

## Report Laboratorio "In bici sui viali"

III INCONTRO - 12 aprile 2012 ore 17.30

Urban Center Bologna - sala Atelier



Presenti:

Nome	Ente / Associazione
Francesco Massarenti	Consigliere Quartiere Saragozza Gruppo di lavoro "Piste ciclabili"
Luca Montanari	Cord. Commissione assetto territorio Quartiere Saragozza
Giorgio Muccio	Responsabile Mobilità Movimento 5 Stelle
Sandro Festi	Legambiente
Germano Boccaletti	Fiab Emilia-Romagna
Maria Tondelli	Commissione ambiente Quartiere Saragozza
Tiziano Arbizzani	Pedalenta C. Maggiore Consulta Bicicletta
Bibi Bellini	Consulta della Bicicletta
Joerg Schweizer	Università di Bologna
Nicola Montanari	Comune di Bologna
Giancarlo Sgubbi	Comune di Bologna
Andrea Mazzetti	Comune di Bologna
Francesco Garofano	Comune di Bologna
Giovanni Ginocchini	Urban Center Bologna
Fabrizia Petrei	Urban Center Bologna
Claudio Cinti	Montesole Bike Group
Emanuele Bottini	L'Altra Babele Studenti
Giampaolo Bernardi	Privato cittadino
Marisa Guidastrì	Montesole Bike Group
Roberto Amori	Mobilità Q. Porto

Filippo Boriani	Cons. Saragozza
Fausto Tomei	Commissione Ambiente Q. Saragozza
Francesco Reyes	
Grazia Patti	
Paola Bianco	Architetto
Francesco Evangelisti	Comune di Bologna

Il **terzo incontro** è stato introdotto da Ginocchini che ha illustrato il programma del pomeriggio:

- ore 17.30 - stato dell'arte **ipotesi generale Tangenziale delle biciclette**
- ore 17.50 - discussione (sulla base della domanda: quali i punti di maggiore attenzione/approfondimento?)
- ore 18.30 - stato di avanzamento **progetto di dettaglio** dei due tratti già finanziati
- ore 18.45 - domande e commenti

Sgubbi ha quindi presentato lo stato dell'arte ricapitolando, anche e soprattutto per chi presenziava al laboratorio per la prima volta, come è nato il progetto e con quali finanziamenti. Il progetto avviato riguarda due specifici tratti ma l'obiettivo generale è più ampio e si estende all'intero anello dei viali. L'ampliamento della rete ciclabile lungo i viali ha per il Comune infatti alcuni scopi prioritari:

- cercare di realizzare dei tratti che ricongiungano parti della rete esistente, che abbiamo quindi un valore di collegamento tra diverse parti della città (es. sud ovest e nord est)
- collegare le direttrici radiali con il centro
- marcare un segnale di modalità di utilizzo dei viali diverso da quello attualmente consueto a partire da una specifica lettura della realtà che vede già esistente l'utilizzo in bici dei viali e quindi va protetto, reso più sicuro e incentivato.



Il progetto dell'anello ciclabile si coniuga inoltre con la diversa modalità di uso delle strade attuabile dentro le mura ed è parte del piano più complessivo per una nuova pedonalità Di nuovo in centro.

Sgubbi ha quindi illustrato i principali dettagli e caratteristiche tecniche dei due tratti progettati e ha anticipato che si sta attendendo la conferma definitiva da parte del Ministero di un altro finanziamento di circa 1 milione di Euro per realizzare dei nuovi tratti e procedere quindi a un sostanziale completamento dell'anello (valorizzando i tratti già oggi esistenti come quello di via Boldrini). Su questi nuovi tratti, una volta avuta la conferma ufficiale del finanziamento, si procederà come per i primi due, attivando un laboratorio di progettazione partecipata per discuterne i dettagli progettuali.

Evangelisti, successivamente, si è soffermato sulla questione relativa al rapporto tra materiali e colori della pista ciclabile e tutela dei beni monumentali e dell'ambiente storico cui sono chiamati (Sovrintendenza). Il tratto che scorre in mezzo ai viali infatti non potrà avere un colore che si differenzi e stacchi troppo dal verde e dal sentiero e allo stesso tempo, il materiale usato deve essere da un lato compatibile con la terra, le piante, il drenaggio, ecc. e, dall'altro lato, essere fruibile e comodo per il ciclista. Ci sarà a questo proposito un incontro specifico con la Soprintendenza. Il secondo ordine di problemi riguarda invece l'ambiente delle Porte, laddove la pista deve essere visibile e riconoscibile per questioni di sicurezza e



contemporaneamente relazionarsi con un monumento storico. Si possono studiare diverse opzioni e soluzioni. Ad es. in Porta Castiglione si può girare intorno alla porta, in altre è più difficile (es. Porta Saragozza) ma l'esigenza della sicurezza è prioritaria sulla valorizzazione quindi la colorazione asfalto è un'opzione che può aiutare. Bisognerà scegliere dei colori il più possibile adatti al contesto per non ottenere un effetto troppo stridente.

Successivamente hanno preso la parola i partecipanti ed è stata avviata la discussione che si è subito concentrata sul tema della scelta dei materiali.

È stato infatti chiesto da molti un approfondimento sul campione di materiale presentato, in termini di qualità, caratteristiche, costi.

Garofano ha quindi specificato i costi (ad es. soluzione base conglomerato bituminoso a 18 euro a metro quadro, quella migliore a 26 euro al metro quadro) e le principali caratteristiche del materiale presentato (massetto ecosostenibile con appositi additivi che ha caratteristica meccanica simile al cemento. È drenante e consente permeabilità acqua materiale atermico che non emana calore durante periodo estivo ed è già stato usato a Reggio Emilia).

Sono state esaminate in seguito anche alcune alternative, ad es. un conglomerato cementizio.

Sono state espresse dai presenti altre considerazioni:

- viene sottolineato che la Sovrintendenza dovrà tenere conto che la diminuzione del trasporto stradale non può che migliorare la condizione dei monumenti sui viali e quindi andare nella direzione di convertire le auto in bici.
- Alcuni concordano sul fatto che un colore omogeneo ed unico della pista sarebbe auspicabile rispetto a un colore neutro dentro le aiuole e diverso su strada al fine di non creare discontinuità e confusione.
- Viene chiesto se il materiale verrà posizionato a livello stradale o più in alto e viene specificato che ci si rialzerà di circa 10 cm.
- Viene chiesto di specificare le modalità di attraversamento di Porta Saragozza.
- Viene sottolineata la necessità di fare un ragionamento a tutto tondo sulla sicurezza dei ciclisti e di ampliamento della ciclabilità e di rendere questo obiettivo prioritario per le politiche del Comune.
- Viene chiesto se in fondo stanziato prevede interventi anche la sicurezza (es. cordoli, parapetti) e il costo dei semafori e viene specificato che per la sicurezza non sono stati previsti interventi perché si conta sulla luminosità e la visibilità mentre il costo dei semafori è stato previsto e vi rientra.
- Viene chiesto su che livello saranno gli attraversamenti e viene specificato che in





corrispondenza dei semafori saranno a raso, mentre nei collegamenti senza semafori in leggera pendenza.



Successivamente Garofano ha presentato il progetto esecutivo dei diversi tratti (v. tavole) e per ciascuna di esse sono emerse considerazioni dei presenti, fra cui:

#### Viale Masini

Il punto di connessione tra via Matteotti e viale Masini prevede un allargamento del marciapiede nell'intersezione per garantire che la pista abbia una larghezza di due metri e che ci sia anche lo spazio per il continuo flusso di pedoni. La pista in carreggiata è protetta dall'aiuola. Sono previsti inoltre collegamenti verso il centro con attraversamenti ciclabili.

#### Viale Vicini – Sabotino – Sant'Isaia

E' prevista una modifica del ciclo semaforico in porta Sant'Isaia (svolta a sinistra delle auto che non sarà piu contemporanea al verde di chi va dritto).