



Legambiente



CONSULTA DELLA BICICLETTA

In bici si può

LIBRO BIANCO 2008 LA SITUAZIONE DELLA MOBILITA' CICLABILE NELL'AREA METROPOLITANA DI BOLOGNA

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

SETTEMBRE 2008

Rilevazioni e foto effettuate da:

Francesco

Roberto Bianchi (Casalecchio)

Vincenzo Cané (Pianoro)

Claudio Dellucca (Castenaso)

Alessandro Rizzo (S.Lazzaro)

Alessandro Rizzo (Ozzano)

Michele Vignodelli (Anzola e Zola Predosa)

Francesco Barbieri, Germano Boccaletti,

Rodolfo Lewanski, Vittorio Marletto,

Angelo Michelucci (Bologna)

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

H.G. Wells

Redazione a cura di

Sara Contavalli

e Rodolfo Lewanski



Centro Servizi
per il Volontariato
della provincia di Bologna

Prodotto realizzato insieme a
nell'ambito del progetto:

VOLABO

"In bici si può ... con percorsi sicuri!" – 2007

Il testo è disponibile sui siti:

www.ilikebike.it

www.legambientebologna.it

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 e degli impegni assunti in sede internazionale dall'Italia (protocollo di Kyoto). L'auto, bloccata negli ingorghi, non è neppure più sinonimo di mobilità. Intanto il prezzo del barile di petrolio punta verso i 200 dollari...

La bici può dare un contributo alla soluzione di questi problemi. Del resto, in numerosi documenti dell'Unione Europea, così come nelle politiche di molti paesi europei, 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 invece le risorse investite per la promozione della mobilità ciclabile sono, con l'encomiabile eccezione di qualche città, da sempre insufficienti.

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).

La bici rappresenta inoltre 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, già due anni fa 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.

Se la bici aiuta le città e ne migliora la vivibilità, muoversi in bicicletta risulta però difficile e rischioso. In Italia perdono la vita oltre 300 ciclisti: ogni anno! E 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.

Dei ciclisti i media, i politici e l'opinione pubblica sembrano accorgersi solo quando ...muoiono. Le cronache di Bologna sono purtroppo costellate di incidenti in cui ciclisti sono stati travolti e talvolta uccisi. Si parla molto di sicurezza di questi tempi in Italia; ma la sicurezza non è quasi mai declinata in termini di sicurezza sulla strada, in particolare per gli utenti deboli: pedoni e ciclisti.

In ricordo degli oltre 300 ciclisti uccisi ogni anno sulle strade italiane, dedichiamo il Libro Bianco di quest'anno a Alessandra Monelli (66 anni) che ha perso la vita sulle strade di Bologna, all'angolo fra Via Masi e Via Mezzofanti. Proprio a questo incrocio si sta costruendo una pista che però arriverà troppo tardi per la signora Morelli. La strage continua, e nessun sembra preoccuparsene più di tanto. Questa volta i giornali hanno dato spazio alla sicurezza della mobilità ciclabile (si veda l'articolo riportato sotto) per qualche giorno, poi tutto è tornato come prima.

Ancora una vittima sulle strade

Anziana in bici travolta da un camion accanto alle strisce pedonali

ALESSANDRO CORI

Gli agenti della polizia municipale scendono in campo per coprire l'ennesima vittima della strada: un'anziana donna investita mentre con la sua bici si muoveva in un'area pedonale. Quattro morti negli ultimi quattro giorni. È il bilancio di sangue che in questa settimana ha riguardato la città. Un bilancio in primo piano il tema dell'innalzamento della sicurezza stradale, in un periodo in cui non si fa altro che parlare di problemi di sicurezza legati ai problemi di sicurezza. I problemi di ieri mattina, che, come si è visto, si sono ripresentati mercoledì, che motociclisti e un pedone, è invece il segno che riguarda proprio le strade.

Sono circa le dieci di mattina quando Alessandra Bonelli, 66 anni, viene travolta da un camion accanto alle strisce pedonali, all'incrocio tra via Mezzofanti e via Masini. La donna, che si muoveva in un'area pedonale, è travolta dal camion Fiat Iveco 190, alla guida del quale c'è un sessantatreenne, anche se il conducente del mezzo pesante — un camion gru di una cooperativa di trasporti e scavi — non è presente all'incidente. La donna non essersi accorta della presenza della ciclista, che proprio quando si muoveva per attraversare il marciapiede, è stata travolta dal camion. La donna è stata trasportata in ospedale e ha subito un'operazione per la donna, schiacciata dal pne-



Il punto

IL BIANCO
Sono 100 le vittime in un anno: tanti sono secondo i vigili urbani i morti in incidenti stradali sulle strisce pedonali, dal inizio del 2008

FASCE A RISCHIO
Le strisce pedonali e i marciapiedi sono a rischio di incidenti mortali, le ultime quattro vittime appartengono a queste categorie

ESCALATION
Quattro morti in sette giorni: un'anziana donna in via Mezzofanti, un ciclista in moto in viale Pichat, un centauro in via Colombo, ieri la ciclista

Secondo i dati forniti dal Comune di Bologna (Incidenti stradali a Bologna, luglio 2007), nel territorio del comune capoluogo i sinistri che vedono coinvolte biciclette nel 2007 sono aumentati rispetto all'anno precedente (da 193 a 207), così come sono aumentati i feriti (da 175 a 190); fortunatamente è diminuito il numero delle persone decedute (da 4 a 2). Se si considerano gli ultimi 5 anni (dal 2002), incidenti e feriti sono in costante aumento (il numero dei morti è troppo limitato per inferire una tendenza statisticamente significativa): insomma girare in bici a Bologna è sempre più pericoloso!

A livello provinciale nel 2007 sono avvenuti 421 incidenti che hanno coinvolto 430 bici (9 incidenti con 2 bici), in cui rimasti feriti 405 ciclisti e 5 hanno perso la vita (fonte 'Osservatorio incidentalità stradale della Provincia di Bologna').

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 a Bologna in questo settore. Le successive edizioni (ormai siamo alla quinta!) del Libro Bianco hanno proseguito nell'opera di monitoraggio delle politiche a favore della mobilità ciclabile offrendo una valutazione dell'operato delle Giunte di un crescente numero di Comuni.

Anche quest'anno, come già nel 2007, il 'raggio d'azione' dell'attività di monitoraggio è stata estesa: oltre al Comune capoluogo, viene analizzata la situazione anche nei territori dei Comuni di Anzola, Casalecchio di Reno, Castenaso, Monteveglio, San Lazzaro di Savena, Ozzano, Pianoro e Zola Predosa.

Anche se il Libro Bianco quest'anno viene pubblicato a settembre in concomitanza con la 'Giornata Europea senz'auto', l'attività di 'monitoraggio' delle piste è stata effettuata fra metà maggio e metà 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 meteorologiche 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*' del settembre 2007. Negli altri Comuni si è basato sulle fonti disponibili.

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 risultano le buche profonde e improvvisate di cui le strade sono spesso costellate, 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 generale 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 è che le Amministrazioni, sensibili alle critiche (e alle lodi!) 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 delle Amministrazioni 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 emblematici (molti negativi, qualcuno positivo) dello stato delle piste ciclabili.

Anche quest'anno il nostro slogan "In bici si può..." (sottinteso: 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 ciclopista 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 le molte belle parole spese finora 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 nell'anno trascorso è successo. Purtroppo siamo giunti alla conclusione, sia pure con qualche differenza fra comune e comune, che anche quest'anno i risultati siano scarni e ben poco sia cambiato rispetto all'anno scorso, anche se qua e là qualcosa è cambiato anche per il meglio. Ma non molto, certo non abbastanza perché la gente possa optare per la bicicletta in tranquillità.

La Provincia, che all'inizio del mandato aveva assicurato la realizzazione di una pista lungo il Reno, tace (non risponde neppure alle richieste formali di informazioni in merito ai propri programmi...). Nel Comune capoluogo si sono realizzate o sono in corso di costruzione alcune nuove piste, ma queste piste sono in genere sul marciapiede: le bici sono separate dai pedoni da una mera riga bianca; molti pedoni non rispettano questa separazione, ed anzi insultano e aggrediscono i ciclisti (in passato dovevamo temere le auto, ora i pedoni!). La Consulta non condivide, in linea generale, questo modo di creare piste ciclabili perché crea rischi per pedoni e ciclisti e mette le due categorie di utenti deboli in contrapposizione. Tuttavia, se il Comune di Bologna ed altri intende seguire questa via, faccia almeno attività di informazione e controllo anche nei confronti dei pedoni (se le bici vengono multate quando vanno sotto i portici, perché lo stesso criterio non viene applicato ai pedoni? Attendiamo una risposta...).

In questo riferimento chiediamo anche che si metta un po' di ordine nella segnaletica e nel colore usato per denotare le piste: in molte città (Modena ad es.) si usa il rosso per evidenziare le piste, il Comune di Bologna si è espresso contro questo 'color coding' eccetto che agli incroci; d'altra parte ci sono molte piste in mattonelle rosse, ma anche situazioni opposte in cui è il percorso pedonale ad essere in rosso (ad es. in Via Marx). In queste condizioni è ovvio che è difficile che i pedoni capiscano dove debbono o non debbono camminare.

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, personale e tempo richiesti per svolgere 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 metropolitanici 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 // *coordinatore*

Angelo Michelucci

BOLOGNA

CENTRO STORICO

PORTA E VIA S. VITALE

Da circa un anno sono stati realizzati dei tratti di pista che consentono di attraversare alla Porta S. Vitale provenendo dalla pista di v.le Ercolani. Inoltre è stata tracciata una pista dalla Porta fino a v. dell'Unione sul lato destro di v. S. Vitale.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e 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 v. 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 a trovare il percorso: 3

Rischi: pedoni che camminano nel tratto tra le Torri.

Attraversamenti di v. Rizzoli e di v. 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 p.za Verdi in direzione Due Torri.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Ostacoli: tratto terminale verso le Torri spesso ostruita da veicoli in sosta.

Recentemente sono stati installati fittoni nel tratto P.za Verdi - v. Marsala che impediscono la sosta di veicoli sulla pista.

Proposte: migliorare la sicurezza all'incrocio con v. Marsala installando uno specchio convesso orientato verso p.zza Verdi, evidenziare la segnaletica orizzontale lungo l'intera pista, soprattutto alle uscite dal portico per avvisare i pedoni della presenza della pista.

VIA CASTAGNOLI

Pista contromano da V. Belle Arti a P.za Verdi.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: SCOMPARSA; verticale: 2.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 3.

Punti di rischio: incrocio con v. Zamboni, dove il ciclista non ha la precedenza.

Ostacoli: veicoli in sosta sulla pista; dehors, pedoni che camminano sulla sede stradale.

Valutazione generale: 2.

Proposte: migliorare la segnaletica orizzontale e verticale, inserire il diritto di precedenza alle bici all'incrocio con via Zamboni, 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.

Situazione:

Segnaletica: orizzontale: 1; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 3.

Rischi: pedoni che non rispettano la pista.

Ostacoli: l'uscita della pista verso Via Belle Arti è troppo stretta e usata anche dai pedoni: i ciclisti sono costretti a procedere in strada contromano rispetto ai veicoli in transito.

Proposte: spostare sulla sinistra l'accesso veicolare, e sulla destra la pista e i pedoni, installando

un segnale di precedenza alle bici e la segnaletica orizzontale all'incrocio con v. Belle Arti.

VIA RIGHI

Corsia riservata ai mezzi pubblici, su cui è consentito il transito alle bici

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 5 (asfaltata di recente).

Proposte: Dipingere segnaletica orizzontale per segnalare la pista.

VIA FALEGNAMI

Pista contromano va v. Galliera a v. 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 ingombro 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 e frecce direzionali. Controlli PM.

VIA RIVA RENO

Pista che corre dalla p.zza della Pioggia verso v. Marconi, fino all'angolo con v. 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 v. 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 v. Riva Reno dopo Polese.

Dipingere simboli bici e frecce direzionale. Realizzare una pista di collegamento S. Felice / v. della Grada - v. 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: 1.

Illuminazione: 2.

Condizione del fondo: 3.

Difficoltà a trovare il percorso: 1. Arrivando da v.le XII Giugno non è chiaro dove sia l'imbocco.

Rischi e ostacoli: l'imbocco contromano è particolarmente rischioso e senza connessioni con le strade di provenienza, all'uscita di motoveicoli dal posteggio di v. De' Ruini manca un'adeguata segnaletica che avverta della presenza della pista. Bici legate alla rastrelliera restringono la pista.

Proposte: dipingere segnaletica orizzontale per segnalare la pista, proseguire la pista fino alla v. D' Azeglio in sede protetta, installare rastrelliere per le 30 biciclette quotidianamente legate alla ringhiera della pista.

VIA CASTIGLIONE

Pista utile da anni, perché permette alle biciclette di percorrere in sede propria contromano rispetto alle auto, il tratto terminale di v. Castiglione dentro porta. È in via di completamento. Non avendo paletti di separazione si correrà il rischio di invasione di auto e moto.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 1.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà a trovare il percorso: 1.

GIARDINI MARGHERITA

La cartografia comunale segnala tutte le strade presenti all'interno dei Giardini come piste ciclabili, ma in realtà non vi è alcuna indicazione in tal senso.

Proposte: Si consiglia pertanto di sfruttare la buona condizione del fondo stradale e dell'illuminazione, creando la segnaletica orizzontale e verticale e creando così vere piste ciclabili che garantiscano la sicurezza dei ciclisti e dei frequentatori del parco.

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:

Segnaletica orizzontale e verticale: ASSENTI

Stato del fondo stradale: 4.

Difficoltà di trovare la pista: 1.

Illuminazione: 2.

Sebbene sia comparsa la segnalazione dell'esistenza della pista, la segnaletica risulta del tutto insufficiente sia agli utenti che ai veicoli e ai pedoni.

Proposte: dipingere il simbolo della ciclabile e le frecce direzionali, collegare a v. del Pratello.

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 v. S. Felice; la funzione di tale pista avrebbe dovuto, stando alle dichiarazioni della Giunta, essere svolta appunto dalla parallela v. 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 della ciclabile e frecce direzionali.

VIA DELLA GRADA

Si tratta di piste sui due lati della carreggiata (nel tratto vicino al Viale sul marciapiede in condivisione con i pedoni) che collegano v. S. Felice al v.le Vicini (e quindi la pista di v. Sabotino) lungo v. 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: 2.

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.

Proposte: Dipingere simbolo della ciclabile e frecce direzionali. Controlli della PM sulla correttezza della sosta.

VIALE VICINI

Situazione:

segnaletica orizzontale: 3; verticale: 2.

Stato del fondo stradale: 3.

Difficoltà di trovare la pista: 1.

Illuminazione: 3.

Proposte: la pista andrebbe completata in quanto si sviluppa soltanto su un lato del viale per un breve tratto.

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 v. Sabotino in prossimità del v.le Vicini debbono attendere il semaforo verde sostando praticamente in mezzo al Viale, con veicoli che sfrecciano a velocità molto elevate: una situazione di estremo pericolo che segnaliamo da anni invano (dobbiamo attendere una tragedia perché si intervenga?).

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 v. V. Veneto per creare un collegamento con v. Saffi e v. 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 intorno e attraversa i giardini dell'ex velodromo.

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: 2; verticale: 4.
Fondo: 3.
Proposte: manutenzione della segnaletica orizzontale

VIA ANDREA COSTA (COOP)

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

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 2.
Condizioni del fondo: 5.
Illuminazione: 5.
Ostacoli e rischi: presenza di motoveicoli in sosta e pedoni.
Valutazione generale: 2.

Proposte: inserire l'attraversamento di v. A. Costa in rialzo.

VIA ZOCCOLI – VIA ONOFRI

Breve tratto che inizia all'incrocio con v. Melloni e termina in v. Orioli; sede mista ciclo-pedonale.

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 1.
Condizioni del fondo: 3.
Illuminazione: 4.

Valutazione generale: 2.

Proposte: Collegare con la pista di v. Valdossola.

LUNGO CANALE: DA CERTOSA FINO A VIA DELLA BARCA

La pista corre 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 v. della Barca: manca la segnaletica per le bici.

Proposte: manutenzione vegetazione; allargare ovunque possibile; separare pedoni da biciclette. Realizzare attraversamenti rialzati in v. della Barca e v. 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 v. S. Crocefissi.
La pista finisce in v. Canonica, senza alcuna indicazione né un attraversamento per le bici.
Esiste un tratto di pista nuova in v. 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: 3.

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: 3.

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: 3; segnaletica verticale: 3.

Condizioni del fondo: 5.

Illuminazione: 5.

Difficoltà di trovare la pista: 2.

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 v. 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 e verticale: 2.

Condizioni del fondo: 2.

Illuminazione: 3

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: 2.

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 v. Gucci / v. 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 v. 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 v. 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 frecce 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: 3.
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: rifare la segnaletica, far passare la pista dietro alla fermata ATC (sull'esempio di v. Salvemini)

VIA BUOZZI

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

Situazione: Segnaletica: assente.

Condizioni del fondo: 3.

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 v. Giotto.

PISTE MINORI QUARTIERE RENO

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: indicare l'inizio della pista.

DA V. DELLA FERRIERA A V. SEGANTINI

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

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Condizioni del fondo: 5.

Illuminazione: 4.

Valutazione: 4.

Proposte: collegare con altre piste.

DA VIA SEGANTINI A VIA D. DOSSI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 2.

Condizioni del fondo: 3.

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

Rischi e ostacoli: pedoni.

Valutazione generale: 3.

Proposte: installare le indicazioni.

DA VIA SEGANTINI A VIA TOGLIATTI (MELOZZO DA FORLI)

Corre in sede propria in un'area verde; un ponte consente di scavalcare v. 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 v. Segantini in modo da facilitare l'identificazione dell'inizio pista.

DAL PONTE DI VIA TOGLIATTI A VIA VERONESE

Situazione:

Segnaletica: orizzontale: assente; 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!

DIRETTRICE CENTRO - RENO/BORGO PANIGALE

VIA GRAMSCI (DA P.ZZA 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 P.zza XX Settembre; si propone di disegnare la pista anche all'interno di questa piazza per favorire il passaggio verso Via Indipendenza e verso v. 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 v.le 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.

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 v. Boldrini a v.le 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 v. del Chiù - ad es. attraverso v. Boldrini - realizzando una pista in v. 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 v. Innocenzo fino a v. 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: 4.

Illuminazione: 4.

Difficoltà di trovare il percorso: 4.

Proposta: creare attraversamento per arrivare in v. del Giacinto.

GIARDINO SANTA VIOLA

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 2.

Condizioni del fondo: 3.

Illuminazione: 3.

Difficoltà di trovare il percorso: 4.

Valutazione generale: 3.

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

VIA PRATI DI CAPRARA

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 3.

Condizioni del fondo: 3.

Illuminazione: 3.

Difficoltà di trovare il percorso: 3.

Valutazione generale: 4.

Proposte: realizzare un attraversamento per Via Nanni Costa.

VIA GIACINTO

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.

Illuminazione: 3

Condizioni del fondo: 3.

Difficoltà di trovare la pista: 3.

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); verticale: 3.

Illuminazione: 5

Fondo: 4.

Difficoltà di trovare il percorso: 4.

Valutazione generale: 4.

La pista va allargata (vi é ampio spazio). Va completato il collegamento con il Pontelungo Attraverso il Giardino ENEL si potrebbe agevolmente creare un collegamento con v. Speranza; il collegamento é segnalato in v. Speranza ma non vi é 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 v.le Togliatti provenendo da v. De Pisis.

LUNGO RENO LATO SINISTRO - PARCO NOCI

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 1.

Condizioni del fondo: 4.

Illuminazione: 4.

Difficoltà di trovare il percorso: 4.

Proposta: rendere la pista praticabile in direzione sud, passando sotto il ponte Togliatti

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: 1.

Condizioni del fondo: 3.

Illuminazione: 3.

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

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 é molto stretta e finisce prima della stazione SFM senza alcuna indicazione per il ciclista.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 2.

Condizioni del fondo: 4.

Illuminazione: 4.

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: 4.

Difficoltà di trovare la pista: 4:

Valutazione generale: 3.

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.
Illuminazione: 4.
Valutazione generale: 3.

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.
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: 4; verticale: 4.
Condizioni del fondo: 4.
Illuminazione: 4.
Difficoltà di trovare la pista: 4.

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.
Illuminazione: 4.
Valutazione generale: 4.
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 BENCIVENNI

Si imbecca da v. Biancolelli, corre per circa 1km, dovendo attraversare una rotonda, e finisce nel nulla.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 1.
Condizioni del fondo: 5.
Illuminazione: 5.
Difficoltà di trovare la pista: 3.
Valutazione generale: 2.

VIA SALUTE

Corre sul marciapiede destro (in direzione v. 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

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 4; verticale: 5.
Illuminazione: 5.
Condizioni del fondo: 2.4
Difficoltà di trovare il percorso: 4.
Valutazione generale: 4.
Ostacoli e rischi: motorini parcheggiati.

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

VIA E. NANI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 5.
Illuminazione: 2.
Condizioni del fondo: 3.
Difficoltà di trovare la pista: 3.
Valutazione generale: 2.
Ostacoli e rischi: Manca una divisione dai pedoni, creando situazioni di pericolo.

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

DIRETTRICE CASTELDEBOLE

VIALE SALVEMINI

Si arriva percorrendo la ciclo-pedonale sul ponte di v.le Togliatti e poi lungo la v. Salvemini, arrivando alla stazione SFM.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizioni del fondo: 3.

Difficoltà di trovare il percorso: 3.

Valutazione generale: 4.

Rischi e ostacoli: veicoli parcheggiati.

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: 5

Difficoltà di trovare il percorso: 5.

Valutazione generale: 4.

Rischi e ostacoli: veicoli parcheggiati.

Proposte: migliorare il collegamento con la v. Galeazza attraverso il parco delle Querce.

VIA GALEAZZA

Collega via Salvemini alla stazione ferroviaria, correndo 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 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).

Proposte: collegare con la stradina sterrata che corre in alto sul lato sinistro di v. Togliatti e con il ponte

ciclo-pedonale che scavalca la stessa v. Togliatti, rinnovare e completare la 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 (v. del Fagiolo, dove è prevista una pista attraverso il (pessimo) ponte ciclo-pedonale che scavalca la stessa v. 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 – VIA MORAZZO

Si tratta di una pista recente, che costeggia la v. Morazzo sulla sinistra, partendo da Villa Bernaroli, con fondo rosso ghiaioso, attraversa la via, si dirama intorno alla cava, e si interrompe bruscamente sulla v. Casteldebole in due punti, uno in prossimità del ponte sull'autostrada, l'altra a metà strada per la zona industriale. Manca il collegamento con la ciclabile per Casalecchio, seppur segnalata. La situazione è così degradata che risulta difficile considerarla una pista ciclabile.

Situazione:

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 (v. Galeazza attraverso l'esistente sottopasso SFM) da una parte, e con Casalecchio dall'altra. Sistemare la segnaletica o rimuoverla se non si intende ripristinare le ciclabili segnalate.

DIRETTRICE S. DONATO - FIERA - FERRARESE

PORTA S. DONATO

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

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 4.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 4.

Punti di rischio: attraversato il Viale, il ciclista è costretto a salire sul marciapiede occupato dai pedoni. Molto pericoloso l'attraversamento di v. 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 E VIA SAN DONATO

Corre sui due marciapiedi.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

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

Valutazione generale: 3.

Rischi e ostacoli: pedoni, pali.

Proposte: creare un collegamento tra la pista del ponte e v. Veza attraverso i giardini pubblici. Manutenzione fondo e segnaletica. Allargare la pista sul ponte e distinguerla dal marciapiedi. Ridipingere la segnaletica orizzontale fino a v. Garavaglia.

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 recente in sede propria, in pieno sviluppo legato ai cantieri di costruzione di un cavalcavia ciclabile che permetterà di attraversare v. Aldo Moro e v. Stalingrado.

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): 3.

Ostacoli: 3.

Valutazione generale: 3.

VIALE A. MORO

La pista entra in una zona residenziale fra Viale A. Moro e Viale della Repubblica attraverso via Serena.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 1.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 5.

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

Valutazione generale: 4.

Proposte: Indicazioni e toponomastica per aiutare i 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 v. del Lavoro e Viale della Repubblica sul lato della COOP.

Situazione:

Segnaletica: orizzontale: assente (fondo rosso); 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 v. 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.

All'incrocio con v. Pezzana convivono 2 cartelli: uno con la fine della pista ciclabile, l'altro con l'inizio della pista.

VIA CLETO TOMBA

Pista di nuova realizzazione che da Via Tomba passa sopra Viale della Repubblica terminando in Via Serena.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 1.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 5.

Difficoltà di trovare il percorso: 1.

Valutazione generale: 3.

Proposte: Installare segnaletica per consentire di trovare la pista.

VIA GARAVAGLIA

La pista porta in modo abbastanza sicuro da v. S. Donato a v.le Aldo Moro, ma manca completamente la segnaletica.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 1.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

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

Rischi e ostacoli: passi carrai, rotonda v.le A. Moro.

Proposte: collegare a Viale A. Moro. La rotonda molto pericolosa per i ciclisti: moderare la velocità dei veicoli.

VIA STALINGRADO

Corre sul marciapiede.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 2,

Illuminazione: 2.

Condizione del fondo: 2.

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

Rischi e ostacoli: pali, cassonetti e vegetazione.

L'attraversamento di v. Stalingrado in direzione manifattura è molto pericoloso. Il nuovo passaggio sui marciapiedi del ponte è strettissimo, ricavato solo dipingendo una riga bianca. la pista è interrotta sotto il nuovo palazzo in costruzione e riprende dopo p.zza della Costituzione.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 1.

VIA DONATO CRETI

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

VIA FERRARESE

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 2.

Illuminazione: 2.

Condizione del fondo: 2.

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

Rischi e ostacoli: vegetazione non curata, attraversamento di fronte NEOS banca molto pericoloso.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

VIA DELLA MANIFATTURA

La pista è in rifacimento.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 1.

Illuminazione: 1.

Condizione del fondo: 1.

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

Rischi e ostacoli: manca un'adeguata segnaletica nell'attraversamento v. Stalingrado.

Proposte: installare un semaforo a richiesta sull'attraversamento di via Stalingrado.

VIA A. DA FORMIGINE

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): 2.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 2.

Rischi e ostacoli: cassonetti

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 v. 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 v. Ferrarese la pista non è visibile.

Rischi e ostacoli: Attraversamento di v. Ferrarese.

Valutazione generale: 3.

Proposte:

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

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

Pista nuova a due corsie abbastanza strette, al centro marciapiede, da v. Carracci a v. dell'Arcoveggio.

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): 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Rischi e ostacoli: all'incrocio con via Carracci il passaggio è con poca visibilità e ad alto rischio nelle ore di punta, all'incrocio con v. Procaccini c'è un palo divisorio nel mezzo della pista.

Proposte: manutenzione, messa in sicurezza dell'attraversamento di v. Carracci

VIA CARRACCI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 4.

Illuminazione: 3.

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: pista ciclopedonale molto stretta. L'attraversamento con via Fioravanti è molto pericoloso.

VIA DELL'ARCOVEGGIO

Pista sul marciapiede che arriva al Parco dei Giardini. In corrispondenza dei ponti si interrompe senza che questo venga segnalato né che vi sia uno scivolo.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 3.

Illuminazione: 2

Condizione del fondo: 2.

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

Rischi e ostacoli: veicoli, cassonetti e vegetazione che invade la pista. In corrispondenza dei ponti della ferrovia in corrispondenza della clinica Villa Erbosa, la pista scompare a causa del restringimento della carreggiata.

Proposte: Manutenzione; completamento tratti mancanti.

PARCO SCUOLE CROCE COPERTA

La pista si trova a destra di v. dell'Arcoveggio, gira all'interno del parco e finisce in v. Beccadelli

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1: verticale: 5.

Illuminazione: 5.

Condizione del fondo: 4.

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

Rischi e ostacoli: 5

Valutazione generale: 4.

VIA PAOLO FRISI

Pista nuova, sulla sinistra di via dell'Arcoveggio, che finisce in direzione della ciclovvia del Navile.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1: verticale: 5.

Illuminazione: 5.

Condizione del fondo: 5.

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

Rischi e ostacoli: 5

Valutazione generale: 5.

VIA MARZIALE

Pista che gira intorno all'asilo di v. Marziale, passa in mezzo ai palazzi e arriva in v. Roncaglio. Proseguendo si giunge al Parco dei Giardini.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 5

Illuminazione: 5.

Condizione del fondo: 4.

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

Rischi e ostacoli: 5

Valutazione generale: 5.

VIA RONCAGLIO

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 4: verticale: 5.

Illuminazione: 5.

Condizione del fondo: 5.

Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 5.
Rischi e ostacoli: 5
Valutazione generale: 4.

PARCO DEI GIARDINI

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

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 1
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: 5
Valutazione generale: 3.

Proposte: installare segnaletica.

VIA GOBETTI

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 2.
Illuminazione: 3.
Condizione del fondo: 3.
Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 4.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 2.
Rischi e ostacoli: ostacoli fissi: cassonetti

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 v. 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: 4.

Difficoltà di trovare la pista: 4

Rischi: non esiste un attraversamento di v. Gagarin.

Valutazione generale: 3.

Ostacoli: il parco è chiuso dalle ore 21:00

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

VIA BENAZZA.

Pista che inizia all'incrocio tra v. Selva della Pescarola e v. Ca' Bianca corre sul lato sinistro.

Situazione:

Segnaletica: orizzontale: 5; verticale: 5.

Illuminazione: 5.

Fondo: 5.

Difficoltà di trovare la pista: 5.

Valutazione generale: 4.

Proposte: prolungare la pista e collegarle a v. Colombo e al sottopasso del Centro Navile.

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 v. Lame è occupata da veicoli in sosta e perfino da contenitori di rifiuti (permanenti).

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 3.

Fondo: 3.

VIA MARCO POLO

Si snoda di fronte al Centro Lame e raggiunge v. Zanardi e v. Vespucci

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale:5.

Illuminazione: 5.

Fondo: 5.

Difficoltà di trovare la pista: 5.

Valutazione generale: 4.

VIA DEL SOSTEGNO

Inizia al civico 3, gira intorno alle case e finisce nel nulla.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 4; verticale:5.

Illuminazione: 5.

Fondo: 5.

Difficoltà di trovare la pista: 5.

Valutazione generale: 4.

Proposta: si potrebbe collegarla alla ciclovia del navile facendola proseguire fino in fondo alla strada.

VIA BEVERARA

Il percorso si snoda verso v. Zanardi e il Centro Lame

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale:5.

Illuminazione: 5.

Fondo: 5.

Difficoltà di trovare la pista: 5

Rischi: inizia all'altezza del civico n. 3 con un gradino nel marciapiede.

Valutazione generale: 4.

VIA ZANARDI

Corre dal civico 103 e raggiunge p.zza Giovanni da Verrazzano

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale:5.

Illuminazione: 4.

Fondo: 3.

Difficoltà di trovare la pista: 3

Valutazione generale: 4.

ZONA MURRI - SAVENA - MAZZINI

COOP S. RUFFILLO

La pista gira intorno alla Coop ed è isolata.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 5.

Fondo: 5.

Illuminazione: 5.

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

Proposte: collegare la pista alle altre in zona.

SOTTOPASSAGGIO COOP S. RUFFILLO

Breve tratto che collega la Coop S. Ruffillo alla v. Mercadante parallelamente a v. Ponchielli, evitando di transitare sotto il ponte della ferrovia in sede stradale molto stretta e trafficata.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Fondo: 5.

Illuminazione: 1.

Ostacoli e rischi: pedoni.

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: come proposto da anni, senza alcun esito, al Comune ed al Quartiere, ribadiamo la necessità di: dipingere la divisoria tra ciclisti e pedoni, rendere fruibile mediante uno scivolo l'accesso dal Mulino Parisio, collegare al parco

Lunetta Gamberini e alla pista in costruzione in via Dagnini – Mezzofanti da un lato, e con il ponte ciclo-pedonale sul Savena dall'altro.

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).

Ostacoli e rischi: pedoni.

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 e verticale: assente.

Illuminazione: 2.

Condizione del fondo: 3.

Ostacoli e rischi: nessuna separazione dai pedoni.

PIAZZA TRENTO E TRIESTE

Come già precisato lo scorso anno, la soluzione per Piazza Trento e Trieste è stata insoddisfacente: invece di realizzare una vera pista attraverso i giardini, si è preferito dare lo spazio ad attività commerciali e al parcheggio delle auto, parcheggio che avrebbe dovuto essere temporaneo, per essere restituito alla funzione di area di gioco per bambini una volta completato il parcheggio all'interno del S. Orsola.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: assente.

Illuminazione: 2.

Condizione del fondo: 3.

Ostacoli e rischi: nessuna separazione dai pedoni, l'attraversamento della v. Mazzini da Piazza Trento e Trieste è estremamente pericoloso

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: 2, verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 2.

Ostacoli e rischi: numerosi ostacoli fissi quali pali a bordo pista che restringono la carreggiata. Numerosi i pedoni e veicoli in sosta sulla pista e sugli attraversamenti di v. Dante (specie negli orari di ritiro degli studenti). La curva in p.zza Carducci è molto stretta e non percorribile da due ciclisti in contemporanea all'interno delle rispettive carreggiate. Mancano sulla pista le strisce pedonali dell'attraversamento al semaforo con i viali, sul lato centro.

Proposte: manutenzione della segnaletica, installare la segnaletica orizzontale in corrispondenza dei passi carrai, risagomare la curva di piazza Carducci, collegare con via S. Stefano creando una banchina per la fermata dell'autobus e facendo correre la pista dietro la banchina.

VIA MEZZOFANTI

Pista in costruzione mediante l'allargamento dei marciapiedi nei due sensi di marcia, che consentirà di collegare la Lunetta Gamberini con P.zza Trento e Trieste, v. Dante, v. Albertoni e la pista Bologna - San Lazzaro.

VIA DAGNINI

Pista in costruzione. Tratto in sede propria sulla divisoria tra v. Dagnini e il controviale. Collega la pista di v. Mezzofanti, anch'essa in costruzione, con la Lunetta Gamberini.

ZONA EST

V. del CARPENTIERE – Scuole SCANDELLARA

Corre nel parco parallelamente a v. del Carpentiere, che poi attraversa in prossimità del centro commerciale, passa sotto l'autostrada e prosegue fino alle scuole Scandellara, e non, come sostiene la cartografia, fino alla fermata SFM Santa Rita, infatti appena attraversata la v. Scandellara, la pista non è più segnalata.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: assente.

Fondo: 2 (buche).

Illuminazione: 4.

Difficoltà di trovare la pista: 1.

Ostacoli e rischi: pedoni.

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.

V.LE LENIN DA V. EMILIA AL SOTTOPASSAGGIO

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Fondo: 1. Molto rovinato

Illuminazione: 3.

Rischi e ostacoli: pedoni, restringimento verso la fine.

Valutazione generale: 2.

Proposte: rinnovare il fondo e la segnaletica orizzontale

V.LE LENIN DAL SOTTOPASSAGGIO A V. RIVANI

Terminato il sottopassaggio si volta a destra in un'area verde in direzione via Rivani. La pista è in condivisione con i pedoni

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Fondo: 3.

Illuminazione: 3.

Difficoltà di trovare la pista: 2. Terminato il sottopassaggio

Rischi e ostacoli: pedoni.

Valutazione generale: 3.

VIA RIVANI

In Via Rivani vi sono due distinti tratti di pista. Il primo è in realtà un sentiero (pieno d'acqua dopo la pioggia) da v. Rivani e v. Mattei (civici 13-17/8); da v. Mattei è in costruzione una pista in sede propria, ancora sbarrata; non è chiaro se verrà prolungata fino a v. Rivani, come da cartografia. Il secondo è una pista non lineare in mezzo ad un complesso residenziale.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Fondo: 4.

Illuminazione: 4.

Difficoltà di trovare la pista: 4.

Proposte: collegare con via Martelli

VIA CARLO MARX

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 4; verticale: 5.

Fondo: 5.

Illuminazione: 5.

Difficoltà di trovare la pista: 2.

Rischi e ostacoli: pedoni

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

SOTTOPASSO VIA DUE MADONNE

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Fondo: 4

Illuminazione: 5.

Rischi e ostacoli: semi invasa dalla vegetazione

Valutazione generale: 2.

Proposte: Collegare con altre piste

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 v. 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); verticale: 4.

Condizioni del fondo: 3.

Illuminazione: 4.

Rischi: in condivisione con i pedoni.

Valutazione generale: 3.

VIALE GIOVANNI II BENTIVOGLIO

Pista ciclo-pedonale, priva di qualsiasi divisione tra pedoni e ciclisti, che corre sul marciapiedi fino al Novotel di Villanova di Castenaso. Il ponte ciclo-pedonale che consentirebbe di attraversare la via (a 4 corsie) ora è chiuso e comunque finirebbe nel prato.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 3.

Illuminazione: 5.

Condizione del fondo: 3.

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

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Rischi: alle rotonde.

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

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 negli anni scorsi, ma non è stato fatto nulla.

Proposte: Serve una sede propria con fondo adeguato. Prolungare la pista fino alla Porta e alla pista di V.le 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 Sant' Orsola.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; 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:

pedoni che camminano sulla sede riservata pur essendo disponibili marciapiedi su entrambi i lati del Viale. L'attraversamento Porta S. Vitale risulta molto rischioso per i ciclisti provenienti dalla pista

PISTA OSPEDALE SANT'ORSOLA

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

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3, verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Fondo: 4.

Rischi e ostacoli: pedoni e veicoli in sosta, vegetazione che restringe la pista.

Proposte: restringere la sede stradale per realizzare piste e sedi pedonali separati, migliorare la segnaletica.

VIA ALBERTONI

Collega la Radiale Est da una parte con la v. Mazzini, e dall'altra con v. 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): 4.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Rischi e ostacoli: molto pericoloso l'attraversamento da P.zza Trento e Trieste, veicoli in sosta. Recentemente sono stati installati fittoni che impediscono la sosta (prima assai frequente) di veicoli sulla pista.

VIA MENGOLI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 5; verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4

Difficoltà di trovare il percorso: 4.

Rischi e ostacoli: i pedoni non rispettano la divisione tra la pista e il marciapiede, rami bassi, lavori in corso restringono il marciapiede.

Valutazione generale: 3.

VIA PIZZARDI (da v. Albertoni a v. 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: 2 verticale: 4

Illuminazione: 3.

Fondo stradale: 3.

Rischi e ostacoli: pedoni.

Proposte: rifare la segnaletica orizzontale.

Segnaliamo positivamente gli attraversamenti dipinti di rosso.

GIARDINI VIA ARCOBALENO (DA VIA AZZURRA A VIA FOSSOLO)

Situazione:

Segnaletica orizzontale:1 verticale: 5.

Illuminazione: 4.
Condizione del fondo: 3
Rischi e ostacoli: pedoni.
Proposte: fare la segnaletica orizzontale.

DA VIA MAZZINI A VIA FOSSOLO

Pista nuova, realizzata in occasione della costruzione del nuovo centro commerciale Dimia: corre sul marciapiede, parallela alla ferrovia.

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 4; verticale: 5.
Illuminazione: 5.
Condizione del fondo: 5.
Difficoltà di trovare il percorso: 3.
Punti di rischio: manca il fondo rosso all'attraversamento di v. Fossolo.

VIA VETULONIA

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 3 verticale: 4.
Illuminazione: 4.
Condizione del fondo: 3.
Rischi: alla rotonda v. Fossolo / v.le Felsina il fondo rosso è quasi scomparso

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

GIARDINI PINI

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 4 verticale: 5.
Illuminazione: 5.
Condizione del fondo: 4.

VIA LINCOLN

Corre sul marciapiede, abbastanza largo.

Situazione:
Segnaletica orizzontale 3 verticale: 4.
Illuminazione: 3.
Condizione del fondo: 3.
Difficoltà di trovare il percorso: 5.
Ostacoli: pedoni
Valutazione generale: 4

DA VIA DUE MADONNE A VIA BOMBICCI

La pista passa attraverso un'area verde.

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 4; verticale: 3.
Illuminazione: 4.
Condizione del fondo: 4.
Difficoltà di trovare il percorso: 4.
Ostacoli: Presenza di pedoni.

Proposte: Creare camminamenti pedonali che mancano. Dipingere simboli bici e frecce direzionali e il fondo rosso nell'attraversamento di v. Due Madonne.

VIA CADUTI E DISPERSI IN GUERRA

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 4; verticale: 4.
Illuminazione: 4.
Condizione del fondo: 4
Difficoltà di trovare il percorso: 5.
Punti di rischio:
Ostacoli: pedoni

VIA NADALINI

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 4.
Illuminazione: 4.
Fondo: 3.
Difficoltà di trovare la pista: 5.
Rischi e ostacoli: l'ingresso da via Caduti e Dispersi in guerra è molto stretto e in salita.

DA VIA NADALINI A VIA GENOVA ATTRAVERSANDO LA VIA EMILIA

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 4; verticale: 5.
Illuminazione: 5.
Fondo: 5.
Difficoltà di trovare la pista: 5.
Valutazione generale: 4.
Rischi e ostacoli: pedoni, rami bassi

VIA GENOVA

Situazione:
Segnaletica orizzontale: 4 verticale: 5.
Illuminazione: 5.
Condizione del fondo: 5.
Difficoltà di trovare il percorso: 5.
Ostacoli: pedoni.
Valutazione generale: 4.

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: 3; verticale: 3.
Illuminazione: 3.
Condizione del fondo: 4.
Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 5.
Rischi e ostacoli: pedoni

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

DA VIA GENOVA A VIALE ROMA

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.
Illuminazione: 5.
Condizione del fondo: 4 .
Difficoltà di trovare il percorso: 4
Ostacoli: pedoni.

DA VIALE ROMA A VIA PORTAZZA

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

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.
Illuminazione: 5.
Condizione del fondo: 4.
Difficoltà di trovare il percorso: 1.
Punti di rischio: marciapiede stretto.
Valutazione generale: 4.

LUNGOSAVENA (DA ROTONDA VERENIN A ROTONDA MEZZINI)

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 1.
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.

SOTTOPASSO VIALE CAVINA

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 4.
Illuminazione: assente.
Condizione del fondo: 4
Difficoltà di trovare il percorso: 5.
Ostacoli e rischi: la pista è stretta con forti pendenze e non illuminata, pur trattandosi di un sottopassaggio. Il ciclista corre il rischio di investire i pedoni, in quanto arriva 'alla cieca' per il forte contrasto con la luce esterna.

Proposte: trattandosi di un sottopassaggio occorre installare l'illuminazione, allargare gli ingressi e segnalare meglio la pista ai pedoni.

S. LAZZARO DI SAVENA

VIA EMILIA

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 4; verticale: 3.

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: 4.

VIA SPERANZA - CASELLE

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare la pista: 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

PARCO 2 AGOSTO

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 3.

Difficoltà di trovare il percorso: 4.

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: 3; verticale: 2.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

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

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 2.

Rischi e ostacoli: motorini in sosta.

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 v. Modena - v. F.lli Canova (prolungamento radiale Est di Bologna).

PISTA IN PARCO EUROPA

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 della sicurezza e della percorribilità: 3.

VIA VENEZIA

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 4.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

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

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

PARCO DELLA RESISTENZA (Proseguimento Radiale Est da Bologna)

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 4.

Condizione del fondo: 3.

Illuminazione: 3.

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

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

VIA FRATELLI CANOVA

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

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

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Proposte: collegare v. Canova a v. Bellaria

VIA GIOVANNI XXIII

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.

Illuminazione: 3.

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

V. PALAZZETTI DA V. WOOLF A V. ORSONI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.
Illuminazione: 3.
Condizione del fondo: 2.
Rischi e ostacoli: la sede ciclabile è ristretta a causa di lavori di edili.
Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 2.

VIA ORSONI

Situazione:

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

VIA PIO LA TORRE

Situazione:

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

VIA PALAZZETTI DA VIA SCUOLE FARNETO A VIA FONDÈ

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 2.
Illuminazione: 2.
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

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): 4.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.
Proposte: Completare e collegare con v. Scornetta.

VIA KENNEDY – VIA JUSSI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 4.
Illuminazione: 3.
Condizione del fondo: 4.
Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 4.
Valutazione generale: 3.

VIA SCUOLE FARNETO - VIA GALLETTA

Situazione:

Segnaletica: orizzontale e verticale: 4.
Illuminazione: 4.
Condizione del fondo: 4.
Difficoltà di trovare la pista (in particolare per chi lo segue per la prima volta): 4.
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 mezzzeria per i due sensi di marcia. Risolvere il problema dell'inserimento nella rotonda di v. Jussi. Creare un collegamento in direzione Farneto - Parco dei Gessi.

VIA CASELLE ANGOLO MARTIRI FOIBE

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 2.
Illuminazione: 4.
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.

DA VIA PEDAGNA A CAMPO SPORTIVO CA' DE MANDORLI

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 1.
Illuminazione: 2.
Condizione del fondo: 3.

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

Rischi e ostacoli: interruzione della pista da v. Pedagna e quella di v. 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; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

VIA BELLARIA

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

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

VIA MODENA

Collega v. Modena a v. Jussi.

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Difficoltà di trovare il percorso: 4.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

PARCO TABANELLI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

OZZANO

NOTA: quasi 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 spesso attribuito una valutazione di 2 per quanto riguarda la segnaletica orizzontale.

DA SFM OZZANO A OSTERIA NUOVA

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 4.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

DA V. MATTEOTTI A FACOLTA' DI VETERINARIA

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare il percorso: 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

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

VIA EMILIA

Collega V. Tolara di Sopra alla loc. Maggio.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Illuminazione: 2.

Condizione del fondo: 3.

Difficoltà di trovare la pista: 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

Proposte: segnaletica orizzontale, specie agli incroci.

GIARDINI A. MORO

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 2.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 2.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

VIA DEI BILLI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 3; verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

V. EMILIA da V. DELLO SPORT a V. BILLI

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 2.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

VIA S. ANDREA

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

Difficoltà di trovare la pista: 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

VIA S. CRISTOFORO

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 3.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 2.

VIA TOLARA DI SOTTO

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

Situazione:

Segnaletica orizzontale e verticale: 1.

Illuminazione: 3.

Condizione del fondo: 2.

Difficoltà di trovare la pista: 3.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 2.

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

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 v. 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 v. Tosarelli con v. 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' stato collocata una barriera protettiva in legno verso il campo coltivato adiacente. Scollegata da altre piste.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1 (manca distinzione sede ciclisti/pedoni); verticale: 4.

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).

Illuminazione: 5.

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

Rischi e ostacoli: la pista attraversa un'ampia rotonda in quattro punti contrassegnati da strisce pedonali; una maggiore sicurezza potrebbe essere data dall'attraversamento su dosso.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 3.

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. Rispetto allo scorso anno, si può notare che l'immissione in direzione Nord, verso v. Tosarelli, è più protetta e segue l'attraversamento pedonale prossimo al centro commerciale MOP. Inoltre è stato aperto un tratto ciclabile sterrato ma in buone condizioni, che parte dal passaggio pedonale Est della rotonda e si dirama verso il MPO, verso la v. Fiumana Sinistra e verso due abitazioni isolate.

Proposte: proseguire il tracciato in sede separata sia in direzione Castenaso che in direzione Villanova centro, dove non sono presenti piste ciclabili, che verso la zona industriale.

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 v. Turati, parallela a v. Tosarelli.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Fondo: 4.

Illuminazione: 3.

Difficoltà di trovare la pista: 2.

Presenza di ostacoli: cassonetto dei rifiuti; presenza, quasi al centro della sede, di due fittoni in cemento senza catarifrangenti, dissuasori per il passaggio di moto; 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.

VIA DELLO SPORT

La pista è lunga circa 1,5 km.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 4.

Fondo: 3.

Illuminazione: 3.

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

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Ostacoli e rischi: pedoni.

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 E LIMITROFE

Situazione:

segnaletica orizzontale: 1; verticale: 3.

Fondo: 4.

Illuminazione: 4.

Difficoltà di trovare il percorso: 2.

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.

Proposte: migliorare la segnaletica orizzontale.

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 ghiaietto, 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: sistemare il fondo, separare i pedoni.

VIA NAZIONALE - VIA DELLA RESISTENZA E VIA DELLA LIBERTÀ

E' un tratto di pista lunga circa 300 metri solamente che corre parallela alla v. Nazionale collegando v. della Resistenza a v. 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: 2.

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, nonché i numerosi passi carrai.

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 V. dello Sport, V. 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 e verticale: assente.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 5 (nuovo).

PIANORO VECCHIO LOC. '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: 5, cemento con sassi e resine

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.

NOTE GENERALI SU PIANORO

I cittadini di Pianoro chiedono di sistemare il tratto di strada in località **Cà di Zannino** verso il **Parco del Gualando** con relativa illuminazione.

Tale miglioria consentirebbe agli abitanti di Pian di Macina e di Pianoro Nuovo di attraversare i parchi Gualando e Ginepreto senza dover percorrere la v. Nazionale Toscana, trafficata e rumorosa.

CASALECCHIO DI RENO

VIALETTO B. SAURO

Corre sul lato sinistro del canale Reno.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1; verticale: 4.

Condizione del fondo: 3.

Illuminazione: 4.

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

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 v. Collado che manca e la relativa segnaletica.

Esiste un altro breve tratto di pista ciclabile in v. Canonica, di fronte al nuovo centro residenziale "Rive della Filanda", collegato al Vialetto 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 v. 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; 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

Chi proviene da Bologna, alla fine del Vialetto 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.

Proposte: dipingere simboli bici e frecce direzionali. La pista, adeguatamente valorizzata, potrebbe avere una valenza turistica per i ciclisti in transito verso l'Appennino.

NUOVO PONTE CICLOPEDONALE SUL RENO

Notevole il ponte ciclo-pedonale costruito qualche anno fa 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), mentre è stata aperta al transito la Via Scaletta, che permette a pedoni e ciclisti di tornare sul vialetto Collado.

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 v. Porrettana e termina nella medesima via (di fronte al vecchio Municipio)

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 5.

Rischi e ostacoli: pedoni sulla pista stretta. La vegetazione tende ad invadere i lati della pista. L'accesso è reso difficile dalla sbarra.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4

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.

V. PORRETTANA – PONTE SULLA FERROVIA

La pista prosegue con un sottopassaggio che attraversa il raccordo con l'atangenziale, poi prosegue ancora per un breve tratto, a sinistra verso la Bazzanese, a destra verso la Meridiana.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: assente; verticale: 4.

Illuminazione: 3, 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.

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 e verticale: 3.

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 V. Piave - V. Brigata Bolero - V. U. Bassi

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

Rischi e ostacoli: per raggiungere il cimitero è necessario attraversare sulle strisce pedonali V. 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 v. 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 v. Garibaldi - v. dello Sport - v. dei Mille, e di raggiungere nuovamente dall'altro lato la v. 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 v. Porrettana, nei pressi della rotonda che segna l'incrocio con il raccordo della tangenziale e con la v. Bazzanese, e costeggiando il parco Rodari termina nel parcheggio nei pressi della stazione - v. Marconi.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 1-assente; verticale: 3.

Illuminazione: 4.

Condizione del fondo: 4.

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 v. 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 v. 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 v. Lercaro dove, grazie ad un sottopassaggio, è possibile raggiungere la stazione SFM di Ceretolo oppure sbucare in v. 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): 3. Dalla P.za 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.

Rischi e ostacoli: I punti a rischio sono rappresentati dagli attraversamenti solo pedonali di v. Cristoni e di v. Lercaro, all'inizio e alla fine della pista, che permettono al ciclista di raggiungere altre piste ciclabili. Si tratta di strade (soprattutto v. 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.

Valutazione generale della sicurezza e della percorribilità: 4.

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: 4, migliorabile nel tratto tra Lavino e la rotonda.

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.

V. SETTEMBRE 1943, scuola MATERNA

Breve pista che collega la ciclabile della v. Emilia alla Scuola materna, in parte in sede propria.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3

Illuminazione: 2; manca nel tratto sterrato

Fondo: 3; il fondo è sterrato, ma in discrete condizioni.

Difficoltà a trovare il percorso: 2 - il tratto verso la scuola è solo una traccia nell'erba, non segnalato dal primo tratto su marciapiede.

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: 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 v. 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; 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 v. 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 i pedoni
Illuminazione: 4
Fondo: 3; tombini profondi
Difficoltà a trovare il percorso: 5
Punti di rischio: l'attraversamento della v. 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); 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 v. Don Minzoni. Da collegare con la pista della v. 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; 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: 4.

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 v. Goldoni e nell'attraversamento di v. Bonfiglioli.

TORRENTE GHIRONDA (A NORD DELLA V. 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 v. 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: 3

Ostacoli: 4.

Valutazione generale: 3; 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; 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 v. 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 v. 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 v. XXV Aprile

Presenza veicoli: 2

Ostacoli: 5

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

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

SOTTOPASSO STAZIONE DI LAVINO

Sottopasso ciclo-pedonale della ferrovia.

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 2; verticale: 3

Illuminazione: 4

Fondo: 3

Difficoltà a trovare il percorso: 4

Ostacoli: 3

Valutazione generale: 3; ottimo sottopassaggio, ma così com'è ora non è una pista ciclabile. Manca collegamento con la pista della v. Emilia

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

NOTA GENERALE SU ANZOLA

In generale si registrano modesti miglioramenti. Per l'anno prossimo è prevista l'apertura del cantiere di una nuova pista che collegherà la stazione di Ponte Samoggia a S. Maria in Strada, sulla direttrice per S. Giovanni.

Per il collegamento del capoluogo con Castelfranco, invece, occorrerà attendere ancora qualche anno.

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; verticale: 4

Illuminazione: 4

Fondo: 3; qualche avvallamento nonostante l'asfaltatura recente.

Difficoltà a trovare il percorso: 4

Punti di rischio: attraversamenti di v.

Risorgimento, v. Gesso e v. Leopardi

Presenza veicoli: 2

Ostacoli: 3.

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 V. GUICCIARDINI) - V. COLOMBO

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

Situazione:

Segnaletica orizzontale: 5; 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; verticale: 4

Illuminazione: 3

Fondo: 3

Difficoltà a trovare il percorso: 4

Punti di rischio: l'attraversamento di v. Garibaldi.

Sede non protetta in Via Tasso

Presenza veicoli: 3

Ostacoli: 3

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

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

STAZIONE PILASTRINO - VIA PO - ROTONDA PILASTRINO

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

Situazione:

Segnaletica: orizzontale: 3; verticale: 1 (assente)

Illuminazione: 4

Fondo: 2

Difficoltà a trovare il percorso: 1; l'imbocco da v. Po è invisibile

Presenza veicoli: 3

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); verticale: 4

Difficoltà a trovare il percorso: 4

Punti di rischio: l'attraversamento di v. 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; 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 e 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; 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; verticale: 2; un cartello indica "fine pista" prima del ramo che porta alla stazione che risulta introvabile.

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 V. RISORGIMENTO)

Pista sterrata in sede propria, esistente da molti anni ma ultimamente migliorata per consentirne l'utilizzo alle biciclette da strada. E' intensamente utilizzata.

Situazione:

Segnaletica: orizzontale: assente; 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 v. 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 v. Gesso, prolungare fino a Calderino, collegare alle piste per Riale e Ponte Ronca.

NOTE GENERALI SU ZOLA PREDOSA

Situazione stagnante.

Per l'inizio del 2009 è prevista l'apertura di una nuova pista che collegherà il nuovo quartiere Andina – Maccaferri con il centro del paese, attraverso il parco del "Giardino – Campagna". Un po' poco, considerando le falle della rete già esistenti (Riale, 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, gravemente carente.

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. Per non parlare degli anni di vita che ognuno di noi perde a causa del degrado delle condizioni ambientali.

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 -ambientale, 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, ha iniziato a raccordare alcuni fra i numerosi numerosi 'spezzoni' isolati di pista, e ha realizzato alcune nuove piste: il sottopasso di Via Rimesse, Via Dante, Via Roveretolo, la pista lungo la ferrovia fra Via Mazzini e Via Fossolo dietro il centro commerciale Dimia, Via Fioravanti e alcune altre. 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 –una grande 'isola ciclabile' naturale-, 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'), e 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 o andando al cinema. In particolare queste ultime misure ci paiono incongruenti con una strategia di uscita dall'emergenza ambientale in cui versa Bologna. 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 é un cedimento da parte dell'amministrazione ai gruppi di pressione, ovvero alle associazioni di commercianti.

Altre misure annunciate e in corso di realizzane, quale la realizzazione di 11 zone periferiche in cui il traffico sarà 'moderato' vanno nella direzione di favorire sicurezza e mobilità degli utenti deboli della strada (pedoni e ciclisti).

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.

ZOLA PREDOSA

Nell'ultimo anno si registrano poche novità positive.

PIANORO

Rispetto all'anno scorso sono stati realizzati circa 400 metri di pista lungo la Via Nazionale (peraltro ancora in attesa di completamento e collaudo).

La situazione attuale come emerge dalle immagini

Da anni le immagini del Libro Bianco illustrano la situazione effettiva delle piste, e non si tratta di una situazione soddisfacente. Le situazioni denunciate negli anni scorsi purtroppo non sono state risolte: la manutenzione è ancora carente (spesso del tutto assente), le piste sono occupate da veicoli e pedoni, gli ostacoli (dalla vegetazione ai cassonetti ai pali ai gradini) sono frequenti, gli attraversamenti sono a rischio. Insomma la vita di chi sceglie la bici è difficile e rischiosa. I ciclisti a Bologna spesso sono cittadini di serie C!

Le foto di quest'anno non sostituiscono quindi quelle degli anni precedenti: arricchiscono semplicemente la nostra galleria con ulteriori immagini poco lusinghiere per le Amministrazioni, deprimenti per i ciclisti.

SEGNALETICA ASSENTE

In questa pista di S. Lazzaro la segnaletica (riga divisoria e simbolo della bici) è assente.



PROGETTAZIONE CARENTE

La progettazione delle piste anche nuove non sembra talvolta tener conto delle esigenze di mobilità dei ciclisti, come evidenzia questa curva in Piazza Carducci lungo la pista di Via Dante, chiamata affettuosamente dai ciclisti 'curva della morte'. È già pericolosa per un ciclista, se poi due si trovano a passare nelle due direzioni il rischio di scontro è elevato; e i pedoni dove dovrebbero passare?

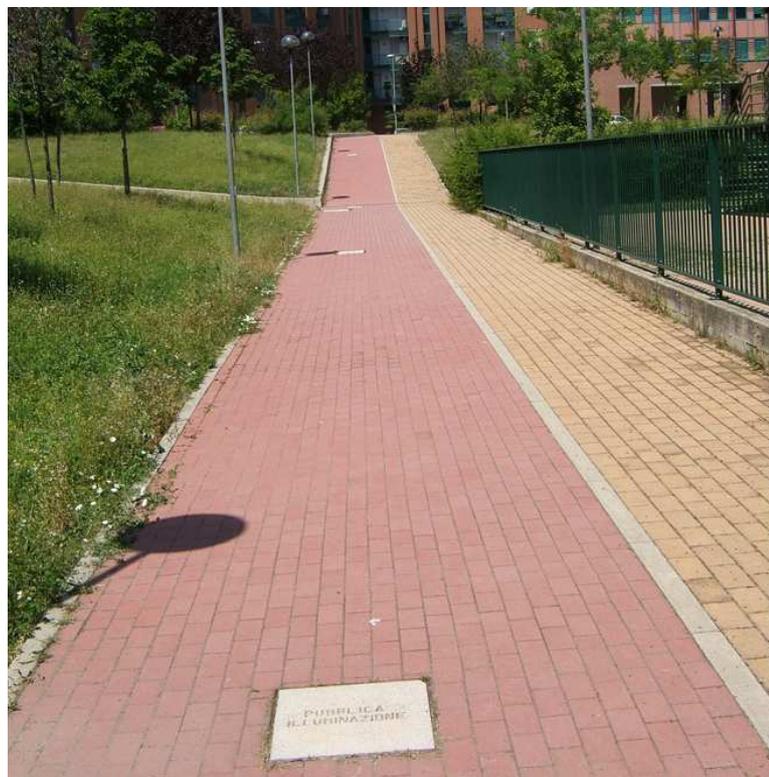


Questo tratto della pista di Via Stalingrado è destinato ai ciclisti in vena di gimkane...



COLORI DIVERSI

Un esempio di come vengono realizzate le piste, anche nuove, come questa in Via Bellettini: percorsi pedonali e ciclabili vengono divisi da due diversi colori, problema. Quale è per i pedoni e quale per i ciclisti? In genere agli attraversamenti il rosso viene usato per i percorsi ciclabili, ma come si vede nella foto di Via Marx riportata sotto il rosso è per i pedoni, il nero per le bici. Dipingere i logo delle due categorie di utenti aiuterebbe a sciogliere ogni dubbio.



RISCHI

Alcuni esempi di situazioni di rischio per ciclisti: questa curva cieca nella pista da Via Azzurra in direzione S. Lazzaro



... l'attraversamento della Via Fossolo provenendo dalla nuova pista che collega Via Mazzini con la pista centro-S.Lazzaro dietro al centro commerciale Dimia (un attraversamento rialzato in rosso sarebbe più sicuro su una strada così trafficata).



Un altro esempio: la pista di Via Zamboni in direzione Due Torri all'incrocio con Via Marsala.



Il percorso ciclabile di Via Moline finisce in una strettoia impossibile e pericolosa all'angolo con Via Belle Arti.



OSTACOLI: VEGETAZIONE

Gli ostacoli che sono disseminati lungo i percorsi ciclabili sono i più svariati: questo albero in Via Mengoli 'inchina le sue fronde' ad altezza d'uomo quando piove.



OSTACOLI: PALI

Una selva di pali per i ciclista che affronti questo incrocio nella Via Marx (notare che qui la pista ciclabile presenta un fondo nero, a differenza di altre piste in città che sono colorate di rosso).



OSTACOLI: RIFIUTI

Rifiuti abbandonati sulle piste, in Via Mengoli...



...e in Via Vetulonia



OSTACOLI: VEICOLI IN SOSTA SULLE PISTE

E poi ci sono i veicoli; il campionario comprende ogni tipo di veicolo: moto... (Via Dante)



...e ancora moto.... (Via Falegnami angolo Via Indipendenza)...



...furgoni... (Via Albertoni)



...ancora furgoni...(Via Mengoli)



...e furgoni che scaricano
merci sulla pista... (Via

Mengoli)



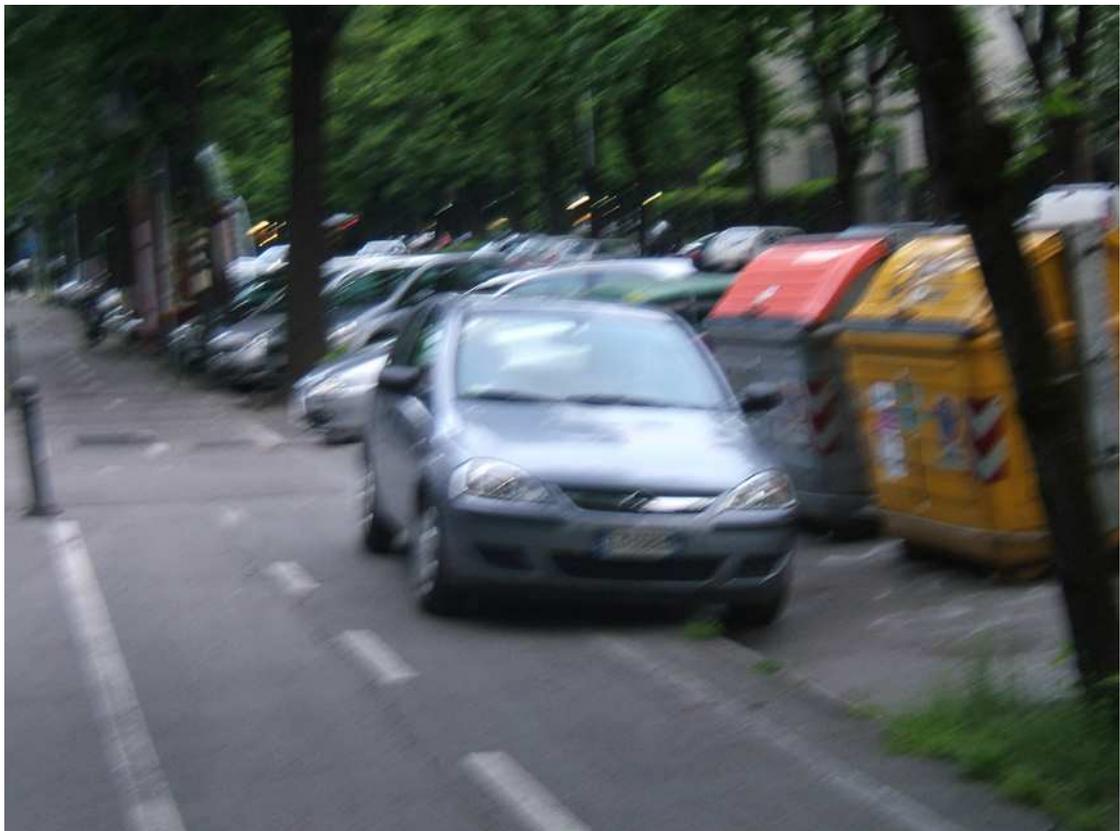
...mezzi di servizio...
(dentro l'area S. Orsola)...



...auto... (Porta S. Vitale)...



...auto... (Via Dante)...



...ancora auto (Via Falegnami)....



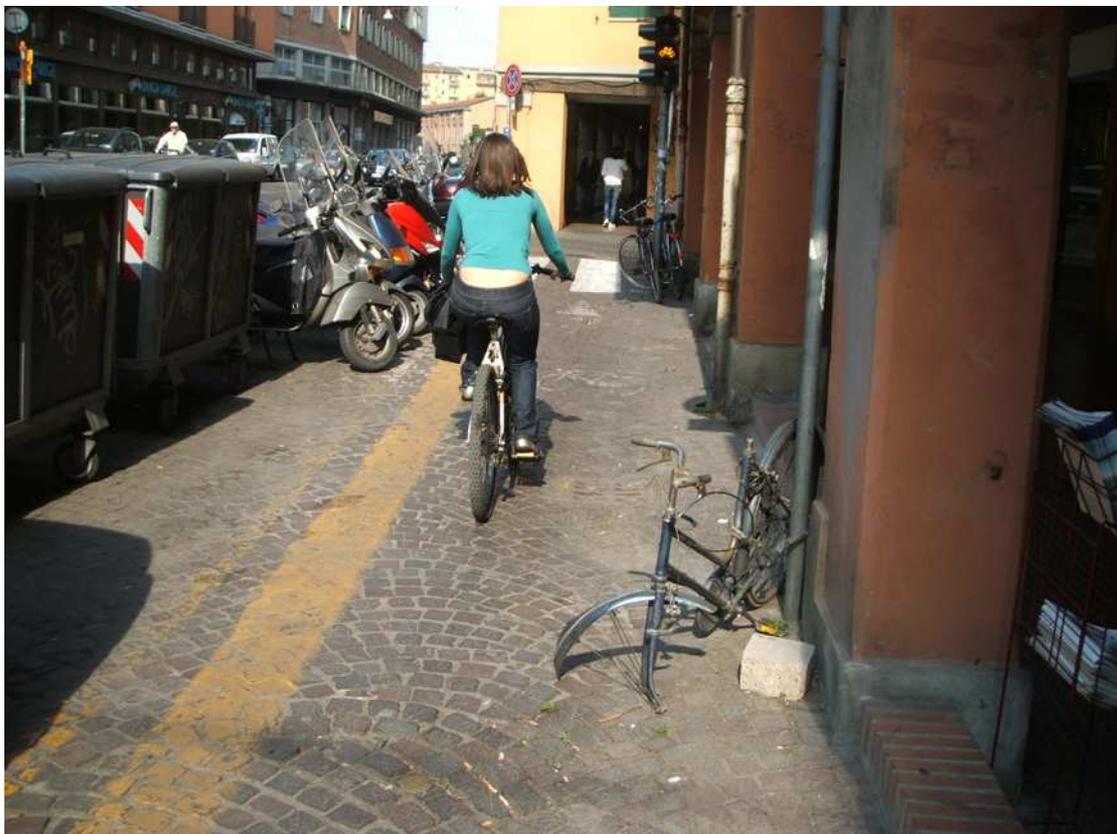
..e perfino bici....



...e ancora bici ... (sotto le Due Torri)



...e scheletri di bici...(Via Riva Reno)



...pedoni e bici... (Via Solferino; notare anche l'assenza di segnaletica orizzontale)...



...e ancora pedoni (Piazza della Mercanzia)



LAVORI IN CORSO

E poi ci sono i lavori in corso, come di fronte alla ex-Standa all'angolo Mengoli/Mazzini: la pista, che fa lo slalom attorno alla cabina telefonica, è salva, ma i pedoni debbono per forza camminarvi sopra...



PER CONCLUDERE. UNA NOTA (QUASI) POSITIVA

Una pista nuova è stata realizzata quest'anno in Via Nazionale a Pianoro: ben protetta dal traffico, come si vede dalla foto, mancano però la segnaletica orizzontale; inoltre non si capisce se sia riservata alle bici o sia in condivisione con i pedoni (vista la presenza di una fermata ATC).



Le nostre richieste alle Amministrazioni

- 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) **I pedoni non debbono camminare sulle piste.**

Quando il marciapiede deve esser condiviso da pedoni e ciclisti; una distinzione più chiara (con le 'icone' di bici e pedoni dipinti sull'asfalto) potrebbe migliorare la situazione. Oppure usare due colori diversi per pedoni e ciclisti; in qualche strada a Bologna in effetti i colori sono diversi, ma non si capisce quale sia il colore riservato alle bici. Ad esempio nella pista in Via Bellettini (cfr foto sopra) il marciapiede presenta due colori, ma mancano le icone che consentano di capire dove camminare e dove pedalare. In Via Marx (vedi foto sopra) invece l'asfalto è per le bici, il rosso per i pedoni: è troppo chiedere un po' di chiarezza?

Gli altri utenti della strada debbono rispettare i diritti delle bici (e naturalmente viceversa); veicoli e pedoni non debbono usare le piste riservate 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).

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

La pista in V. del Chiù è di scarsa utilità se non viene proseguita; nell'immediato la priorità deve essere creare un collegamento con la V. Emilia attraverso V. Nanni Costa e V. 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).
- 5) 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.

6) **Illuminare i sottopassi!**

La mancanza di illuminazione adeguata nei sottopassi crea situazioni di grave pericolo per i ciclisti (e i pedoni).

7) Installare un maggior numero di **rastrelliere** (cui sia possibile incatenare agevolmente le bici per evitarne il furto). Chiediamo al costruzione di un parcheggio sul modello di quelli a due piani esistenti in città come Francoforte e Amsterdam.

In passato abbiamo proposto anche alcuni specifici interventi che si potrebbero realizzare nel centro storico di Bologna in tempi brevi e a basso costo; nessuna di queste idee è stata accolta dal Comune. Riteniamo inutile offrire la nostra collaborazione finché non vi saranno seri segnali di disponibilità.

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'agriturismo) grazie alla possibilità di attrarre cicloturisti, 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 "**Uffici della Bicicletta**" che si occupino 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



**Centro Servizi
per il Volontariato
della provincia di Bologna**

VOLABO è il Centro Servizi per il Volontariato della provincia di Bologna ed ha l'obiettivo di promuovere localmente l'azione volontaria e la cultura della solidarietà offrendo gratuitamente servizi per lo sviluppo, la progettazione e la promozione delle iniziative delle organizzazioni di volontariato iscritte e non iscritte al registro provinciale.

Via Scipione Dal Ferro 4 | 40138 Bologna |
tel. 051 340328 | fax 051 341169 |
E-mail: info@volabo.it | Web: www.volabo.it
C.F. 91223750372 | Affidato ad A.S.Vo. |
Associazione per lo Sviluppo del Volontariato
(Delibera COGE del 04/04/2003)