuori dal traffico e in mezzo alla natura; arredata con panchine, ha il pregio di attraversare un parco e di consentire di raggiungere vari servizi (ufficio postale, banche, scuole), e la zona industriale. Sono stati realizzati 200 m. nuovi.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 2.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: misto di giaietto, piastrelle autobloccanti e ghiaione.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3 (il cartello nel tratto nuovo non è posto all'inizio, ma dopo 100 metri; manca indicazione nella bacheca).

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Rischi e ostacoli: Condivisione con pedoni senza separazioni.

Proposte: il fondo va sistemato.

VIA NAZIONALE - VIA DELLA RESISTENZA E VIA DELLA LIBERTÀ

E' un tratto di pista lunga circa 300 metri solamente che corre parallela alla Via Nazionale collegando Via della Resistenza a Via della Libertà.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: assente.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Rischi e ostacoli: Condivisione con pedoni senza separazioni. Sosta di veicoli.

VIA GIARDINO (CENTRO ABITATO DI PIANORO NUOVO)

Esiste una rete di piste ciclo-pedonali, per quanto poco segnalate, utili per attraversare il centro abitato.

Nella parte alta a ridosso della collina una pista di 800 metri circa corre da Via Riosto a Via Donnini lungo la Via Giardino.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: assente.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Rischi e ostacoli: Condivisione con pedoni; numerosi passi carrai.

Proposte:

Alcune modifiche nei collegamenti le renderebbero più fruibili. Segnalare meglio l'attraversamento Via Giardino-Via dello Sport

VIA DELLO SPORT

Pista lunga 700 metri circa; dal campo di calcio attraversa tutti gli impianti sportivi (tennis, calcio, baseball, piscine).

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: assente.

fondo: 4.

Illuminazione: 4.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 2.

Rischi e ostacoli: Pensilina fermata bus.

Muretto sporgente che restringe la carreggiata, non segnalato (pericoloso con il buio). Veicoli a motore. Incroci non segnalati.

Proposte: Andrebbe sistemata nella parte finale per congiungersi con il tratto di Via dello Sport, Via Donnini e il Parco del Gualando. Modificare la sistemazione della fermata bus.

VIA FANTINI – VIA DELLO SPORT

Tratto lungo circa 100 metri

Situazione: Segnaletica orizzontale: assente).

Segnaletica verticale: assente.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 5 (nuovo).

PIAZZA DEI MARTIRI –PIAZZA ZAMENHOF

Corre parallela a Via Matteotti per circa 2 Km attraversando tre parchi (Parco Coop, Parco del Ginepreto e Parco del Gualando), dove si possono raggiungere fuori dal traffico scuole, la Coop, la biblioteca, il centro sociale 1° Maggio, il parco del Ginepreto, la fisioterapia, il parco del Gualando asili, e la bocciolina estiva, e un velodromo o circuito di circa 500 metri per l'allenamento di ciclisti in erba, e adulti di giorno e di notte in quanto ben illuminato.

Sembra che questa pista sia destinata ad essere eliminata e sostituita nell'ambito di un progetto di ri-sistemazione del centro storico.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 2-3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 2-3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Rischi e ostacoli: Presenza di veicoli; condivisione con pedoni.

PIANORO VECCHIO LOCALITA' 'ZANCHINO'

E' un tratto di pista lungo circa 500 metri, di fronte al capolinea del bus passando di fianco al campo di calcio arrivando nei pressi delle vasche dell'Acoser dotato di arredi, che serve i cittadini che hanno in dotazione gli orti, che quindi possono raggiungerli anche in bicicletta fuori dal traffico.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: assente.

Illuminazione: 5.

Condizione del fondo –cemento con sassi e resine-: 5.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 1.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

BOTTEGHINO DI ZOCCA

Nella parte oltre la collina in Val di Zena precisamente al Botteghino di Zocca vi sono tratti di piste per circa 600-700 metri, alcune fruibili, altre trascurate nella manutenzione con fondi di ghiaietto e autobloccanti rossi.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Illuminazione: 1.

Condizione del fondo: 2.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 1.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Rischi e ostacoli: Scarsa manutenzione.

Alcuni marciapiedi presentano barriere architettoniche. Attraversamenti stradali.

Proposte: Manutenzione, illuminazione.

CASALECCHIO DI RENO

VIALETTO B. SAURO

Corre sul lato sinistro del canale Reno.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Condizione del fondo: 3.

Illuminazione: 4.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Rischi e ostacoli: La pista presenta alcune criticità: è molto stretta e la presenza di numerosi pedoni aggrava la situazione. Da rilevare che nel primissimo tratto, sulla destra, si susseguono a pochissima distanza l'una dall'altra le entrate della Scuola dell'Infanzia "Carracci", della segreteria della Polisportiva Masi e della Scuola elementare "XXV Aprile". Esiste dunque anche un possibile pericolo causato dai bambini che, uscendo di corsa da scuola, potrebbero invadere improvvisamente la pista.

In corrispondenza dei due incroci con le vie Tunisi e Corsica sono presenti le strisce pedonali (nel primo caso sono collocate su un attraversamento rialzato che obbliga le auto a rallentare). Occorre dare la precedenza alle auto (come indicato anche dalla segnaletica verticale).

Proposte: Migliorare il collegamento con Via Collado che manca e la relativa segnaletica.

Esiste un altro breve tratto di pista ciclabile in Via Canonica, di fronte al nuovo centro residenziale "Rive della Filanda", collegato al Vialeto B. Sauro da uno stretto vicolo (occorre però attraversare Via Canonica, dove peraltro l'attraversamento è rialzato). La pista, nuova, è molto bella ma fine a se stessa, perché termina nel nulla.

VIALETTO C. M. COLLADO

La pista in sede propria corre parallela alla Via Porrettana ed offre alcuni scorci suggestivi del Reno e delle opere costruite nel passato in relazione al canale; adeguatamente valorizzata avrebbe anche una valenza turistica (anche per stranieri-ciclisti che possono poi dirigersi su pista attraverso il Parco Talon verso Sasso Marconi e l'Appennino e la Toscana, come indicato dalla stessa pubblicazione del Comune a p.43).

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente.

Segnaletica verticale: 3 (cartello per chi proviene da Bologna coperto dalla vegetazione).

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 3. La prima parte della pista presenta un fondo con fessurazioni e riparazioni. Sono presenti alcuni tombini rialzati di 1 – 2 cm. Molto buono invece il fondo dell'ultimo tratto, in mattoni rossi.

Difficoltà di trovare il percorso (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 2
NOTE: Chi proviene da Bologna, alla fine del Vialeto B. Sauro (cfr. scheda 1), deve svoltare a sinistra e prendere la pista 20 m. più avanti. E' presente solo una piccola indicazione (relativa alla "Via della Seta", firmata dalla FIAB), mentre non c'è nulla per chi proviene da Casalecchio.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Rischi e ostacoli: presenza dei pedoni benché riservata alle bici.

La vegetazione si presenta piuttosto incolta e, in alcuni punti, tende ad invadere i lati della pista. Foglie secche (evidentemente presenti da molto tempo) sul lato sinistro.

Proposte: dipingere simboli bici e frecce direzionali.

NUOVO PONTE CICLOPEDONALE SUL RENO

Notevole il nuovo ponte ciclo-pedonale costruito sul Reno; peccato che si sia persa l'occasione di realizzare due sedi separate per pedoni e ciclisti (a differenza di un ponte simile realizzato a Newcastle upon Tyne in GB); mancano anche i collegamenti ciclabili con il ponte (ad esempio lungo Via Cerioli e Via Canale), rispetto all'anno scorso sembrerebbe (ma la situazione non è del tutto chiara) essere stata aperta al transito la Via Scaletta, che ben si presterebbe ad essere dedicata a bici e pedoni (adeguatamente separati).

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4

Illuminazione: 4

Condizione del fondo: 4.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4

Rischi e ostacoli: condivisione con pedoni in uno spazio ristretto (e in salita per i ciclisti!)

Proposte: Creare pista riservata bici dipingendo simboli bici e frecce direzionali.

VIA PORRETTANA

Tratto di pista abbastanza breve, che costeggia la Via Porrettana e termina nella medesima Via (di fronte al vecchio Municipio)

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4

Illuminazione: 4

Condizione del fondo: 5.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4

Rischi e ostacoli: Anche in questo caso il rischio è creato dalla presenza di pedoni, anche perché la pista è stretta. La vegetazione tende ad invadere i lati della pista. L'accesso è reso difficile dalla sbarra.

Proposte: Terminata la pista, il ciclista si immette sulla Via Porrettana. Per raggiungere

il Parco Talon è necessario attraversare Via Porrettana in prossimità della curva che porta verso il centro, con evidente rischio per il ciclista. Il punto è sicuramente critico. Realizzare un attraversamento rialzato e assistito da semaforo a richiesta.

VIA PORRETTANA – PONTE SULLA FERROVIA

Ponte sulla ferrovia, sottopassaggio che attraversa il Raccordo con la tangenziale. La pista prosegue poi ancora per un breve tratto, a sinistra verso la Bazzanese, a destra verso la Meridiana.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Illuminazione: 4, ma sottopassaggio scarsamente illuminato e stretto.

Condizione del fondo: 5.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 4. La pista è ben visibile, l'inizio è indicato dalla segnaletica verticale

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3-4.

Rischi e ostacoli: Il tratto di pista sul ponte presenta due sedi separate per ciclisti e pedoni (asfalto e mattoni). La mancanza della segnaletica orizzontale rende però difficile capire quale delle due sedi sia dedicata ai pedoni e quale alle bici, e così la pista è usata indifferentemente dalle due utenze.

Il secondo tratto della pista (dopo il ponte) è invece promiscuo e la presenza dei pedoni rappresenta un problema.

Per imboccare il sottopassaggio è necessario fare una curva molto stretta e – ovviamente – cieca, che costringe a rallentare molto. Il sottopassaggio non è illuminato.

Proposte: migliorare la segnaletica con simboli bici e frecce direzionali.

VIA BERLINGUER

La pista inizia di fronte alla stazione SFM Casalecchio Garibaldi, scende in Via

Berlinguer e passa sotto la ferrovia; prosegue poi a destra in Via della Stazione, con il parcheggio e il sottopassaggio che permette di riattraversare i binari, e per un breve tratto a sinistra, arrivando al cimitero.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3 e verticale: 3 (assente all'inizio della pista, di fronte alla stazione; più avanti invece è presente).

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 5.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): difficoltà a causa dell'assenza di segnaletica verticale per chi la imbocca dalla Stazione; nessuna difficoltà, invece, per chi fa il giro inverso e proviene dall'incrocio Via Piave – Via Brigata Bolero – Via U. Bassi

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Rischi e ostacoli: Per raggiungere il cimitero è necessario attraversare sulle strisce pedonali Via Berlinguer, uno stradone con traffico abbastanza intenso e in cui i veicoli procedono a velocità sostenuta.

Lungo la pista è presente una fermata dell'autobus.

Proposte: La pista, attraversata Via Brigata Bolero sulle strisce pedonali, prosegue per un altro breve tratto lungo la medesima Via in direzione di Via Isonzo. Sarebbe molto utile riuscire a completare la rete delle piste, trovando il modo di proseguire da un lato verso Via Garibaldi – Via dello Sport – Via dei Mille, e di raggiungere nuovamente dall'altro lato la Via Porrettana.

VIA BRIGATA BOLERO

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 5 (pista nuova in mattonelle).

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 5. La pista è facilmente individuabile: è collegata con quella di Via Berlinguer.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Rischi e ostacoli: Il rischio maggiore è dato dal fatto che, per raggiungere la pista, occorre attraversare sulle strisce pedonali in prossimità della rotonda situata all'incrocio Via Piave – Via Brigata Bolero – Via U. Bassi – Via Berlinguer.

La pista finisce nel nulla all'incrocio di Via Isonzo.

Proposte: La pista termina bruscamente in Via Isonzo; valgono le proposte già fatte sopra per la pista di Via Berlinguer..

PARCO RODARI

La pista parte da Via Porrettana, nei pressi della rotonda che segna l'incrocio con il raccordo della tangenziale e con la Via Bazzanese, e costeggiando il parco Rodari termina nel parcheggio nei pressi della stazione – Via Marconi.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1-assente; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4 (stanno crescendo erbacce lungo la pista).

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 4.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Rischi e ostacoli: Il tratto che costeggia il parco presenta due sedi separate per pedoni e ciclisti (asfalto e mattoni), non evidenziate però da alcuna segnaletica orizzontale. Possibili rischi sono legati agli ingressi del parco, situati proprio a lato della pista.

La pista, una volta arrivati in Via Marconi, termina e costringe il ciclista a buttarsi in mezzo al traffico intenso del centro.

PISTA MERIDIANA

La pista parte nei pressi della Piazza dell'area Meridiana, vicino al centro commerciale, attraversa Via Pertini, poi a sinistra giunge all'Istituto Salvemini. E' possibile anche proseguire verso il Parco della Meridiana: una volta superato il Parco, si arriva in Via Lercaro dove, grazie ad un sottopassaggio, è possibile raggiungere la stazione SFM di Ceretolo oppure sbucare in Via del Lavoro.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 1. Dalla Piazza dell'Area Meridiana non ci sono indicazioni della presenza della pista ciclabile. Una volta trovata la pista, invece, la segnaletica guida facilmente nei luoghi sopraindicati.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Rischi e ostacoli: I punti a rischio sono rappresentati dagli attraversamenti solo pedonali di Via Cristoni e di Via Lercaro, all'inizio e alla fine della pista, che permettono al ciclista di raggiungere altre piste ciclabili. Si tratta di strade (soprattutto Via Cristoni) a traffico abbastanza intenso e con veicoli che procedono a velocità sostenuta.

Lungo la pista occorre procedere con una certa cautela per la presenza di pedoni e in particolare – nel tratto dentro il parco – di bambini.

Proposte: dipingere simboli bici e frecce direzionali. Rendere sicuri gli attraversamenti.

ANZOLA EMILIA

VIA EMILIA DA LAVINO A HOTEL ALAN

Primo tratto della lunga pista che collega Lavino al capoluogo, in sede propria

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 4

Difficoltà a trovare il percorso: 4

Punti di rischio: l'unico attraversamento a rischio è dotato di rallentatori

Ostacoli: 4

Illuminazione: 4

Fondo: 5

Valutazione generale: 4 - ottima pista di grande utilità

Rischi e ostacoli: come in tutte le piste di questo comune manca la separazione pedoni-ciclisti.

Proposte: Da prolungare fino alla stazione di Lavino e a Borgo Panigale.

VIA EMILIA DA ANZOLA A HOTEL ALAN

Secondo tratto della lunga pista che collega Lavino al capoluogo, quasi tutto in sede propria.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 4.

Difficoltà a trovare il percorso: 4

Punti di rischio: serie di tombini profondi; come in tutte le piste di questo comune manca la separazione pedoni-ciclisti.

Ostacoli: 4

Illuminazione: 3

Fondo: 3

Valutazione generale: 4 - buona pista di grande utilità

Rischi e ostacoli: In alcuni tratti rettilinei la sede è molto stretta, rendendo difficile lo scambio in velocità; come in tutte le piste di questo comune manca la separazione pedoni-ciclisti.

VIA SETTEMBRE 1943 – SCUOLA MATERNA

Breve pista che collega la ciclabile della Via Emilia alla Scuola materna, in parte in sede propria. Risulta interrotta da un cantiere.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3

Illuminazione: 2; manca nel tratto sterrato

Fondo: 2; il fondo è sterrato, ma in discrete condizioni, tranne che nella variante al cantiere, in pietrisco grossolano.

Difficoltà a trovare il percorso: 2 - il tratto verso la scuola è solo una traccia nell'erba, non segnalato dal marciapiede. La variante che aggira il cantiere non è segnalata e resta nascosta.

Presenza veicoli: 4

Ostacoli: 4

Valutazione generale: 2 - E' una breve scorciatoia pedonale tra le case, stretta, introvabile e non pavimentata. La prima parte è solo un marciapiede

Proposte: Segnalare la deviazione per cantiere e pavimentare il tratto di variante. Bisogna migliorare la segnaletica, il fondo e l'illuminazione; separare pedoni e ciclisti

TRA VIA SCHIAVINA E VIA BAIESI

Collega la ciclabile precedente con il centro e la pista di Via Baiesi, per metà in sede propria.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 4

Difficoltà a trovare il percorso: 4

Presenza veicoli: 4

Ostacoli: 3; c'è una strettoia circa a metà percorso

Illuminazione: 4

Fondo: 4

Valutazione generale: 4 E' una buona pista, soprattutto nel tratto verso il centro.

Proposte: separare pedoni e ciclisti.

VIA BAIESI

Breve pista su cui confluiscono tre piste radiali ma che si perde subito in campagna, non in sede propria.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 4
Illuminazione: 3
Fondo: 5
Difficoltà a trovare il percorso: 4
Punti di rischio: è tutta a rischio perché la strada è extraurbana e non c'è cordolo separatore
Presenza veicoli: 2
Ostacoli: 5
Valutazione generale: 2

Proposte: Deve essere resa più sicura. Occorre cordolo separatore; da prolungare verso Zola Predosa.

TORRENTE GHIRONDA, A SUD DELLA VIA EMILIA

Larga pista in sede propria, sull'argine del torrente.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 4
Illuminazione: 1 (praticamente assente)
Fondo: 4; in ghiaia ma ottimo
Difficoltà a trovare il percorso: 3; l'imbocco a monte è nascosto
Presenza veicoli: 4
Ostacoli: 5
Valutazione generale: 3 - il percorso è buono, alcuni aspetti sono da migliorare

Proposte: Segnalare meglio l'imbocco a monte, mettere un attraversamento protetto sulla Via Emilia per collegarla al ramo nord, illuminare meglio

VIA LUNGA

Pista su strada con traffico pesante ma priva di sede propria, in parte su un largo marciapiede e in parte sulla banchina stradale

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; pessima nel tratto finale. Segnaletica verticale: 4
Illuminazione: 3
Fondo: 3
Difficoltà a trovare il percorso: 5
Punti di rischio: il tratto finale non è protetto, lo sbocco è contromano e il traffico pesante è molto intenso
Presenza veicoli: 2
Ostacoli: 4; gli scivoli sono troppo ripidi
Valutazione generale: 2 La sicurezza e la fruibilità sono scarse

Proposte: Mettere cordolo separatore e striscia di separazione pedoni sul marciapiede. Migliorare gli scivoli e prolungare verso Crespellano.

VIA PERTINI – VIA CHIARINI

Breve pista che collega la scuola elementare con le piste della Via Emilia e di Via Baiesi, non in sede propria.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 4
Illuminazione: 3
Fondo: 2 ; il tratto finale è una traccia nel prato
Difficoltà a trovare il percorso: 2; l'imbocco a monte è invisibile
Punti di rischio: il tratto lungo Via Pertini non è in sede propria e non è protetto
Presenza veicoli: 3
Ostacoli: 4
Valutazione generale: 2; pista eterogenea, in parte su un marciapiede stretto, poco protetta.

Proposte: Mettere cordolo separatore dai pedoni su Via Pertini; l'imbocco a monte deve essere segnalato meglio, con una freccia.

VIA EMILIA (CENTRO – MARTIGNONE)

Pista laterale alla Via Emilia in direzione Modena, parzialmente in sede propria.

Situazione: Segnaletica orizzontale: 2.
Segnaletica verticale: 3; indica solo pedoni
Illuminazione: 4
Fondo: 3; tombini profondi
Difficoltà a trovare il percorso: 5
Punti di rischio: l'attraversamento della Via Lunga, molto trafficato. Lo sbocco finale è contromano.
Presenza veicoli: 5
Ostacoli: 3; qualche palo troppo centrale
Valutazione generale: 3; Il primo tratto è valido, il secondo scadente, si perde nel nulla

Proposte: Tracciare striscia di separazione pedoni sul marciapiede. Livellare i tombini nel primo tratto. Prolungare verso Castelfranco.

CIMITERO - VIA CARPANELLI

Stradina cieca aperta al traffico, piuttosto lunga, supera il nuovo stradone con un suggestivo ponticello in legno.

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 1(assente).
Segnaletica verticale: 1
Illuminazione: 1
Fondo: 5
Difficoltà a trovare il percorso: 1; l'imbocco dal cimitero è quasi invisibile
Presenza veicoli: 3
Ostacoli: 5
Valutazione generale: 2; l'utilità è attualmente molto scarsa e i difetti sono numerosi.

Proposte: L'imbocco dal cimitero deve essere segnalato. Mettere qualche rallentatore per le automobili. Illuminare meglio.

NUOVO RACCORDO SS9

Pista in sede propria che consente il superamento di tangenziale e ferrovia verso nord.

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3
Illuminazione: 4
Fondo: 4
Difficoltà a trovare il percorso: 4
Punti di rischio: un attraversamento non segnalato di una piccola strada di scarso traffico
Presenza veicoli: 5
Ostacoli: 5
Valutazione generale: 4; buona pista, progettata insieme alla strada che affianca.

Proposte: Migliorare la segnaletica, separando i pedoni. Mettere un rallentatore all'incrocio con Via Don Minzoni. Da collegare con la pista della Via Emilia.

VIA RUMPIANESI – VIA BONFIGLIOLI – VIA XX APRILE

Pista che costituisce la circonvallazione nord del paese, in prosecuzione della precedente ma priva di sede propria.

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 2; un attraversamento non è segnalato. Segnaletica verticale: 3
Illuminazione: 4
Fondo: 4
Difficoltà a trovare il percorso: 3; all'incrocio con Via Goldoni il percorso non è ben visibile
Punti di rischio: nell'attraversamento di Via Bonfiglioli arrivano molte auto in velocità
Presenza veicoli: 2
Ostacoli: 2; quattro cassonetti occupano la sede in Via XX Aprile, presso l'incrocio pericoloso con Via Goldoni.
Valutazione generale: 2; la sicurezza e la fruibilità sono scarse.

Proposte: Mettere cordolo separatore dai pedoni. Mettere dei rallentatori o un semaforo all'incrocio con Via Goldoni e nell'attraversamento di Via Bonfiglioli.

TORRENTE GHIRONDA (A NORD DELLA VIA EMILIA)

Larga pista in sede propria, sull'argine del torrente

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 4

Illuminazione: 1

Fondo: 4; in ghiaia ma molto buono

Difficoltà a trovare il percorso: 3; dopo

l'attraversamento del torrente c'è una svolta mal segnalata

Punti di rischio: un attraversamento su strada trafficata (Via XXV Aprile) senza rallentatore

Presenza veicoli: 4

Ostacoli: 5

Valutazione generale: 3; il percorso è buono, alcuni aspetti sono da migliorare

Proposte: Segnalare bene la svolta dopo il ponte, mettere rallentatore su Via XXV Aprile, illuminare meglio. Manca un attraversamento protetto della Via Emilia che la colleghi al ramo sud.

VIA GOLDONI

Breve pista in sede protetta che porta verso la zona a traffico limitato. Recentemente è stato aperto un nuovo tratto in sede propria.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 4

Illuminazione: 4

Fondo: 3

Difficoltà a trovare il percorso: 2; l'imbocco del tratto nord è poco visibile.

Punti di rischio: gli attraversamenti di Via Goldoni e Via XX Aprile. Lo sbocco finale è contromano senza attraversamento protetto.

Presenza veicoli: 2; auto parcheggiate a chiudere l'imbocco nord

Ostacoli: 4.

Valutazione generale: 2; la sicurezza e la fruibilità sono scarse.

Proposte: Rendere più sicuri gli attraversamenti stradali.

SOTTOPASSO DA VIA GOLDONI

Lungo sottopasso di ferrovia e tangenziale, con scala intermedia di uscita verso la stazione.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 4

Illuminazione: 4

Fondo: 5

Difficoltà a trovare il percorso: 5

Presenza veicoli: 3

Ostacoli: 5

Valutazione generale: 4

PARCO FANTAZZINI - VIA EMILIA

Breve pista attorno al parco, in sede propria.

Situazione: Segnaletica orizzontale: 1.

Segnaletica verticale: 2; i cartelli intermedi sono troppi, creano confusione.

Illuminazione: 3

Fondo: 5

Difficoltà a trovare il percorso: 2; l'inizio a nord non è segnalato

Punti di rischio: l'attraversamento di Via XXV Aprile.

Presenza veicoli: 5

Ostacoli: 5

Valutazione generale: 3; pista stretta e piena di pedoni.

Proposte: Migliorare la segnaletica, creare un attraversamento sicuro di Via XXV Aprile. Riservare la pista alle sole biciclette, deviando i pedoni sui viottoli interni.

DA VIA XXV APRILE A CENTRO SOCIALE "CÀ ROSSA"

Brevissima pista sulla strada cieca che porta al centro sociale.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 4

Illuminazione: 3

Fondo: 5

Difficoltà a trovare il percorso: 5

Punti di rischio: l'attraversamento di Via XXV Aprile

Presenza veicoli: 2

Ostacoli: 5

Valutazione generale: 3; la sicurezza e l'utilità sono scarse

Proposte: Mettere cordolo separatore e rallentatore su Via XXV Aprile, collegandola alla pista precedente.

SOTTOPASSO STAZIONE DI LAVINO

Sottopasso ciclo-pedonale della ferrovia, chiuso per i lavori TAV

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3

Illuminazione: 4

Fondo: 3

Difficoltà a trovare il percorso: 4

Ostacoli: la pista è chiusa per lavori.

Valutazione generale: 2; valida per molti aspetti, ma è chiusa. Manca collegamento con la pista della Via Emilia

Proposte: Aprire prima possibile e collegare con l'abitato e la pista della Via Emilia.

ZOLA PREDOSA

VIALE IV NOVEMBRE – VIA GESSO (FINO A VIA GUICCIARDINI)

Primo tratto della lunga pista che collega la stazione di Riale a Lavino, non in sede propria

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; manca una separazione pedoni-ciclisti.

Segnaletica verticale: 4

Illuminazione: 4

Fondo: 2; è presente una serie di tombini profondi.

Difficoltà a trovare il percorso: 4

Punti di rischio: attraversamenti di Via Risorgimento, Via Gesso e Via Leopardi

Presenza veicoli: 2

Ostacoli: 3; un cassonetto ingombra tutta la sede

Valutazione generale: 2; la sicurezza è molto carente e va migliorata.

Proposte: Mettere cordolo separatore e rallentatori sugli attraversamenti, riportare i tombini a livello.

VIA GESSO (DA VIA GUICCIARDINI) – VIA COLOMBO

Tratto intermedio della ciclabile tra Riale e Lavino, in sede propria.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 5 (rifatta di recente).

Segnaletica verticale: 4

Illuminazione: 4

Fondo: 3

Difficoltà a trovare il percorso: 4

Presenza veicoli: 4

Ostacoli: 4

Valutazione generale: 5; ottima pista, sicura e molto utile.

VIA GARIBALDI – VIA DEL GRETO – VIA TASSO

Terzo tratto della ciclabile tra Riale e Lavino, senza sede propria.

Situazione: Segnaletica orizzontale: 1; manca la separazione pedoni-ciclisti.

Segnaletica verticale: 4

Illuminazione: 3

Fondo: 2 (trincea di cantiere da livellare presso il cimitero).

Difficoltà a trovare il percorso: 4

Punti di rischio: l'attraversamento di Via Garibaldi. Sede non protetta in Via Tasso

Presenza veicoli: 3

Ostacoli: 3

Valutazione generale: 2; l'attraversamento di Via Garibaldi è difficile e pericoloso per la velocità e l'intensità del traffico. In Via del Greto si riduce a un marciapiede stretto.

Proposte: Rendere più sicuro l'attraversamento di Via Garibaldi, ad es. con un semaforo a richiesta, allargare la sede in Via del Greto e mettere cordolo separatore in Via Tasso.

STAZIONE PILASTRINO - VIA PO

Breve pista in sede propria lungo la ferrovia, sottopassa Via Rigosa.

Situazione: Segnaletica orizzontale: 3.

Segnaletica verticale: 1 (assente)

Illuminazione: 4

Fondo: 2

Difficoltà a trovare il percorso: 1

L'imbocco da Via Po è invisibile

Presenza veicoli: 5

Ostacoli: 5

Valutazione generale: 4; buona pista, ma troppo breve e mal segnalata.

Proposte: Migliorare segnaletica. Si dovrebbe allungarla fino al municipio, a lato della ferrovia. Creare collegamento con la pista precedente.

SOTTOPASSO FERROVIA DEL CENTRO SPORTIVO

Breve pista in sede propria che collega la pista per Ponte Ronca con il centro sportivo di Zola.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1 (assente).

Segnaletica verticale: 4

Difficoltà a trovare il percorso: 4

Punti di rischio: l'attraversamento di Via Risorgimento.

Presenza veicoli: 5

Ostacoli: 4

Illuminazione: 3

Fondo: 5

Valutazione generale: 4; pista valida e utile, progettata insieme alla strada.

Proposte: Rendere più sicuro l'attraversamento di Via Risorgimento con un semaforo a richiesta, separare i pedoni.

VIA RISORGIMENTO

Lunga pista in sede propria che collega Zola a Ponte Ronca

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 4 (rifatta recentemente).

Segnaletica verticale: 3; alcuni segnali sono nascosti da rami.

Illuminazione: 5

Fondo: 3; presenza di alcuni tombini profondi.

Difficoltà a trovare il percorso: 4

Presenza veicoli: 5

Ostacoli: 3; un gradino all'attraversamento di Via Risorgimento per il centro sportivo

Valutazione generale: 4, buona pista di grande utilità.

Proposte: Separare pedoni e ciclisti, eliminare gradino, collegare con la pista per Riale.

VIA LEONARDO DA VINCI

Pista che collega Ponte Ronca con il centro culturale "Cà Ghironda"

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1(assente).

Segnaletica verticale: 1(assente)

Illuminazione: 1

Fondo: 2; vi è una serie di tombini profondi

Difficoltà a trovare il percorso: 1; manca qualsiasi indizio che vi sia una pista ciclabile.

Presenza veicoli: 4

Ostacoli: 3

Valutazione generale: 1; nel tratto centrale c'è un parapetto, per il resto non ha alcuna caratteristica di pista ciclabile, è solo un marciapiede alquanto stretto.

Proposte: Mettere segnaletica, allargare la sede, riportare i tombini a livello.

VIA MASINI

Pista in sede propria che collega la chiesa di Tombe con Lavino di Mezzo

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; manca la separazione pedoni-ciclisti.

Segnaletica verticale: 2; ai due imbocchi c'è un piccolo cartello bianco non standard.

Illuminazione: 4

Fondo: 3

Difficoltà a trovare il percorso: 3

Punti di rischio: lo sbocco verso Lavino è contromano, senza attraversamento protetto.

Presenza veicoli: 5

Ostacoli: 4

Valutazione generale: 3; la pista in sé è discreta, ma poco segnalata e un po' stretta

Proposte: Mettere segnaletica verticale e orizzontale, allungare fino a Zola o almeno a Madonna dei Prati.

STAZIONE DI RIALE – VIA D’ANTONA

Pista in sede propria che collega la stazione SFM alla rotonda della zona commerciale.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; manca la separazione pedoni-ciclisti, nonostante la sede sia ampia.

Segnaletica verticale: 2; un cartello indica “fine pista” prima del ramo che porta alla stazione.

Illuminazione: 3

Fondo: 2; si è formato un gradino pericoloso

Difficoltà a trovare il percorso: 1; l’imbocco dalla stazione è invisibile e non segnalato.

Punti di rischio: l’imbocco dalla rotonda, trafficatissima, è contromano.

Presenza veicoli: 5

Ostacoli: 4.

Valutazione generale: 2; così com’è serve a poco, nonostante le caratteristiche generali siano buone.

Proposte: Segnalare bene l’imbocco dalla stazione, mettere separazione pedoni, spostare cartello “fine pista” segnalando la svolta verso la stazione, sistemare il fondo. Accordarsi col Comune di Casalecchio per portarla fino al centro commerciale.

LUNGO LAVINO (DA GESSI A VIA RISORGIMENTO)

Pista sterrata in sede propria, esistente da molti anni ma ultimamente migliorata per consentire l’utilizzo di biciclette da strada. E’ intensamente utilizzata.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente.

Segnaletica verticale: 2

Illuminazione: 2

Fondo: 2; inghiainato di recente ma presenta ancora buche e tratti fangosi, oltre a grossi tombini in forte rilievo;

Difficoltà a trovare il percorso: 2: su Via Risorgimento è indicato come “Percorso Vita”, su Via Gesso nessuna indicazione;

Punti di rischio: alle ex scuole di Gesso l’attraversamento di Via Gesso è problematico per l’elevata velocità dei veicoli e la scarsa visibilità; i tombini sono così rilevati da costituire un pericolo;

Presenza veicoli: 4

Ostacoli: 4

Valutazione generale: 3; il percorso è molto valido ma deve essere reso più sicuro e meglio segnalato (non compare sulla cartografia ufficiale).

Proposte: Livellare il fondo, rendere più sicuro l’attraversamento di Via Gesso, prolungare fino a Calderino, collegare alle piste per Riale e Ponte Ronca.

CONCLUSIONI

Una valutazione non è mai assoluta, ma dipende dal parametro di giudizio che si adotta. Il parametro adottato in questa sede fa riferimento alle situazioni esistenti in moltissime città europee di ogni dimensione, ma anche a quelle di città emiliane quali le già citate Parma, Modena e Ferrara. In base a questo standard, il quadro bolognese è e rimane, anche quest'anno, desolante. Le Amministrazioni passate hanno fatto troppo poco; il che appare più grave perché nel frattempo vi è stata una maturazione culturale nelle sedi sia europee che nazionali sul ruolo che la bicicletta può giocare nella mobilità urbana. Ma le attuali Amministrazioni, nonostante le molte dichiarazioni verbali, stanno facendo ancora troppo poco per recuperare l'enorme ritardo accumulatosi. Nei numerosi incontri che abbiamo avuto con gli Amministratori, ci viene tipicamente risposto che poniamo una richiesta che condividono, ma mancano le risorse finanziarie. Pur consapevoli delle difficoltà delle casse pubbliche, non si può non osservare come invece le risorse per le strade destinate ai veicoli ci sono o comunque si mette il massimo impegno per trovarle. Mentre all'autostrada Bologna-Modena si aggiunge una quarta corsia, gli enti locali sono impegnati nel costosissimo Passante Nord, che farà aumentare ulteriormente i volumi di traffico e le emissioni inquinanti nell'area bolognese. E presto arriveranno, come ha spiegato l'Unione Europea, le multe (fra i 20 e i 100 milioni di euro) alle Amministrazioni italiane incapaci di far scendere l'inquinamento da PM10 entro i limiti europei.

Non abbiamo l'impressione che si faccia altrettanto per promuovere seriamente la mobilità ciclabile. Ma non è solo una questione di soldi. L'impressione è che gran parte del personale politico, anche quando capisca l'insostenibilità –ambientali, sanitaria, ma anche economica–dell'attuale modello di mobilità, preferisca rincorrere i facili consensi che si ottengono costruendo strade, parcheggi

e centri commerciali. Costruire una pista ciclabile secondo gli standard europei richiede spazio; e poiché lo spazio nelle aree urbane italiane è scarso, bisogna a volte eliminare posti di sosta auto. Una bestemmia! Dunque si ricava un simulacro di pista su un marciapiede –magari già stretto di suo – tracciando una semplice riga per terra, una pessima soluzione sia per i ciclisti che per i pedoni. ma in questo modo si può affermare di avere creato x chilometri di piste. A Zurigo, ad esempio, la questione è stata affrontata in modo più serio ed equo: si è diviso tutto il suolo stradale in tre parti: un terzo è stato attribuito al trasporto pubblico, un terzo agli autoveicoli, e un terzo a pedoni e ciclisti (con una rete di vere piste in sede propria). Zurigo, val la pena di ricordare, è la capitale finanziaria della Confederazione Elvetica; e dista solo qualche centinaio di chilometri da Bologna....

BOLOGNA

L'attuale Giunta ha ereditato dalle precedenti quanto meno uno 'scheletro' di rete ciclabile, sia pure frammentato e in cattive condizioni. Per parte sua, ha migliorato solo in minima misura lo stato dell'esistente, non ha riaccolto i numerosi 'spezzoni' isolati di pista, mentre le nuove realizzazioni che può vantare sono poche: il completamento della pista in Via del Chiù (i cui lavori erano già stati avviati dalla precedente Giunta), il sottopasso di Via Rimesse, Via DANTE, Via Roveretolo. Altri progetti sono stati annunciati ed alcuni dovrebbero essere realizzati a breve (Via Mengoli-L. Bassi, Via Mezzofanti); speriamo di poterne riferire la realizzazione nella valutazione dell'anno prossimo.

Nel complesso l'interesse per la mobilità ciclabile, se si deve giudicare dai fatti, di questa Giunta appare ancora bassa, nonostante le positive intenzioni espresse.

Per quanto riguarda il centro storico di Bologna, la Consulta appoggia la scelta di

riattivare e rafforzare i controlli all'accesso da parte di autoveicoli privati ('SIRIO'), come di estendere i controlli sulle corsie preferenziali ('RITA'), come di limitare il traffico veicolare nella zona universitaria. I benefici - in termini di riduzione del traffico veicolare - rischiano peraltro di essere annullati dall'aumento del numero complessivo dei permessi (ormai oltre 70.000), dalle 'riaperture' durante le scorse festività natalizie, e dalla possibilità per chiunque di accedere al centro con il pagamento di un ticket.

In particolare quest'ultima misura ci pare incongruente con una strategia di uscita dall'emergenza ambientale in cui versa Bologna. Quando fu annunciata la misura, l'Assessore Zamboni dichiarò che non sarebbe servita ad aumentare le risorse a disposizione della Giunta (anzi, a malapena le entrate avrebbero coperto le spese di gestione del sistema). A Londra il Sindaco Livingstone, con notevole coraggio politico, ha introdotto due anni fa la 'congestion tax' nella parte centrale di Londra; oggi tutti concordano che si è trattato di una misura efficace nel ridurre la congestione stradale; ma ciò che è più interessante è il fatto che le risorse raccolte vengono usate per promuovere il trasporto pubblico, offrendo quindi un'alternativa al veicolo individuale. Si potrebbe ragionare anche a Bologna su una 'congestion tax' alla londinese che consentisse, per un periodo transitorio, di reperire le risorse necessarie a lanciare seriamente forme di mobilità meno inquinanti (fra cui le piste ciclabili) in un periodo di difficoltà della finanza pubblica. E invece il ticket na Bologna non verrà usato a questo scopo, ma solo per consentire per consentire 'accessi occasionali'. Non rimane che concordare con le conclusioni cui giunge un autorevole economista (A. Boitani) in un commento ne 'la Voce': l'unica spiegazione della misura è un cedimento da parte dell'amministrazione ai gruppi di pressione, ovvero alle associazioni di commercianti.

CASALECCHIO

Non si rilevano modifiche sostanziali rispetto alla situazione dell'anno scorso.

CASTENASO

La situazione non appare aver subito modificazioni rispetto a quanto rilevato lo scorso anno.

ANZOLA

Nell'ultimo anno si registrano poche modifiche positive (qualche riasfaltatura) e diverse negatività. La situazione appare stagnante e in leggero degrado. Sul piano della progettualità, si sarebbe in fase di progettazione esecutiva di una nuova pista da Ponte Samoggia a S. Giacomo del Martignone, verso S. Giovanni in Persiceto. Ci sono però conflitti con altri enti per l'utilizzo dell'argine del Samoggia. A nostro avviso sarebbe più urgente utilizzare una parte di questi fondi già stanziati per opere indispensabili di miglioramento della rete esistente anziché tenerli tutti impegnati su un progetto di dubbia fattibilità e utilità per gli spostamenti quotidiani.

ZOLA PREDOSA

Nell'ultimo anno si registrano poche novità positive (imminenti aperture di un paio di percorsi brevi e scollegati in fregio a nuove edificazioni). L'aspetto più negativo resta la mancanza di collegamento tra le piste realizzate a fianco di nuove infrastrutture viarie e residenziali con la dorsale Riale - Ponte Ronca, a sua volta inspiegabilmente spezzata proprio in corrispondenza del capoluogo. Queste piste non compaiono neppure sulla cartografia ufficiale. La pista Lungo Lavino avrebbe un grande potenziale se adeguatamente migliorata, prolungata e collegata con le altre.

La grande opportunità mancata resta la ferrovia Casalecchio - Vignola, che dovrebbe essere interamente affiancata da una pista mentre lo è solo in brevissimo tratto.

PIANORO

Rispetto all'anno scorso sono stati realizzati circa 500 metri di nuove piste, non molto se, da una parte, si considera come si continuano a costruire nuove abitazioni, strade e marciapiedi, e, dall'altra, le promesse fatte in campagna elettorale.

La situazione come emerge dalle immagini

MANUTENZIONE INESISTENTE

La manutenzione è spesso molto carente, talvolta inesistente come esemplifica questa foto scattata nella (ormai ex) pista di Villa Bernaroli.



MANUTENZIONE CARENTE

Si sono riscontrate numerosi esempi di piste in cui la manutenzione del fondo risulta del tutto carente, come nel caso di Via Giovanni XXIII a S.Lazzaro.



MANUTENZIONE CARENTE

La segnaletica orizzontale è in pessime condizioni, come nel caso di porta Zamboni.



OSTACOLI: CASSONETTI

Un esempio sulla pista in Via Ferrarese - collegamento con Via Stalingrado



OSTACOLI: 'ARREDO' DEGLI ESERCIZI COMMERCIALI

Spesso gli esercizi commerciali ingombrano le piste con tavoli, bidoni dei rifiuti e altro, come in Via Zamboni.



OSTACOLI: VEICOLI

Auto- e moto- veicoli, sia in sosta che in movimento, sono purtroppo frequenti sulle piste. Questa foto é stata scattata in Via Pizzardi (Bologna)



OSTACOLI: VEICOLI IN SOSTA

Le piste sono spesso solo delle righe sull'asfalto: che i veicoli non rispettano, come in questa foto scattata a Porta S. Vitale.



OSTACOLI: VEICOLI IN SOSTA

Un alto esempio, questa volta in Via Righi (Bologna).



OSTACOLI: VEICOLI IN SOSTA SULLE PISTE

Un esempio di veicoli in sosta su una pista; le foto sono state scattate in Via Moline (Bologna) e in Via Dante.



OSTACOLI: GRADINI

Quando le piste sono sui marciapiedi, ci si dimentica talvolta che le bici debbono pur scendere e salire, come in zona Barca a Bologna.



OSTACOLI E RISCHI: TOMBINI

Un esempio nella pista di
Via Vetulonia.



OSTACOLI: VEGETAZIONE NON CURATA

La vegetazione non curata diventa un ostacolo, e talvolta un rischio, per i ciclisti, come in questo caso in Via Vetulonia.



PEDONI SULLE PISTE

I pedoni camminano anche quando sono riservate esclusivamente alle biciclette, come in questa pista sul Viale Ercolani.

Quando il marciapiede deve essere condiviso da pedoni e ciclisti; una distinzione più chiara (con le 'icone' di bici e pedoni dipinti sull'asfalto) potrebbe migliorare la situazione. Chiediamo che i pedoni rispettino i diritti delle bici e che le Amministrazioni provvedano a richiamare la loro attenzione in tal senso, anche attraverso l'azione della Polizia Municipale. Ai pedoni non è consentito camminare sulle strade, perché dovrebbero camminare in mezzo alle piste (anche nel loro interesse)?



PISTE INTERROTTE DA LAVORI

Sono stati rilevati diversi casi di piste, interrotte da lavori; quando avviene in una strada, il fatto viene evidenziato da apposita segnaletica e si crea un percorso alternativo; nel caso delle piste ciclabili si interrompe e ...basta; il ciclista si arrangi. Ecco un esempio in Via in zona Barca (Bologna). Il cantiere di Via Boldrini davanti allo Hotel Europa (cfr. scheda) è emblematico: quando si debbono effettuare dei lavori, le piste ciclabili vengono 'sospese' a tempo indeterminato. E' impossibile non notare la differenza di trattamento: per i veicoli si creano deviazioni, per i pedoni percorsi alternativi protetti, per le bici...niente! La mobilità ciclabile è considerata irrilevante.



PISTE INTERROTTE DA LAVORI

Un altro esempio in prossimità di Via Fossolo.



PISTE INTERROTTE DA LAVORI

Un altro esempio in prossimità di Via Bruschetti.



PISTE INTERROTTE DA LAVORI

Un altro esempio ancora in Via Ferrarese a fianco della ferrovia della Casaralta.



CARTELLI SEGNALETICI INESISTENTI

Manca una segnaletica direzionale e la toponomastica: spesso il ciclista non sa dove andare. Emblematico questo caso della pista lungo il Savena dalla Rotonda Verenin: dove si va?



CARTELLI SEGNALETICI INCOMPRESIBILI

La segnaletica spesso è carente, talvolta difficilmente comprensibile come in questa foto in Via Vezza.



Evidenziate in modo oggettivo grazie alla documentazione fotografica le gravi carenze che nel complesso contraddistinguono la situazione nel bolognese, vogliamo sintetizzare quanto emerge dalla ricognizione qui presentata in termini di proposte 'positive' di ordine generale che vogliamo sottoporre all'attenzione delle Amministrazioni e dei cittadini. Molte delle nostre richieste sono analoghe a quelle espresse già negli anni passati, segno questo del fatto che ben poco è cambiato rispetto al 2005.

1) Curare la manutenzione dell'esistente - fondo stradale, segnaletica, vegetazione- e la condizione e percorribilità effettiva delle piste. Benché le velocità delle biciclette in città siano molte più limitate

di quelle dei veicoli (10-20 km/h), la promozione della bicicletta come mezzo di mobilità urbana va favorita consentendo alle bici di procedere in sicurezza e in maniera 'fluida' senza continui ostacoli, buche, pali, cassonetti, cabine telefoniche, fermate ATC, bruschi saliscendi, rami bassi, lavori in corso neve accatasta, moto in sosta abusiva, pedoni distratti.....

2) Chiediamo alle Amministrazioni di dipingere sulle piste (possibilmente con materiali plastici durevoli) i simboli della bici e le frecce direzionali. Riportiamo alcune immagini scattate a Modena che dimostrano come ciò sia perfettamente fattibile.



Un'osservazione specifica riguarda il problema della rimozione neve. Gli spazzaneve considerano le piste come una zona franca in cui accumulare la neve che tolgono dalle strade. E' l'ennesimo

sintomo del fatto che la mobilità ciclabile viene ancora considerata di importanza residuale; chiediamo che i Comuni diano indicazioni precise perché ciò non avvenga più.

- 3) Raccordare le piste esistenti tra loro in modo da formare una rete, condizione indispensabile per favorire l'uso della bici in città.

La nuova pista in Via del Chiù é di scarsa utilità se non viene proseguita; nell'immediato la priorità deve essere creare un collegamento con la Via Emilia attraverso Via Nanni Costa e Via del Giacinto.

Avviare la realizzazione di piste in sede propria lungo le principali direttrici che ancora non ne dispongono. A titolo esemplificativo si cita l'asse Murri-S.Ruffillo: in questo caso si propone di realizzare la pista -peraltro prevista- dai Giardini Margherita che, passando da Piazza Trento e Trieste, giunga alla Lunetta Gamberini attraverso Via Mezzofanti e prosegua verso il tratto esistente in Via delle Armi e quindi lungo il sedime ferroviario fino a S.Ruffillo, dove potrebbe collegarsi con la pista già in essere nel territorio di Pianoro. Analogamente le nuove piste debbono collegarsi con le piste realizzate o in corso di costruzione nei comuni della cintura metropolitana (ottima la pista di Granarolo, ad esempio, che però termina ai confini di Bologna). Analoghi collegamenti -sia radiali che tangenziali- vanno creati con altri Comuni quali Sasso Marconi, Pianoro, Zola Predosa, Castel Maggiore, Anzola, Villanova e Castenaso (e in questo senso auspichiamo un ruolo più attivo della Provincia di Bologna).

- 4) Dare maggiore attenzione alla sicurezza; le biciclette debbono poter disporre di una sede propria ovunque possibile; nelle altre strade si possono adottare altre soluzioni, ad esempio di *traffic calming* che riducano le velocità dei veicoli a motore (un ciclista o pedone investito da un'auto a 30 km/h ha molte più probabilità di

sopravvivere che non a 70km/h);
occorrono attraversamenti degli incroci
protetti e ben visibili.

- 5) Allargare le piste esistenti per evitare il rischio di incidenti tra bici e tra queste e i pedoni laddove le due categorie di utenti debbano convivere. Occorre creare sedi distinte per bici e pedoni ovunque sia possibile; laddove le caratteristiche delle strade non lo consentano, occorre dividere in modo molto visibile le rispettive sedi (ad es. con sedi di altezze diverse o con paletti o cordoli, e con colori del fondo differenziato).
- 6) Gli altri utenti della strada debbono rispettare i diritti delle bici (e naturalmente viceversa); veicoli e pedoni non debbono usare le piste riservate (e chiediamo alla Polizie di dedicare un po' di attenzione anche alle piste); nelle piste in condivisione (che sono comunque troppe) chiediamo un po' di cortesia e attenzione ai pedoni (che spesso dimostrano insofferenza nei confronti delle bici).
- 7) Installare un maggior numero di rastrelliere (cui sia possibile incatenare agevolmente le bici per evitarne il furto). La situazione nella stazione centrale va affrontata con rapidità, sia nella fase transitoria di costruzione dell'alta velocità, sia 'a regime'. oggi le bici sono attaccate ad ogni palo e cancellata attorno alla stazione (talvolta a danno del passaggio dei pedoni). E' una situazione inaccettabile. Per di più il deposito a pagamento segue degli orari che ne rendono di fatto impossibile l'uso. Chiediamo al costruzione di un parcheggio sul modello di quelli a due piani esistenti in città come Francoforte e Amsterdam.

Proponiamo anche alcuni interventi che si potrebbero realizzare nel centro storico di Bologna in tempi brevi e a basso costo:

- 1) **Strada Maggiore: proponiamo di rendere ciclabile il tratto protetto da paletti**

lungo la Chiesa dei Servi (ad esempio asfaltando la parte ciclabile, installare catenelle in corrispondenza delle uscite dal portico per evitare il rischio di collisione con pedoni incauti), alla fine di questo tratto si trova un 'bacino di utenti' significativo rappresentato dalla Facoltà di Scienze Politiche (dove gli utenti della bicicletta sono numerosissimi fra il personale e gli studenti).

- 2) **Piazza XX Settembre:** E' stata migliorata la segnaletica orizzontale in direzione Piazza XX Settembre ed è stato creato un varco fra i paletti che la delimitano, che consente l'accesso delle biciclette alla piazza; si propone di disegnare la pista anche in questa piazza per favorire il passaggio verso Via Indipendenza e verso Via Galliera.
- 3) **Piazza S. Francesco:** per chi proviene da Via del Pratello, è indicato un percorso lungo la cancellata della chiesa, contromano rispetto al traffico proveniente da Piazza Malpighi; il tratto sarebbe importante per poi consentire di raggiungere Via Portanuova e quindi il centro cittadino. Occorre rendere chiaro (ai pedoni) la presenza di una pista ciclabile e proteggerla dalla sosta di veicoli e motoveicoli.
- 4) **Piazza Roosevelt:** l'asse Piazza Maggiore-Via IV Novembre rappresenta una valida alternativa alla Via U. Bassi per i ciclisti; tuttavia in Piazza Roosevelt il ciclista è costretto a compiere il giro di tutta la piazza; una pista potrebbe essere creata agevolmente utilizzando una parte del parcheggio attualmente riservato ai motoveicoli (per i quali si può agevolmente trovare uno spazio alternativo nel parcheggio della piazza).
- 5) Realizzare (approfittando della realizzazione del Civis) una pista da **Viale Pietramellara a Porta San Donato attraverso le Vie Don Minzioni, dei Mille e Irnerio**; si tratta di grandi arterie con ampi marciapiedi che consentirebbero la realizzazione di una pista in sede propria, anche a servizio della zona universitaria.

- 6) Realizzare una pista lungo il percorso che si snoda dietro al Liceo Fermi **tra Via Mazzini e Via Azzurra.**

Su scala provinciale chiediamo che si realizzi una pista dalla Chiusa sul Reno (ci cui é stato chiesto lo status di monumento nazionale da parte di alcuni parlamentari bolognesi), che, seguendo il canale Navile attraversi Bologna e, attraverso Malalbergo dove sono già stati realizzati alcuni chilometri di pista, raggiunga Ferrara, collegandosi così alla pista in destra Po lunga 110 km. Si tratterebbe di un'infrastruttura con una valenza non solo sportiva e ricreativa, ma anche economica (si pensi all'agri-turismo) grazie alla possibilità di attrarre ciclo-turisti, anche stranieri. Chiunque abbia viaggiato in Austria, Svizzera, Germania e altri paesi al di là delle Alpi, sa quanto successo abbiamo le piste lungo i corsi d'acqua. Il percorso del Navile presenta numerose testimonianze storico-culturali che risulterebbero valorizzate da un percorso ciclabile realizzato secondo gli standard nord-europei.

In conclusione, rileviamo che persiste uno stato di difficoltà a muoversi in bicicletta nell'area bolognese a causa della scarsa attenzione dimostrata; attualmente si ricorre solo alla disponibilità dei costruttori di grandi opere pubbliche (autostrade, alta velocità, variante di valico, passante nord ecc.) per potere, talvolta, realizzare tratti di ciclabile. Non esiste, al momento, un programma della Regione o della Provincia che abbia un respiro e una progettualità di lungo periodo per la realizzazione di una rete di piste ciclabili che colleghi i centri urbani. Neppure i Comuni dedicano risorse adeguate per la realizzazione di rete locali fruibili.

Oltre alle risorse finanziarie, per recuperare il grave ritardo che si registra in questo campo nel bolognese, una delle condizioni per promuovere realmente una politica a favore della mobilità ciclabile é la creazione di un **"Ufficio della Bicicletta"** nel Comune di Bologna che si occupi esclusivamente di sensibilizzazione e sostegno all'utilizzo della bicicletta, unitamente alla progettazione e alla

realizzazione delle piste ciclabili, e dotato di un proprio budget specifico. Parimenti anche la Provincia di Bologna dovrebbe predisporre un "Ufficio della Bicicletta" per coordinare i Comuni alla realizzazione del progetto complessivo.

L'obbiettivo deve essere la realizzazione di una rete urbana e metropolitana che riconosca effettivamente a chi vuole scegliere questo mezzo il diritto di usarlo in sicurezza: oggi questo diritto viene negato nei fatti! Ed è paradossale che venga scoraggiato e penalizzato proprio il mezzo che meno inquina e meno ingombra!

Bologna sul sellino

In bicicletta
tra le tracce di un medioevo solare
nelle più belle giornate di pioggia;
manto stradale scivoloso
come carburante
odore persistente nella città dotta.

Polveri sottili
imbrattano
opere d'arte e polmoni,
le vie
respiratorie
strade antiche e signorili;
in Piazza Maggiore
il grido
di Bologna sul sellino.

Alessandro Rizzo

Associazione Macigno Italia