



Comune di Bologna

Dipartimento Lavori Pubblici, Mobilità e Patrimonio  
Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture  
U.I Piani Sistemi e Progetti  
U.O. Pianificazione e Promozione Mobilità Sostenibile

**FONDO SVILUPPO E COESIONE INFRASTRUTTURE 2014-2020 (PSC)  
ASSE TEMATICO E - LOTTO 1**

Codice intervento:  
6042

Categoria Opere:  
lavori

Progetto:  
Fattibilità tecnica ed economica

Oggetto intervento:

**POTENZIAMENTO DELLA RETE CICLABILE IN ZONA SAN DONATO**

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
**Geom. Fiorenzo Mazzetti**

GRUPPO DI PROGETTAZIONE PROGETTO FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA  
**Ing. Giancarlo Sgubbi - Ing. Barbara Baraldi - Ing. Nicola Montanari -  
Geom. Beatrice Bovinelli - P.I. Massimiliano Segà**

IL DIRETTORE SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE  
**Ing. Cleto Carlini**

Titolo elaborato:

- 1 - RELAZIONE GENERALE DEL PROGETTO  
2 - QUADRO ECONOMICO  
3 - SCHEMA GRAFICO DI MASSIMA DELL'INTERVENTO**

**Novembre 2018**

n. elaborato:

**U**

## **INDICE**

### **1) RELAZIONE GENERALE DI PROGETTO**

- 1.1) Inserimento dell'intervento nelle politiche di mobilità sostenibile
- 1.2) Interventi previsti sull'asta di via San Donato
- 1.3) Interventi di miglioramento della mobilità ciclistica nell'area circostante via San Donato
- 1.4) Fattibilità dell'intervento

### **2) STIMA DEI COSTI E DEI TEMPI**

- 2.1) Quadro economico
- 2.2) Cronoprogramma indicativo

### **3) CICLOVIA DI VIA SAN DONATO - PLANIMETRIA COMPLESSIVA**

## 1) RELAZIONE GENERALE DEL PROGETTO

### 1.1) Inserimento dell'intervento nelle politiche di mobilità sostenibile

Nel Documento Unico di Programmazione (DUP) 2018-2020 del Comune di Bologna al paragrafo 2.3.4, tra gli obiettivi strategici per il mandato è declinata la Linea di mandato 5): BOLOGNA CITTÀ CIRCOLARE - Mobilità: un modello convergente, all'interno della quale, nell'ambito del progetto "Mobilità sostenibile inclusiva", è indicato:

*La mission di mandato è creare un nuovo modello di mobilità che consenta di integrare il sistema dei trasporti urbano con la rete infrastrutturale metropolitana, con la pianificazione urbanistica e territoriale di area vasta e con la capacità di mettere a sistema i fabbisogni dei diversi fruitori della strada.*

*Gli strumenti principali della nuova fase di pianificazione saranno il Piano Urbano della Mobilità Metropolitana (PUMS) e il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), che dovranno essere sviluppati in modo sincrono e coordinato per garantire una piena coerenza strategica a scala metropolitana e che affrontino in modo organico tutte le tematiche (sosta, sicurezza, pedonalità, ciclabilità, logistica, grande viabilità, mobility management, ecc.).*

Coerentemente con il PUMS e il PGTU, devono essere adottate le misure necessarie affinché muoversi in bicicletta diventi, assieme alla mobilità a piedi, il modo più comune di spostarsi; tra gli obiettivi del PUMS uno dei più impegnativi riguarda la diversione modale di un numero importante di spostamenti fatti con l'utilizzo di mezzi motorizzati privati verso la modalità ciclistica, portando entro il 2030 gli spostamenti in bicicletta a una quota del 14% a livello di Città Metropolitana e del 19% per la città di Bologna.

La promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo ai veicoli motorizzati rappresenta una delle chiavi di volta per una mobilità urbana diversa e innovativa e uno degli impegni più significativi per uno sviluppo sostenibile, concorrendo alla riduzione della congestione del traffico urbano e alla riduzione delle emissioni di gas inquinanti nell'atmosfera connesse al traffico stesso. Occorre quindi creare le condizioni per riconoscere la bicicletta come "mezzo di trasporto quotidiano", garantendo ai ciclisti sicurezza e dignità e dando spazio a una nuova cultura della ciclabilità urbana

Gli interventi per il miglioramento della mobilità ciclistica verranno sviluppati tenendo conto in particolare delle seguenti direttive:

- completare la rete ciclabile strategica lungo le direttrici della rete stradale principale maggiormente coincidenti con le linee di desiderio degli spostamenti ciclabili, anche in un'ottica di integrazione con la scala metropolitana;
- realizzare itinerari caratterizzati da attrattività, continuità, riconoscibilità e linearità, attrezzandoli prevalentemente con la segnaletica di indirizzamento ed ogni altro strumento necessario per percorrerli in sicurezza;
- realizzare interventi per garantire una ciclabilità diffusa e sicura e la piena connessione tra le direttrici ciclabili principali anche all'interno di aree a viabilità locale, attraverso la creazione di una rete ciclabile di supporto, isole ambientali e zone a traffico moderato.

Coerentemente con gli obiettivi sopra indicati, la presente proposta progettuale mira al potenziamento della rete ciclabile in zona San Donato, puntando al completamento di una direttrice della rete strategica prevista dal Biciplan di Bologna a servizio di importanti attrattori e al potenziamento delle connessioni di scala metropolitana.

L'estesa totale delle tratte interessate dagli interventi previsti è pari a **3,7 km**.

## 1.2) Interventi previsti sull'asta di via San Donato

Il nucleo principale degli interventi previsti riguarda il completamento e la riqualificazione del tratto più centrale della ciclovia San Donato a partire dalla Porta e in particolare del percorso in corrispondenza del ponte sulla ferrovia. Saranno inoltre previsti interventi puntuali sul tratto fino a via San Donnino e il proseguimento della ciclovia a nord della zona Pilastro in direzione di Granarolo dell'Emilia.

Con riferimento alla rappresentazione planimetrica in ultima pagina, il dettaglio degli interventi previsti nelle singole tratte di Via San Donato è riassumibile nella maniera seguente:

### Tratta 10-11

Realizzazione di un collegamento ciclabile dall'intersezione con i Viali di circonvallazione fino alla rotonda Sant'Egidio, mediante pista ciclabile monodirezionale su corsia riservata in carreggiata in direzione periferia e adeguamento ciclabile della corsia preferenziale esistente in direzione centro.



Tratta 10-11 - immagine stato di fatto

### Tratta 9-10

Si prevede l'adeguamento a standard maggiormente rispondenti alle attuali esigenze dell'utenza ciclistica e pedonale. L'assetto attuale vede posizionati a quota marciapiede sia lo spazio ciclabile che quello pedonale, risultando sottodimensionato rispetto alle sezioni standard di cui al DM 557/99. L'attuale infrastruttura non serve adeguatamente le esigenze dei pedoni e dei ciclisti, che scontano una condizione di conflitto dovuta all'eccessiva ristrettezza e promiscuità degli spazi ad essi assegnati. Si tratterà pertanto di definire più nettamente lo spazio pedonale, su marciapiede, rispetto a quello ciclabile, da ubicare in carreggiata secondo il modello della corsia riservata monodirezionale.

Gli interventi previsti in progetto sono rappresentati con maggior dettaglio negli schemi di cui alla TAV. B (Lotto 1).

Sono previste inoltre opere civili connesse alla necessità di modificare il profilo dei marciapiedi esistenti e trovare una diversa collocazione all'attuale linea di illuminazione pubblica.



Tratta 9-10 - immagine stato di fatto

## Tratta 8-9

### Sottotratta 8-8/bis

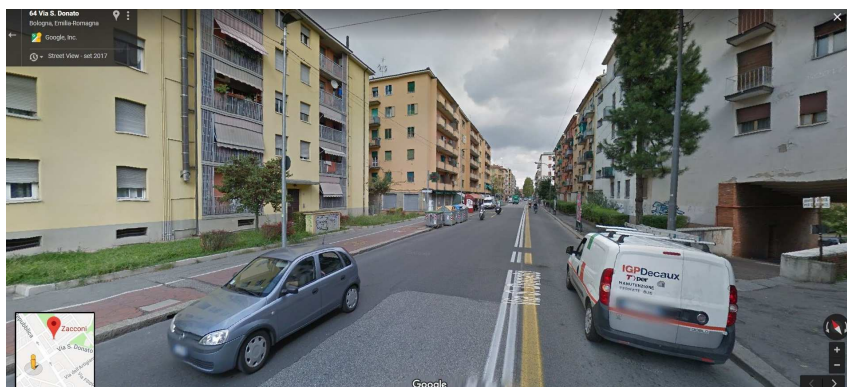
Realizzazione di un collegamento ciclabile dall'intersezione con via Garavaglia/Ristori all'intersezione con via Zacconi/Beroaldo, mediante pista ciclabile monodirezionale su corsia riservata in carreggiata in direzione centro e adeguamento ciclabile della corsia preferenziale oggi esistente in direzione periferia.



Sottotratta 8-8/bis - immagine stato di fatto

### Sottotratta 8/bis-9

Riqualficazione del collegamento ciclopeditonale esistente, che attualmente consiste in una pista ciclabile bidirezionale adiacente al percorso pedonale, ricavata dalla piattaforma del marciapiede nord. In direzione centro verrà mantenuta nella sua attuale collocazione la corsia ciclabile, che però sarà solo monodirezionale e potrà così contare su una sezione meglio rispondente alle esigenze di ciclisti e pedoni, mentre in direzione periferia sarà realizzata una corsia ciclabile riservata bus+biciclette, adeguando la corsia esistente.



Sottotratta 8-8/bis - immagine stato di fatto

## Tratta 5-6-7-8

In questa tratta, già dotata di una pista ciclopeditonale di realizzazione relativamente recente, sono previsti unicamente interventi di natura puntuale, mirati alla risoluzione di alcuni punti di conflitto fra la componente ciclistica e quella pedonale o veicolare.





Tratta 5-6-7-8 - Dettaglio fotografico intersezione via San Donato - via San Donnino



Tratta 5-6-7-8 - Dettaglio fotografico intersezione via San Donato - via della Campagna

### Tratta 1-1/bis

Prosecuzione dell'itinerario ciclabile dai pressi dell'intersezione con via Viadagola in direzione del Comune di Granarolo nell'Emilia, mediante la realizzazione ampliamento delle banchine stradali e apertura delle stesse all'uso promiscuo bici+pedoni.

Si fa presente che la tratta 1/bis-2-3, anch'essa attualmente priva di infrastrutture ciclistiche, è oggetto di un diverso finanziamento, con iter progettuale attualmente in corso.



Tratta 1-1/bis - immagine stato di fatto

### 1.3) Interventi di miglioramento della mobilità ciclistica nell'area circostante via San Donato

Alle opere sopra descritte si aggiungono i seguenti interventi di miglioramento della mobilità ciclistica in alcune strade limitrofe a via San Donato, ritenuti opportuni alla luce delle indicazioni emerse dalla fase di ascolto del territorio connessa alla redazione del PUMS e del nuovo PGTU, e coerenti con il quadro strategico delineato dal Biciplan di Bologna, che di tale pianificazione costituirà parte integrante.

#### Via Amaseo

Realizzazione di una connessione ciclabile nei due sensi di marcia, mediante il modello progettuale delle piste ciclabili monodirezionali su corsia riservata, con una delle due direzioni ubicata sulla piattaforma del marciapiede (che verrà ampliato), in considerazione della disciplina di circolazione a senso unico vigente su tale strada, mentre l'altra corsia sarà ricavata in carreggiata, a fianco degli stalli sosta, restringendo la medesima.



Via Amaseo - stato di fatto

#### Via Galeotti

Realizzazione di una connessione ciclabile nei due sensi di marcia, mediante il modello progettuale delle piste ciclabili monodirezionali su corsia riservata, con una delle due direzioni ubicata sulla piattaforma del marciapiede (che verrà ampliato), in considerazione della disciplina di circolazione a senso unico vigente su tale strada, mentre l'altra corsia sarà ricavata in carreggiata, a fianco degli stalli sosta, restringendo la medesima.



Via Galeotti - stato di fatto

## Via della Torretta

Quest'ultimo intervento mira al miglioramento della mobilità ciclistica lungo l'asse piazza Mickiewicz - rotonda Gino Calari.

Si tratta di regolarizzare il transito ciclabile nella carreggiata secondaria di via Libia, posta in fregio al giardino Benjamin Moloise ai piedi del cavalcavia ferroviario, riqualificando tale percorso e di realizzare opere di moderazione del traffico (limite 30 km/h, chicane, attraversamenti rialzati, ...) nel tratto di via della Torretta compreso fra il cavalcavia di via Libia e la rotonda Gino Calari (intersezione via della Torretta - via Nuova - via Hengel Gualdi).



Via della Torretta - stato di fatto

Con riferimento al complesso degli interventi elencati ai precedenti punti 1.2 e 1.3, le lavorazioni previste sono inerenti a opere stradali e murarie, lavori di bitumatura, opere impiantistiche relative alla pubblica illuminazione e semafori, opere di segnaletica verticale e orizzontale, eventuali opere di sistemazione a verde.

### 1.4) Fattibilità dell'intervento

Il presente intervento si situa in un contesto ambientale interno al centro abitato e interessa sedi stradali definite da un filo delle proprietà private prevalentemente edificato o comunque non passibile di sostanziali modifiche/allargamenti.

Gli spazi necessari per l'esecuzione degli interventi verranno ricavati dalle risorse attualmente disponibili, compatibili con le opere da realizzare.

Il presente intervento non è in contrasto con la pianificazione e la programmazione comunale, provinciale e regionale vigenti.

Le aree oggetto d'intervento sono nella disponibilità del Comune di Bologna, pertanto non sono previste procedure espropriative.

In base alla classificazione delle strade vigente, tutte le strade interessate dall'intervento rientrano in categorie che ammettono la circolazione delle biciclette in carreggiata.



## 2) STIMA DEI COSTI E DEI TEMPI

### 2.1) Quadro economico

L'intervento in oggetto fa riferimento al seguente quadro economico di massima:

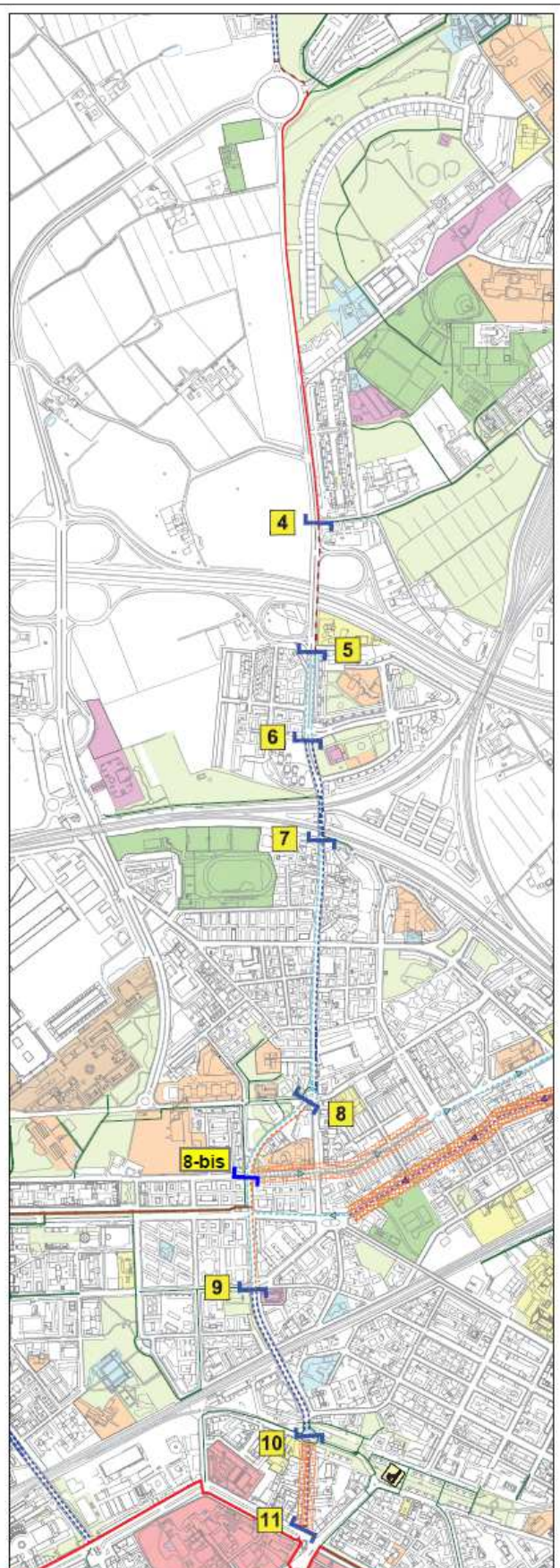
COMUNE DI BOLOGNA: POTENZIAMENTO DELLA RETE CICLABILE IN ZONA SAN DONATO  QUADRO ECONOMICO - Cod Intervento 6042		
		TOTALI
<b>A</b>	<b>Importo lavori</b>	
1	totale lavori a base d'asta	€ 665.000,00
2	Oneri per la sicurezza a corpo	€ 21.000,00
	Importo complessivo dei lavori da appaltare	€ 686.000,00
<b>B</b>	<b>Somme a disposizione:</b>	
1	Oneri fiscali IVA al 10%	€ 68.600,00
2	spese tecniche	€ 24.000,00
3	Incentivo per funzioni tecniche art. 113 D.Lgs 50/2016	€ 13.720,00
4	Spese pubblicazione	€ 3.500,00
5	Contributo autorità vigilanza	€ 375,00
6	Imprevisti	€ 3.805,00
TOTALE COMPLESSIVO		€ 800.000,00

In sintesi, il Costo totale dell'intervento per il quale si richiede il finanziamento è di 800.000,00 euro, iva inclusa, di cui 400.000,00 euro finanziati con il Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture e 400.000,00 euro a carico del Comune di Bologna, per una quota di finanziamento pari al 50% del costo totale dell'opera.

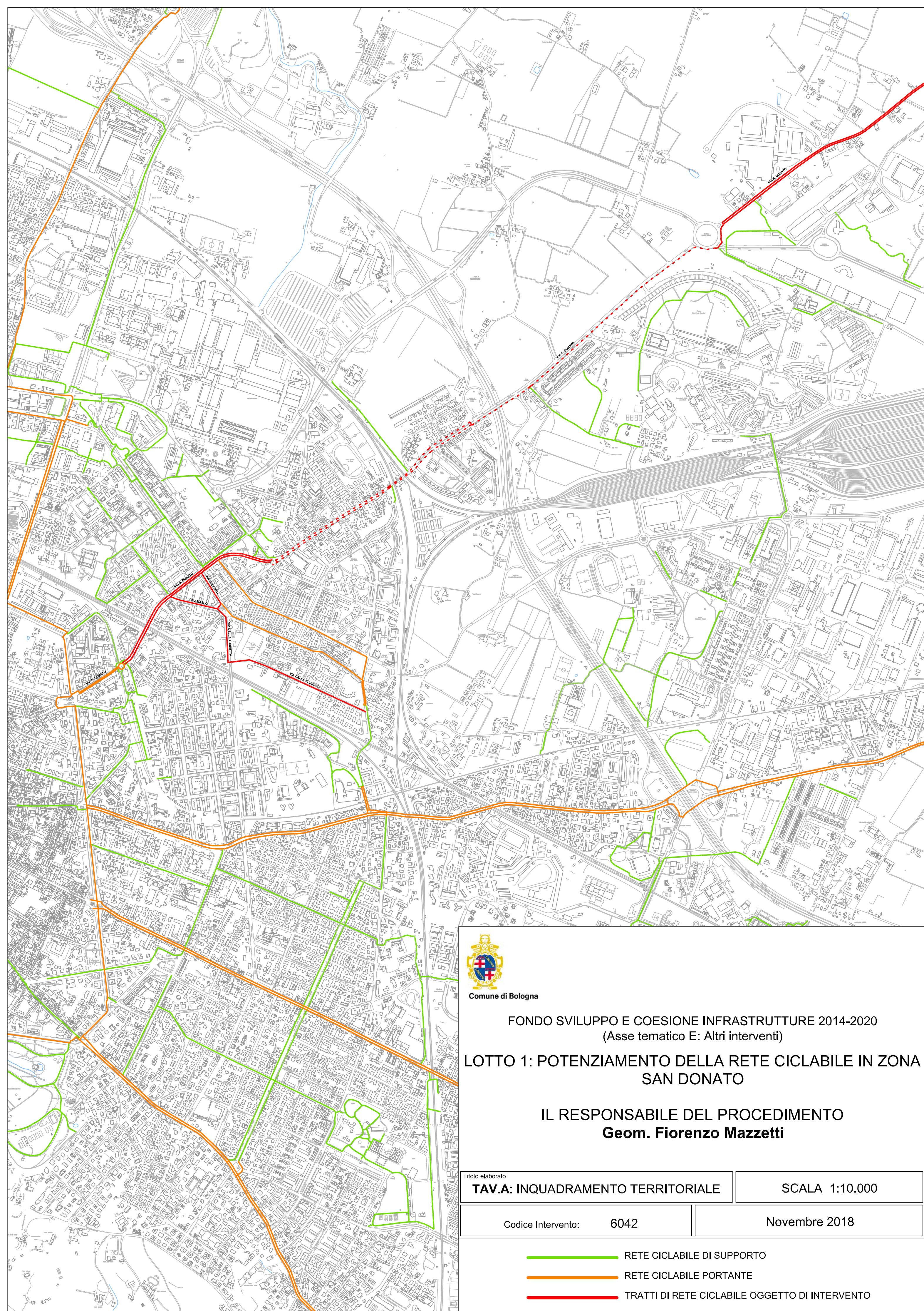
### 2.2) Cronoprogramma indicativo

- Entro il 2018: approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica e relativo adeguamento degli strumenti di programmazione economico-finanziaria dell'Ente;
- Entro il primo semestre 2019: sviluppo e approvazione dei successivi livelli di progettazione (definitiva ed esecutiva) e avvio delle procedure di gara;
- Entro il secondo semestre 2019: espletamento della procedura di selezione del contraente, aggiudicazione e consegna dei lavori;
- Entro fine 2020: completamento dei lavori.

### 3) CICLOVIA DI VIA SAN DONATO - PLANIMETRIA COMPLESSIVA







Comune di Bologna

FONDO SVILUPPO E COESIONE INFRASTRUTTURE 2014-2020  
(Asse tematico E: Altri interventi)

LOTTO 1: POTENZIAMENTO DELLA RETE CICLABILE IN ZONA  
SAN DONATO

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
**Geom. Fiorenzo Mazzetti**

Titolo elaborato




**TAV.A: INQUADRAMENTO TERRITORIALE**

SCALA 1:10.000

Codice Intervento:

6042

Novembre 2018

-  RETE CICLABILE DI SUPPORTO
-  RETE CICLABILE PORTANTE
-  TRATTI DI RETE CICLABILE OGGETTO DI INTERVENTO