

*Area Pianificazione Territoriale e mobilità sostenibile*  
*Servizio Pianificazione della Mobilità*

Bologna 30/04/2025

**Contributo tecnico al progetto del percorso del II lotto prioritario della Ciclovía del Sole, completamento tronchi n. 3, 4 e 7 - Servizio Pianificazione della Mobilità Sostenibile, Città metropolitana di Bologna**

#### OSSERVAZIONI GENERALI

- Larghezze: è importante prevedere un dimensionamento adeguato dell'infrastruttura ciclabile al fine di garantire un elevato livello di accessibilità a tutte le tipologie di ciclisti (includendo quindi anche cargobikes, bici con borse e carrelli, ecc. che raggiungono ingombri fino 1,5m) e pedoni, trattandosi di un itinerario ciclopedonale; nonché un'adeguata sicurezza e fluidità degli spostamenti.

Si ricorda che il DM 557/99 sottolinea come le indicazioni sulle larghezze delle piste ciclabili rappresentano "i minimi inderogabili per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote. Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate tenendo conto dei limiti dimensionali dei velocipedi fissati dal CdS<sup>1</sup>" e che lo stesso DM 557/99 preveda che i percorsi promiscui ciclopedonali debbano avere larghezza "adeguatamente incrementata" rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> DM 557/99 art. 7 c. 3

<sup>2</sup> DM 557/99 art. 4 c. 5

In generale le sedi promiscue ciclopedonali sono fortemente sconsigliate e da evitare, salvo rare eccezioni. Infatti la promiscuità di ciclisti e pedoni in un unico spazio senza delimitazioni chiare determina un forte conflitto ed interferenza fra le due componenti del traffico attivo, disincentivando sia la pedonalità (esposta al pericolo di mezzi più veloci come le biciclette), sia la ciclabilità (perché i ciclisti sono obbligati a rallentare e a rispettare la velocità massima di transito di 10km/h in presenza di pedoni<sup>3</sup>). Per questioni di sicurezza e comfort degli utenti, è quindi sempre preferibile dividere i flussi ciclabili e pedonali.

Le soluzioni promiscue ciclopedonali devono essere usate esclusivamente:

- in contesti extraurbani, in mancanza di alternative che consentano di separare i flussi della mobilità attiva (per esempio in assenza di spazio), ovvero per spazi ciclabili e pedonali inferiori a 4m (che sono invece divisibili in 2,5m ciclabili + 1,5m pedonali);
- in contesti urbani, quando è necessario aumentare il grado di inclusività della rete ciclabile prevedendo un'offerta ciclabile differenziata, per incontrare le esigenze dei ciclisti "lenti";
- in caso di ricucitura con percorsi ciclopedonali già esistenti e per interventi di lunghezza complessiva < 200m.

In caso contrario è consigliabile prevedere soluzioni maggiormente confortevoli come la separazione dei flussi ciclabile e pedonale riservando ad entrambe le utenze il giusto spazio, ovvero:

- sede bidirezionale ciclabile larga almeno 3m (riducibile a 2,5m in assenza di spazio) e spazio per i pedoni di 1,5m (preferibilmente 2m nei contesti urbani o molto frequentati);
- sede monodirezionale ciclabile larga 2m e spazio per i pedoni di 1,5m (preferibilmente 2m nei contesti urbani o molto frequentati);
- sede bidirezionale promiscua ciclo-pedonale larga almeno 4m

Un'ulteriore criticità viene riscontrata nei tratti, sia esistenti che di nuova realizzazione, dalla larghezza uguale o inferiore ai 2,5 m delle sedi ciclabili

---

<sup>3</sup> Circolare n.432/1993 del Consiglio dei Ministri, punto 3.7

bidirezionali, unita alla frequente promiscuità con i pedoni. Infatti il DM 557/99 non contempla sedi promiscue ciclo-pedonale per larghezze così limitate, perché si tratta di soluzioni che penalizzano i pedoni in termini di sicurezza e spazio utile per lo spostamento di due persone affiancate. A questo si aggiunge il fatto che i ciclisti che transitano in una sede ciclo-pedonale hanno l'obbligo di muoversi ad una velocità massima di 10km/h in caso di presenza di pedoni. Infine, la larghezza di 2,5m rappresenta il minimo ammesso dalla normativa italiana per itinerari unicamente ciclabili, ma se pensiamo ai mezzi elettrici o speciali che sempre più popolano gli itinerari cicloturistici questa larghezza non è più perfettamente agevole nemmeno per il transito delle sole biciclette nelle due direzioni.

Nel rispetto della normativa sopra riportata, si chiede dunque di ampliare il più possibile le sezioni delle nuove realizzazioni ad una larghezza di almeno 4m, onde evitare il ripetersi della chiusura dell'itinerario al solo traffico ciclabile, come già fatto nel tratto a nord di Bologna (tra Osteria Nuova e Mirandola), per insufficienza di spazio.

Si chiede inoltre di esplicitare, mediante semplice schema, la variazione di sezione lungo tutto l'intervento, così da poter

- Innesti e connessioni: rappresentare nelle tavole di progetto le connessioni con i tratti già esistenti o già progettati della Ciclovia (tratto nord Osteria Nuova-Crevalcore, tratto tra Sperticano e Riola, progettazione Lotto Prioritario 1, progettazione realizzata in Convenzione con Aeroporto lungo Reno, ecc.). Si ricorda infatti che questa progettazione rappresenta l'ultima tranche per il completamento della Ciclovia del Sole nel territorio regionale, ed è dunque fondamentale che garantisca continuità all'itinerario di rilievo europeo;

- Angoli e svolte: nelle tavole di progetto si rilevano diversi angoli a spigolo vivo, non adeguati al flusso di nessuna tipologia di mezzo e utente.

In particolare, per le infrastrutture ciclabili è necessario che assicurino un adeguato campo visivo libero per far in modo che i ciclisti possano distinguere ed evitare, con dovuto anticipo, ostacoli, pedoni e altri ciclisti. Un adeguato dimensionamento dei raggi di curvatura permette ai ciclisti di mantenere l'andatura, diminuendo l'instabilità durante la manovra di svolta, e la traiettoria, evitando invasioni di corsia e quindi

collisioni.

Il criterio utilizzato per il corretto dimensionamento dei raggi di curvatura e, di conseguenza, per garantire una velocità costante e una facilità di manovra, è quello della velocità di transito: supponendo una velocità di progetto pari a 20-25km/h, il raggio di curvatura risulta essere pari ad almeno 9 m (calcolato dal ciglio interno della pista), ammettendo, in alcuni punti particolari, anche un minimo di 5 m (abbassando quindi la velocità a 15 km/h), il DM 557 prevede un raggio minimo di 3m, purché venga rispettata la distanza di visuale libera e la curva venga opportunamente segnalata.

Garantire i corretti raggi di curvatura è quanto mai importante sia lungo il tracciato che in corrispondenza degli attraversamenti, quando questi comportano deviazioni sensibili della traiettoria rettilinea del ciclista. In questi casi, se non è possibile garantire i raggi di curvatura massimi per questioni di spazio, è necessario prevedere un allargamento della sezione della ciclabile in corrispondenza dell'inizio dell'attraversamento al fine di concedere al ciclista un adeguato spazio di manovra e non fare curve "a gomito". Inoltre è necessario rimuovere ogni ostacolo in prossimità della curva, interrompendo o risagomando eventuali cordoli di separazione, eliminando o spostando la segnaletica verticale, ecc.

- Area di sosta: si rileva l'inserimento di un'unica area di sosta, collocata tra Castel di Casio e Suviana e non omogenea con le aree di sosta già progettate lungo il tracciato, sia nella scelta degli elementi che li compongono (il set minimo dovrebbe includere rastrelliere coperte, sedute, cestino portarifiuti, fontanella, kit di riparazione, punto di allacciamento alla rete elettrica (per la ricarica delle e-bike e dei telefoni cellulari) e internet), sia per l'assenza di copertura, utile invece per le giornate molto calde o per ripararsi dalla pioggia.

Ai fini della progettazione universale, le attrezzature devono prevedere pavimentazioni che consentano la fruibilità delle aree di sosta alle persone su carrozzina e la percepibilità delle sue componenti alle persone ipovedenti e cieche. Per esempio la fruibilità delle rastrelliere deve essere assicurata per carrozzine, carrozzine con propulsore elettrico, handbike, cargobike, ecc. in termini di accessibilità, regolarità delle pavimentazioni, sistemi di ancoraggio delle bici adeguati.

Si ricorda inoltre che tali servizi sono utili e qualificanti per le ciclovie turistiche e, in

conformità con la normativa<sup>4</sup>, si ritiene utile l'inserimento di ulteriori aree di sosta lungo l'itinerario, per soddisfare i requisiti "buono/ottimo" per i Servizi (B.5)<sup>5</sup>, che prevede aree di sosta ogni 25/10 km e punti con acqua potabile almeno ogni 20/10 km.

Si propone ad esempio l'inserimento di una seconda area attrezzata in prossimità della Rocchetta Mattei (Grizzana Morandi), architettura di forte richiamo turistico, con possibile eventuale raccordo con il nuovo parcheggio previsto ed in corso di approvazione<sup>6</sup>.

- **Segnaletica:** si apprezza l'inserimento di tavole dedicate alla segnaletica suddivise per comune, si rileva però la sola presenza di cartelli da NCdS e si chiede dunque l'inserimento, con il medesimo dettaglio, della segnaletica dedicata alla Ciclovia del Sole, sia orizzontale che verticale (condivisa con le regioni Veneto, Lombardia e Toscana mediante protocollo<sup>7</sup>). I fotomontaggi proposti all'interno della relazione paesaggistica riportano una segnaletica non omogenea e conforme rispetto a quella già concordata e utilizzata per le altre tratte realizzate.

Si invita ad utilizzare frequentemente i pittogrammi a terra con il logo della Ciclovia, preferibilmente in materiale resistente (termoplastica) e con maggiore continuità in particolare all'interno dei centri abitati, dove la segnaletica esistente può essere numerosa e dispersiva. Ricordiamo che la segnaletica orizzontale è quella più efficace ed immediata per la riconoscibilità dei tracciati.

Inoltre si evidenzia la sovrapposizione del percorso con l'itinerario #2 della Bicipolitana, per questa ragione chiediamo l'inserimento di un secondo pannello, in affiancamento a quello contenente il logo della Ciclovia del Sole, che riporti colore e numero (si veda a riferimento Manuale d'uso della Segnaletica Bicipolitana pubblicato sul sito [www.bicipolitanabolognese.it](http://www.bicipolitanabolognese.it))

Si condividono i cartelli revisionati degli itinerari F-bis, utili per il progetto.

- **Vegetazione:** a tal proposito non si rileva un vero e proprio studio del verde lungo la ciclovia, ma si scrive genericamente "sistemazione a verde", individuando delle

---

<sup>4</sup> Allegato A del D.M. 375/2017 "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del SNCT" & "European Certification Standard. Quality criteria for long-distance cycle routes"

<sup>5</sup> Allegato A del D.M. 375/2017 "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del SNCT"

<sup>6</sup> Relazione istruttoria del Servizio Pianificazione Urbanistica - Fasc. 8.2.2.2/7/2024 - Protocollo n. 3817 del 21/01/2025

<sup>7</sup> Prot. 04-07-2022\_0601899\_U - Allegato N° 2 – Abaco segnaletica ciclovia del Sole timbrato

fasce colorate a lato dell'itinerario nelle planimetrie.

Ricordiamo l'utilità fondamentale di una progettazione integrata del verde, evitando aggiunte posticce e male inserite.

Le opere a verde sono in grado di mutare la percezione del paesaggio circostante. A seconda della configurazione degli elementi vegetazionali, è infatti possibile nascondere o far emergere specifici punti, porzioni o elementi che caratterizzano il paesaggio in cui gli stessi elementi vengono collocati. Tali opere possono svolgere differenti compiti:

- Mascherare il paesaggio definendo una configurazione a cortina in grado di precludere l'osservazione di elementi nel paesaggio di sgradevole impatto, come ferrovie ed edifici industriali.
- Inquadrare il paesaggio collocando gli elementi vegetazionali in modo da scandire il paesaggio e indirizzare lo sguardo verso un elemento naturale o storico-architettonico di pregio all'interno del paesaggio.
- Creare zone d'ombra tramite alberi isolati, dal portamento espanso e dalla chioma fitta, oppure in raggruppamenti o boschetti decorativi. Azione ideale in affiancamento alle aree di sosta.
- Donare delle sorprese dapprima, nascondendo il paesaggio o un elemento di elevato interesse (ad esempio, un bene storico-architettonico) e, successivamente, svelarlo, interrompendo la presenza degli elementi vegetazionali. L'osservatore, incuriosito, deve proseguire lungo il tracciato per poter ammirare il paesaggio o il bene celato dalla vegetazione. È un intervento in linea con i principi della land art. Per la progettazione dell'inserimento di filari alberati lungo i tracciati ciclabili si suggeriscono le seguenti indicazioni (i punti cardinali sono da intendersi in riferimento al collegamento ciclabile):
  - a nord: l'inserimento è opzionale e volto al contributo alla mitigazione climatica e alla gradevolezza del percorso, in quanto l'esposizione non aumenterebbe l'ombreggiamento del tracciato.
  - a sud, est e ovest: l'inserimento è molto consigliato per contribuire all'ombreggiamento e quindi al comfort del percorso.
  - indipendentemente dal punto cardinale: l'inserimento è fortemente consigliato nel caso in cui il tratto rettilineo in progetto superi il chilometro e sia a lungo esposto al sole.

In merito all'inserimento di siepi lato strada è necessario valutare da un lato che queste non coprano eccessivamente il collegamento ciclabile rispetto alla strada,

aumentando il senso di insicurezza percepito, dall'altro che non creino l'effetto tunnel dal punto di vista della circolazione veicolare, ingenerando una scarsa percezione della presenza del percorso ciclabile.

Si chiede infine di prestare attenzione alla vegetazione già presente cercando il più possibile di preservarla.

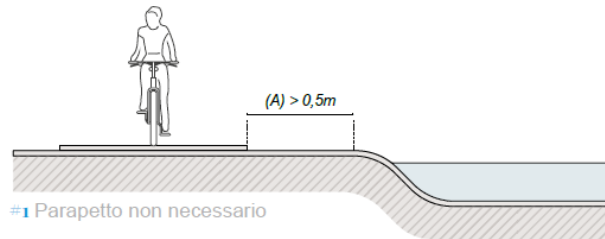
Recinzioni e parapetti: si tratta di elementi di separazione a protezione del ciclista da utilizzare esclusivamente nel caso di pericoli reali a margine dell'itinerario ciclabile per evitare eventuali cadute, e hanno anche un notevole impatto sia nell'inserimento paesaggistico sia visivo per chi sta percorrendo l'itinerario ciclabile.

Pertanto si chiede di ridurne al minimo l'applicazione valutando l'effettiva necessità delle protezioni inserite nel progetto e, nel caso, di curare i seguenti aspetti:

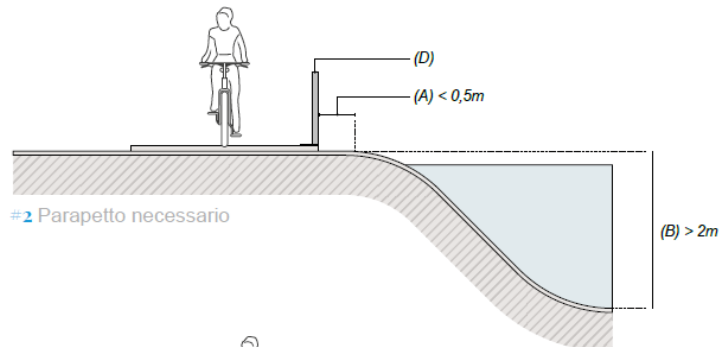
- Evitare l'effetto barriera (sia visiva, sia paesaggistica): l'impiego del parapetto deve essere limitato a situazioni di comprovata pericolosità o necessità puntuale e non avere un carattere di continuità lungo l'itinerario. Inoltre si richiede l'impiego di parapetti con montanti orizzontali, in quanto minimizzano l'effetto barriera percepita dai ciclisti. L'impiego di parapetti con montanti verticali deve essere limitato alle sole opere d'arte di dimensioni ridotte.
- Favorire l'osservazione del paesaggio circostante: l'altezza del parapetto deve essere commisurata al reale pericolo e non costituire un ostacolo alla visuale. In generale si suggerisce di attestarsi su altezze pari a 1,10m, ad eccezione di situazioni specifiche in cui è necessario l'impiego di parapetti di altezza pari a 1,50m (sovrappassi stradali). In questi casi si suggerisce l'impiego di elementi dalla struttura "alleggerita" nella parte superiore (ovvero nella fascia di altezza pari a 40cm che corrisponde allo spazio fra 1,10m e 1,50m - altezza totale del parapetto) per non precludere la vista del paesaggio circostante, pur assicurando la dovuta protezione. Si chiede di evidenziare meglio la tipologia di recinzioni e parapetti scelte in un elaborato specifico.

## # Parapetto

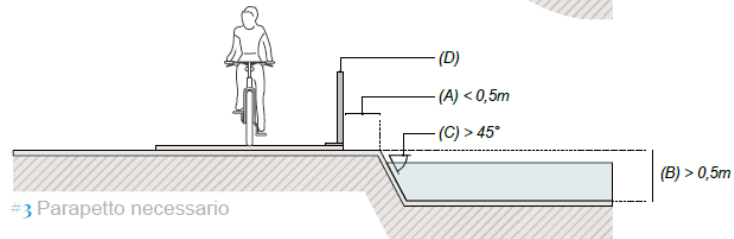
#1 Situazione in cui l'utilizzo del parapetto non è necessario (salvo valutazioni di opportunità).



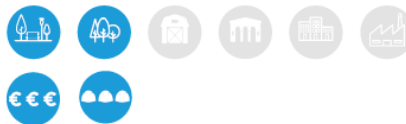
#2 Situazione in cui l'utilizzo del parapetto è necessario per l'elevato dislivello



#3 Situazione in cui l'utilizzo del parapetto è necessario per la ripidità della scarpata



- A. Larghezza della banchina
- B. Differenza di quota
- C. Angolo della scarpata
- D. Parapetto di altezza 1,1m.



Contesti di applicazione

Caratteristiche

- **Illuminazione:** si tratta di un elemento fondamentale per garantire una sicura fruizione dell'infrastruttura anche in assenza di luce solare, in termini di sicurezza sia stradale sia sociale. Per questo si chiede di prevedere un'illuminazione il più possibile uniforme e a misura di ciclista, evitando la creazione di zone d'ombra, secondo i seguenti criteri:
  - il sistema di illuminazione deve sempre essere previsto in ambito urbano (ad eccezione delle aree non accessibili la notte);
  - il sistema di illuminazione è fortemente consigliato anche in extraurbano e, dove non economicamente sostenibile, deve essere realizzato nelle intersezioni e negli attraversamenti;
  - l'impianto deve essere composto da pali solo ciclabili e non per l'illuminazione stradale; nel caso in cui i pali stradali esistenti avessero la predisposizione e la

certificazione necessaria, questi possono essere integrati con sbracci ciclabili;

- i pali non vanno mai posizionati all'interno dello spazio utile al transito del ciclista e devono avere

Un'interdistanza tale da consentire un'illuminazione adeguata, attestandosi su una misura ottimale da valutarsi con cura in fase progettuale;

- per contenere il consumo energetico e l'inquinamento luminoso, è da valutare a seconda del contesto l'uso di tipologie di illuminazione alimentate da pannelli solari oppure dotate di sensori di rilevamento che si attivano al passaggio, oltre a scegliere materiale illuminante con orientamento unicamente verso il basso per contenere la dispersione di luce.

- Attraversamenti ciclopedonali e intersezioni: sono i punti di massima esposizione al pericolo dei ciclisti, pertanto la messa in evidenza di questo spazio, così come la sua segnalazione ai veicoli in transito, è fondamentale per aumentare il grado di sicurezza reale, oltre che percepito.

Il corretto posizionamento e il disegno complessivo di questo elemento, garantisce il giusto livello di comfort e assicura che gli stessi non utilizzino attraversamenti alternativi o impropri tutelando, quindi, la sicurezza di tutti.

In generale, quando si progetta un attraversamento, è molto importante prevedere un ampio e confortevole spazio di attesa e attestamento dei ciclisti ai due lati della carreggiata, in modo da ridurre sia i conflitti con i pedoni, sia di sostare in uno spazio sufficientemente ampio prima di impegnare l'attraversamento.

La colorazione e il rialzo degli attraversamenti ciclabili è fortemente consigliata in quanto si ritiene che la messa in evidenza di questi punti di massima esposizione del ciclista (che si trova a circolare trasversalmente rispetto alla circolazione dei veicoli a motore) sia determinante per incrementare la sicurezza e la visibilità di tale situazione, oltre a rallentare i veicoli a motore.

## COMUNE DI CREVALCORE

- Si chiede di prestare particolare attenzione ai sensi unici Via Guisa-Via Friggeri-Via Francesconi, inserendo indicazioni chiare per i ciclisti, anche e soprattutto con segnaletica a terra. Attualmente gli utenti segnalano forte disorientamento nella tratta;
- Via Guisa, a nord del campo sportivo: è attualmente presente un tratto di pista ciclabile in carreggiata bidirezionale con separazione dalla carreggiata con linee gialla e bianca. Si segnala che tale tipologia non risponde ai requisiti normativi, che Si ricorda che nel caso in cui il collegamento ciclabile fosse realizzato in sede riservata, esso deve essere separato dalla corsia veicolare attraverso uno spartitraffico invalicabile largo almeno 50 cm (DM n. 557/1999 art. 7, c. 4), da interrompere in maniera opportuna per prevedere la permeabilità e l'accessibilità alla pista;
- Si chiede di valutare la possibile messa in evidenza dell'intersezione tra le Via Guisa e Via Bisentolo sud, dove i ciclisti attraversano via Guisa passando da una pista ciclabile in sede propria ad una F-bis, mediante un cambio di pavimentazione o un rialzo.

## COMUNE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO

- Si segnala che il tratto di via Permuta non è più incluso nell'itinerario principale della ciclovia del Sole, che prosegue invece parallelo alla ferrovia (progetto in accordo con il Comune di San Giovanni in Persiceto). In tale tratto sarebbe necessario un intervento per rimuovere la segnaletica precedentemente collocata e ridisporla lungo il nuovo percorso, per evitare incomprensioni;
- In riferimento al tema delle larghezze dell'itinerario ciclabile, già esposto tra i temi generali, si chiede di allargare i percorsi ciclopedonali esistenti (con particolare riferimento a Via Sasso, dove si prevede una sezione di 2,5m);
- In riferimento al tema dei raggi di curvatura adeguati, si chiede di prestare attenzione alle svolte brusche e spigolose dell'itinerario (evidenti in particolare dopo l'attraversamento di Via Sasso)

## COMUNE DI CALDERARA

- Il tratto di Via Bazzane, in prossimità dell'intersezione con Via Roma, non viene interessato da alcuna tipologia di intervento in quanto previsto in percorrenza promiscua cicloveicolare con velocità a 30 km/h. Tale proposta, senza l'inserimento di interventi di moderazione della velocità efficaci, risulta poco sicura per gli utenti. A tal proposito si chiede di inserire interventi per collegare la pista ciclabile bidirezionale esistente (lato sud della strada) con via Roma insieme ad elementi evidenti ed efficaci per la condivisione della strada in sicurezza;
- Si suggerisce l'adeguamento del passaggio ciclopedonale adiacente alla rotatoria tra via della Salute e via Torretta, che risulta sottodimensionato.

## COMUNE DI BOLOGNA

- Le rampe di accesso al Ponte Togliatti concorrono alla definizione di un itinerario molto tortuoso, con pendenze a 8% e larghezza 3m. Si chiede la possibilità di rendere gli accessi più lineari e ampliarne la larghezza e gli angoli di curvatura, al fine di migliorare la visuale e rendere più agevole e sicura la percorrenza, evitando scontri tra gli utenti;
- Attraversando un contesto urbano trafficato, e prevedendo un utilizzo dell'infrastruttura anche per spostamenti quotidiani, si chiede di ampliare il più possibile la sezione del percorso, portandolo preferibilmente ad almeno 4m. Per le medesime motivazioni, si suggerisce l'utilizzo di un materiale diverso dal calcestruzzo, con caratteristiche di permeabilità ma più resistente e durevole. Tale osservazione deriva dalle recenti esperienze con l'utilizzo di calcestruzzo lungo altre Ciclovie, scomparso tra la vegetazione e l'acqua in poco tempo (Ciclovie del Navile e Ciclovie del Reno);
- Si chiede attenzionare maggiormente gli attraversamenti su strada, migliorando la visibilità con colorazione ed eventuale rialzo, così come descritto nel paragrafo iniziale;
- La nuova passerella su Scaricatore Canonica prevede l'utilizzo di un parapetto curvo con punto più basso 1,2m e più alto 1,7m. Si chiede di uniformare l'altezza del parapetto abbassandolo al minimo richiesto dalla normativa, al fine di non ostruire la vista sul contesto; oltre ad allargare la sezione ad un minimo di 4m;

- Si rileva una sezione eccessivamente sottodimensionata in Via Sanzio (sezione 2,5m), per la quale si chiede la possibilità di ampliare la pista ciclabile, eventualmente proponendo elementi di separazione più snelli;
- Nel tratto tra la società degli arcieri e la scuola superiore Da Vinci la ciclabile risulta nuovamente sottodimensionata e, la presenza di due recinzioni ai bordi, entrambe più alte di 2 metri (2,3m lato arcieri e 2,5m scuola) la rende una sorta di “tunnel” con scarsissima qualità progettuale.  
In tal senso si chiede di minimizzare il più possibile questo incanalamento, ampliando a 4m l’itinerario, lasciando la recinzione scolastica all’attuale altezza e rimuovendo la barriera in accordo con una redistribuzione dello spazio di tiro. Diversamente si chiede di utilizzare il percorso più lineare e parzialmente già segnato all’interno dell’area di tiro;
- Si rileva il sottodimensionamento di molte ciclabili esistenti, sulle quali non è previsto nessun intervento oltre al rifacimento del fondo e all’inserimento di segnaletica. Si chiede di valutarne il possibile ampliamento;

#### COMUNE DI CASALECCHIO

- Si concorda con la proposta avanzata da FIAB Montesole Bologna di individuare un itinerario più lineare e diretto per chi percorrerà la ciclovia senza voler entrare a Bologna e sosteniamo l’alternativa da loro suggerita;
- Si rileva il sottodimensionamento di molte ciclabili esistenti, sulle quali non è previsto nessun intervento oltre al rifacimento del fondo e all’inserimento di segnaletica. Si chiede di valutarne il possibile ampliamento;

#### COMUNE DI MARZABOTTO

- Intersezione via Brolo – via Lama di Reno: vista la promiscuità con i veicoli a motore si suggerisce interventi per evidenziare l’incrocio, ad esempio mediante colorazione, cambio di pavimentazione e/o rialzo;
- Si suggerisce l’inserimento di elementi finalizzati alla moderazione della velocità e di segnaletica di attenzione per la condivisione della strada con ciclisti lungo la via Lama di Reno, dove è prevista una promiscuità ciclo-pedonale;
- Superato il ponte delle streghe, in direzione sud, si evidenzia il sottodimensionamento della ciclabile (2,5m). Si chiede di ampliarne la sezione;

- Si chiede di inserire adeguate indicazioni turistiche per l'ex Cartiera, recentemente recuperata e ospite di servizi anche dedicati alla mobilità ciclabile

#### COMUNE DI GRIZZANA

- Si chiede di valutare l'inserimento di una seconda area di sosta vicino alla Rocchetta Mattei, punto di interesse turistico e probabile sosta di molti utenti (riferimento alle note generali del presente documento);
- Si chiede di ampliare i percorsi in sede propria di nuova realizzazione a 4m di larghezza;
- In riferimento al tema dei raggi di curvatura adeguati, si chiede di prestare attenzione alle svolte brusche e spigolose dell'itinerario (evidenti in particolare a fianco alla Rocchetta);
- Prestare attenzione all'attraversamento ciclopedonale della SP62 a sud della Rocchetta, che si colloca in prossimità di una curva; in particolare si chiede di evidenziarlo con colorazione e inserire adeguata segnaletica di attenzione per automobilisti;
- Concordiamo con FIAB Montesole Bologna sulla richiesta di realizzare un unico percorso in sede propria bidirezionale lungo la SP62 dalla Rocchetta fino al bivio del ponte di Verzuno, evitando così continui cambi di sede (bidirezionale, monodirezionale e promiscuo), attraversamenti/interruzioni e tortuosità. Si chiede di dare il più possibile continuità all'itinerario prevedendo un unico percorso bidirezionale;
- Si rileva la presenza di diverse recinzioni metalliche e di muretti con recinzione, per i quali si chiede di mantenere un'altezza massima di 1,1m.

Firmato digitalmente:

La Responsabile del

Servizio Pianificazione della Mobilità

Catia Chiusaroli

(Documento firmato digitalmente)