

37 INTERVENTI URGENTI E PUNTUALI PER LA NORMALIZZAZIONE DELLA MOBILITA' CICLISTICA A BOLOGNA

- Versione 29.05.2017-

1) **Tangenziale della bici su porta Zamboni**

Completamento passaggio **porta Zamboni**: occorre completare al più presto la congiunzione della tangenziale della bici attraverso porta Zamboni, collegamento stralciato a suo tempo a causa di problemi con la Sovrintendenza sul percorso e a causa dei lavori in corso per la realizzazione della sottostazione elettrica di Tper. In quel punto il traffico bici è particolarmente intenso e nevralgico, soprattutto per la presenza di percorsi connessi con le diverse sedi universitarie (via Zamboni, via Irnerio, viale Berti Pichat, via Ranzani). Occorre però fare uno sforzo per mantenere un attraversamento il più possibile diritto attraverso la porta. Allo stato attuale i ciclisti - dissuasi dall'estrema sconvenienza del percorsi indicato - fanno manovre pericolose.

L'intervento di completamento della Tangenziale bici in Piazza di Porta S. Donato, nella versione che ha ottenuto il nulla osta della Soprintendenza, è finanziato a Bilancio 2017 per 55.000 Euro ed è inserito con codice intervento 5620 nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2017-19 approvato con Delibera n. 273/2016 dell'11/10/2016 (PGN. 333695/2016). I tempi previsti di esecuzione indicati nella tabella allegata alla delibera sono tra il primo e il quarto trimestre 2018. I dettagli del progetto sono quelli visionati assieme nell'incontro dello scorso 26 aprile.

2) **Preferenziale dismessa su via San Donato**

Data la rilevanza del collegamento ciclabile tra la tangenziale e la pista di **via san Donato** fuori porta Zamboni, sarebbe anche auspicabile che la vecchia corsia preferenziale nel primo tratto di via S. Donato fosse completamente dedicata alle biciclette e opportunamente marcata come pista con un cordolo di separazione di minimo impatto, onde evitare fenomeni di posteggio abusivo e passaggi di auto o moto. La soluzione a nostro avviso ottimale sarebbe quella di eliminare la preferenziale, ad oggi inutilizzata, e realizzare due ciclabili monodirezionali ai due lati, una per senso di marcia con le auto al centro piuttosto che una bidirezionale dallo stesso lato. Anche l'attraversamento ciclabile del viale di circonvallazione dovrebbe essere allargato e raddrizzato, facendolo partire dal largo scivolo presente di fianco a porta Zamboni.

Il tema della riorganizzazione del canale stradale di Via San Donato, incluso anche il tratto in oggetto (Porta San Donato - Rotonda S. Egidio), è destinato a trovare soluzione all'interno del progetto di trasporto pubblico integrato bolognese "PIMBO".

3) **Ciclabilità via Zanolini**

Mancano le strisce di attraversamento ciclabile su via Zanolini di fianco alla stazione ex Venete, e una chiara segnaletica sulla natura del percorso su lato verso Massarenti di Zaccherini Alvisi nei pressi dell'AEmilia Hotel (si tratta di una ciclopeditonale o no?). Tuttavia lo sbocco indicato con la X unisce quel tratto interno con una preferenziale ciclabile, per cui riteniamo in ogni caso necessario l'attraversamento ciclabile, vista l'importanza che quel percorso ricopre come utilissima alternativa alla tangenziale fra Ranzani e il S. Orsola, in uno dei tratti nei quali ancora la Tangenziale è piuttosto inefficiente (causa situazione Porta S. Donato).



Il tema è connesso al comparto urbanistico Ex Veneta. Per quanto riguarda la mancanza dell'attraversamento contrassegnato con la X si riporta la risposta che è già stata fornita alla Consulta il 5 dicembre scorso (sulla base di indicazioni ricevute dal Settore Piani e Progetti Urbanistici). Da allora lo stato dei luoghi è rimasto il medesimo.

Per quanto riguarda la situazione di Via Zanolini, dove in prossimità del fabbricato di stazione sono già presenti le predisposizioni civili (scivoli) per un attraversamento ciclabile ancora da realizzare, la realizzazione di tale attraversamento è prevista tra le opere a carico del comparto urbanistico "R5.8 Ex Veneta". Purtroppo tale comparto, come forse saprete, è stato interessato da una complessa vicenda legata al fallimento di uno dei soggetti componenti il consorzio attuatore, da cui è derivata un'imprevista dilatazione dei tempi di esecuzione di parte delle opere previste. Subordinatamente al buon esito della procedura di individuazione di un nuovo soggetto che subentri a quello fallito (procedura in corso, su cui al momento non è possibile formulare previsioni temporali attendibili), sarà possibile dare luogo all'esecuzione di tutti gli interventi ora in sospeso, ivi compresa la realizzazione del suindicato attraversamento in Via Zanolini.

A disposizione per eventuali chiarimenti

Cordiali saluti

Andrea Mazzetti

Nicola Montanari

Al momento non risultano elementi di novità rispetto a quanto sopra riportato. Si sta valutando un intervento anticipatore a carico del Comune di Bologna per la realizzazione del suddetto attraversamento, tenendo però presente che sul lato ovest di Via Zanolini, fino all'attraversamento pedonale posto in corrispondenza dell'ingresso principale della stazione, l'attuale configurazione del marciapiede, fortemente condizionata dalla presenza di alberature nella fascia centrale, non consentirà una definizione univoca dello spazio ciclabile rispetto allo spazio pedonale.

Si precisa infine che il marciapiede lato ovest di Via Zaccherini Alvisi, dall'intersezione con Via Zanolini procedendo verso l'Aemilia Hotel, è ad esclusivo uso pedonale. Le tavole progettuali del comparto Ex Veneta contenevano delle previsioni mai attuate di una sua trasformazione in percorso ciclopedonale promiscuo, previsioni non realistiche alla luce degli esigui spazi disponibili.

4) Tangenziale della bici su attraversamento porta San Vitale

C'è attualmente una grave situazione di rischio provocata dal fatto che molti automobilisti non rispettano il divieto della svolta, sia per chi dal viale interno vuole svoltare in Zanolini/viale Filopanti, sia per chi dal viale esterno vuole svoltare verso via San Vitale. Entrambe le possibilità sono vietate (o regolamentate, nel caso dell'ingresso in San Vitale) ed hanno anche opportunità alternative, ma restano numerosissime le auto che in ogni momento compiono la pericolosa manovra. Abbiamo già segnalato la presenza di una forte incidentalità su questo tratto, ciononostante la telecamera già predisposta a sorvegliare la corsia preferenziale ci risulta inattiva. Oltre all'accensione della telecamera, ci sono molti interventi migliorativi per questo complesso svincolo: disegnare a terra frecce "avanti-dritto" nella corsia dove è vietata la svolta, freccia "avanti-dritto" sul semaforo quando è verde, cartelli ben evidenti su ambo i lati dei viali che indichino la possibilità di fare l'inversione girando attorno a porta San Vitale (un cartello che lo indica c'è già, ma strettamente aderente al codice della strada e quindi incomprensibile, oltretutto minuscolo), togliere il parcheggio selvaggio intorno alla porta San Vitale per facilitare l'inversione e gli altri flussi di traffico (si creano spesso intasamenti), distribuzione di volantini sulle auto che parcheggiano nella zona universitaria ricompresa tra Belmeloro-Selmi-ecc. che illustri la corretta possibilità di fare l'inversione (sono questi principalmente che uscendo da Belmeloro hanno la necessità di cambiare direzione sui viali. Si può inoltre coinvolgere il mobility manager dell'Università). Ma la soluzione che potrebbe essere definitiva è quella di **allungare i cordoli** tra i viali di qualche metro da entrambi i lati, così da rendere fisicamente difficile, se non impossibile, l'inversione, perché se qualche auto provasse la svolta andrebbe facilmente a confliggere con i flussi degli altri mezzi. Lo spazio per allungare i cordoli c'è, lasciando comunque lo spazio per i flussi corretti ed anche per consentire la svolta dai viali dei lunghi bus. Una soluzione così esiste già e funziona abbastanza bene nell'incrocio tra i viali e via Dante. Potrebbe inoltre essere la soluzione anche dell'analogo caso a **porta San Mamolo**. Per sostenere l'utilità di tale soluzione vorremmo sottolineare il successo dell'intervento all'incrocio con viale Dante, dove peraltro era stato fatto ben prima della tangenziale della bici e non per problemi con i ciclisti, ma per la pericolosità e per l'incidentalità storica dell'incrocio e per l'intralcio alla circolazione.

Si tratta di un problema di comportamenti dell'utenza, da demandare essenzialmente al controllo delle Forze dell'Ordine, infatti il comportamento corretto è quello di effettuare la svolta a sinistra indiretta aggirando Porta San Vitale in senso antiorario, come peraltro già segnalato dal cartello (Fig. II 325 DPR 495/92), presente in Viale Filopanti all'angolo con Via Belmeloro.

Eventuali modifiche fisiche alla conformazione dell'intersezione sembrano invece poco fattibili e realistiche, sia perché lo spartitraffico centrale è già stato oggetto di allungamento con i lavori della Tangenziale Bici, tenendo conto dell'ingombro dei mezzi che da Via Massarenti devono entrare in Via San Vitale, sia perché l'attuale assetto dei luoghi è frutto di una cantierizzazione (quella del Crealis) conclusasi da pochi mesi.

Al momento non si è in grado di fornire indicazioni puntuali sui tempi di una eventuale accensione della telecamera RITA di Viale Ercolani.

5) Tangenziale della bici su attraversamento porta San Mamolo

Una situazione analoga a Porta San Vitale, nella quale molti automobilisti immessi sul viale svoltano impropriamente dai viali verso via D'Azeglio (vietato): vale più o meno quello detto per San Vitale. Anche qui la soluzione che potrebbe essere definitiva è quella di allungare il cordolo tra i viali di alcuni metri, secondo il modello di viale Dante.

Anche in questo caso il problema esisteva anche prima della tangenziale della bici. Inoltre la soluzione di entrambi i problemi di San Vitale e San Mamolo avrebbe il non irrilevante risultato di **rendere più scorrevole la circolazione delle auto sul viale**, ora spesso bloccata da quelli che si fermano per tentare di svoltare impropriamente. Eliminando questo blocco la circolazione non si interromperebbe.

Si tratta di un problema di comportamenti dell'utenza, da demandare essenzialmente al controllo da parte delle Forze dell'Ordine.

Eventuali interventi di modifica alla conformazione dell'intersezione vanno valutati dal punto di vista sia delle risorse (al momento non presenti) che della funzionalità complessiva della circolazione (quindi nell'ambito del prossimo PGTU).

6) Completamento piano sosta ciclisti in Centro Storico

La situazione della disponibilità di stalli autorizzati in centro storico è in continua criticità per il costante aumento dei cittadini che utilizzano la bici per spostarsi sulle brevi distanze del centro: le numerosissime contravvenzioni e rimozioni sono la prova della difficoltà di trovare uno stallo autorizzato, mettendo il cittadino nella spiacevole situazione di contravvenire alla normativa, arrangiando parcheggi spesso problematici sull'arredo urbano. Da nostro precedente lavoro su piano sosta ci risultano disponibili ancora 500 stalli da collocare, che andrebbero d'urgenza destinati ai nodi più problematici del Centro Storico, come Piazza Maggiore, via Orfeo, il Ghetto ebraico e altre aree che ci rendiamo disponibili a individuare con esattezza

Il tema di un ulteriore potenziamento dell'offerta di sosta ciclabile nel Centro Storico, la cui necessità è confermata anche dalle stime contenute nel Bicipan, è strettamente connesso alla disponibilità di spazi e alla valutazione sulla loro destinazione (potendo comportare anche il sacrificio di altre tipologie di sosta presenti), e pertanto dovrà necessariamente inquadrarsi nell'ambito del nuovo PGTU, in cui saranno definite le politiche del Comune di Bologna relativamente alla sosta su strada nel suo complesso.

Pertanto si segnala che è stato chiesto a tutti i Quartieri di manifestare a breve il proprio fabbisogno di sosta ciclabile, a fronte di una possibilità di installazione indicativa (data dal contratto sosta) di 600 stalli bici (circa 100 per Quartiere), in aree esterne alla cerchia dei Viali, preferibilmente localizzate su marciapiede. Le risposte dei Presidenti costituiranno la base per le successive attività di installazione, da implementarsi nel corso dei prossimi mesi.

7) Freccie sulle piste monodirezionali

Su alcune piste ciclabili monodirezionali sta diventando un problema la circolazione impropria di ciclisti in direzione opposta al senso di marcia, soprattutto in alcune direttrici molto trafficate dalle bici (es. via San Vitale, ponti ferroviari), preferendo la pista alla circolazione sulla corsia condivisa con le auto, prevista per quel senso di marcia. Non si è ancora diffusa la consapevolezza dell'esistenza del senso di marcia per le piste, creando problemi agli altri ciclisti e ai pedoni in uscita dai portici che non aspettano veicoli provenienti da quella direzione. Occorrerebbe verniciare nella segnaletica orizzontale la freccia di direzione in tutte le piste monodirezionali, in modo che sia ben chiara la direzione di marcia. Il problema c'è su ampi tratti della ciclabile Piazzi (e.g. via Pizzardi), che nell'ultimo tratto a senso unico fra Via Albertoni e Via Palagi viene spesso percorsa anche dagli scooter delle consegne a domicilio di norma contromano e nelle piste sui ponti della ferrovia.

Si conviene che questo elemento di segnaletica vada potenziato per le ragioni sopra esposte. Stante la disomogeneità delle situazioni presenti sul territorio, ove non tutte le ciclabili monodirezionali sono contrassegnate da frecce direzionali, si è chiesto all'U.O. Manutenzione Strade di svolgere verifiche caso per caso, adeguando le corsie esistenti ad un unico standard provvisto di frecce direzionali.

8) Precedenza negli attraversamenti ciclabili e linea d'arresto

In concomitanza con gli incroci sulle piste ciclabili su marciapiede, soprattutto se bidirezionali, sarebbe necessario arretrare la linea di arresto delle auto a prima della pista ciclabile, sia per il rispetto della precedenza dei ciclisti (che sono veicoli che procedono sulla via principale, quindi, se non altro per quello hanno la precedenza) che per la loro sicurezza. Se le condizioni di visibilità non lo permettessero, si lasci il segnale di precedenza ove è adesso e si metta un segnale ottagonale di "STOP" (come si fa per gli incroci a bassa visibilità) prima della pista ciclabile. Alcuni esempi del problema sulla ciclabile Fioravanti-Arcoveggio, rispettivamente all'altezza di Via Spada, dell'Ippodromo e di Via Sario Bassanelli - Istituto Aldini.



Non si concorda con l'osservazione avanzata, in quanto la segnaletica orizzontale di attraversamento ciclopedonale implica già di per sé il diritto di precedenza per il pedone e il ciclista in fase di attraversamento. Inoltre, un arretramento della linea veicolare di arresto/precedenza rispetto al filo dell'intersezione il più delle volte rischierebbe di porre i conducenti provenienti dalla laterale in condizione di non poter portare a termine la manovra di immissione sulla strada principale nel pieno rispetto della segnaletica stradale. Un tipico esempio di questo problema è dato da un'ipotetica linea d'arresto posta in un punto in cui non c'è la visibilità sulla strada principale.

La segnalazione conferma invece la debolezza di questa soluzione che, pertanto, dovrà in futuro essere limitata rispetto a quanto finora praticato.

9) Urgenza di rifacimento manutentivo segnaletica orizzontale

Alcune piste disegnate solo con segnaletica orizzontale risultano quasi invisibili per la scarsa manutenzione, in particolare quelle del centro storico come Via delle Moline e Largo Respighi.

La situazione segnalata è stata portata a conoscenza dell'U.O. Manutenzione Strade che provvederà al ripasso della segnaletica orizzontale.

10) Urgenza di interventi manutentivi sul manto stradale di alcune ciclabili

Dopo il comparto di Via Valdossola e più di recente, quello vicino a Ravone (Malvasia, Casarini, Tanari) e la zona di Via Vetulonia, ci sarebbe da proseguire con la manutenzione del manto delle ciclabili maggiormente disastrose: la tratta di Via Fossolo o via Pizzardi, per lo meno sulla ciclabile Piazzini, la zona de Pisis e Gucci sulla Certosa-Borgo Panigale, le piste nel parco di fronte a Ipercoop Lame e la pista in via Gobetti verso CNR in cui le radici hanno sollevato la pavimentazione.



Per questi rifacimenti chiediamo attenzione anche sulla scelta dei materiali, escludendo quelli che presentano problemi, come la vernice ad alta coprenza che è particolarmente liscia e scivolosa in caso di pioggia, sia per chi utilizza la pista in bicicletta che per le auto che, in caso di frenata anche a bassa velocità sarebbero un pericolo per i ciclisti.

Gli interventi riconducibili alla manutenzione ordinaria di alcuni percorsi (De Pisis, Gucci, Veronese) sono stati segnalati all'U.O. Manutenzione Strade che se ne farà carico in ambito Global Strade.

Altre tipologie di intervento dovranno trovare una specifica individuazione di risorse dedicate.

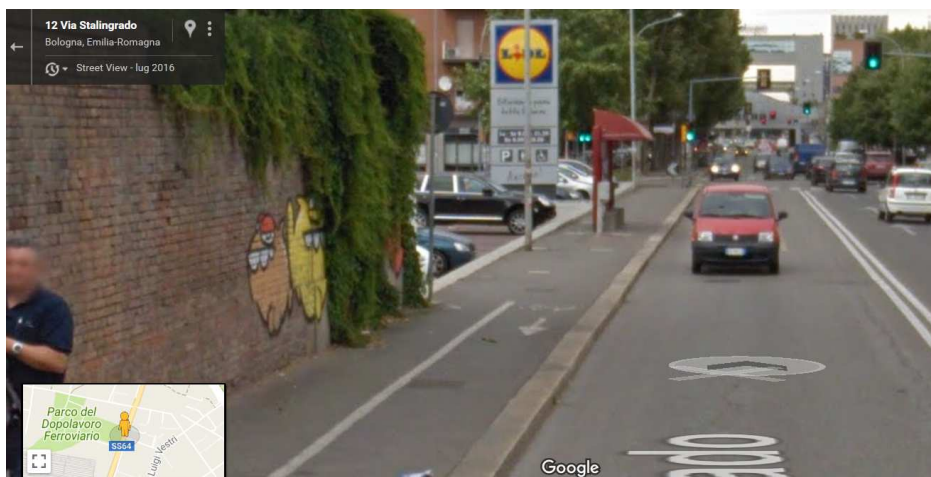
A questo riguardo una definizione delle priorità può essere dettata dalla gerarchia della rete ciclabile individuata dal Biciplan.

Si evidenzia che, per via Gobetti, è stato già comunque previsto un intervento di riqualificazione all'interno di un progetto già finanziato e inserito nel piano investimenti.

11) Corsie ciclabili sui ponti ferroviari

Da tempo attendiamo interventi risolutivi a favore dell'accessibilità ciclistica dei **ponti di Stalingrado e San Donato**, da molti anni limitata a una monodirezionale su marciapiede molto malmessa e di spazio assolutamente insufficiente a evitare il conflitto continuo con i pedoni, anch'essi eccessivamente limitati. Chiediamo di procedere celermente alla creazione di una normale corsia ciclabile su sede stradale, più adatta al transito di veicoli quali le bici.

Segnaliamo inoltre che le piste al momento presenti mancano completamente di raccordo con la viabilità principale.



Il tema generale di una preferenza per soluzioni progettuali tese a portare la mobilità ciclistica ad un maggiore utilizzo della carreggiata stradale, a scapito di tecniche di segregazione della componente ciclopeditonale costituisce uno dei punti qualificanti del Biciplan. Quelli indicati rappresentano indubbiamente esempi su cui potere applicare tali tecniche.

In alcuni casi (ad esempio i cavalcavia Matteotti e San Donato), il progetto di trasporto pubblico integrato bolognese "PIMBO", aveva previsto interventi per un miglioramento delle attuali condizioni di percorribilità ciclabile e pedonale. In funzione dei tempi di realistica attuazione di tale progetto si potrà valutare di anticipare comunque interventi, anche leggeri, per superare le criticità segnalate.

Per la sistemazione ciclabile di via Stalingrado (tratto cavalcavia ferroviario), si è richiesto un finanziamento alla Regione nell'ambito dei fondi connessi al Piano Nazionale Sicurezza Stradale.

12) Deforestazione dei fittoni dissuasori sulle ciclabili

Da tempo segnaliamo al Settore Mobilità l'effetto controproducente dei dissuasori i quali non delimitano in effetti l'accesso a motorini e simili, ma costituiscono un pericoloso intralcio per le bici in caso di perdita di equilibrio o di scontro, andando a peggiorare la sicurezza dei ciclisti stessi. Per alcuni mezzi bici previsti dal codice (larghi fino a 1,20, come cargo-bike, carrelli a traino e simili) i dissuasori costituiscono un vero e proprio impedimento all'accesso.



es. In Bovi Campeggi

Problemi analoghi di inaccessibilità li abbiamo per lo scorretto risposizionamento di cassonetti o le campane del vetro in modo non conforme a quanto definito recando intralcio a molte piste ciclabili, una soluzione definitiva sarebbe quella di non far coincidere il posizionamento dei cassonetti con l'area delle ciclabili, anche per evitare il conflitto con i pedoni che attraversano la pista per andare a buttare la spazzatura.



zona Barca



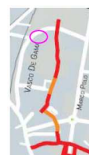
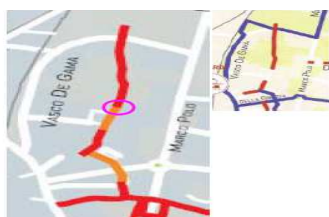
via Gobetti

In relazione al tema evidenziato si segnala che lo scorso anno è stata fatta una prima ricognizione lungo le ciclabili "Radiale Ovest", "Radiale Est" e "Fioravanti - Arcoveggio", individuando circa 300 fittoni da rimuovere. La rimozione di almeno 200 di tali fittoni è iniziata i giorni scorsi, nell'ambito dell'intervento C.I. 4599.

Per quel che riguarda situazioni non ottimali connotate da interferenze con raccolta rifiuti o elementi di arredo urbano di difficile ricollocazione, si ritiene che il tema possa trovare una più organica soluzione in un ripensamento di alcune direttrici ciclabili alla luce dei criteri progettuali suggeriti dal Bicipan.

13) Eliminazione delle "trappole" e installazione di specchi stradali in curve cieche

Da moltissimo tempo chiediamo l'eliminazione di questi dissuasori e la sostituzione con specchi stradali: sono pericolosi, inutili e impediscono l'accesso a moltissimi tipi di bici, soprattutto quelle con manubrio largo, sempre più diffuse, obbligando il ciclista a non utilizzare la ciclabile. Dal momento che le trappole sono state posizionate in punti di scarsa visibilità a causa di curve cieche, chiediamo che vengano piuttosto installati specchi stradali. L'inutilità di queste strutture è confermata dall'assenza della stessa nel passaggio di via Rimesse, il quale ne è stato privato prima per lavori in corso poi per atti vandalici, e al momento non registra alcun caso di conflittualità incidentale, mentre ne giova di molto l'accessibilità della pista.



Come da intese intercorse nell'incontro del 26 aprile scorso è stata programmata la rimozione a titolo sperimentale di tre dissuasori tra quelli ritenuti più problematici per la fluidità della mobilità ciclistica:

- la trappola di Via Rimesse, di cui è comunque necessaria la totale rimozione per ragioni di sicurezza, connesse agli atti vandalici avvenuti di recente;
- la trappola sul percorso SFM Mazzini-Via degli Orti, lato Via degli Orti;
- i tre dissuasori a "U" collocati sul percorso Bufalini-Bombelli, lato Via Bufalini (Quartiere Borgo-Reno).

In tutti i casi la rimozione dei dissuasori sarà accompagnata dal ripristino della pavimentazione e dalla posa di semplici fittoni, avendo cura di creare tra fittone e fittone delle "luci" mai inferiori a 1,30 m (la sagoma limite del velocipede secondo il Codice della Strada). Gli interventi suindicati verranno effettuati nei prossimi giorni.

Alla luce di tale sperimentazione si potrà valutare la successiva rimozione di altri dispositivi. In ogni caso ci deve essere consapevolezza dei possibili abusi che si possono determinare e del riscontro negativo possibile da parte della dell'utenza pedonale, che può sentirsi penalizzata e meno tutelata da questa scelta.

14) Direttrice piazza Galvani - via del Cane.

Si tratta di un passaggio frequentatissimo dai ciclisti e collocato su una delle direttrici suggerite dalla mappa delle ciclabili del Comune di Bologna. Esso è privo di un attraversamento ciclabile che segnali il passaggio dei ciclisti provenienti da via Farini e li metta in sicurezza. La stessa via del Cane necessiterebbe di una riorganizzazione: lo spazio è risicatissimo e conteso tra pedoni, motocicli (più della metà in costante sosta abusiva) e ciclisti, occorrerebbe liberare lo spazio al transito limitando gli stalli moto al solo lato palazzo Pizzardi e controllare la sosta abusiva. La segnaletica è carente e poco comprensibile soprattutto per chi proviene da vicolo Barbazzi (cartello di divieto di accesso salvo autorizzati è posto dopo la svolta, non prima e risulta invisibile ai motociclisti). Le condizioni dell'asfalto sono pessime da vicolo Barbazzi a via Farini e necessiterebbero un rifacimento. Anche all'incrocio tra via del Cane e via Marsili sarebbe necessario che vi fosse un attraversamento pedonale e ciclabile, per proteggere l'utenza e rallentare le auto provenienti da via D'Azeglio e diretti verso via Garibaldi.

L'itinerario ciclabile oggetto della presente segnalazione afferisce ad un piano di segnalamento implementato una decina d'anni fa. In generale il tema dell'indirizzamento ciclabile è destinato ad un ripensamento organico nel quadro della nuova proposta di rete ciclabile formulata dal Biciplan.

15) Segnalazione coincidente con la n. 3

16) Attraversamenti su via Rizzoli

Mancano diversi attraversamenti ciclabili su tratte consentite, di fatto, alle sole bici, come il raccordo su via Rizzoli tra via Oberdan e via Calzolerie, quello tra Piazza del Nettuno e la viabilità di via Indipendenza, così come manca in quel punto l'attraversamento per i pedoni che vogliano continuare sul lato destro di via Indipendenza, in provenienza da Piazza del Nettuno, e si trovano a dover attraversare due volte su via Ugo Bassi e su via Indipendenza, mentre le bici non hanno alcuna regolamentazione. Si ricorda che esclusi i T days dal lunedì al venerdì il traffico su via Rizzoli è molto intenso sia di bus che di furgoni e motocicli e opportuni attraversamenti renderebbero più sicuro e ordinato l'incrocio centrale della nostra città.

La criticità fa riferimento a un assetto che è stato recentemente rinnovato. Eventuali modifiche quindi si devono confrontare con le scelte da poco attuate che avevano come obiettivo la prioritaria tutela del trasporto pubblico e delle sue prestazioni.

17) Situazione area scolastica via Frassinago

Situazione già segnalata sulla quale esistono plichi di documentazione che alleghiamo, 200 mt di via Frassinago viene usata in doppio senso ciclabile da molti ciclisti, genitori e studenti dei numerosi plessi scolastici dell'area che non hanno alternative reali per raccordarsi con il centro storico se non allungamenti di percorso molto sconvenienti, mettendo in situazione di pericolo i bambini e esponendosi alle contravvenzioni che interessano i ciclisti contromano. Sarebbe utile spostare i cassonetti sul lato destro della carreggiata, lasciando sulla sinistra una corsia ciclabile che consenta di raggiungere via S. Isaia in sicurezza.

Il tema è stato già oggetto di analisi da parte di uffici del Settore e, al momento, non è stato possibile individuare assetti circolatori alternativi tali da consentire l'inversione di uno dei sensi unici delle laterali a nord di Via Saragozza dentro porta, attualmente orientati tutti da nord verso sud. In ogni caso una revisione complessiva dell'assetto circolatorio potrà essere studiata nel prossimo PGTU. Da verificare invece la fattibilità, anche in un orizzonte di tempo più breve, di alcuni interventi puntuali richiesti (riapertura di alcuni varchi oggi interclusi, doppio senso aperto alle bici in alcuni tratti, ecc.) e i sacrifici che questo potrebbe comportare.

18) Segnaletica di svolta obbligatoria e di divieto di accesso su preferenziali

Abbiamo un problema generalizzato che riguarda la segnaletica che dovrebbe indicare la svolta obbligatoria per tutti i veicoli: i posizionamenti attuali rivelano che sia di fatto pensata solo per le auto; a rigore di codice della strada dovrebbe essere rispettata anche dalle bici, portando però a risultati paradossali. Un esempio: Matteotti, angolo Zampieri, c'è l'obbligo di proseguire dritti, ma su via Zampieri, in posizione defilata, è presente un cartello di "divieto d'accesso eccetto bici", se ne deduce che l'obbligo di proseguire dritti dovrebbe essere necessariamente corredato dalla targhetta "eccetto bici", che erroneamente manca



Abbiamo un problema analogo per la cartellonistica delle preferenziali. A volte il transito è esplicitamente consentito alle bici, ma non sempre è così, anche su preferenziali in cui sia stato autorizzato il transito, creando la cattiva abitudine di non prestare attenzione alla segnaletica. Un esempio: da piazza Unità verso il centro, lungo via Matteotti, non compare la bici come eccezione al divieto di transito, ma 100 metri più avanti un cartello analogo riporta **anche** il pittogramma della bicicletta.



I due problemi talvolta sono combinati. Sempre in via Matteotti, provenendo dal centro, si incontra questo **obbligo di svolta**; ma, **dall'altro lato dell'incrocio, proprio di fronte, si intravede chiaramente il segnale che indica la corsia preferenziale con accesso consentito anche alle bici!** Come possono arrivarci, se andare dritti è proibito e le altre due strade sono a senso unico in uscita dall'incrocio?



Premesso che per via Matteotti, nell'ambito del già citato progetto PIMBO è previsto un totale riassetto, preso atto delle lacune e delle incongruenze oggettivamente esistenti si sta procedendo ad una revisione dell'attuale segnaletica per dar modo ai ciclisti di percorrere l'intera Via Matteotti nei due sensi di marcia.

E' attualmente in fase di emanazione l'ordinanza di traffico propedeutica a tale intervento, previsto comunque nelle prossime settimane.

19) Sottopasso di via Zanardi

Il sottopasso di via Zanardi risulta molto pericoloso, inoltre sembra arrivare un'ulteriore modifica alla viabilità con la costruzione di un supermercato in angolo con via Bovi Campeggi. Dalle recenti dichiarazioni dell'Assessore il progetto di ciclabile è sospeso in attesa di completamento di una seconda viabilità. Qual è lo stato reale del progetto? Il sottopasso è attualmente molto frequentato dai ciclisti, che devono essere messi in sicurezza con la realizzazione di una corsia ciclabile. Nel frattempo, chiediamo da tempo la valorizzazione con una segnaletica chiara e visibile del Sottopasso della Bova, che al momento è l'unica alternativa al sottopasso di via Zanardi, ma manca completamente una adeguata segnaletica e molti ciclisti non lo conoscono.

L'adeguamento ciclabile del sottopasso ferroviario di Via Zanardi è stato subordinato all'apertura al transito del primo stralcio dell'Asse Nord-Sud e pertanto tale tematica non potrà essere affrontata prima del prossimo anno.

Per quanto riguarda il sottopasso della Bova, ricompreso all'interno dell'itinerario turistico "Lungo Reno Navile", la sua mancanza di connessioni con Via Carracci e più in generale la sua natura prettamente riconducibile ad una ciclabilità di svago, non ne fa un percorso di immediato interesse per gli spostamenti in bici di natura sistematica.

Ogni intervento inerente alla segnaletica di indirizzamento dovrà inquadrarsi organicamente all'interno della nuova proposta di rete ciclabile formulata dal Biciplan.

20) Situazione accessibilità del percorso sul Navile



Il nuovo ponticello e i passaggi ciclabili sul lato del CNR andrebbero aperti il prima possibile.

Il cantiere dell'Università è stato arretrato con la conseguente apertura del ponte sul Navile al Battiferro; è però rimasta inspiegabilmente chiusa la nuova passerella di collegamento tra "sponda destra" e "restara di mezzo" del canale. A quando la sua riapertura?

Analogamente si attende da tempo la promessa apertura del cancello del Museo del Patrimonio Industriale (per la continuità del lato sinistro della lungo navile (per riconnettersi a via del Pellegrino):



Sarebbe necessario un "addolcimento" della discesa da Palazzina Geometri (e asfaltatura della sua base per rischio incidenti).



Alla Bova, in uscita dal tunnel sotto la ferrovia sul lato verso la salita in via Bovi Campeggi c'è grande rischio collisione con chi scende veloce e spesso tagliando la curva. Sarebbero da prevedere miglioramenti come asfaltatura di quel tratto, specchio e segnaletica d'avvertimento.

Nella nuova area Universitaria tra il CNR e il Museo del patrimonio industriale (al Battiferro) non sono stati previsti percorsi ciclabili (e relative rampe/raccordi sui cordoli dei parcheggi nei tragitti di attraversamento dell'area). La questione ha anche valenza generale: come è possibile che nel 2017 si progettino ancora aree nuove senza queste elementari attenzioni?



La stessa situazione si presenta in sponda sinistra del Navile nella nuova area di Astronomia, verso via del Pellegrino e via Beverara, non raccordate ma di fatto usate da centinaia di studenti in bici.

Su via Carracci manca il completamento della ciclabile per raggiungere l'ingresso di villa Angeletti e via Zanardi.

Si segnala inoltre un possibile raccordo utile dietro la ditta Cambielli-ex Manzini, in cui l'apertura del passaggio eviterebbe l'incrocio Carracci-Zanardi.



Altro raccordo che potrebbe essere utile unisce Via Carracci con il percorso ciclopedonale lungo Navile verso la Bova (attualmente tale raccordo è fattibile solo tramite scala molto stretta e non attrezzata per passaggio con bici)



Segnalazione di alta complessità per la varietà dei temi trattati, che in parte interessa progetti dell'AC (ad esempio il completamento della ciclabile su Via Carracci), e per altri aspetti si scontra con processi non totalmente governati dal Comune (v. cantiere del Polo Universitario "Navile", ove peraltro recentemente del Battiferro è stata riaperta al transito ciclopedonale) o con "incompiute" storiche della pianificazione, quale ad esempio il ramo di strada che da Via Beverara punta verso Via Carracci interrompendosi prima in corrispondenza di una proprietà privata.

Si segnala peraltro che da alcuni mesi la passerella sul Navile presso il sostegno del Battiferro è stata riaperta al transito, mentre il progetto del polo universitario "Navile" prevede a carico dell'Università di Bologna la riqualificazione della rete ciclabile e pedonale ricadente in tale ambito di intervento.

21) Anomalie segnaletiche su Piazza da Verrazzano

La pista ciclabile da Piazza da Verrazzano in direzione del giardino antistante ai Ferrovieri passa in senso opposto al senso di marcia nel tratto da via Vespucci: qual è la corretta interpretazione?



Il primo dei due cartelli indicati in foto verrà rimosso in quanto contrasta con l'attuale disciplina di traffico. L'eventuale realizzazione di un doppio senso ciclabile in Via Vespucci è affrontabile solo in sede di PGTU e necessita di specifici approfondimenti progettuali.

22) Mancati raccordi ciclabili su Via Zanardi/via Manzi

La pista del sottopasso Lazzaretto proveniente da via Zanardi ha accesso non definitivo e un attraversamento pericoloso con le strisce pedonali cancellate, sarebbe necessario ripristinare la segnaletica in protezione di ciclisti e pedoni. Analogamente la pista sbuca in via Zanardi dal parco Andrea Pazienza senza alcuna segnalazione, né passaggio ciclabile: si potrebbe costruire la ricucitura con la nuova pista del Lazzaretto.

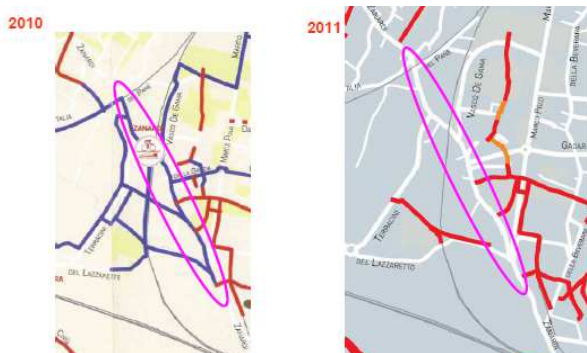


Il progetto ciclabile di Via Zanardi (tratto da via Carracci a via Manzoni), già finanziato, darà uno sbocco univoco e definitivo su Via Zanardi alla pista ciclabile di Via Manzoni, mediante utilizzo del ramo cieco di Via del Lazzaretto residuo dalla realizzazione del nuovo asse stradale di Via Manzoni e creerà inoltre il raccordo oggi assente tra la ciclabile presente in fregio alla Rotonda Bubani e la rete ciclopedonale dell'Ipercoop "Lame".

Come illustrato nell'incontro del 26 aprile scorso, stante l'attuale configurazione di Via Manzoni nel tratto in ingresso alla Rotonda Bubani, non è possibile prevedere anche qui un ulteriore ramo di adduzione alla ciclabile di Via Manzoni oltre a quello di cui sopra.

23) La ciclabile promessa su via Zanardi

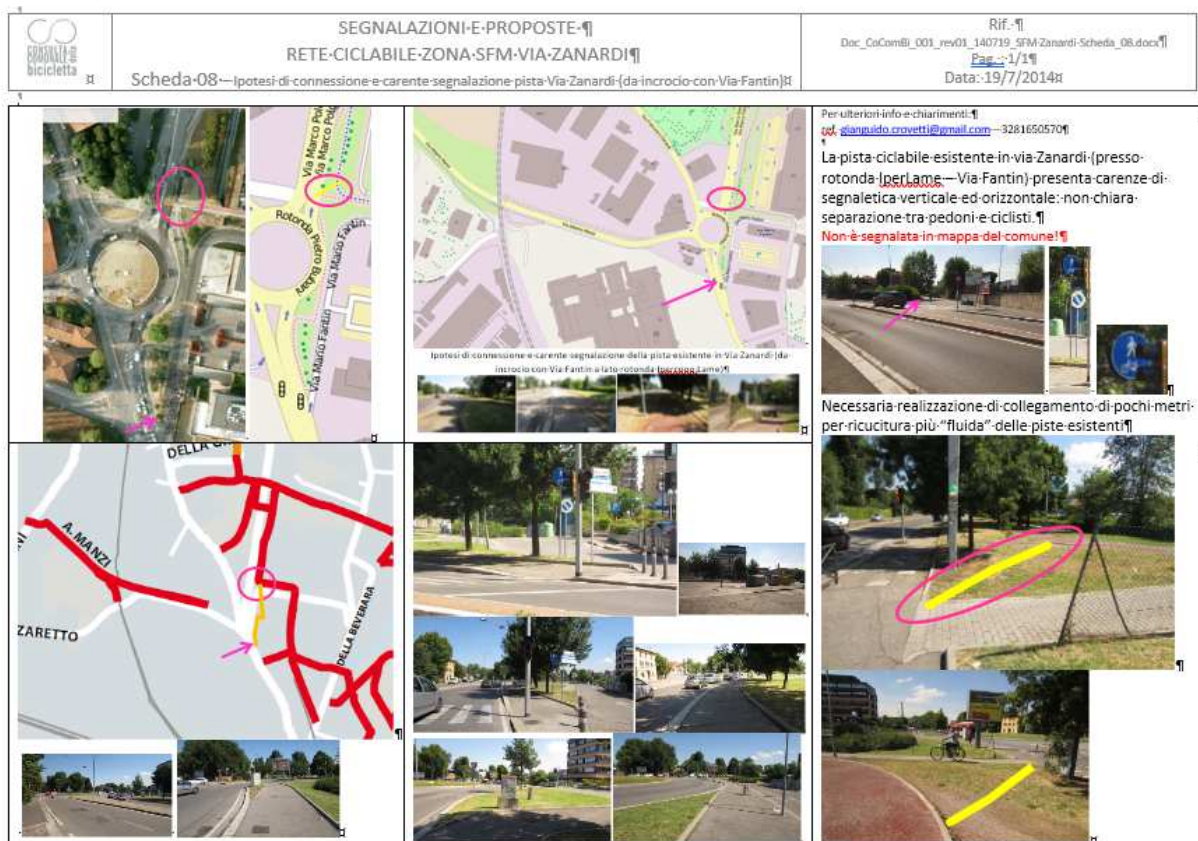
Nel 2007 la mappa del Comune indicava come tratta in costruzione una ciclabile da via del Pane fino alla rotonda con via Marco Polo, come mai non è più stata realizzata?



Dal 2009 in poi la mappa edita dal Comune di Bologna, oltre alle ciclabili esistenti, riporta solo le ciclabili previste che siano effettivamente coperte da un finanziamento, e la cui attuazione sia imminente. Gli interventi a cui fa riferimento la segnalazione si devono confrontare con un quadro progettuale che nel frattempo si è in parte modificato, essendo la stazione SFM Zanardi confluita all'interno del progetto PIMBO.

Via Zanardi è un asse che fa parte della rete portante proposta dal Biciplan. Si segnala inoltre che all'interno del progetto PIMBO è prevista la soppressione del passaggio a livello di Via Zanardi e la contestuale realizzazione di un fornice ad esclusivo uso pedonale e ciclabile.

24) Segnalazione già inoltrata su via Zanardi rotonda Fantin



Il tema troverà soluzione nell'ambito del progetto ciclabile di Via Zanardi di cui al punto 22). Tale intervento creerà infatti il raccordo ciclabile oggi assente tra Via Marco Polo angolo Rotonda Bubani e la rete ciclopedonale dell'Ipercoop "Lame".

25) Fruibilità area interessata da Passante

Nell'ambito del confronto pubblico sul Passante, la consulta ha chiesto di realizzare opere che agevolino la permeabilità e la fruibilità dell'area dal punto di vista ciclabile (recepiti in parte anche da un o.d.g. del Quartiere Navile): si chiede che tali proposte, se non accolte nell'ambito della realizzazione del Passante, vengano valutate nell'ambito di altri possibili finanziamenti:

- Passaggio del Reno su ponte cava attuale.
- Ciclabile Zanardi dal sottopasso ciclopedonale del Mulino Bruciato verso Noce a nord e verso il Cubo a sud. (Ciclabile Zanardi-Noce)
- Ciclabile Via Selva Pescarola
- Ciclabile Mulino Bruciato via Benazza
- Ciclabile Piazza da Verrazzano - connessioni con Marco Polo/Via della Grazia
- Collegamento ciclabile da Centro Navile a Ciclopista Navile su via Sostegno
- Ciclabile Via Marco Polo Bottego Beverara
- Ciclabile Via Erbosa-Fascia Boscata
- Ciclabile Fascia Boscata-Arcoveggio
- Individuazione di interventi per mettere in sicurezza un percorso est/ovest tra Ciclabile Arcoveggio angolo via Gobetti - Stalingrado/Porta Europa - Fiera (via Procaccini/Torreggiani oppure via Bolognese/Liberazione) - (ad es. In via Procaccini ricavare un tratto ciclopedonale verso fiera)

K. Collegamento Via Benazza Marco Polo e da via Roveretolo a Marco Polo, risolvendo tutto il nodo rotonda Centro Navile.

L. Ciclabile Via Corticella Passante-Corticella, estendendola a nord o a sud compatibilmente con vincoli esistenti.

M. La ciclabile radiale di via Arcoveggio continua ad avere 2 importanti discontinuità critiche presso i 2 sottopassi ferroviari (vedi foto).



Temi trattati nel corso dell'incontro del 22 marzo scorso.

26) Attraversamento di Via Stalingrado all'altezza della Ex Manifattura Tabacchi

Anche questo già ripetutamente segnalato al Settore Mobilità, attraversamento mortale in concomitanza con l'ingresso ciclopeditonale al Parco Nord. Ci era stato assicurato che il semaforo attualmente posto in zona sarebbe stato arretrato nell'ambito della riqualificazione dell'Ex Manifattura con un nuovo percorso interno al comparto che avrebbe raccordato la pista Ex Casaralta con il Parco Nord. Qual è il cronoprogramma dei lavori?

Si tratta di una criticità che può trovare soluzione nell'ambito del "Tecnopolo" per la riqualificazione dell'Ex Manifattura Tabacchi, con necessità di coinvolgere il Settore Piani e Progetti Urbanistici; più di recente l'area indicata è divenuta oggetto di studio anche del Passante di Bologna.

27) Attraversamento della Via Emilia (Via Dozza) all'altezza di via Dallolio

In corrispondenza del Villaggio Due Madonne sulla ciclabile Piazzini, la pista che esce a lato del concessionario Dacia e proviene dalle scuole Savio e quella dall'altra parte della Via Emilia che va al parco dei Cedri sono disassate di una decina di metri. Attualmente, per coprire il disassamento, ci sono dieci metri di marciapiede da percorrere bici a mano. Sarebbe necessario creare un attraversamento ciclabile diagonale (come c'è su via Emilia Ponente all'altezza di Via della Ferriera) spostando su un palo apposito una delle due lanterne semaforiche dedicate alle bici.

Per ovviare a questa oggettiva incongruenza, nata alcuni anni orsono dal ridisegno di Via Dozza attuato in ambito Crealis, è stata programmata una modifica della segnaletica sul marciapiede sud di Viale Dozza, dallo sbocco della ciclabile di Via Ventimiglia fino all'inizio dell'attraversamento ciclopeditone semaforizzato. Questo tratto verrà trasformato in percorso ciclopeditone promiscuo e il cartello "bici a mano" oggi presente a uno dei due lati del percorso verrà rimosso.

28) Mancanza di illuminazione su percorsi ciclabili

Il sottopasso della Bova (e il tratto successivo in direzione Nord) è anche un classico esempio di mancanza di illuminazione su percorsi ciclabili: il tratto che passa sotto via Carracci e si collega al parco di Villa Angeletti è completamente buio, generando una situazione di grande pericolosità per interferenza con gli elementi arborei, la stessa situazione sul il tratto di ciclabile di via De Pisis fino a viale Togliatti, nel tratto di percorso che da via Olmetola conduce alla Villa Bernaroli, tratto di via Giuriolo di fianco al parcheggio.

Sono tutte situazioni in cui l'illuminazione pubblica si trova ad una certa distanza dal percorso ciclopeditone (vedi Via de Pisis) oppure è effettivamente assente. Si tratta di capire la priorità di un intervento di posa dell'illuminazione pubblica in situazioni di questo tipo.

Relativamente alla segnalazione sul sottopasso della Bova, la mancanza di illuminazione non riguarda il tratto in sottopasso, ma solo a quello che va dall'uscita del sottopasso fino al Parco di Villa Angeletti.

29) Semaforo pedonale di via Andrea Costa

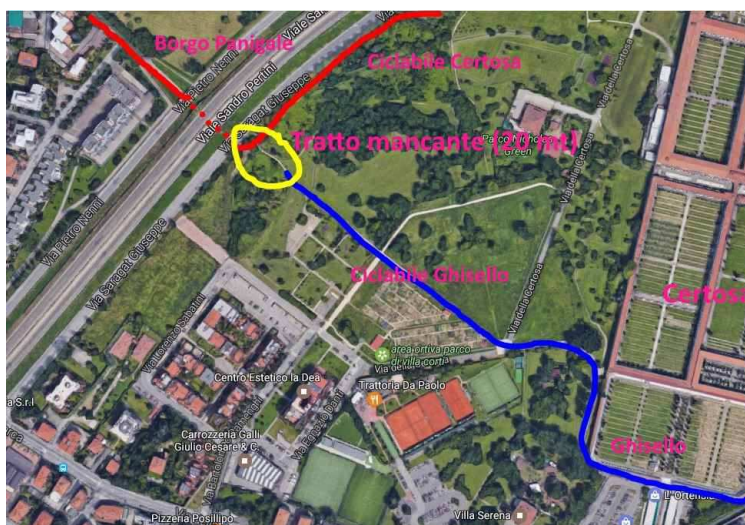
All'altezza della fermata Certosa c'è un semaforo che dovrebbe essere a chiamata e non automatico. Nella pratica, il semaforo costringe a lunghe ed inutili attese sia i pedoni che le automobili, che spesso non rispettano il rispettivo rosso.

Si tratta di un attraversamento su Via A.Costa, solo pedonale e semaforizzato, da cui si accede anche alla "Radiale Ovest", che corre appena a nord del ponticello sul canale.

Questo semaforo appartiene a un gruppo semaforico unico, quello che regola l'intersezione A. Costa - Via della Barca e l'intersezione Porrettana - Saragozza. Quand'anche fosse trasformato in un impianto a chiamata, sarebbe del tipo "a prenotazione" e non risolverebbe il problema dei tempi di attesa. La vicinanza con le due intersezioni di cui sopra ci obbliga a tenere questo impianto in fase con l'intero gruppo semaforico.

30) Ciclabile Ghisello

Altra segnalazione già inoltrata sulla quale chiediamo lo stato di fatto: c'è un tratto minimo mancante per riunire la ciclabile che esce dal Ghisello, attraversa il parco Nicholas Green e dovrebbe congiungersi con la tratta che accerchia la Certosa ma che è contesa da lottizzazione.



Il Settore Ambiente ha fornito in proposito i seguenti elementi di risposta:

“Il completamento del raccordo ciclopeditonale indicato è subordinato agli interventi di realizzazione del terzo lotto del Parco Nicholas Green, intervento già inserito nel piano poliennale degli investimenti e per il quale esiste specifica copertura finanziaria.

I tempi di attuazione sono però incerti in quanto subordinati all'acquisizione di un'area attualmente occupata da orti abusivi e detenuta da una società immobiliare sottoposta a procedura fallimentare”.

31) Tangenziale della bici a Porta Santo Stefano

Nell'ultimo tratto prima del semaforo, davanti ai Giardini Margherita, è rimasta una piccola parte non asfaltata ma con presenza di brecciolino particolarmente insidioso in caso di fermata al semaforo. È evidente la mala esecuzione dei lavori su questo tratto, che andrebbe ri-pavimentato per evitare facili cadute.

Il completamento della Tangenziale delle Biciclette su Viale Gozzadini, previsto nell'ambito dell'appalto cod. int. 4599, è un intervento ancora in corso, nel quale sono state riscontrate diverse anomalie di esecuzione del cui corretto ripristino la ditta esecutrice si farà carico nelle prossime settimane.

32) Ciclabile su marciapiede in via Dante

Manca apposita segnaletica orizzontale che indichi lo spazio bici e quello pedoni, mentre il proseguimento che aggira piazza Trento Trieste versa in condizioni pessime e richiederebbe manutenzione.

E' stata segnalata all'U.O. Manutenzione Strade la necessità di apportare alcuni correttivi alla segnaletica orizzontale (segnaletica ciclabile interrotta presso il passo carrabile di Via Dante 12-14 e mancanza del pittogramma pedonale nel tratto promiscuo in fregio a Piazza Trento-Trieste), un ripristino alla segnaletica orizzontale nel primissimo tratto fuori dai Viali e, ove possibile, ripristini puntuali della pavimentazione nelle situazioni più ammalorate.

Per quanto riguarda un rifacimento più esteso del fondo, tale tipologia di intervento deve trovare una specifica individuazione di risorse dedicate. A tale riguardo una definizione delle priorità può essere dettata dalla gerarchia della rete ciclabile individuata dal Biciplan.

33) Ciclabile su marciapiede in via Mezzofanti

La segnaletica orizzontale non è stata ripristinata dopo i lavori sui marciapiedi e l'asfalto marciapiedi in alcuni punti è degradato, gli attraversamenti andrebbero evidenziati con asfalto rosso e indicato il senso di marcia così come sulle altre monodirezionali.

Si è provveduto a segnalare all'U.O. Manutenzione Strade la pressoché totale assenza di segnaletica verticale in tutto l'itinerario ciclabile di Via Mezzofanti, oltre alla necessità di procedere a vari ripristini sia del fondo (c/o fermata bus civico 36) che della segnaletica orizzontale (ai civici 6-8, 47, 81 e all'intersezione con Via Albini).

Esiste poi un nodo progettuale irrisolto all'intersezione con Via Laura Bassi lato Scuole Marconi, che necessita di adeguamenti e correttivi specifici fattibili solo all'interno di un quadro di risorse dedicate.

34) Situazione ciclabile su via Irnerio

Lo spazio della carreggiata consentirebbe la presenza di una corsia ciclabile, o in alternativa un intervento significativo di moderazione del traffico perché i comportamenti degli utenti di quel tratto non sono conformi al limite dei 30 km/h come sarebbe da disposizione in centro storico, ma viene piuttosto utilizzata come arteria ad alto scorrimento.

Proposta non affrontabile prescindendo dal tema da uno studio complessivo del canale stradale, stante la vocazione di questo asse stradale, prettamente dedicato al TPL. Peraltro si fa presente che l'attuale assetto di Via Irnerio discende già da un recente intervento di riorganizzazione del canale stradale.

35) Comportamenti pericolosi in via Belle Arti

Il percorso di Via belle Arti all'altezza del palazzo Bentivoglio diventa assai rischioso a causa delle auto, motorini, camion che vanno in senso vietato per raggiungere Via Mascarella, occorrerebbe predisporre delle telecamere o accertamenti che impediscano comportamenti scorretti.

Il tema è affrontabile solo in sede di PGTU, viste le implicazioni che presenta a livello di organizzazione complessiva della circolazione della zona.

36) Ciclabile interrotte per lavori in corso

Come già evidenziato in più incontri precedenti i lavori in corso interrompono in maniera arbitraria i percorsi ciclabili senza che vengano predisposte alternative valide, costituendo un grave disagio. È l'esempio di Porta Galliera, da mesi interrotta e senza soluzioni per i ciclisti che vanno e vengono dall'asse di via Matteotti, così come in via Boldrini la ciclabile è interrotta da lavori e non ci sono segnalazioni per i ciclisti se non quelle di utilizzare le bici a mano ma senza attraversamenti o direzioni consigliate, per cui il ciclista è semplicemente interrotto e invitato ad andare nel nulla. La stessa situazione nei lavori di attraversamento di via Irnerio a Porta San Donato.

La criticità dei cantieri interferenti con la rete ciclabile è stato più volte affrontato in passato, incontrando spesso soluzioni parziali e non sempre del tutto convincenti. In molti casi è evidente la necessità di un indirizzo generale che consenta un criterio di scelta, ad esempio tra la soppressione temporanea di una percorrenza ciclabile oppure di stalli di sosta auto/moto finalizzata ad una percorrenza ciclabile provvisoria (Via Boldrini è un caso di questo tipo).

37) Mancanza di una segnaletica coerente sulla rete ciclabile

Le piste di nuova realizzazione non hanno alcuna indicazione per i ciclisti, ad esempio in via Zanardi rispetto alla ciclabile 8: per chi provenga da quell'itinerario segnalato, non c'è alcuna chiarezza se l'itinerario sia o meno lo stesso e dove conduca, così come non sono segnalati raccordi (ad esempio quello con il sottopasso della Bova). Nuove e vecchie ciclabili andrebbero ricollegate con adeguate indicazioni con un adeguato progetto di wayfinding.

Il segnalamento esistente è destinato ad un ripensamento organico nel quadro della nuova proposta di rete ciclabile formulata dal Biciplan.

15 marzo 2017
consultabicicletta@comune.bologna.it