



Proposta di programma operativo di doppi sensi ciclabili e case avanzate nel centro storico e di completamento delle corsie riservate bus+bici

Indice

PREMESSE	2
Oggetto e finalità	2
Il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano di Bologna e il Biciplan	2
Le nuove norme del Codice della strada	3
PROPOSTE	4
Le proposte per il doppio senso ciclabile e il senso unico eccetto bici	4
TAB. 1 - DOPPIO SENSO CICLABILE	4
TAB. 2 - SENSO UNICO ECCETTO BICI	8
Le proposte per le case avanzate	8
TAB. 3 - CASE AVANZATE	9
Le proposte per le corsie bus+bici	9
TAB. 4 - CORSIE RISERVATE BUS+BICI	10

PREMESSE

1) Oggetto e finalità

Con questo documento intendiamo avanzare all'Amministrazione comunale la proposta organica di un programma di realizzazione di **doppi sensi ciclabili** e **case avanzate**, in prima applicazione all'interno del centro storico, e di completamento delle corsie riservate bus+bici, sia aprendo le preferenziali mancanti in periferia sia integrando la segnaletica orizzontale.

L'idea di fondo è che, dopo alcune sperimentazioni puntuali, oggi è insieme necessario e possibile mettere in campo a Bologna un programma sistematico di attuazione di questi dispositivi ciclabili in semplice segnaletica, al pari delle corsie ciclabili, che appartengono allo stesso pacchetto di nuova infrastrutturazione leggera per le biciclette e risultano invece già largamente praticate.

Gli obiettivi sono:

- promuovere e tutelare in modo più compiuto la mobilità ciclistica in ambito urbano, realizzando le azioni che sono previste dalla pianificazione,
- rendere questi interventi sempre più riconoscibili per gli utenti della strada (motorizzati e non) grazie ad una loro maggiore e più sistematica diffusione nelle strade cittadine,
- dare coerente applicazione alle nuove norme del Codice della strada che ormai del 2020 per questi strumenti progettuali hanno segnato il passaggio dalla sperimentazione all'istituzionalizzazione.

Proponiamo perciò di recepire questo programma di interventi all'interno di uno dei contenitori progettuali già disponibili e finanziati nel Programma dei lavori pubblici del 2022, come per esempio il codice 6662 (il cui progetto di fattibilità di recente approvazione prevede tra l'altro anche: *"1.7) Interventi per il miglioramento della percorribilità ciclabile nel centro storico. (...) Si prevede di intervenire su una serie di assi stradali che, per le loro caratteristiche geometriche e funzionali, consentano la realizzazione del cosiddetto "doppio senso ciclabile", di corsie ciclabili in segnaletica, ecc."*), e/o comunque in uno o più dei numerosi altri codici disponibili quest'anno per investimenti sulla ciclabilità.

2) Il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano di Bologna e il Biciplan

Poco più di due anni fa il Comune di Bologna ha approvato il "PGTU 2019", dedicando un apposito capitolo, il 4.2, alle strategie relative alla mobilità ciclistica, in coerenza con l'allegato Biciplan.

A tale riguardo, il più importante strumento di pianificazione della mobilità urbana ha indicato come provvedimenti da attuare espressamente *"nel breve-medio periodo"*, tra gli altri, la diffusione del doppio senso ciclabile, delle case avanzate e delle corsie bus+bici, come risulta da queste previsioni:

- la realizzazione di *"alternative ciclabili nel centro storico secondo il modello della ciclabilità diffusa e dell'utilizzo di zone pedonali e/o a traffico pedonale privilegiato, con connessioni all'anello ciclabile dei viali di circonvallazione e con **introduzione progressiva del doppio senso ciclabile ove necessario e possibile**, in forma sperimentale a legislazione vigente in un primo pacchetto di strade del centro e successivamente in modo più diffuso in caso di modifiche normative"*;

- l'adozione di *“soluzioni progettuali ‘leggere’ e di rapida attuabilità e anche di carattere innovativo, secondo i modelli individuati dal Biciplan, ad esempio doppio senso ciclabile, uso ciclabile delle banchine, le ‘case avanzate’ ovvero l'introduzione di linee di arresto avanzate per le biciclette davanti agli altri veicoli, uso ciclabile delle corsie riservate al trasporto pubblico”*.

3) Le nuove norme del Codice della strada

Nell'estate del 2020, a seguito dell'emergenza da Covid-19, il decreto-legge n. 76/2020 (“Decreto Semplificazioni”), convertito con modifiche dalla legge n. 120/2020, ha introdotto importanti novità nel Codice della strada per quanto riguarda la ciclabilità. Sono infatti state approvate alcune nuove disposizioni, direttamente applicabili, tese a favorire la mobilità ciclistica, che facilitano e velocizzano l'attuazione delle previsioni pianificatorie comunali sopra citate.

In particolare, agli specifici fini di questo documento, sono stati espressamente introdotti e normati dispositivi tecnici quali:

- il **doppio senso ciclabile**, volto a *“permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli”* (art. 3, comma 1, numero 12-ter), e ammesso *“su strade classificate di tipo E, E-bis, F o F-bis, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato ... indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito”* (art. 7, c. 1, lett. i-bis);
- la **casa avanzata**, intesa come *“linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli”* (art. 3, c. 1, n. 7-bis) e ammessa *“nelle intersezioni semaforizzate ... estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata ... lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia”* e accessibile *“attraverso una corsia o da una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a 5 metri, situata sul lato destro”* (art. 182, c. 9-ter).

Inoltre, è stata aggiunta la possibilità di consentire la circolazione dei velocipedi anche *“sulle strade riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, purché non siano presenti binari tramviari a raso ed a condizione che, salvo situazioni puntuali, il modulo delle strade non sia inferiore a 4,30 m”* (art. 7, c. 1, lett. i-ter). Com'è stato ben chiarito ¹, era invece già e rimane pienamente consentita, senza vincoli dimensionali, la distinta facoltà di individuare mediante ordinanza le biciclette tra le tipologie di veicoli autorizzati a circolare sulle **corsie riservate** (ad esempio, al TPL e alle bici), cioè la possibilità di *“riservare corsie ... a determinate categorie di veicoli”* di cui all'art. 6, c. 4, lett. c), applicabile in ambito urbano in virtù del combinato disposto con l'art. 7, c. 1, lett. a).

¹ Si veda il documento “Progettare ciclabilità sicura - Guida all'applicazione del DL 76/2020”, capitolo 7 - La circolazione delle biciclette su strade e corsie riservate al TPL.

PROPOSTE

4) Le proposte per il doppio senso ciclabile e il senso unico eccetto bici

Come abbiamo visto in premessa, il PGTU 2019 ha pianificato l'adozione del doppio senso ciclabile:

- inizialmente *"in forma sperimentale, a legislazione vigente, in un primo pacchetto di strade del centro"*, ciò che effettivamente è avvenuto con i primi interventi sperimentali realizzati nei primi due anni di attuazione del piano nelle vie Guerrazzi-piazza Aldrovandi, Galliera, Strazzacappe, Azzo Gardino e IV Novembre, con esito positivo,
- *"e successivamente in modo più diffuso in caso di modifiche normative"*, che sono state nel frattempo introdotte con il D.L. 76/2020 e, grazie anche alla caratterizzazione ampia della norma voluta dal legislatore, consentono dunque adesso la predisposizione di un programma più esteso e sistematico di diffusione di questa misura.

La generalizzazione del doppio senso ciclabile appare fondamentale e urgente soprattutto in centro storico. Qui infatti l'assetto dei sensi unici, unito al particolare sviluppo della rete stradale di impianto medioevale, continua in diversi ambiti e itinerari a risultare di forte pregiudizio a una ciclabilità realmente diffusa e competitiva rispetto al mezzo privato a motore mediante percorsi più diretti, lineari e veloci (per cui risulta necessario rimuovere questi ostacoli); e in altri casi continua a generare comportamenti *di fatto* dell'utenza ciclistica non conformi alla disciplina circolatoria (fenomeno che risulta opportuno regolamentare, anziché ignorare).

In piena analogia con gli interventi sperimentali già eseguiti, vista la loro positiva riuscita, proponiamo, chiediamo all'Amministrazione comunale la progettazione e realizzazione in segnaletica orizzontale e verticale delle seguenti nuove corsie per doppio senso ciclabile:

TAB. 1 - DOPPIO SENSO CICLABILE		
	<i>Localizzazione</i>	<i>Motivazione</i>
1	via Portanova	Garantire la piena continuità del percorso ciclabile parallelo all'asse via Rizzoli-via Ugo Bassi, dalle Due Torri a piazza Malpighi, anche in direzione est/ovest (come già avvenuto con via IV Novembre nell'opposta direzione ovest/est)
2	via Nosadella (tutta)	Assicurare il collegamento ciclabile più diretto, immediato e già nei fatti ampiamente praticato dall'utenza ciclistica in direzione sud/nord da via Saragozza a piazza Malpighi e alla zona "T" del centro storico
3	via Frassinago (tratto da porta Saragozza a via Ca' Selvatica)	Completare il collegamento ciclabile più diretto, immediato e lineare lungo via Frassinago da via Saragozza a via Sant'Isaia, dando continuità al primo tratto già realizzato negli scorsi anni (mediante corsia per doppio senso ciclabile o anche con una pista ciclabile protetta in senso opposto a quello veicolare)
4	via De' Rolandis	Aprire un collegamento ciclabile diretto da via Irnerio angolo via

		Filippo Re (dove vi sono importanti sedi dell'Università) alla zona universitaria e in particolare a via Zamboni
5	piazza Puntoni	Garantire la piena continuità del percorso ciclabile lungo l'intero asse di via Zamboni in direzione centro, oggi interrotto solo in quel punto a causa di un breve tratto di pochi metri che a rigor di logica è in senso vietato, anche se di fatto costantemente impiegato dall'utenza ciclistica in entrambi i sensi di marcia (è l'unico tratto mancante dell'itinerario ciclabile 8, che da via San Donato porta alle Due Torri)
6	via Monaldo Calari	Assicurare la continuità e sicurezza della connessione ciclabile in direzione periferia dalla fine di via del Pratello alla Grada, in corrispondenza dell'attraversamento sui viali di adduzione alla Tangenziale della bici situato all'incrocio con via Sabotino (a maggior ragione a seguito dell'eliminazione nel 2017 dei 'quadrotti' che erano stati realizzati sui viali in corrispondenza del primo ramo di uscita da via Calari). Questo è il prevalente itinerario seguito da chi dal centro vuole andare in bici a prendere la pista ciclabile di via Sabotino/Casalecchio
7	via Marsili	Aprire un collegamento ciclabile diretto est-ovest da via Garibaldi a via d'Azeglio (anche per migliorare l'accessibilità ciclabile delle numerose sedi giudiziarie situate in entrambe le strade), garantendo la continuità della connessione, in particolare con il tratto ciclabile già esistente di via Urbana/Saragozza
8	via Rialto (tutta, o da via Santo Stefano a via Castellata)	Completare in via definitiva e "chiudere" la tangenziale ciclabile interna al centro storico che corre lungo l'antica Cerchia del Mille (Riva Reno>Moline>Respighi>Pratello>Aldrovandi>Guerrazzi), estendendo l'itinerario già tutto a doppio senso ciclabile da via della Grada a via Guerrazzi fino a porta Castiglione
9	via Mascarella (tratto "nuovo", da via Irnerio a Porta Mascarella)	Garantire la piena continuità dell'itinerario ciclabile sulla direttrice via Mascarella-via Stalingrado in tutte e due le direzioni, connettendo in modo diretto e lineare il centro e la zona universitaria alla ciclovia 7 della rete strategica del Biciplan e della Bicipolitana (itinerario Ferrara), mediante doppio senso ciclabile o in alternativa, vista l'ampiezza della carreggiata, mediante pista ciclabile controsenso sul lato est fra marciapiede e sosta. Già oggi è un percorso molto praticato dai ciclisti, anche se non correttamente
10	via Mentana (da via Moline a via Belle Arti e da via Belle Arti a via Marsala)	Connettere in modo diretto la zona universitaria al centro/zona T, proseguendo poi tramite il Ghetto (in direzione Due Torri) o tramite via Marsala-via Oberdan (in direzione via Rizzoli/p.za Maggiore, <i>v. le due proposte successive collegate a questa</i>)
11	via Marsala (tratto da via Mentana a piazza San Martino)	Garantire il collegamento ciclabile della zona Moline/Mascarella/Belle Arti/Cerchia del Mille al centro/zona T tramite via Oberdan (<i>v. proposta successiva collegata a questa e alla precedente</i>): oltre a via Mentana a monte e a un tratto di via Oberdan a valle, per dare continuità a questo itinerario già oggi

		fortemente praticato dai ciclisti risulta necessario istituire un doppio senso ciclabile intermedio in un brevissimo tratto di via Marsala, per consentire l'arrivo su piazza San Martino
12	via Oberdan (da via San Simone a via Altabella)	Completare l'itinerario ciclabile di via Oberdan in direzione centro, dando continuità nell'unico tratto a senso unico ma già oggi percorso continuamente da ciclisti anche nel senso opposto, verso via Rizzoli/piazza Maggiore (<i>v. le due proposte precedenti di cui questa costituisce l'ultimo tassello</i>)
13	via Riva Reno (all'incrocio con via Galliera)	Mettere in strada su via Riva Reno il breve tratto di ciclabile che ora attraversa la piazzetta della Poggia, spostando i pochissimi stalli moto lì esistenti. In tal modo si eliminerebbero le attuali interferenze con i pedoni e si darebbe linearità al percorso ciclabile, eliminando quella assurda S ricavata nel bel mezzo della piazzetta che con la realizzazione del nuovo tratto ciclabile di via Galliera ha perso totalmente senso. Vista la densità di frequentazione dell'area, il tratto andrebbe comunque protetto con fittoni/cordoli.
16	Via Barberia - De' Carbonesi	Garantire la continuità a chi si muove in direzione est da via Sant'Isaia/Piazza Malpighi, verso via Farini/Santo Stefano.
15	Via Vascelli	Per permettere a chi arriva da Castiglione (via del Cestello) di raggiungere la zona dei Tribunali più agevolmente.
16	Via della Braina	Strada a bassissimo flusso automobilistico, permette di raggiungere da via de' Coltelli alcuni poli attrattori su via Rialto (cinema, locali).
17	Via San Rocco (da via della Grada a San Valentino)	Permettere un accesso diretto verso via del Pratello dall'incrocio con via della Grada. Nell'altro senso di percorrenza, si vedano le proposte successive.
18	Via Gerusalemme	Aprire un collegamento ciclabile diretto da piazza Santo Stefano a Strada Maggiore, evitando ai ciclisti il passaggio su via Borgonuovo, ben più trafficata, stretta e inquinata anche a causa dei tempi di attesa semaforici e del conflitto col percorso pedonale nel tratto finale di attestamento all'incrocio
19	Via del Porto (da via Fratelli Rosselli a via Galliera)	Completare con l'ultimo tassello mancante il collegamento ciclabile bidirezionale lungo l'itinerario via del Porto-via Strazzacappe (in quest'ultima è già stata realizzata una corsia per doppio senso ciclabile nel senso opposto a quello unico), come alternativa all'asse trafficato di via dei Mille-via Don Minzoni
20	via Orfeo (tratto da piazza del Baraccano a via Borgolocchi)	Garantire la continuità ciclabile da piazza del Baraccano (e relativi giardini) a via Santo Stefano, attualmente interrotta a causa di un breve tratto di via Orfeo in precedenza a doppio senso di marcia e da alcuni anni messo invece a senso unico
21	via Broccaindosso	Garantire il collegamento ciclabile da Strada Maggiore a via San Vitale già oggi ampiamente praticato dai ciclisti, tra cui studenti e

		personale della facoltà universitaria di Scienze politiche, per andare verso il centro (essendo irrazionale andare verso la porta, transitare su via Torleone e poi tornare indietro verso il centro)
22	Strada Maggiore (tratto dalla porta a p.za Aldrovandi)	Assicurare l'accesso ciclabile più immediato, lineare e diretto al centro per i ciclisti che provengono dalla ciclovia 1-est di via Mazzini (di cui evidentemente Strada Maggiore costituisce la naturale prosecuzione), prendendo atto del flusso continuo di bici che già percorrono controsenso questo tratto per 'tagliare' in spazio e tempo rispetto a tangenziale bici di viale Ercolani e nodo di porta San Vitale. Si propone di valutare in prima battuta il tratto dalla porta a via Torleone, dove la maggiore sezione stradale rispetto al tratto più centrale consentirebbe un più facile inserimento della corsia.
23	Via San Vitale (tratto da p.za Aldrovandi alla Porta)	Il percorso ciclabile in direzione centro è già oggi percorso regolarmente contromano, soprattutto dai rider che servono i locali presenti lungo la strada. Essendoci gli spazi, sarebbe utile regolarizzare questa situazione permettendo il doppio senso ciclabile del tratto. La presenza della corsia tratteggiata potrebbe inoltre servire come deterrente alla sosta in doppia fila sul lato sinistro, che spesso interferisce con il flusso dei bus.

Evidenziamo che questo pacchetto unitario di proposte ha anche il pregio di garantire una distribuzione equilibrata del dispositivo del doppio senso ciclabile nei quattro quadranti del centro storico, così da abituare sistematicamente l'utenza stradale che circola dentro le mura a questa tipologia di intervento (8 il quadrante San Vitale/zona Imerio; 7 proposte riguardano il quadrante Santo Stefano/zona Galvani; 5 il quadrante Saragozza/zona Malpighi; 3 il quadrante Porto/zona Marconi - un numero più basso, perché in questa porzione di territorio è già stata realizzata la maggior parte degli interventi di tipo sperimentale).

Inoltre, prendendo le mosse da quanto disposto recentemente dal Comune in via del Pratello nell'ambito della nuova ZTL Speciale Pratello-San Francesco ² e già qualche anno fa in alcune strade comprese nella ZTL Speciale Università ³, in determinate aree del centro, a traffico particolarmente limitato, appare necessario e possibile realizzare un dispositivo di doppio senso ciclabile, o meglio, letteralmente, di "senso unico eccetto bici", più diffuso, sistematico e semplificato, senza il ricorso a corsie tracciate a terra, mediante la semplice aggiunta del pannello integrativo "eccetto bici" sotto ai segnali verticali di senso unico, di divieto di accesso e di direzione obbligatoria presenti nelle vie coinvolte e/o in quelle che le intersecano. La segnaletica verticale, in analogia a quanto fatto in via Petroni, potrà comunque essere integrata in alcuni punti dal pittogramma della bicicletta e dalla freccia direzionale tracciate a terra per evidenziare in modo più immediato ai ciclisti la possibilità di percorrenza in senso opposto a quello veicolare.

² Si veda l'ordinanza P.G. n. 576236/2021 del 14/01/2022, che dispone il senso unico di marcia eccetto velocipedi in ampi tratti della stessa via del Pratello (punti D1 e D2).

³ Si veda l'ordinanza P.G. n. 269290/2015 del 07/09/2015, che dispone il senso unico di marcia eccetto velocipedi in Largo Trombetti (punto F, numero 1) e in via Belmeloro (punto H, numero 1).

Questa soluzione permette di riconoscere la situazione *di fatto* di alcune di queste strade, già oggi interessate da un notevole flusso ciclabile in entrambi i sensi, senza estesi interventi in segnaletica orizzontale, specialmente in un contesto delicato come quello del centro storico.

In questo senso, proponiamo e chiediamo all'Amministrazione comunale la progettazione e realizzazione dei seguenti "sensi unici eccetto bici" nella ZTL Speciale Università, a completamento di quelli già attuati nella medesima area, e di alcuni altri in ZTL Speciali:

TAB. 2 - SENSO UNICO ECCETTO BICI		
<i>N.</i>	<i>Localizzazione</i>	<i>Motivazione</i>
1	via Belle Arti (tratto da via Mentana a via Bertoloni)	Garantire la piena continuità in entrambe le direzioni del percorso ciclabile di via Belle Arti, sia in quanto asse parallelo e alternativo all'arteria trafficata di via Irnerio, sia in quanto asse interno di attraversamento longitudinale di tutta la porzione nord della zona universitaria
2	via Mascarella (tratto 'vecchio', da via Irnerio a via Belle Arti)	Garantire la piena continuità dell'itinerario ciclabile sulla direttrice via Stalingrado-via Mascarella anche in direzione sud (cioè in accesso al centro), connettendo in modo diretto e lineare la ciclovia 7 della rete strategica del Biciplan all'entrata in zona universitaria
3	via Capo di Lucca (tratto da via Irnerio a via Moline in ZTL Speciale)	Garantire l'accesso ciclabile diretto a via Moline e alla zona universitaria, anche in alternativa all'asse più trafficato e caotico di via Alessandrini
4	Via San Rocco (tratto da via del Pratello a San Valentino)	Traffico automobilistico limitatissimo, renderla percorribile verso via della Grada completerebbe la percorribilità bidirezionale.

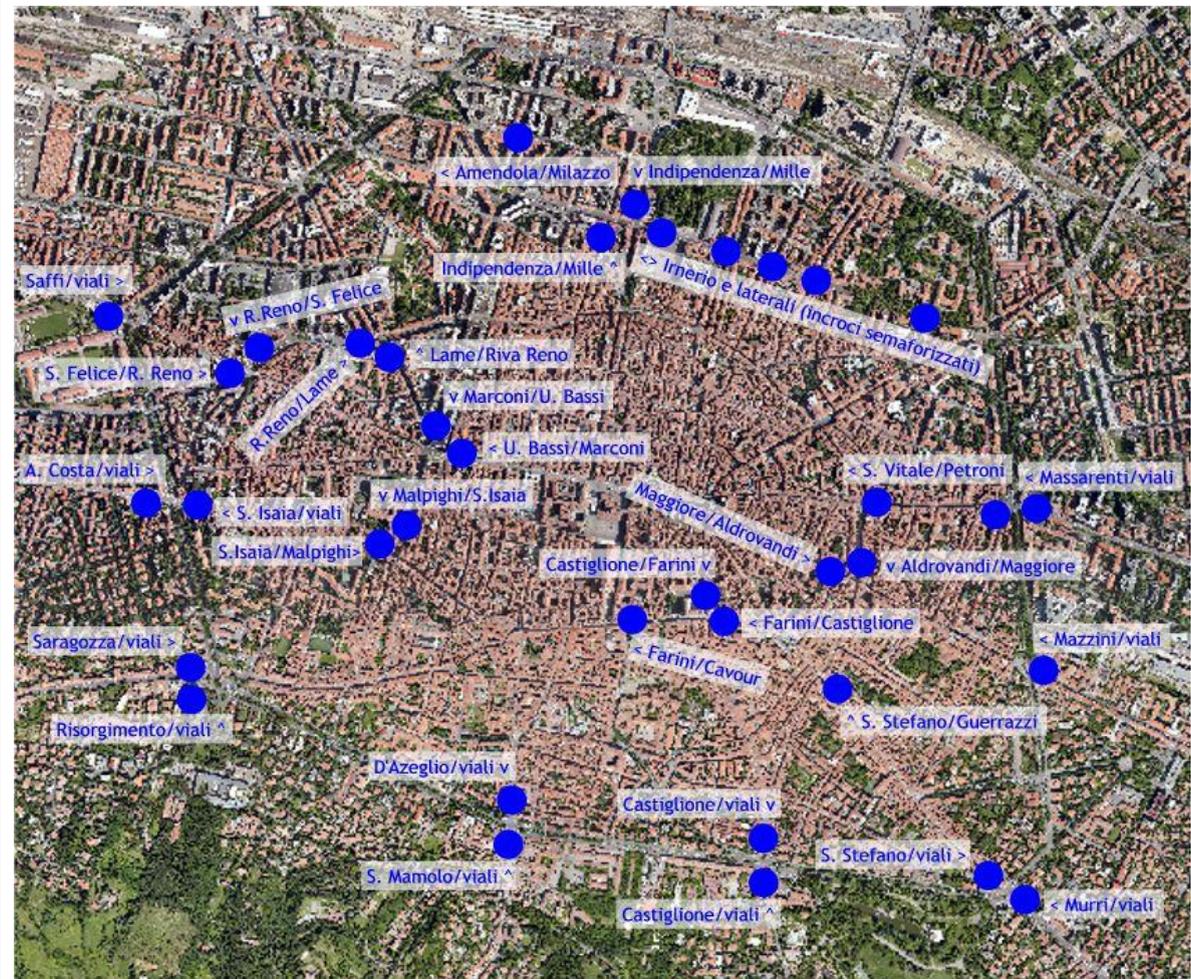
5) Le proposte per le case avanzate

Come abbiamo visto in premessa, il PGTU 2019 ha pianificato l'"adozione delle case avanzate" per l'arresto delle biciclette davanti agli altri veicoli. Questo provvedimento presenta indubbi vantaggi per i ciclisti, dal punto di vista sia della sicurezza, potendo riprendere la marcia in posizione appunto avanzata e dunque più visibile e protetta quando scatta il verde semaforico, sia dell'accessibilità, essendo facilitata l'eventuale manovra di svolta a sinistra, sia della salute, evitando così di respirare i gas di scarico dei veicoli in coda durante la fase di rosso.

Ciò è talmente vero che lo stesso legislatore nazionale ha infine previsto la casa avanzata tra i nuovi dispositivi per favorire la ciclabilità urbana inseriti dal D.L. 76/2020 nel Codice della strada, rendendo oggi possibile, grazie alla copertura legislativa, un programma più ampio e sistematico di diffusione di questa misura, che tra l'altro a Bologna era già stata sperimentata, con esito positivo, negli anni '90 (ad esempio in via Riva Reno all'incrocio con via Marconi) e anche più di recente (nel 2015 in via San Felice, via della Zecca, ecc. come misura di preferenziazione in centro e nel 2021 nelle vie Saragozza e Murri come parte di itinerari).

Riprendendo i contenuti del proprio documento sulla “Mobilità post Covid-19” consegnato il 20 maggio 2020, proponiamo e chiediamo all’Amministrazione comunale la progettazione e realizzazione delle seguenti case avanzate, precedute da breve tratto di corsia ciclabile sul lato destro, per l’accessibilità e preferenziazione ciclabile diffusa in centro storico:

TAB. 3 - CASE AVANZATE



6) Le proposte per le corsie bus+bici

Come abbiamo visto in premessa, il PGTU 2019 ha pianificato l’“uso ciclabile delle corsie riservate al trasporto pubblico”. Si tratta di una misura fondamentale e di semplice, economica e immediata attuabilità, per assicurare la continuità degli itinerari ciclabili lungo direttrici primarie non solo per il trasporto pubblico locale ma anche per la mobilità ciclistica in ossequio al Biciplan.

Le novità del D.L. 76/2020, come meglio esposto sopra, hanno introdotto per la prima volta la diversa possibilità di aprire alle bici anche le *strade* riservate al TPL, mentre non è stata interessata dalle modifiche la norma esistente, che consentiva e consente tuttora di prevedere i velocipedi tra i veicoli determinati a cui, insieme al trasporto pubblico, possono essere riservate le *corsie* preferenziali. Non a caso, infatti, nella città di Bologna, il processo di apertura delle corsie preferenziali alle biciclette è già stato in buona parte attuato (nel

2013 per tutte le corsie del centro storico, in anni precedenti e successivi in un numero significativo di corsie presenti nel resto della città), e va oggi solo completato in alcuni pezzi essenziali mancanti.

Riprendendo e completando i contenuti del proprio documento sulla “Mobilità post Covid-19” già consegnato il 20 maggio 2020, proponiamo e chiediamo all’Amministrazione comunale l’apertura, prioritariamente, delle seguenti corsie preferenziali anche alle biciclette, con adeguamento della relativa segnaletica:

TAB. 4 - CORSIE RISERVATE BUS+BICI		
<i>N.</i>	<i>Localizzazione</i>	<i>Motivazione</i>
1	Via Andrea Costa (tratto dai viali a via Montefiorino)	Garantire la piena continuità in direzione periferia dell’itinerario ciclabile lungo l’asse primario in oggetto, che costituisce la ciclovia 3 della rete strategica del Biciplan
2	Via Massarenti (tratto dai viali a via Albertoni)	Garantire la piena continuità in direzione periferia dell’itinerario ciclabile lungo l’asse primario in oggetto, che costituisce la ciclovia 9 della rete strategica del Biciplan
3	Via Mazzini (tratto da via Pelagi ai viali)	Garantire la piena continuità in direzione centro dell’itinerario ciclabile lungo l’asse primario in oggetto, che costituisce la ciclovia 1-est della rete strategica del Biciplan
4	Via Zaccherini Alvisi (tratto da via Zanolini a via Massarenti)	Assicurare il collegamento ciclabile diretto, anche in direzione sud, fra la ciclovia 8 su via San Donato e la ciclovia 9 su via Massarenti (intercettando tra l’altro pure la pista ciclabile in via Malaguti e le corsie ciclabili su via Zanolini)
5	Via Donato Creti (tratto da via Mascherino a via Ferrarese)	Garantire la piena continuità in direzione ovest dell’itinerario ciclabile lungo l’asse in oggetto, che è parte dell’anello II - Circonvallazione intermedia della rete strategica del Biciplan
6	Via Liberazione (tratto da via Ferrarese a via Mascherino)	Garantire la piena continuità in direzione est dell’itinerario ciclabile lungo l’asse in oggetto, che è parte dell’anello II - Circonvallazione intermedia della rete strategica del Biciplan
7	Via Massarenti (vari tratti direzione centro)	Già ora le biciclette percorrono la corsia preferenziale, per stare il più possibile a destra della strada ed evitare di trovarsi a metà tra auto e bus.
8	Sottopasso Tomesani	Permette di seguire il percorso più lineare lungo la via Emilia da/verso San Lazzaro, evitando la rotonda Decorati al Valore Militare

Infine, per garantire una maggiore leggibilità di questo provvedimento e una conseguente migliore convivenza tra gli utenti della strada, chiediamo di **introdurre finalmente anche la segnaletica orizzontale**, tracciando all’interno delle corsie riservate bus+bici, esistenti e di nuova istituzione, le corsie ciclabili nella forma con striscia bianca tratteggiata (che, in quanto a uso promiscuo, fanno parte della ordinaria corsia veicolare e rientrano perciò nel

relativo modulo di corsia), e, in ogni caso, almeno aggiungendo il pittogramma del velocipede ripetuto frequentemente a terra in tutte le corsie preferenziali che sono già e in quelle che saranno aperte alla percorribilità ciclistica.