ANALISI E VERIFICHE PROGETTUALI DEL TRACCIATO DI RETE CICLABILE "RIGOSSA"

prevista dal Masterplan di cui alla Delibera di Giunta Unione Rubicone Mare n. 45 del 20 giugno 2018

Progettisti:
Ing. Giorgia Mancinelli
Arch. Martina Massari
Dott. Geol. Loris Venturini

Elaborato:
D1 Relazione generale-tecnica
Data:
Novembre 2021

INDICE

PREMESSA **4**

INTRODUZIONE **6**

VERIFICA STRUMENTI URBANISTICI - INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO **8**

USO ATTUALE DEL SUOLO, CONTESTO PAESAGGISTICO E MORFOLOGIA **8**

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) 8

Aggiornamento mappe della pericolosità e del rischio del PGRA RER 14

Strumentazione urbanistica comunale 16

- Comune di Cesenatico 16
- Comune di Gatteo 20
- Comune di Gambettola 22
- Comune di Longiano 26
- Comune di Roncofreddo 27

DESCRIZIONE DEL TRACCIATO DI PROGETTO **31**

Area oggetto di intervento 31

- Gatteo a mare 34
- Cesenatico 37
- Sant'Angelo in Gatteo 40
- Gambettola 42
- Attraversamento via Emilia: nodo di confine tra Gambettola e Longiano 45
- Longiano 53
- Roncofreddo 57

ELEMENTI COSTITUTIVI DEL TRACCIATO..... 58

Descrizione delle tipologie di intervento 58

- A. Realizzazione ciclovia in sommità arginale da non adeguare (già di larghezza minima 4,0 m);..... 59
- B Realizzazione della ciclovia in sommità arginale da adeguare perché di larghezza inferiore a 4,0 m..... 60
- C. Realizzazione di rampe e raccordi 62
- D. Realizzazione della ciclovia a piano di campagna su carraie, terreni agricoli e aree incolte;..... 62
- E. Realizzazione della ciclovia su strade esistenti o su pista ciclabile in sede propria..... 64

Punti notevoli e criticità 66

- 1. Intersezione Ciclovia Adriatica – Ciclovia della Rigossa..... 67
- 2.1 e 2.2 Trasformazione immobile in bike hotel a Gatteo e Longiano..... 67
- 3. Piazzole di sosta..... 68
- 4. Area verde a Gambettola..... 68
- 5. Parco degli orti a Longiano 69
- 6. Giardini pubblici a Longiano 70
- 7. Riqualificazione del parco fluviale della Rigoss a, Montiano e Roncofreddo 70
- 8. Punto panoramico a Roncofreddo..... 71

Territorio bike-friendly 71

Promozione e comunicazione della ciclovia 74

Segnaletica da Codice della Strada 75

- Segnaletica normativa 76
- Segnaletica informativa 78
- Segnaletica orizzontale..... 78

INFOGRAFICA RELATIVA AL CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA..... 82

PREMESSA

La ciclovia del Torrente Rigossa è stata individuata nell'ambito dello studio del Parco Cicloturistico del Rubicone redatto da GEAprogetti nel 2017 per conto dell'Unione Comuni Rubicone e mare, rappresentato dal Masterplan in Figura 1.

Il tracciato ha lo scopo di collegare il mare alla collina lungo una direttrice fluviale che interessa diversi comuni dell'area con due obiettivi:

- *Consentire ai turisti e visitatori della costa di raggiungere le località interne e collinari dando opportunità anche economiche a territori non direttamente interessati dai flussi turistici principali, contribuendo ad uno sviluppo sostenibile attraverso il cicloturismo.*
  A questo riguardo si considera di grande interesse il futuro collegamento alla ciclovia Adriatica, in fase di studio di fattibilità, da Trieste a S.M di Leuca in Puglia.
- *Consentire ai residenti dei vari comuni di raggiungere la costa o altre mete senza l'uso di auto e svolgere attività ricreative – sportive legate al tempo libero dando una risposta ad una domanda di benessere sempre più presente nella cittadinanza.*

Il percorso individuato segue strade a basso traffico o ciclabili esistenti, già ora utilizzate dai residenti, andando a cucire, con alcuni tratti di nuova realizzazione, le parti mancanti sull'argine della Rigossa o su terreni circostanti, per dare una continuità a tutto il tracciato.

In totale il percorso misura circa 24,5 Km. Da Gatteo Mare fino a Roncofreddo.

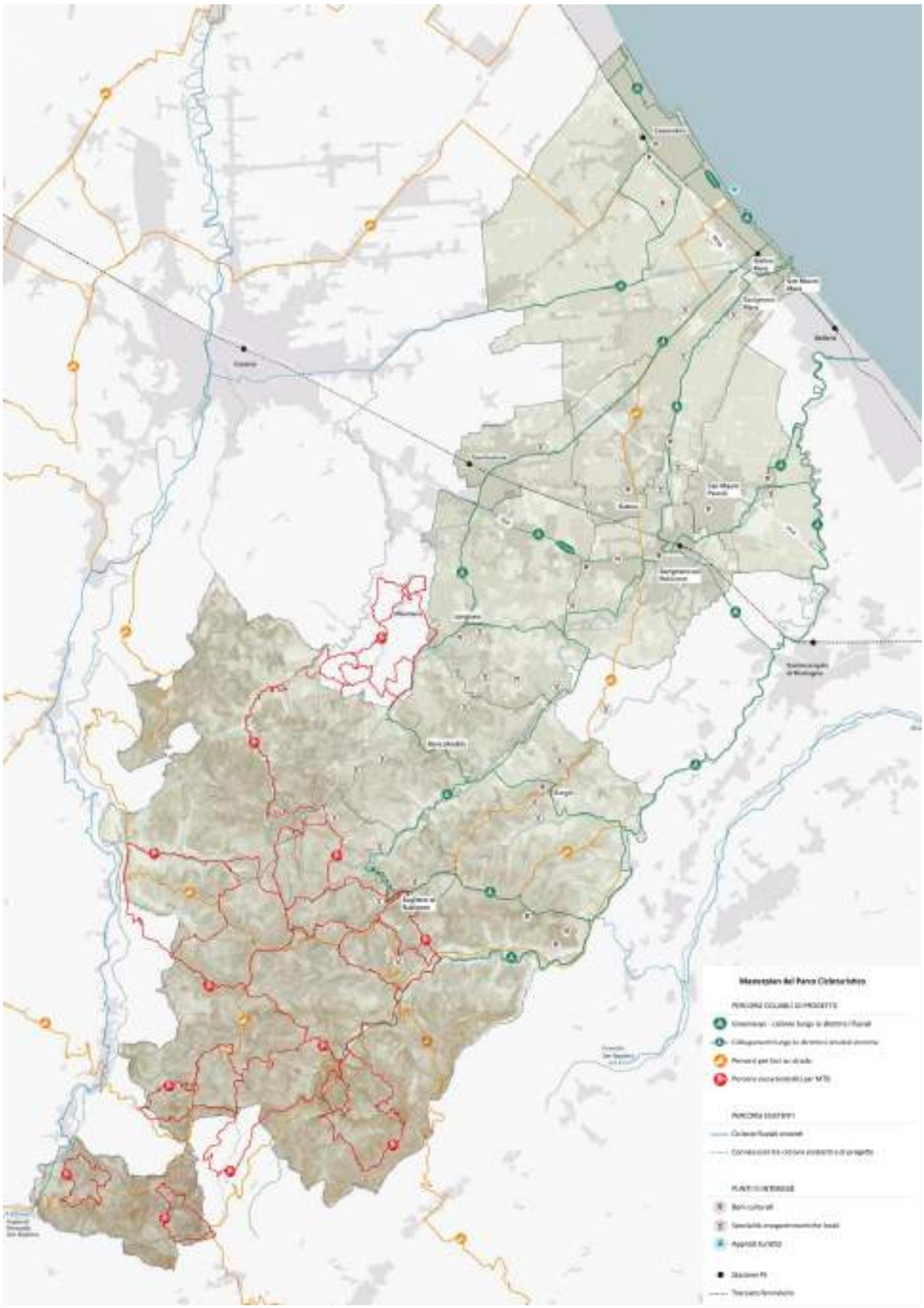


Figura 1 - Planimetria del Parco Cicloturistico del Rubicone redatto da GEAprogetti nel 2017 per conto dell'Unione Comuni Rubicone e mare.

INTRODUZIONE

Il presente studio di prefattibilità ha come oggetto l'individuazione in un percorso cicloturistico lungo l'asse definito dalla Rigossa: torrente che nasce poco sotto l'abitato di S. Paola in Comune di Roncofreddo, interessato, insieme al suo bacino, da terreni argillosi ed ampiamente coltivati con formazioni boschive poco estese. Di recente il torrente ha presentato problemi idraulici, gli ultimi, manifestatisi nel 2014 con l'esondazione nel tratto urbano di Gambettola e S. Angelo di Gatteo. Per limitare tali fenomeni il Consorzio di Bonifica della Romagna, che gestisce il corso d'acqua, ha previsto il posizionamento di casse di laminazione nel territorio del Comune di Longiano, a monte della via Emilia.

L'itinerario cicloturistico che segue questo asse fluviale si trova ad attraversare diversi ambiti, correndo prima lungo tratti di argine poi su strade esistenti e su carraie in un contesto naturalistico e culturale di elevato pregio. Va sottolineato, inoltre, che la bicicletta in Romagna rappresenta un mezzo di trasporto consolidato e di lunga tradizione: i braccianti usavano la bicicletta per recarsi al lavoro sui campi e gli scariolanti andavano al lavoro per erigere argini e scavare canali.

Col tempo l'utilizzo della bicicletta si è diffuso in tutti gli strati sociali, sia per gli spostamenti in ambito urbano, sia come strumento per svolgere attività fisica. Riguardo quest'ultimo aspetto, si riscontra negli ultimi anni una larga diffusione di associazioni sportive e amatoriali di ciclisti, situazione che ha portato notevolmente all'aumento dei cicloamatori all'interno di un contesto in cui, spesso, si ha una limitata presenza di percorsi ciclabili o, se presenti, aventi dimensioni appena sufficienti a garantire gli standard di sicurezza. Finora il tema è stato affrontato dalle Amministrazioni Locali prevalentemente con un approccio legato alla mobilità urbana per favorire gli spostamenti in condizioni protette, tanto che lo sviluppo delle piste ciclabili in ambito urbano è diventato col tempo anche un indicatore di sostenibilità della città stessa. I percorsi, però, spesso mancano di continuità all'interno dello stesso Comune e, ancora di più, mancano di interconnessioni di scala sovracomunale: è facile, infatti, trovare piste ciclabili che si interrompono bruscamente al confine tra un Comune e l'altro.

Al fine di sopperire a queste criticità, l'Unione Rubicone Mare ha promosso la realizzazione di un progetto integrato di ciclovia lavorando sinergicamente con i propri Comuni attraversati: Cesenatico, Gatteo, Gambettola, Longiano e Roncofreddo. Per continuità di tracciato, è stato rappresentato anche un tratto in territorio di Montiano (non facente parte dell'Unione Rubicone Mare) con percorso promiscuo ciclabile-veicolare su strada a basso traffico e velocità ridotta, per circa 2,5 km. L'obiettivo dello studio è quello di progettare uno spazio per i ciclisti in cui la bicicletta non sia solo un mezzo di trasporto ma un luogo privilegiato di osservazione.

L'ipotesi dello studio è di realizzare un percorso cicloturistico dal quale partire per costruire un insieme di offerte, di servizi e di attrazioni naturalistiche, culturali, storiche e sportive esclusive dei territori attraversati con l'intento di promuovere le realtà locali e le loro specificità andando a soddisfare le

aspettative di chi desidera fruirlo. Allo stesso tempo, l'itinerario lungo il torrente Rigossa risponde a una crescente domanda emersa durante la crisi da Covid-19: la mobilità attiva è infatti diventata punto cardine in risposta alla pandemia consentendo il distanziamento e sopperendo all'aumento di inattività fisica.

L'itinerario è considerato un catalizzatore di una nuova spazialità territoriale a elevata sostenibilità ambientale che dovrebbe estendere progressivamente i suoi effetti al resto del territorio: un percorso in grado di offrire occasioni di confronto su temi storici e ambientali, intrecciando la promozione dello sport e del movimento intergenerazionale.

VERIFICA STRUMENTI URBANISTICI - INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

Nell'intenzione di definire un tracciato coerente con le previsioni degli Enti territoriali di riferimento e nell'ottica di una rapidità di realizzazione dell'infrastruttura, si sono analizzati i principali strumenti di pianificazione sovraordinata.

Uso attuale del suolo, contesto paesaggistico e morfologia

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)

Il territorio attraversato dalla ciclovia Rigossa ricade nei Comuni di Cesenatico, Gatteo, Gambettola, Longiano e Roncofreddo e fa pertanto riferimento al P.T.C.P. (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) della provincia di Forlì-Cesena, approvato con D.C.P. n. 68886/146 del 14/09/2006 e successivamente modificato con Variante Integrativa approvata con DCP n. 70346/146 del 19/07/2010, entrata in vigore il giorno 4/08/2010, ottempera e dettaglia quanto indicato dal PTPR.

Le politiche che il Piano mette in atto riguardano i processi di crescita insediativa all'interno di logiche non dissipative orientate al riequilibrio territoriale, all'efficienza delle scelte allocative, al consolidamento dell'identità e all'aumento della competitività legata ai distretti produttivi locali e alla vocazione turistica costiera.

La Tavola 1 del PTCP "Unità di Paesaggio" (Figura 2) colloca l'area all'interno delle unità di paesaggio: 5 - Paesaggio della prima quinta collinare; 6 - Paesaggio della pianura agricola insediativa; 6b - Paesaggio agricolo del retroterra costiero. L'Unità di Paesaggio indica l'ambito territoriale in cui è possibile riconoscere e distinguere una genesi ed una evoluzione relativamente diversa rispetto agli ambiti circostanti, ai cui caratteri distintivi fondamentali si associano forme di utilizzo territoriale (assonanti e/o dissonanti) tendenzialmente omogenee.

La stessa tavola evidenzia, inoltre, come il tracciato ciclabile attraversi in due tratti distinti Aree interessate da forte criticità idrologica.

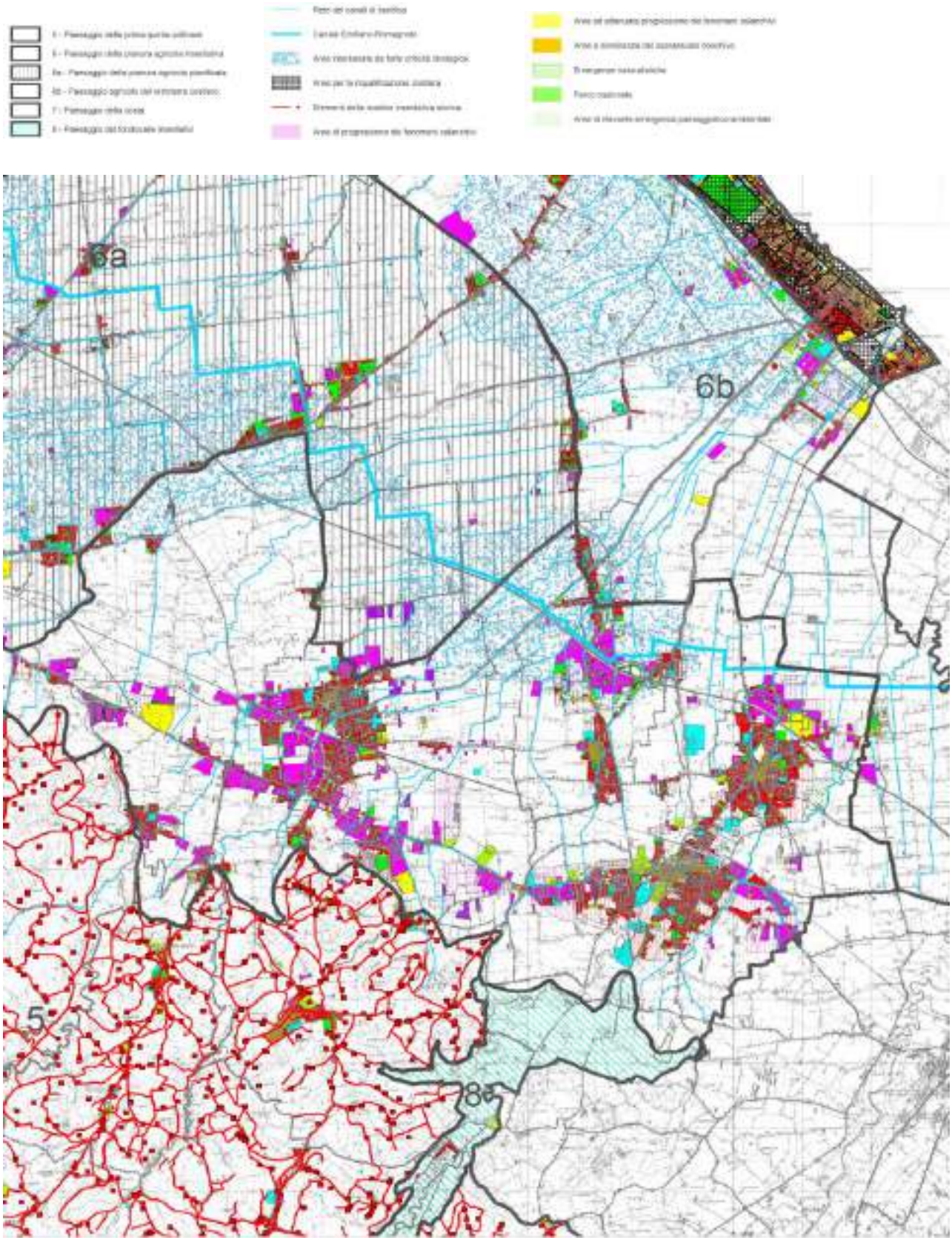


Figura 2 - Tavola 1 del PTCP "Unità di Paesaggio".

La Tavola 2 del PTCP "Zonizzazione paesistica" (Figura 3), evidenzia come il tracciato ciclabile per il tratto dei comuni di Cesenatico, Gatteo e Gambettola, attraversi solo nel tratto iniziale "Zone di tutela del paesaggio fluviale".

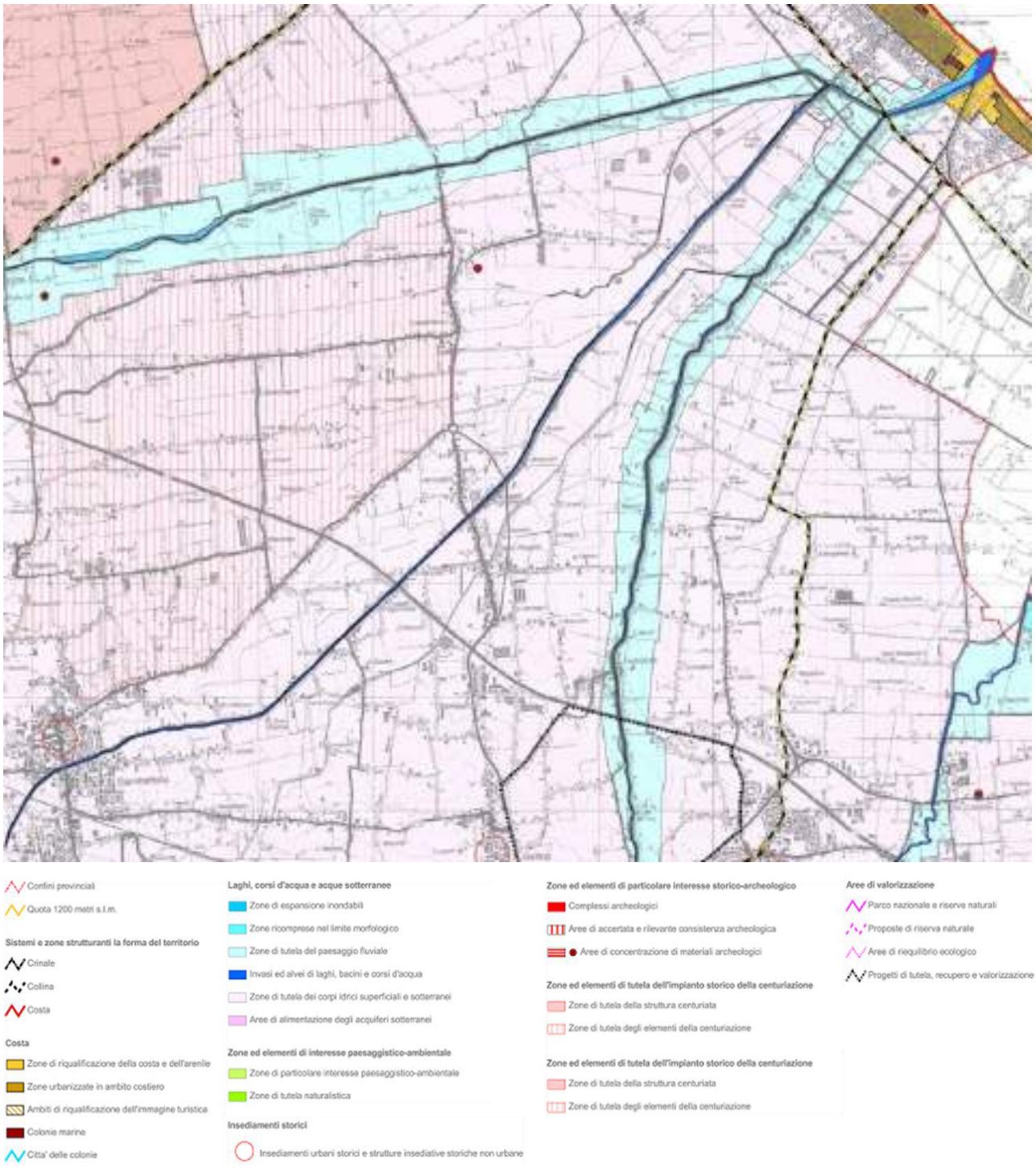


Figura 3 - Tavola 2 del PTCP "Zonizzazione paesistica, comuni di Cesenatico, Gatteo e Gambettola.

Tali zone sono così specificate dall'*Art. 17:*

Le zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua costituiscono ambiti appartenenti alla regione fluviale, intesa quale porzione del territorio contermine agli alvei di cui al successivo art. 18 e caratterizzata da fenomeni morfologici, idraulici, naturalistico-ambientali e paesaggistici connessi all'evoluzione attiva del corso d'acqua o come testimonianza di una sua passata connessione e per le quali valgono le disposizioni e gli obiettivi indicati dal presente articolo. […] c) le Zone di tutela del paesaggio fluviale, con riferimento alle aree di paleoterrazzo fluviale, in genere insediativo, per gli alvei non arginati; per gli alvei arginati la fascia, in genere assente, corrisponde alle zone caratterizzate da difficoltà di scolo e/o di ristagno delle acque del reticolo idrografico ad esse afferente.

Per il resto del suo sviluppo nei tre comuni, attraversa "Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei" descritti nell'Art.28:

Tali zone si identificano nella fascia di territorio che si estende lungo il margine pedecollinare a ricomprendere parte dell'alta pianura caratterizzata dalla presenza di conoidi alluvionali dei corsi d'acqua appenninici che presentano in profondità le falde idriche da cui attingono i principali acquedotti per usi idropotabili; in esse sono ricomprese sia le aree di alimentazione degli acquiferi caratterizzate da elevata permeabilità dei terreni, sia aree proprie dei corpi centrali dei conoidi, caratterizzate da ricchezza di falde idriche. Le caratteristiche morfologiche, le peculiarità idrogeologiche e di assetto storico-insediativo definiscono questa fascia di transizione come uno dei sistemi fisico-ambientali strutturanti il territorio provinciale.

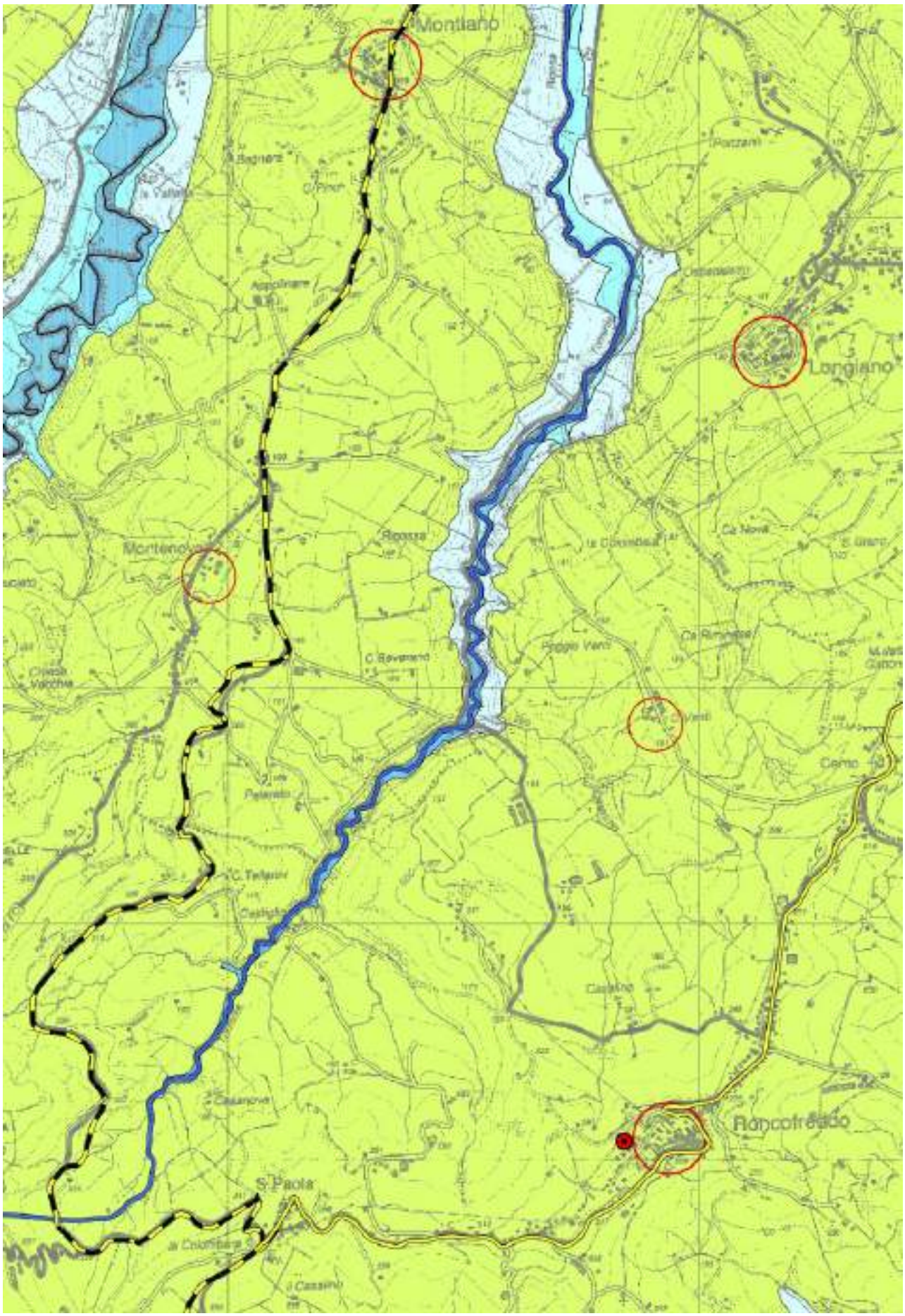


Figura 4 - Tavola 2 del PTCP "Zonizzazione paesistica", comuni di Longiano e Roncofreddo.

Nei comuni di Longiano e Roncofreddo, il tracciato attraversa "Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale" (Figura 4), descritte nell'Art 19:

[...] comprendono ambiti territoriali caratterizzati oltre che da rilevanti componenti vegetazionali o geologiche, dalla compresenza di diverse valenze (storico-antropica, percettiva ecc.) che generano per l'azione congiunta, un interesse paesistico;

e "Zone di tutela del paesaggio fluviale" (art. 17) distinta in:

- lett b) "Zone ricomprese nel limite morfologico" e

- lett c) "Zone di tutela del paesaggio fluviale"

Per cui le opere […] non devono in ogni caso avere caratteristiche, dimensioni e densità tali per cui la loro realizzazione possa alterare negativamente l'assetto idrogeologico, paesaggistico, naturalistico e geomorfologia degli ambiti territoriali interessati.

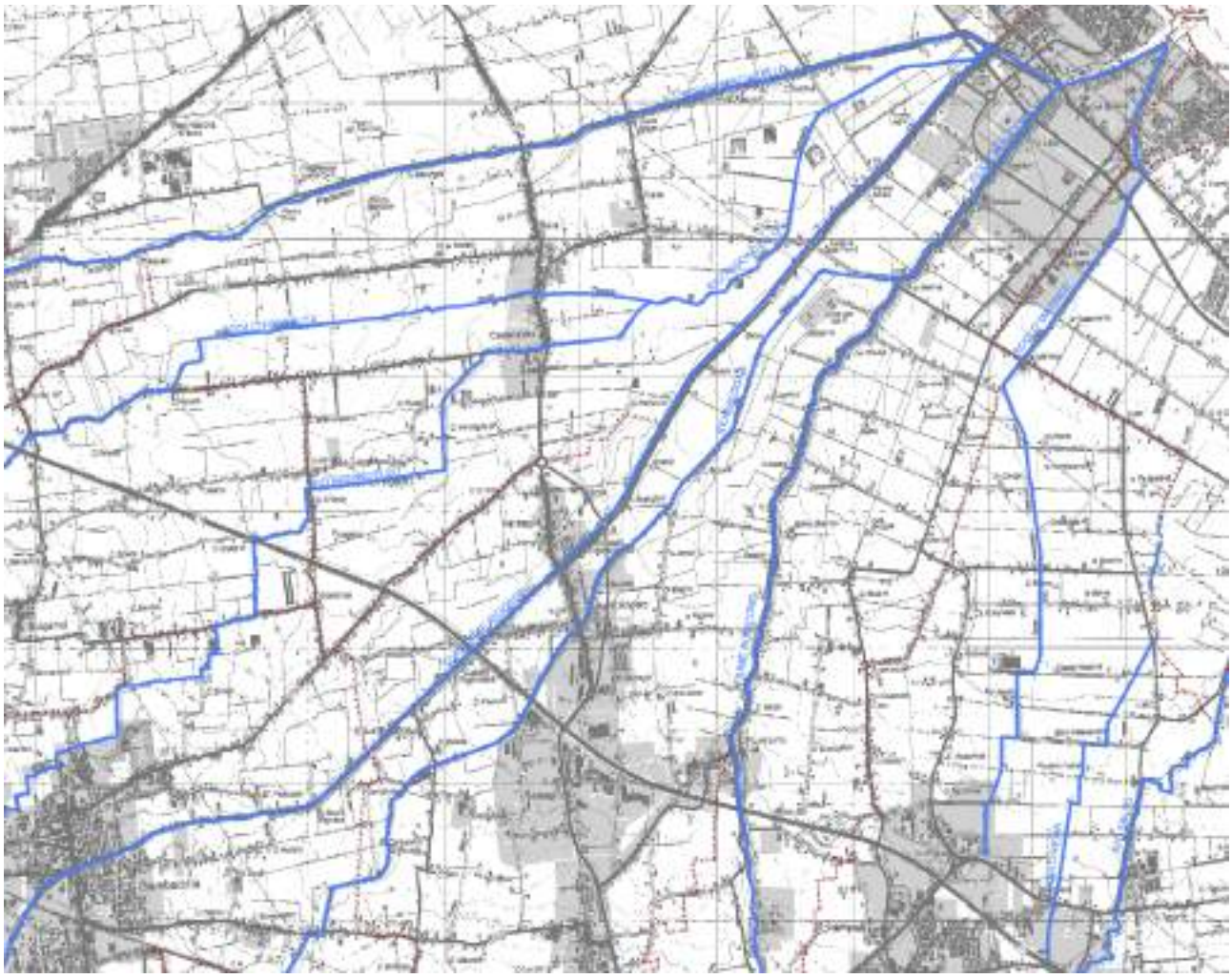


Figura 5 - Estratto della Tavola B.1.3.1 "Analisi rete idrografica superficiale ai sensi del D.Lgs. 42/2004".

La tavola della rete idrografica superficiale mette in evidenza il sistema di aste fluviale tutelate ai sensi dell'Art.142 del D-Lgs 42/2004 del territorio in esame, tra cui il torrente Rigossa.

Aggiornamento mappe della pericolosità e del rischio del PGRA RER

L'estratto della mappa aggiornata del Piano di Gestione Rischio Alluvioni (Figura 6) evidenzia l'appartenenza del tratto della Rigossa allo scenario di pericolosità: "Alluvioni poco frequenti" (P2) come definito dall'art. 32 (aree interessate da alluvioni frequenti, poco frequenti o rare):

1. Nelle aree potenzialmente interessate da alluvioni frequenti (P3) o poco frequenti (P2), le amministrazioni comunali, oltre a quanto stabilito dalle norme di cui ai precedenti Titoli del presente piano, nell'esercizio delle attribuzioni di propria competenza opereranno in riferimento alla strategia e ai contenuti del PGRA e, a tal fine, dovranno : a) aggiornare i Piani di emergenza ai fini della Protezione Civile, conformemente a quanto indicato nelle linee guida nazionali e regionali, specificando lo scenario d'evento atteso e il modello d'intervento per ciò che concerne il rischio idraulico. b) assicurare la congruenza dei propri strumenti urbanistici con il quadro della pericolosità d'inondazione caratterizzante le aree facenti parte del proprio territorio, valutando la sostenibilità delle previsioni relativamente al rischio idraulico, facendo riferimento alle possibili alternative localizzative e all'adozione di misure di riduzione della vulnerabilità dei beni e delle persone esposte. c) consentire, prevedere e/o promuovere, anche mediante meccanismi incentivanti, la realizzazione di interventi finalizzati alla riduzione della vulnerabilità alle inondazioni di edifici e infrastrutture.

3. In relazione al fenomeno di inondazione generata dal reticolo di bonifica, oltre a quanto stabilito nel presente piano, si applica la Direttiva per la sicurezza idraulica nei sistemi idrografici di pianura nel bacino del Reno approvata con Delibera C.I. n° 1/3 del 23/04/2008; (Avviso di adozione BUR n.74 del 07/05/2008) e modificata con Delibera C.I. n° 1/2 del 25/02/2009 (Avviso di adozione BUR n.40 del 11/03/2009).

4. Nel caso in cui, a seguito di rilievi e di studi specifici, le caratteristiche morfologiche delle aree o le prestazioni idrauliche dei corsi d'acqua configurino le aree potenzialmente interessate da alluvioni diversamente da quanto indicato nelle tavole MP "Mappe di pericolosità delle aree potenzialmente interessate da alluvioni", tali tavole potranno essere modificate secondo la procedura di cui all'art. 24 comma 2 del presente piano, anche su proposta delle Amministrazioni comunali. Nel caso in cui la realizzazione di interventi strutturali configuri le aree potenzialmente interessate da alluvioni diversamente da quanto indicato nelle tavole MP "Mappe di pericolosità delle aree potenzialmente interessate da alluvioni", il Comitato Istituzionale, previo parere del Comitato Tecnico, prende atto dell'avvenuta verifica funzionale delle opere e determina la decorrenza della nuova perimetrazione.

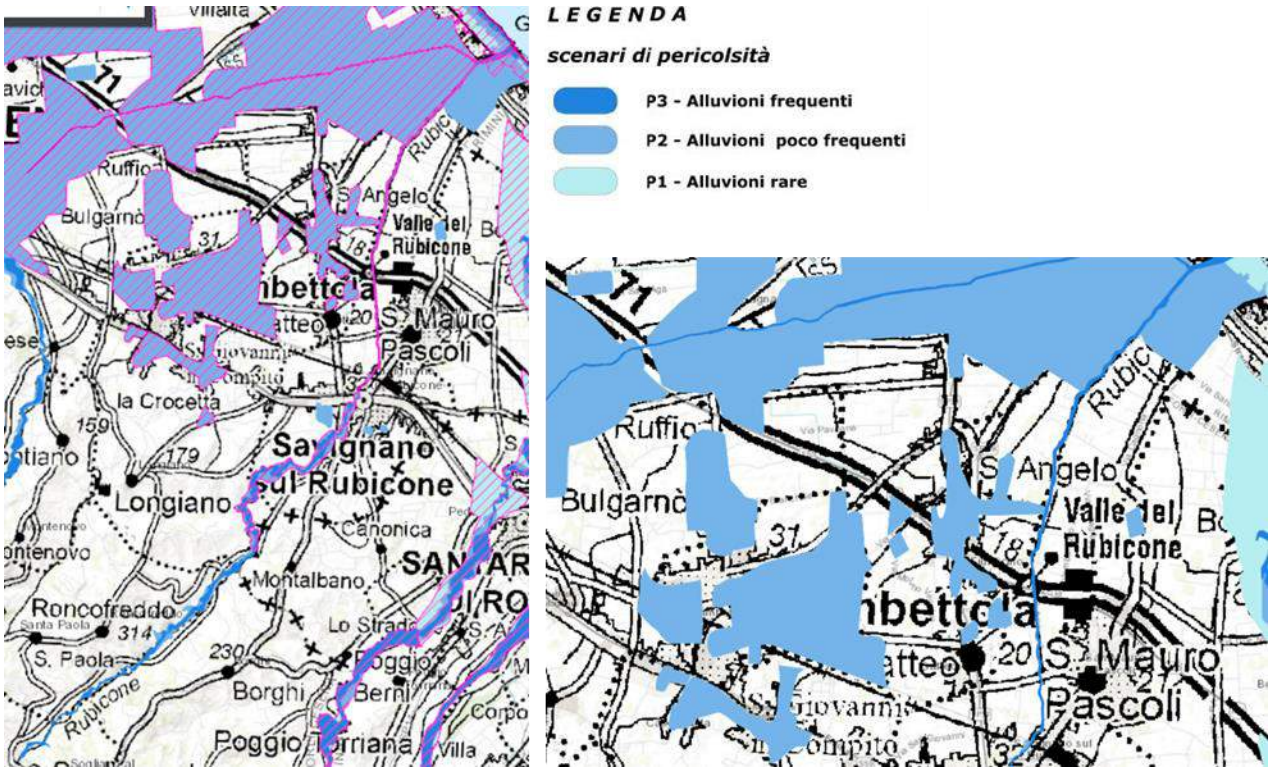


Figura 6 - Estratto della mappa del Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA).

Art. 33 (disposizioni per la sicurezza idraulica della costa).

- *2,50 m per Tempo di ritorno superiore a 100 anni. 1. Nelle more dell'attuazione delle disposizioni per la costa da parte della Regione Emilia Romagna previste dal PGRA, approvato ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.lgs. 23 febbraio 2010 n. 49, nelle aree potenzialmente interessate da alluvioni frequenti (P3) o poco frequenti (P2), i Comuni provvederanno, nell'ambito delle procedure autorizzative di loro competenza in materia di interventi edilizi ed infrastrutturali, a richiedere l'adozione di specifiche misure di riduzione della vulnerabilità in funzione:*
- *delle caratteristiche del territorio e del relativo uso del suolo,*
- *del tipo di intervento e della destinazione d'uso prevista,*
- *del riferimento ai seguenti valori dell'elevazione totale della superficie del mare indicati dal PGRA per diversi scenari e relativi tempi di ritorno:*
- *1,50 m per Tempo di ritorno pari a 10 anni;*
- *1,80 m per Tempo di ritorno pari a 100 anni.*

► ***Comune di Cesenatico***

Il Comune di Cesenatico ha assunto con Delibera di Giunta Comunale n° 240 del 27/11/2020 e adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 31 del 19/07/2021 il Piano Urbanistico Generale (a norma dell'Art. 45 della L.R. 21 Dicembre 2017, n. 24), comprensivo di proposta di variante al PTCP/PTPR.

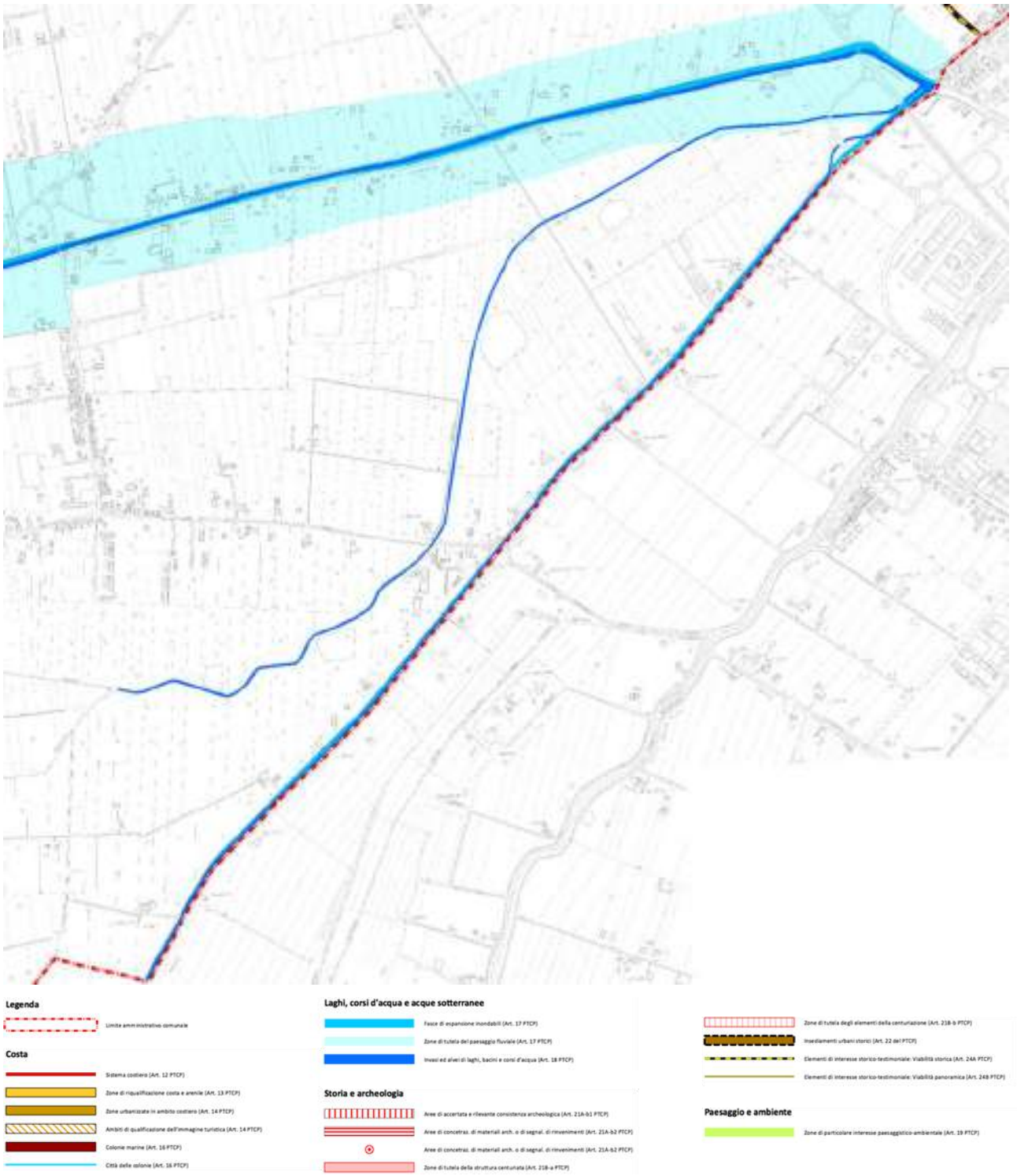


Figura 7 - Estratto dal PUG – Piano Urbanistico Generale.

L' "Assetto strategico della città pubblica" (Tavola St3) del PUG del comune di Cesenatico (Figura 8) identifica l'itinerario di progetto tra le previste "Piste ciclabili e ciclovie".

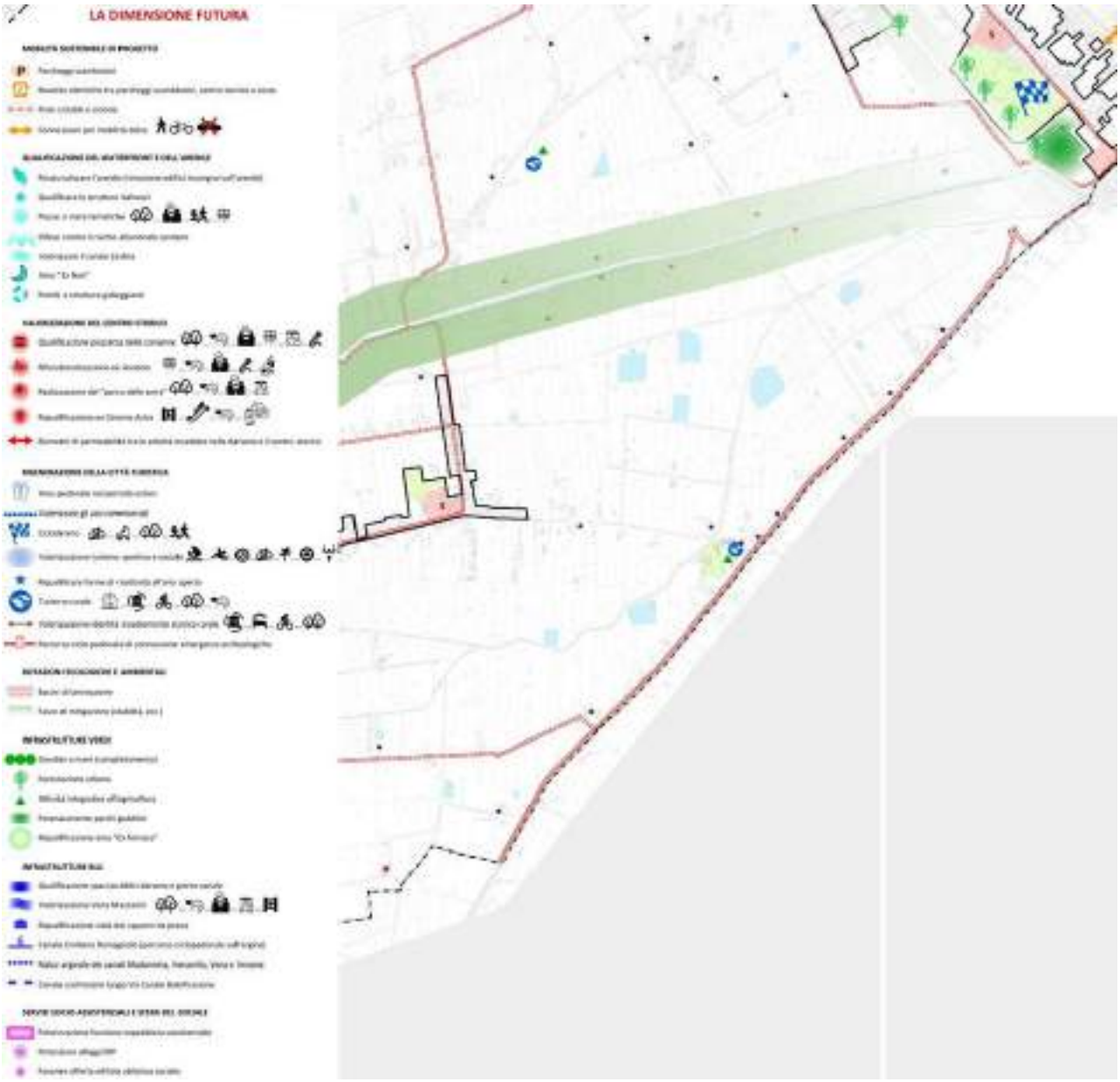


Figura 8 - Estratto dal PUG, "Assetto strategico della città pubblica".

Come da estratto della tavola "Trasformabilità" (St5) del PUG (Figura 9) il tratto che fiancheggia il torrente Rigossa, lungo il quale si propone la realizzazione dell'itinerario, attraversa il "Territorio rurale a valenza agroambientale e fruitiva e Territorio rurale periurbano" corrispondente alle parti di territorio di pianura immediatamente a ridosso della conurbazione costiera. Esso è caratterizzato dall'intensa e quasi esclusiva coltivazione agricola dei suoli (principalmente colture a seminativo).

Le prescrizioni indicano che [...] per questo ambito, debbano essere mantenute le caratteristiche produttive agricole possibili e più adatte, perseguita una forte riqualificazione ecologico ambientale connessa alle attività agricole e rurali, anche a sostegno di politiche di fruizione del territorio rurale e di relazione tra il sistema urbano costiero e quello del retroterra.

Alla valorizzazione dei caratteri paesaggistici dei luoghi dovrà, quindi, direttamente concorrere la costituzione di un sistema, il più possibile integrato, di attività compatibili e diversificate nel sistema costa-entroterra. La riqualificazione ambientale dovrà tendere alla conformazione di un paesaggio agricolo che proponga e potenzi i segni di rinaturalità quali siepi, filari e tessere vegetali, all'interno del quale strutturare **una rete di percorsi rurali che amplino l'offerta turistico-ricreativa del territorio**.

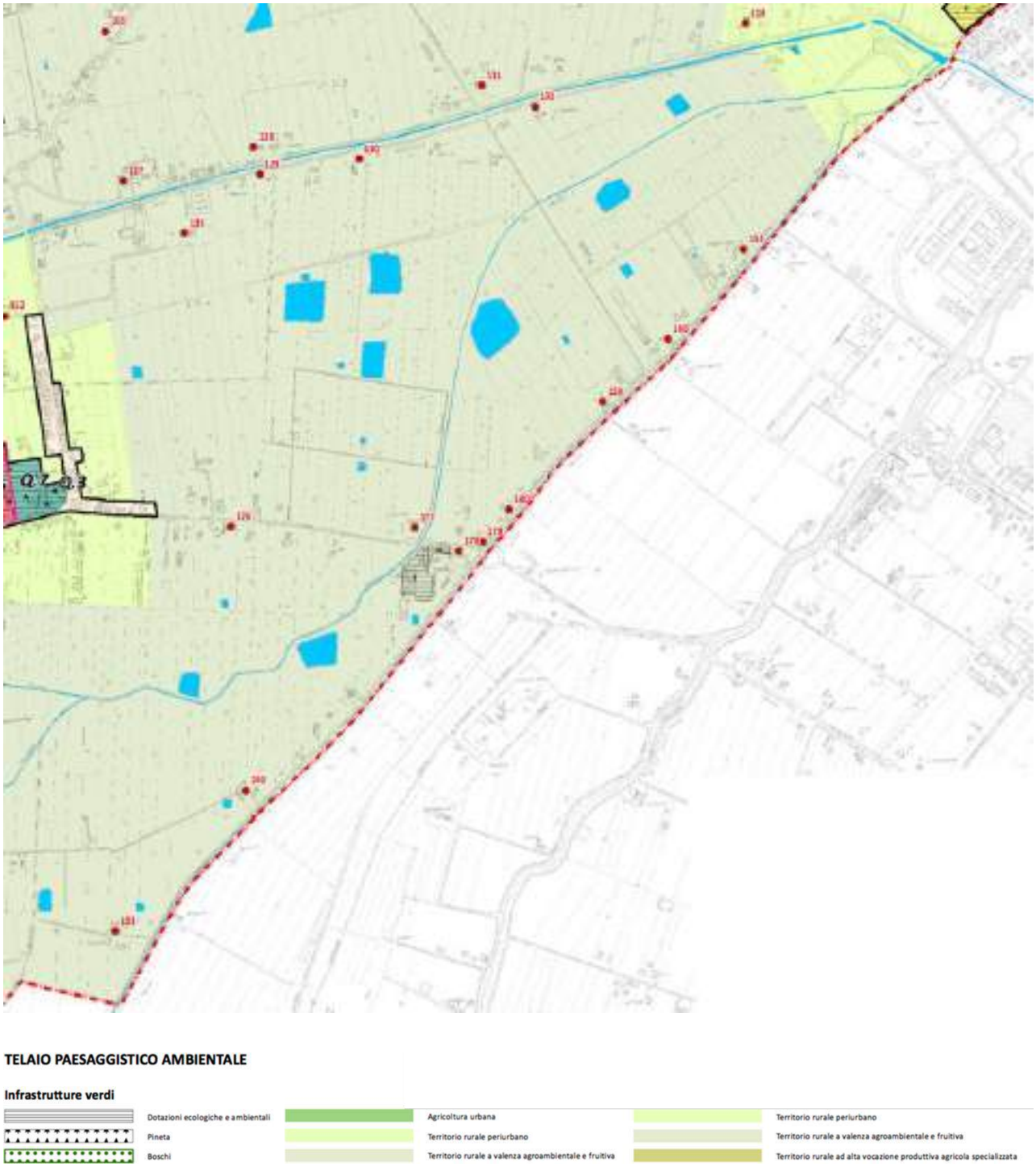


Figura 9 - Estratto dal PUG, "Trasformabilità".

La Tavola Qc3 delle "Aree soggette al rilascio di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.lgs 42/2004" (Figura 10) mostra che l'area di progetto nel comune di Cesenatico è soggetta a

richiesta di autorizzazione paesaggistica di cui all'Art. 146 del Dlgs 42/2004 in quanto relativa a fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal ex RD 1775/1933, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.

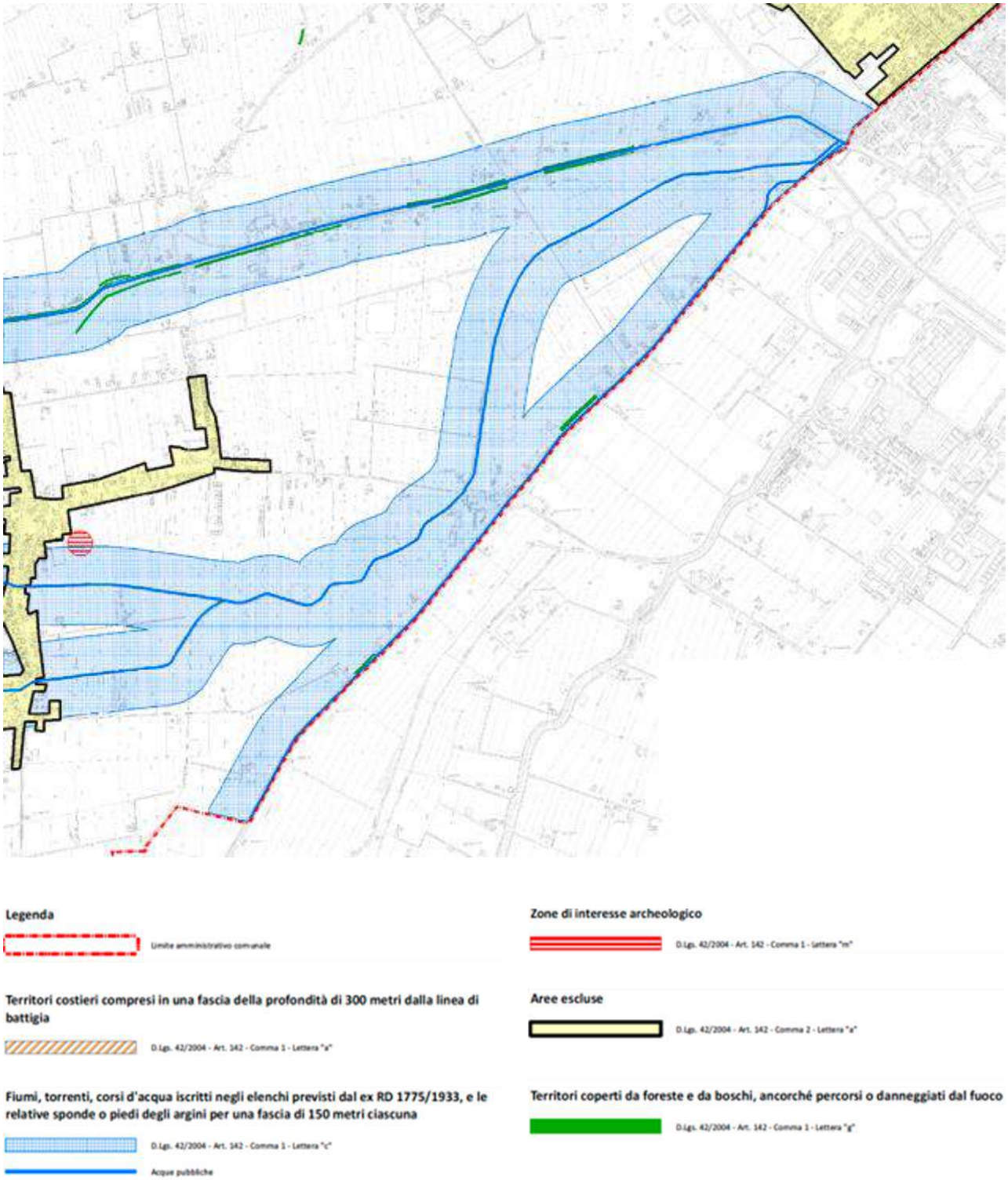


Figura 10 - Estratto dal PUG, "Aree soggette al rilascio di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.lgs 42/2004".

► ***Comune di Gatteo***

Il Comune di Gatteo ha approvato il PSC intercomunale, il Regolamento urbanistico e edilizio intercomunali (Comune di Gatteo, San Mauro Pascoli e Savignano sul Rubicone) nel Consiglio dell'Unione Rubicone e Mare con deliberazione n. 15 del 14/05/2018 in vigore dal 30/05/20218.

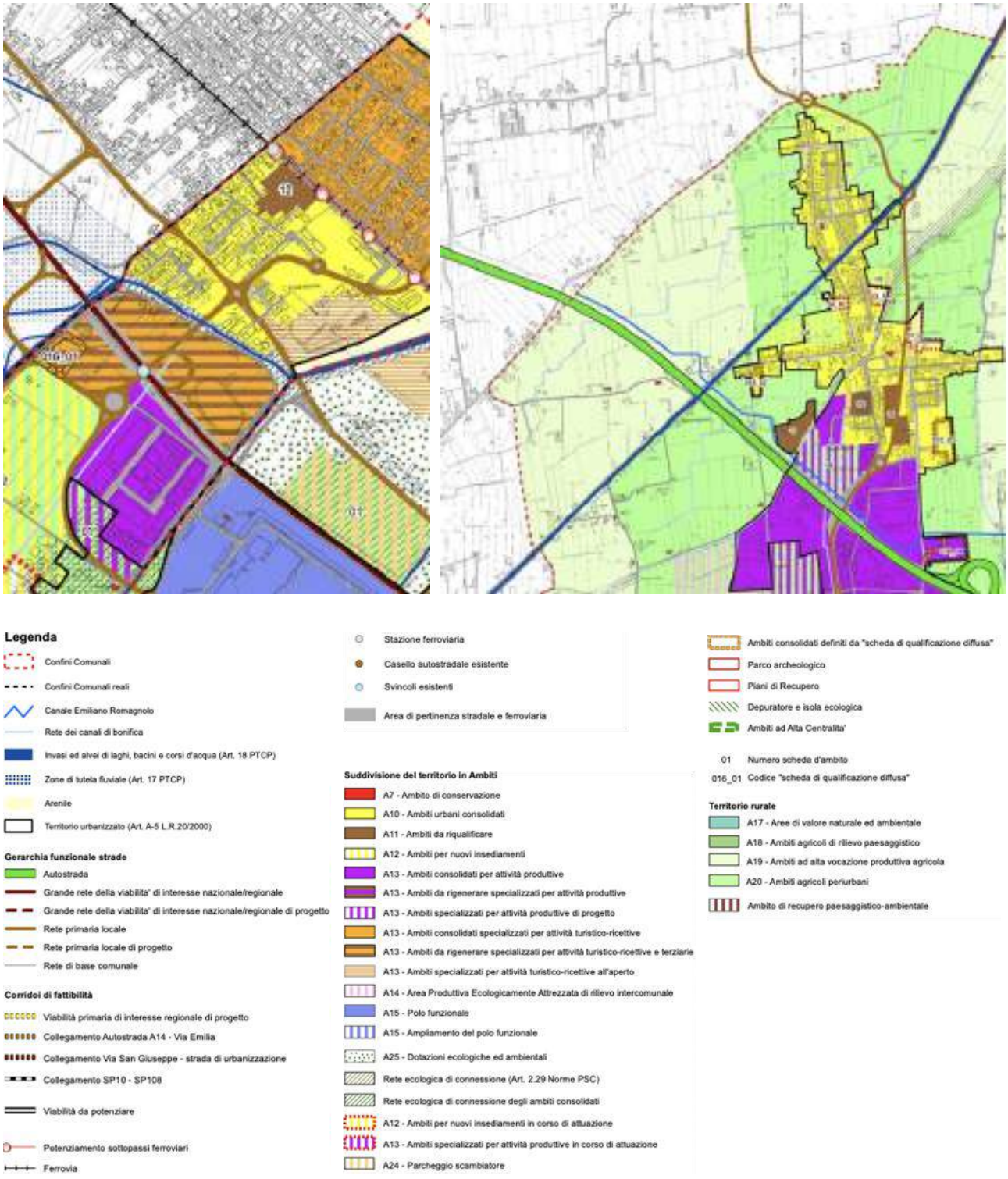


Figura 11 - Estratto dal PSC intercomunale, "Assetto della mobilità e ambiti normativi".

Lo schema di "Assetto della mobilità e ambiti normativi" mostrato nella tavola B3 del PSC intercomunale (Figura 11) illustrata nell'estratto mostra come l'itinerario attraversi in un primo tratto ricadente a Gatteo a Mare, una porzione di territorio interessata dall'ambito "A10-Ambiti urbani consolidati" della LR 20/2000. Tali ambiti sono idonei alla definizione degli indirizzi e degli obiettivi di cui all'art.3.4 che disciplina il riuso e rigenerazione degli ambiti urbani consolidati ovvero [...] il processo di qualificazione della città consolidata, secondo criteri di sostenibilità e per accrescerne la competitività con la qualificazione e l'ampliamento dei servizi e delle funzioni strategiche ivi insediati. Tra gli interventi qualificanti si elencano anche:

- *la valorizzazione degli spazi pubblici;*
- *la razionalizzazione della mobilità urbana.*

L'itinerario attraversa una parte di argine del Pisciatello, ricadendo nella Zona di tutela fluviale, già disciplinata dall'Art. 17 del PTCP, già richiamate sopra.

Il tratto di pista in sede propria da realizzare su corsia ciclabile intercetta l'ambito A13 "ambiti da rigenerare specializzati per attività turistico-ricettive e terziarie" caratterizzati da tessuti spontanei, con infrastrutture e dotazioni territoriali carenti e da riqualificare tramite pianificazione operativa/attuativa.

Nella parte di Gatteo terra, l'itinerario prosegue su strade esistenti, costeggiando il territorio rurale e gli "Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola" A19 e gli "Ambiti agricoli periurbani A20".

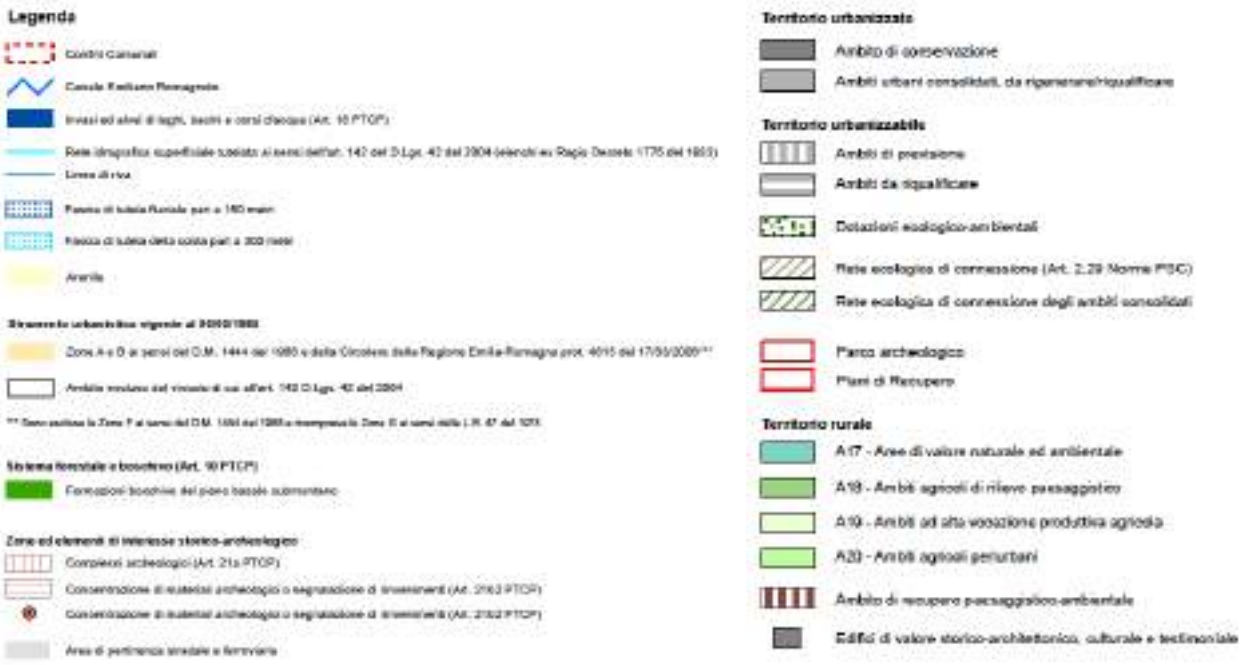


Figura 12 - Estratto dal PUG, "Aree soggette al rilascio di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.lgs 42/2004".

► *Comune di Gambettola*

In data 23/03/2007 è stato stipulato l'Accordo amministrativo tra la Provincia di Forlì-Cesena e il Comune di Gambettola per la formazione del Piano Strutturale Comunale (PSC) all'interno della Variante Integrativa al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Forlì-Cesena (PTCP), avvalendosi delle possibilità previste dall'art. 21 della L.R. 24 marzo 2000, n. 20 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio" (Figura 13).

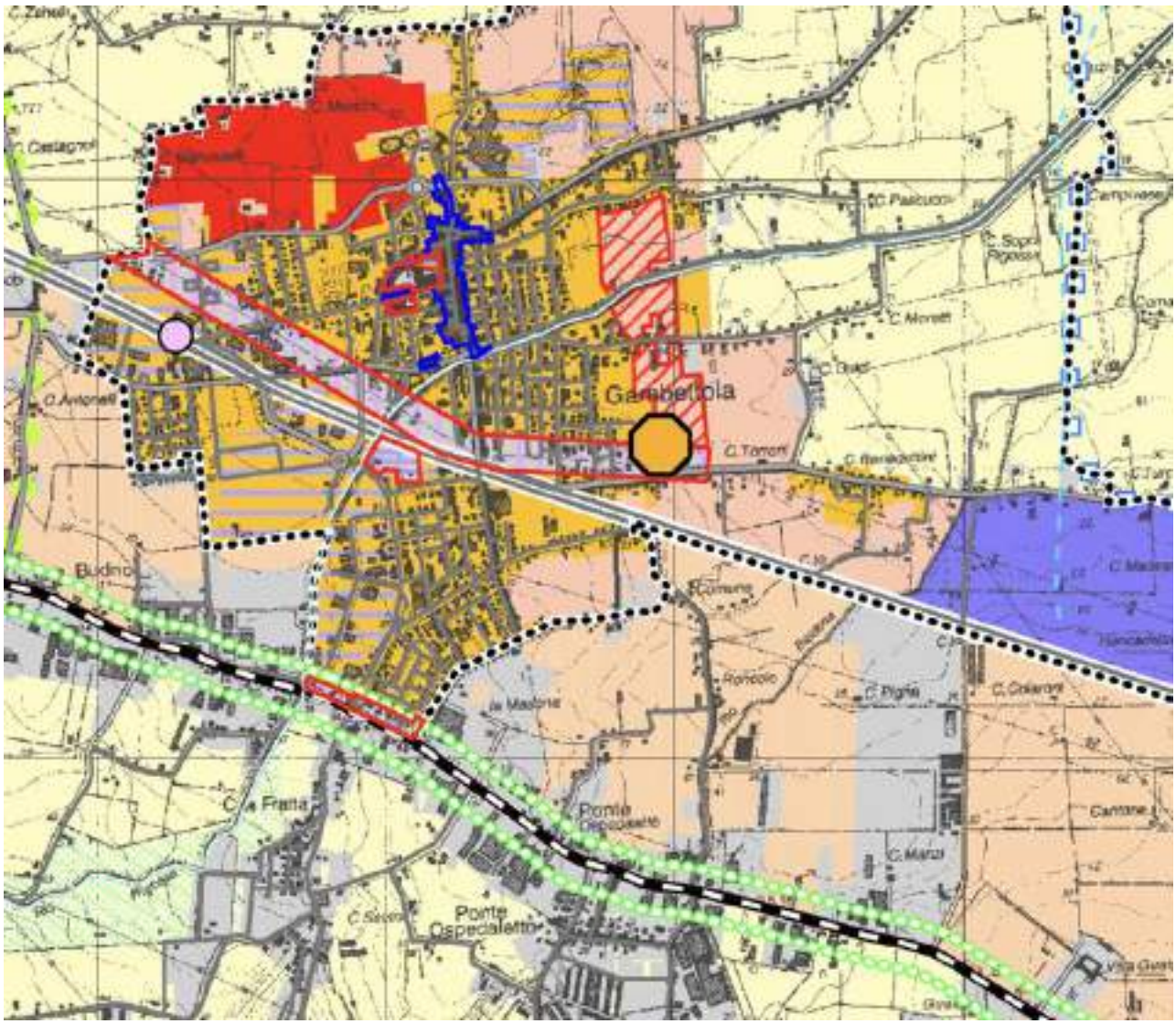


Figura 13 - Estratto dal PSC.

Lo schema di assetto territoriale presentato nell'elaborato A della Variante integrativa al PTCP (Figura 14) identifica il passaggio dell'itinerario previsto su argine in "Ambito ad alta vocazione produttiva specializzata di pianura" (Art A-19a) caratterizzato dalla intensa e quasi esclusiva coltivazione agricola dei suoli (colture specializzate e seminativi). Lo stesso ambito è interessato dall'attraversamento del Canale Emiliano Romagnolo, in particolare il Comune di Gambettola che, pur non essendo direttamente attraversato dal Canale, ricade nel distretto irriguo del Pisciatello-Rubicone. Ciò detto, la disponibilità di risorsa idrica è affidata alle fonti di approvvigionamento tradizionali (acque sotterranee, bacini naturali ed artificiali, corsi d'acqua superficiali).

Il territorio considerato si caratterizza inoltre per la presenza di elementi appartenenti alle cosiddette "aree preferenziali" a prevalente tutela idrologica, definite dal Piano Regionale di Sviluppo Rurale e dal PTCP per l'applicazione delle Misure Agroambientali; in particolare il territorio è inciso dai canali di bonifica e dal corridoio fluviale del Torrente Rigossa. Ciò rende implicito il collegamento agli obiettivi di tutela e sostenibilità ambientale definite dall'Asse 2 del piano settoriale e dalle più specifiche indicazioni contenute negli strumenti della pianificazione settoriale provinciale.

[...] dovrà essere promossa nell'ambito fluviale e nelle pertinenze dei canali di bonifica (ove si esercita la maggior pressione sul sistema delle acque) l'adozione di tecniche produttive finalizzate alla riduzione degli effetti ambientali dell'impiego dei mezzi tecnici, alla conservazione delle fertilità dei suoli e alla salvaguardia della salute degli operatori agricoli e dei consumatori.

[...] necessità di perseguire gli obiettivi volti a favorire la presenza della biodiversità attraverso il potenziamento e la ricostituzione della rete ecologica di spazi naturali, di diversificazione delle produzioni agricole, anche attraverso l'impianto di specie arboree a fini produttivi e/o ambientali.

In prossimità del centro urbano di Gambettola, l'itinerario attraversa alcuni Ambiti da riqualificare:

- *Dotazioni territoriali di qualità urbana (Art. A11);*
- *Destinazione terziario-commerciale.*

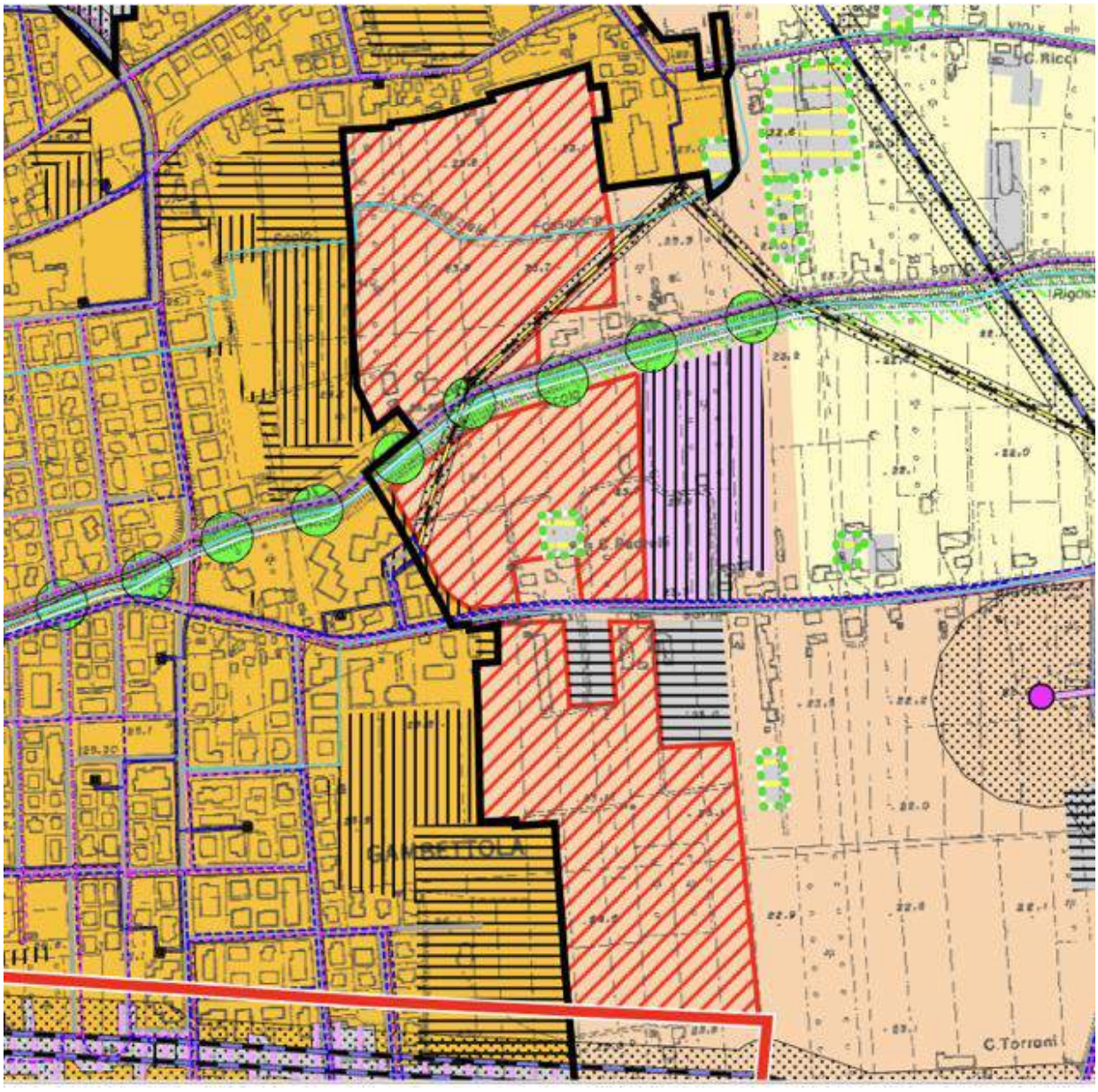
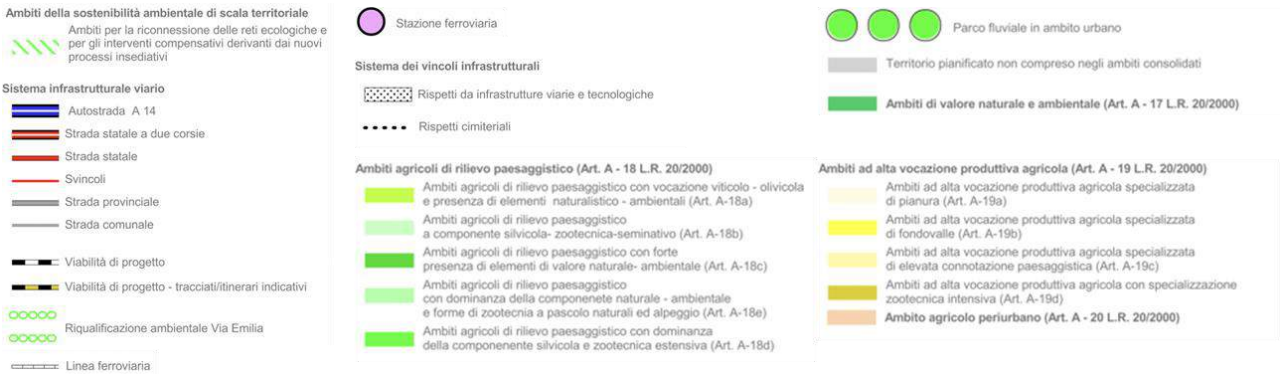


Figura 14 - Assetto territoriale presentato nell'elaborato A della Variante integrativa al PTCP.



La scheda "Ambito insediativo A12 Via Verdi" mostra l'area interessata dall'itinerario ricadente in "Ambiti per la riconnessione delle reti ecologiche e per gli interventi compensativi derivanti dai nuovi processi insediativi" oltre che essere identificata come "Parco fluviale in ambito urbano".

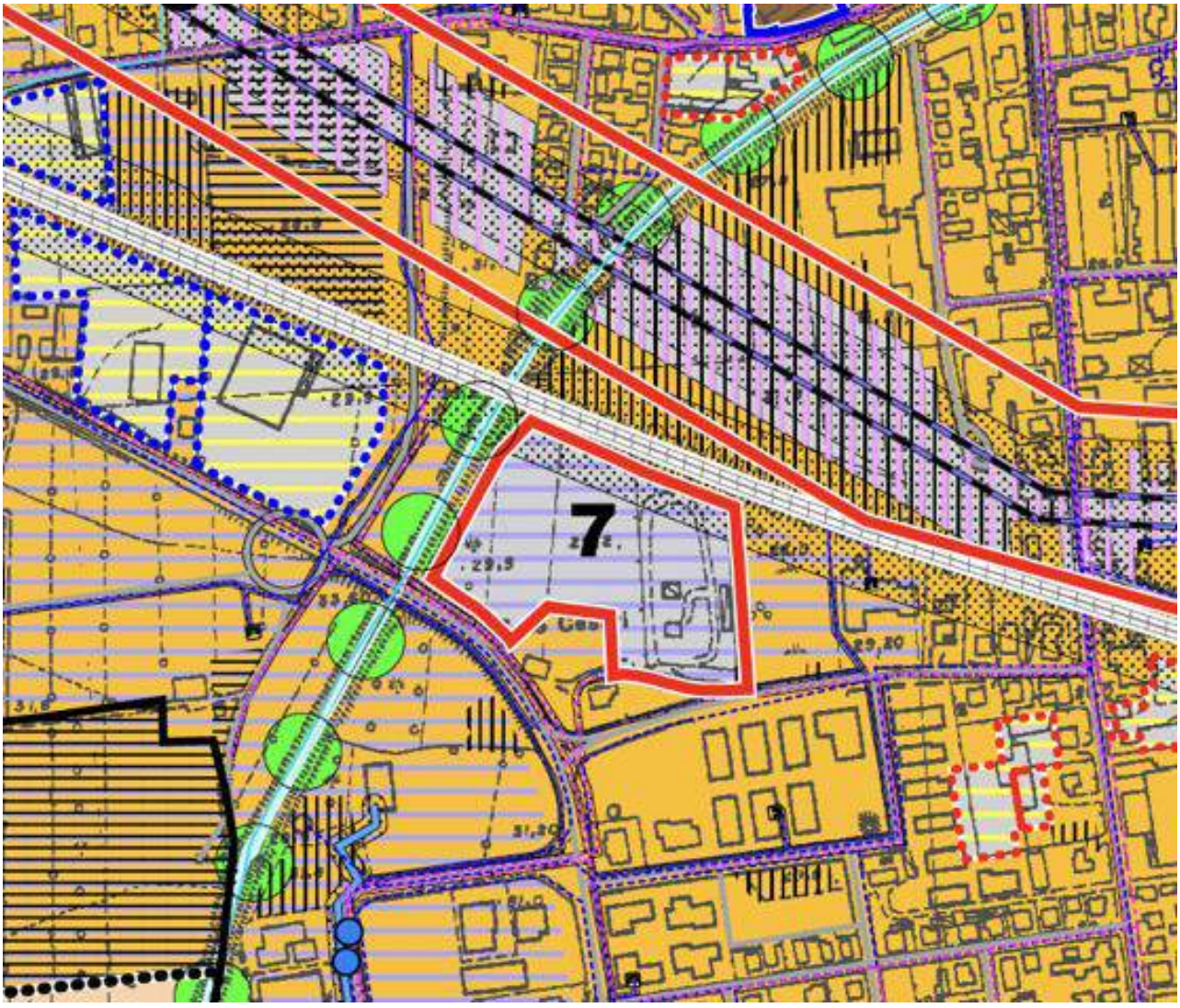


Figura 15 - Scheda d'ambito "Riqualificazione A11 Molino".

La scheda d'ambito "Riqualificazione A11 Molino" (Figura 15), prescrive inoltre la [...] valorizzazione delle pertinenze del torrente Rigossa, destinando le aree in fregio all'argine alla costituzione del parco fluviale in ambito urbano.

► ***Comune di Longiano***

Il comune di Longiano ha adeguato il PRG vigente redatto nel 2000, nel Marzo 2017.

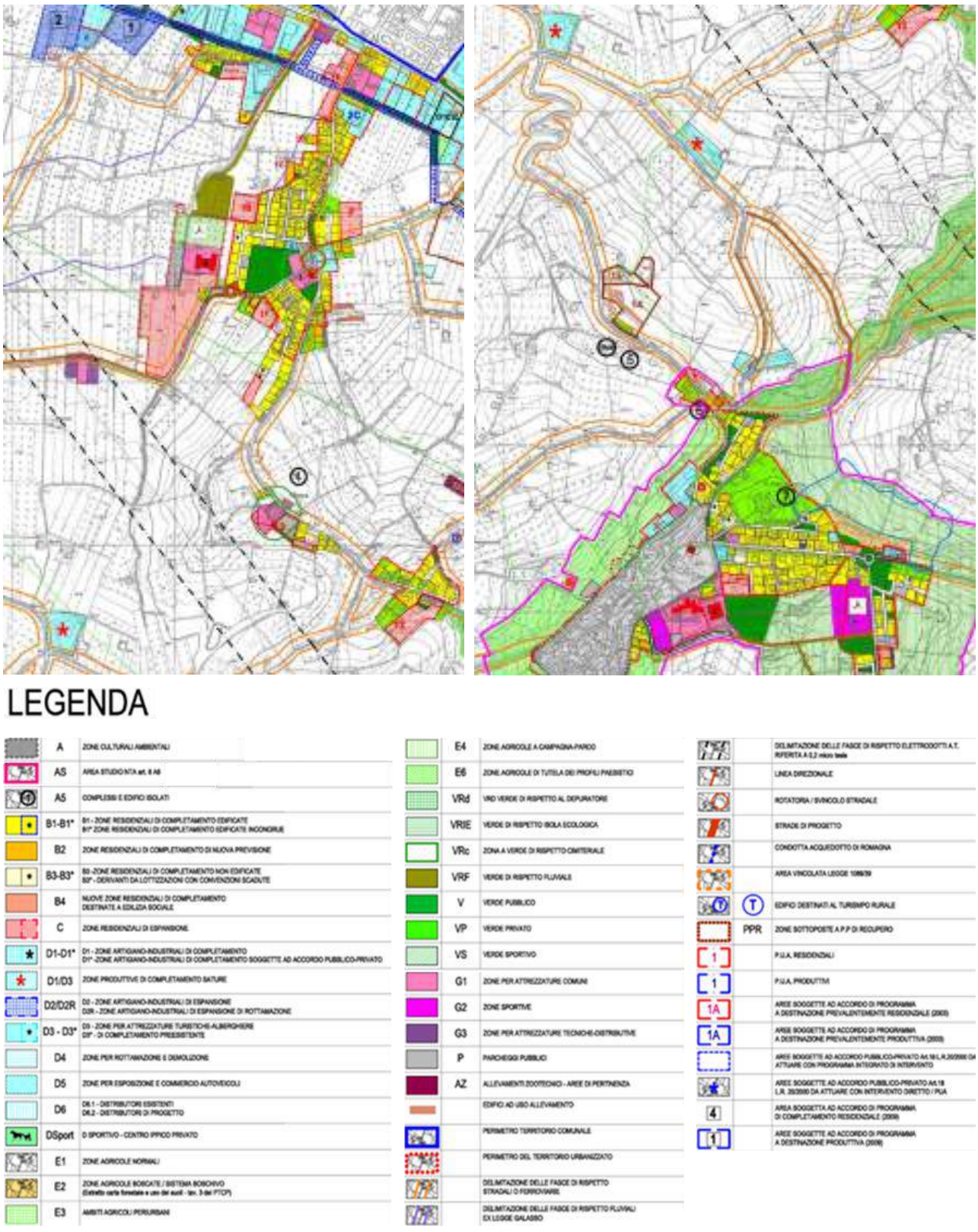


Figura 16 - Estratto dal PRG, "Zonizzazione del territorio comunale".

Nell'estratto della "Zonizzazione del territorio comunale" (Figura 16), si evidenza il passaggio del primo tratto del tracciato di progetto in Comune di Longiano, in corrispondenza della sinistra Rigossa. Il tracciato interseca l'area a "Verde di rispetto fluviale":

Nelle zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini, e corsi d'acqua di cui all'art.17 delle N.T.A. del P.T.C.P. della Provincia di Forlì-Cesena valgono tutte le norme e le prescrizioni in esso contenute, per i corsi d'acqua del Rigossa e del fiume Rubicone valgono le prescrizioni normative e la zonizzazione cartografica del P.T.C.P. della Provincia di Forlì– Cesena.

Proseguendo, nel tratto che costeggia il Parco deli Orti e che si congiunge a Via Badia, il tracciato incrocia una porzione di "*Ambito agricolo periurbano*". Negli ambiti agricoli periurbani, il P.R.G. persegue prioritariamente il mantenimento della conduzione agricola dei fondi, nonché la promozione di attività integrative del reddito agrario dirette: *[…] b) a contribuire al miglioramento della qualità ambientale urbana, attraverso la realizzazione di dotazione ecologiche, secondo le prescrizioni della legislazione regionale vigente*.

Inoltre*, […] In queste aree possono essere realizzate costruzioni funzionali alla fruizione del verde, quali chioschi, punti di ristoro, servizi igienici, attrezzature tecnologiche, legate alla multifunzionalità dell'azienda agricola. È ammessa la realizzazione di aree di sosta, purché realizzate con pavimentazioni naturali, drenanti e di valenza paesaggistica.*

Il percorso prosegue fino al centro di Longiano su strade e carraie esistenti.

► ***Comune di Roncofreddo***

Con la deliberazione del Consiglio Provinciale n. 29974/42 del 30 marzo 2009 la Provincia di Forlì-Cesena ha adottato, ai sensi dell'art. 27, commi 1 e 4, della Legge Regionale n. 20/2000 e s.m.i., la variante integrativa al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP); tale variante integrativa è volta a far assumere al P.T.C.P. della Provincia di Forlì - Cesena, ai sensi dell'art. 21, comma 1, della suddetta Legge Regionale, il valore e gli effetti di PSC anche del Comune di Roncofreddo. La variante integrativa è approvata dal Consiglio con Delibera di consiglio n. 48 del 28-04-2010.

L'elaborato E delle "Aree soggette al rilascio di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.lgs 42/2004" (Figura 17) mette in evidenzia la necessità di richiedere l'autorizzazione paesaggistica per gli interventi relativi alla segnaletica stradale e moderazione del traffico che riguardano il tratto di strada ricadente nella Fascia di tutela fluviale a 150.

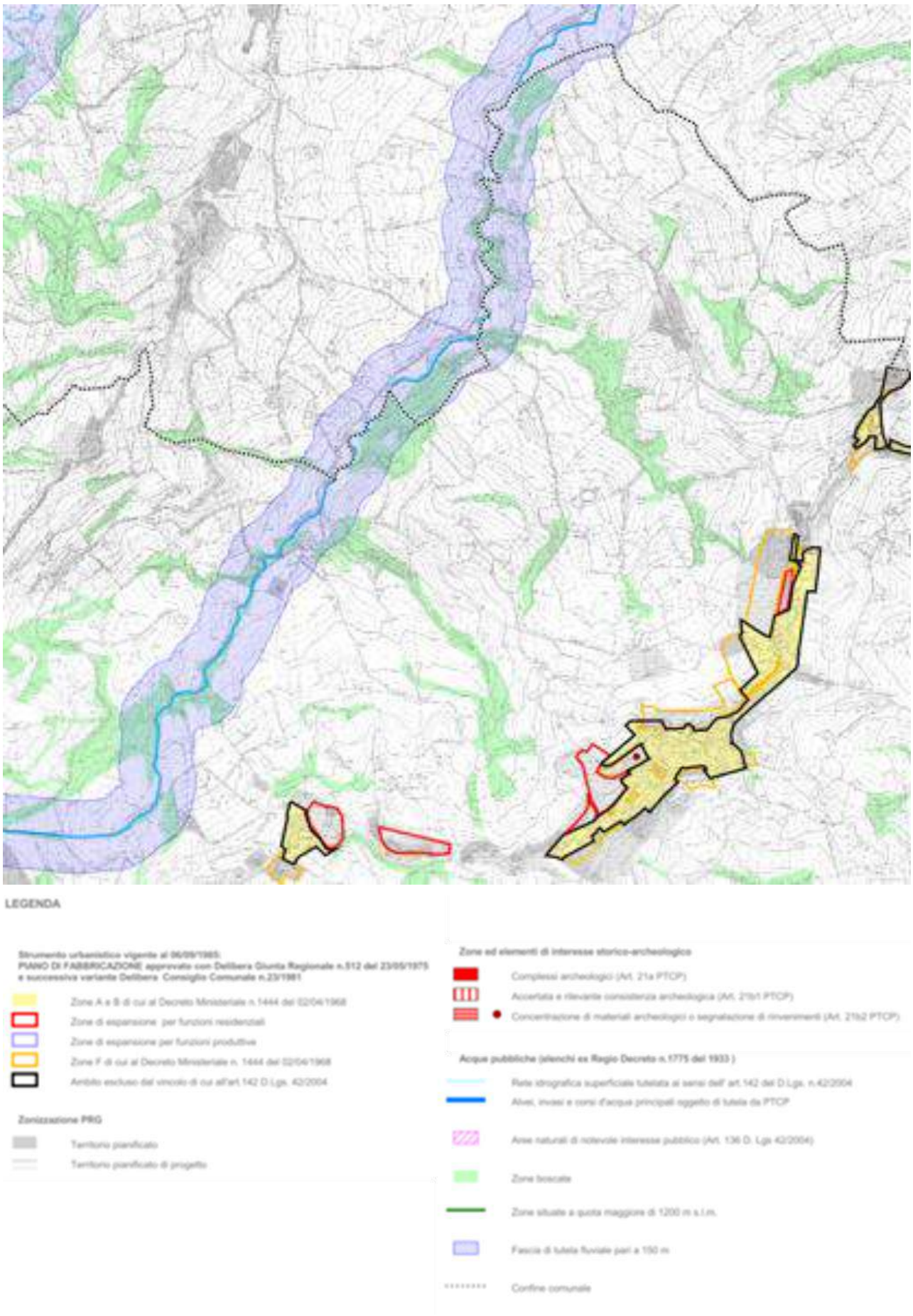


Figura 17 - Estratto relative alle "Aree soggette al rilascio di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.lgs 42/2004".

L'elaborato B3 "Carta del dissesto e della vulnerabilità territoriale" (Figura 18) mostra come il percorso su strada intercetti in alcuni punti are soggette a "Corpi di frana privi di pericolosità stagionale" e lambisca in alcune parti "Corpi di frana attivi". Il tratto che corre in parallelo al corso della Rigossa risulta invece "Area di alimentazione degli acquiferi sotterranei". Sulle aree che presentano fenomeni di dissesto il R.U.E. dovrà prevedere l'obbligo di presentazione e compilazione della "Scheda di rilevamento dei movimenti franosi", di cui all'allegato B del P.T.C.P., in relazione a qualsiasi intervento, pubblico o privato. Il Comune è tenuto alla realizzazione di un S.I.T. specifico, anche in forma associata o convenzionata, sui dati anzidetti da rendere disponibile agli Enti sovraordinati. I progetti di opere pubbliche, nazionali, regionali e subregionali, eventualmente difformi dalle prescrizioni del presente articolo, devono essere suffragati da specifiche e approfondite analisi geologiche comprovanti l'insussistenza nell'area di interesse delle condizioni di dissesto e di instabilità, di cui al precedente sesto comma ovvero, qualora sia dimostrata l'impossibilità di alternative localizzative, prevedere la realizzazione di opere di sistemazione e bonifica delle aree interessate che garantiscano condizioni di sicurezza dell'intervento e la non influenza dello stesso nei confronti della stabilità del versante interessato.

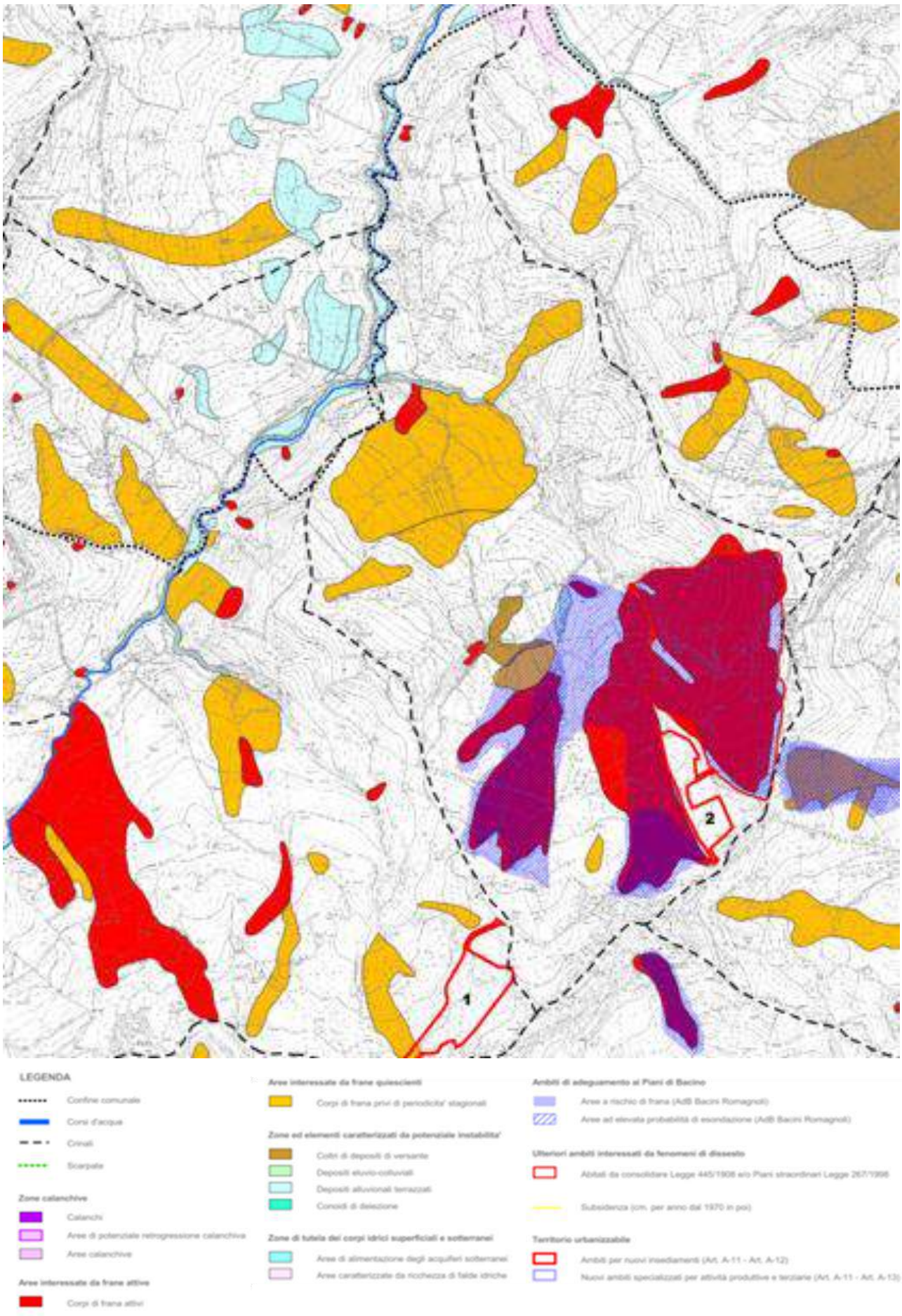


Figura 18 - "Carta del dissesto e della vulnerabilità territoriale".

DESCRIZIONE DEL TRACCIATO DI PROGETTO

Area oggetto di intervento

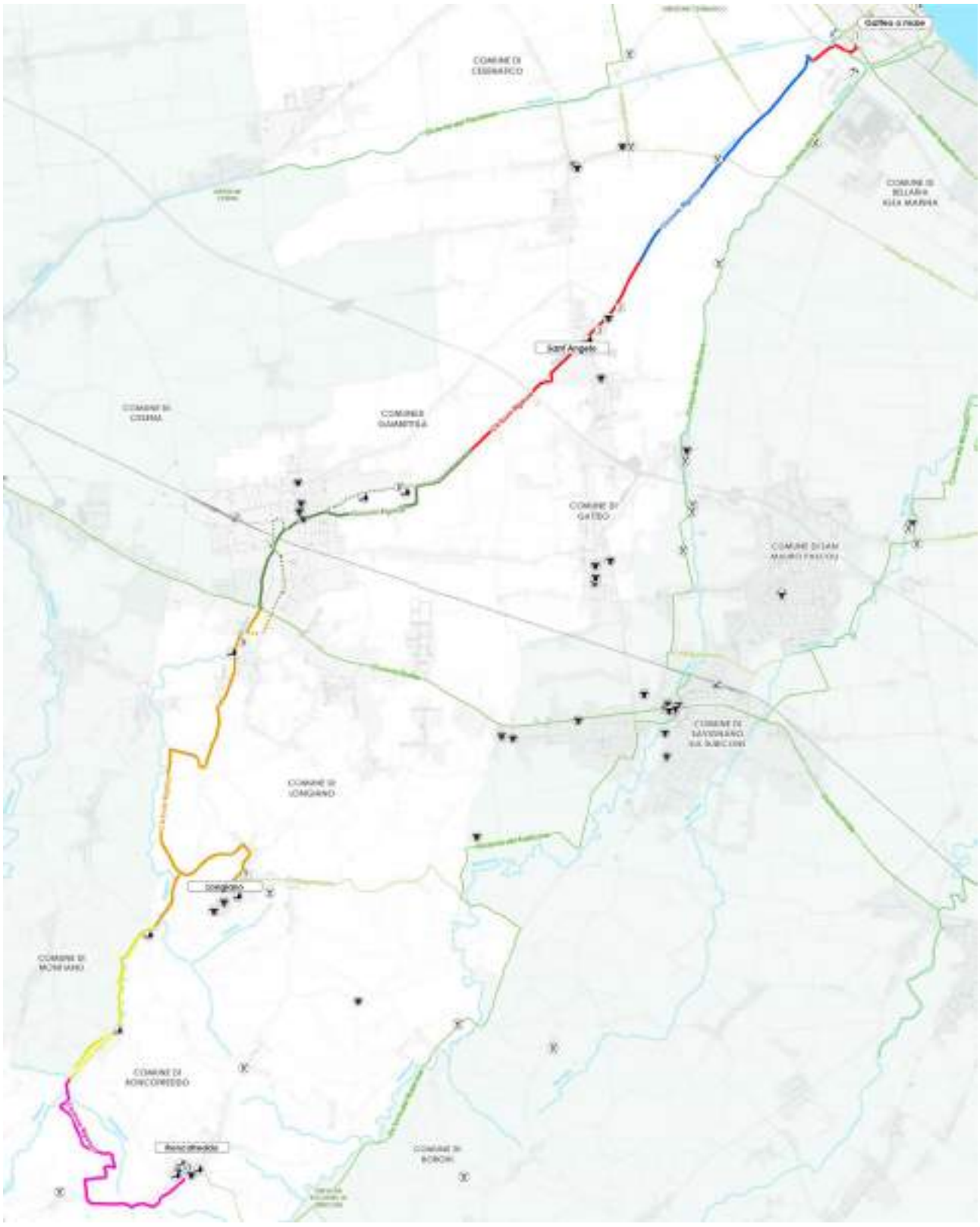


Figura 19 - Inquadramento schematico della Ciclovia Rigossa, 2021.

3,5 km Cesenatico

4,0 km Gatteo

4,0 km Gambettola

6,8 km Longiano

2,5 km Montiano

3,7 km Roncofreddo

1. Area verde
   Collegamento alla Ciclovia Adriatica
   Collegamento alle Ciclovie del Pisciatello, del Rubicone e del fiume Uso
2. Casa colonica abbandonata
3. Rotatoria dedicata a Secondo Casadei
4. Parco Federico Fellini
5. 6. Ponte ferroviario e Area verde
7. Incrocio con la via Emilia
   Collegamento alla Ciclovia Emilia
8. Parco degli orti
9. Giardini pubblici di Longiano
   Collegamento alla Ciclovia del Rubicone
10. Punto Panoramico

LEGENDA

Tratto di ciclovia nel Comune di Cesenatico
Tratto di ciclovia nel Comune di Gatteo
Tratto di ciclovia nel Comune di Gambettola
Tratto di ciclovia nel Comune di Longiano
Tratto di ciclovia nel Comune di Montiano
Tratto di ciclovia nel Comune di Roncofreddo

MISURE

3,5 km di ciclovia nel Comune di Cesenatico
4,0 km di ciclovia nel Comune di Gatteo
4,0 km di ciclovia nel Comune di Gambettola
6,8 km di ciclovia nel Comune di Longiano
2,5 km di ciclovia nel Comune di Montiano
3,7 km di ciclovia nel Comune di Roncofreddo

Lunghezza Totale: 24,5 km

STATO

1,4 km percorsi ciclabili esistenti

3,7 km di percorsi da realizzare su sommità arginale non infrastrutturato

19,4 km di percorsi da realizzare su infrastrutture esistenti (percorsi in sede propria su carraia o su strada, in promiscuo o su terreno agricolo)

► ***Gatteo a mare***

Il progetto della ciclovia della Rigossa si inserisce in una rete di infrastrutture lente, frammentata ma ricca di valore. L'itinerario fa uso di strade esistenti da mitigare, carraie da manutenere, corsie ciclabili da segnalare e argini da adibire a percorso ciclabile in sicurezza.

Il tracciato di progetto ha inizio su in Via Nazionale Adriatica nella località di **Gatteo a Mare** (Comune di Gatteo) in corrispondenza della rotonda di Viale Europa e dell'area verde di pertinenza della lottizzazione residenziale che si affaccia sul Fiume Pisciatello, per la quale si prevede l'attrezzatura con elementi a supporto della segnaletica, della sosta, dell'informazione e di orientamento per la ciclovia in quanto nodo di intersezione con la Ciclovia Adriatica (Figura 20).

Figura 20 - Punto di partenza della Ciclovia

La Ciclovia Adriatica (Figura 21) è l'itinerario cicloturistico che da Chioggia (Venezia) giunge al Gargano attraversando per circa 1.300 km le regioni Veneto, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia. Il percorso è incluso nel Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT) promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) e dal Ministero dei Beni Artistici, Culturali e Turistici (Mibact)., coincide con il ramo n. 6 della grande rete ciclabile nazionale Bicitalia proposta dalla FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta), in parte in fase di progetto e in parte già realizzata, che si integra con la più ampia rete ciclabile europea denominata EuroVelo.

Nel 2019 le Regioni Veneto, Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia hanno firmato il Protocollo d'Intesa con il MIT per la progettazione e la realizzazione della Ciclovia turistica Adriatica, individuando la Regione Marche quale soggetto capofila. Le 6 Regioni hanno quindi proceduto ad elaborare il Documento Preliminare alla Progettazione "Dossier" che a dicembre dello stesso anno è

stato pubblicato dalla Regione Marche all'interno della gara per l'affidamento dei servizi tecnici di architettura e ingegneria per l'elaborazione del PFTE della Ciclovia Adriatica. A giugno 2020 viene aggiudicato l'appalto all'operatore economico RTI Cooprogetti Soc. Coop, MATE Soc. Coop, Technital S.p.a, Parcianello & Partners Engineering, Netmobility S.r.l., Dream Italia Soc. Coop. ad un importo netto contrattuale di € 493.852,81 su un importo a base di gara di 922.399,72 €.

Il PFTE, unitamente all'individuazione dei primi lotti funzionali sulla base dei criteri stabili dalla Direttiva n. 133 dell'11 aprile 2017, doveva essere presentato al MIT entro il 31 dicembre 2020 ma dato il particolare momento storico e la pandemia da Covid-19, il termine di consegna è slittato all'anno successivo e ad agosto 2021 è stato presentato il PFTE alle Amministrazioni interessate dal passaggio della Ciclovia Adriatica.

Figura 21 - Il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT) promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) e dal Ministero dei Beni Artistici, Culturali e Turistici (Mibact).

Il tracciato costeggia l'area verde per risalire attraverso una rampa da realizzare sull'argine sinistro del Pisciatello per il quale deve essere previsto, sotto direttive dell'Autorità di Bacino, l'allargamento della sommità arginale a minimo di 5,0 m fino a Via del Rio, la realizzazione di protezioni laterali da porre sulla sommità dei muri d'argine e l'assenza di eventuali elementi di arredo (e.g. panchine). Da qui si attraversa il Pisciatello utilizzando la passerella esistente (Figura 22) innestandosi su via Antonio Vivaldi. Affiancandosi alla destra del torrente Rigossa prosegue verso l'interno in direzione di via Tommaso Giovanni Albinoni sul quale incrocio è in discussione la realizzazione di una rotatoria e di

un nuovo impianto di distribuzione carburanti (particelle individuate al Foglio n. 2 mappali n. 485-226 per una superficie complessiva di 6.070,60 m^2). Tale progetto di massima di iniziativa privata (Figura 23), per il quale è già stata avviata la Conferenza dei Servizi, prevede anche la realizzazione di una pista ciclabile lungo la via Vivaldi in località Gatteo a Mare. Questa pista ciclabile bidirezionale in sede propria si colloca sul lato Rimini di via Vivaldi, ha inizio in corrispondenza del ponte ciclopedonale sul torrente Pisciatello, prosegue protetta da una fascia di mitigazione all'interno dell'area carburanti (da approvare con Permesso Unico) e termina su via Albinoni per uno sviluppo totale di circa 240 m.

Nonostante la bontà del progetto rotatoria-distributore preveda la realizzazione di un tratto ciclabile, da questo studio di prefattibilità emerge come la realizzazione della pista sia più funzionale se collocata a lato Ravenna di via Vivaldi al fine di meglio garantire il collegamento all'itinerario cicloturistico della Rigossa che prosegue, successivamente, fino al cavalcavia segnando il confine con il Comune di Cesenatico. Qualora l'ipotesi di spostamento della ciclabile dal lato sud al lato nord con inserimento di un attraversamento che consenta, comunque, di far proseguire il percorso all'interno dell'area carburanti non fosse percorribile o accolta dai progettisti incaricati, si propone la realizzazione di una corsia ciclabile sul lato nord.

La corsia ciclabile è una parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. Essa può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue.

In alternativa a questa soluzione è ipotizzabile, visto il ridotto traffico veicolare su via Vivaldi in quanto strada senza uscita, la realizzazione di una Strada 30 garantendo una condivisione pacifica della strada.

Figura 22 - Ponte pedonale a Sant'Angelo di Gatteo.

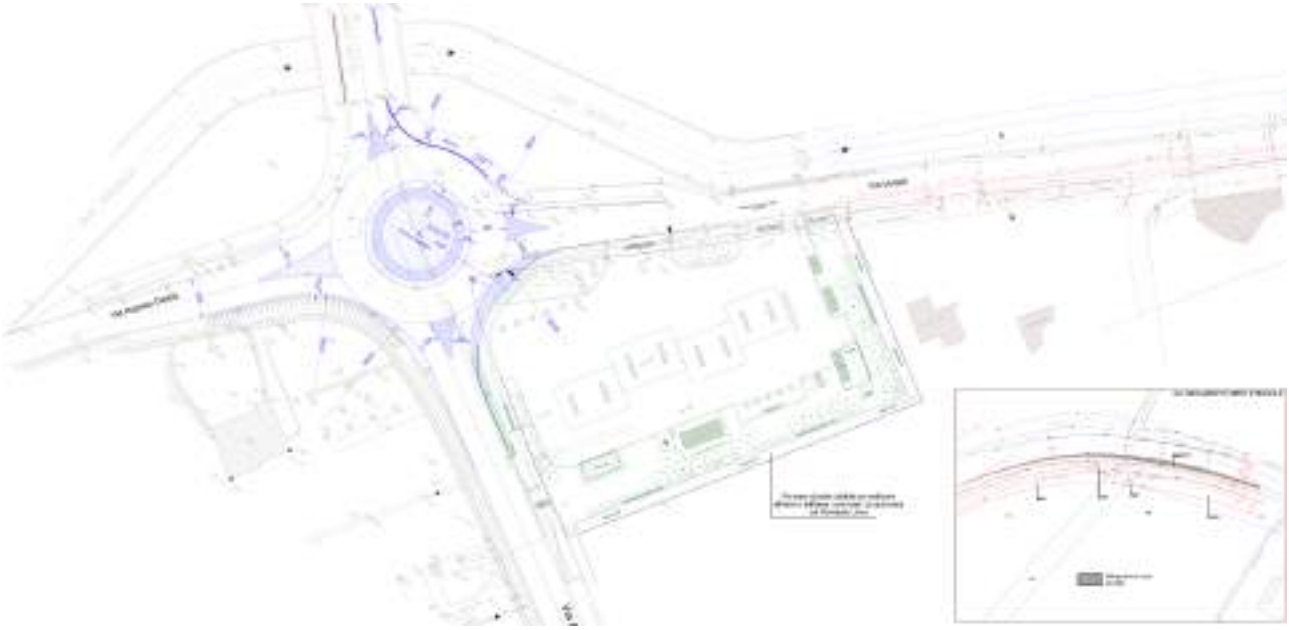


Figura 23 – Progetto di massima per la realizzazione della pista ciclabile lungo via Vivaldi.

Per il comune di Gatteo, con protocollo 36012 del 07/10/2021 si è ottenuto parere preliminare favorevole da parte del Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione civile Forlì-Cesena, relativamente al tratto che interessa l'argine, con le seguenti prescrizioni:

- *sulla sommità arginale, per la sua intera larghezza di progetto pari a 5m, non devono essere presenti elementi di arredo (es: panchine);*
- *la protezione laterale proposta a ridosso del muro d'argine deve essere posta sulla sommità del muro stresso;*
- *il pacchetto della ciclovia non deve essere confinato da cordoli che, diversamente, verrebbero danneggiati dai mezzi meccanici utilizzati per la manutenzione del corso d'acqua;*
- *il progetto esecutivo dovrà prevedere anche idonea misura di sicurezza degli utenti in transito sulla ciclovia nei confronti del rischio di caduta dall'alto/annegamento in corrispondenza dell'immissione della rampa lato di Via Salieri sul corpo arginale.*

► ***Cesenatico***

Dal confine tra Gatteo Mare e Cesenatico, è possibile sottopassare lo svincolo della SS16 e risalire sull'argine sinistro del torrente Rigossa avvalendosi di un sottopasso di larghezza circa 4,0 m (attualmente utilizzato impropriamente come ricovero per i mezzi agricoli) nel quale di far passare ciclovia, riqualificandolo al fine di creare un ambiente pulito, illuminato, sicuro e che possa ospitare, eventualmente, un murales relativo alla ciclovia e al territorio con la possibilità di fornire informazioni utili sul percorso (mappe, collegamenti ecc.).

ALTERNATIVA

Sebbene per il tracciato della ciclovia Rigossa sia stato individuato come punto di inizio il nodo tra Via Nazionale Adriatica (in località di Gatteo a Mare, Comune di Gatteo) in corrispondenza della rotonda di Viale Europa e dell'area verde di pertinenza della lottizzazione residenziale che si affaccia sul Fiume Pisciatello, questo studio di prefattibilità propone in alternativa l'inizio della ciclovia nel Comune di Cesenatico. Nello specifico, sono state individuate due alternative di percorso in Comune di Cesenatico tese a ricucire il tracciato della Rigossa/Pisciatello, con i percorsi fino al mare. Queste alternative interessano da una parte un terreno agricolo, che permette di connettere l'attraversamento sul Pisciatello alla ciclovia Adriatica, dall'altra via del Rio, interessato dalla possibile realizzazione di un percorso promiscuo ciclabile-veicolare.

Il percorso principale in comune di Cesenatico, prosegue in argine sinistro con previsione di allargamento dell'argine per circa 145 metri. Questo tragitto necessita di sistemazioni e adeguamenti a percorso ciclabile, predisponendo un fondo misto stabilizzato mediante ringrosso con terreno da rilevato. Si segnala la possibilità di sfruttare via Fiorentina per collegare questa ciclovia con quella del Pisciatello. Da via Rigossa in poi il percorso è già fruibile dalle biciclette, trattandosi di una strada utilizzata dai soli residenti, con limite 30, e fondo in asfalto, pertanto, al fine di migliorare la visibilità dei cicloturisti e la percorrenza in sicurezza, si propone la riclassificazione della strada in "itinerario cicloturistico" come da articolo 2 comma 2 lettera F-bis del Codice della Strada (D.lgs. 285/1992 e ss.mm.ii.).

In corrispondenza della rotonda Due ponti (Figura 24, Figura 25 e Figura 26), all'incrocio tra Via Rigossa e Via Fenili, si rende necessario un intervento di messa in sicurezza dell'attraversamento. Le criticità che nascono dalla promiscuità tra i mezzi e dalla scarsa visibilità di alcuni assi stradali che interessano l'incrocio. La proposta prevede la colorazione della strada che attraversa l'incrocio con pigmentazione di colore rosso e inserimento di segnaletica orizzontale con pittogramma della bicicletta. Si prevede di restringere lo spazio di manovra carrabile con la realizzazione di zebrature in raccordo delle curve degli incroci. Questo consentirà di avere una migliore visibilità e sicurezza sia da parte del ciclista che dell'automobilista. In aggiunta si inserirà uno specchio parabolico per allargare la visibilità degli angoli ciechi. Su Via Fenili, in prossimità dell'attraversamento, saranno inseriti dissuasori ottici (strisce di rallentamento a circa 30 metri dall'incrocio) o fisici (cuscini berlinesi o dossi rallentatori). Inoltre la mitigazione del traffico prevede l'inserimento di cartelli di pericolo e segnalazione di presenza di ciclisti su strada.

Le caratteristiche di strada in "itinerario cicloturistico" permangono per circa 3,2 Km fino a S. Angelo in Gatteo.

Figura 24 - Incrocio stradale in corrispondenza della rotonda Due Ponti.

Figura 25 - Vista dell'incrocio da Via Fenili.

Figura 26 - Ipotesi di trasformazione dell'attraversamento della rotonda Due Ponti.

► ***Sant'Angelo in Gatteo***

Il percorso riprende in località Sant'Angelo nel Comune di Gatteo, dove si rende necessaria l'apposizione di segnaletica verticale per migliorare gli attraversamenti per circa 1,3 km. A S. Angelo si intercetta la Rotonda Secondo Casadei e si attraversa la Rigossa attraversando su di un ponte pedonale esistente (Figura 27) che consente di passare dalla via in Sinistra a via Destra Rigossa. Questo tratto di strada senza uscita, a basso traffico e velocità ridotta viene percorso fino all'incrocio con la SP33/Via Salvador Allende che si attraversa per proseguire sull'argine in destra idraulica.

Figura 27 - Passerella pedonale esistente di collegamento tra via Sinistra Rigossa e via Destra Rigossa.

Il primo tratto di sommità arginale in destra Rigossa non ha la dimensione sufficiente richiesta dal Consorzio di Bonifica della Romagna (4,0 m) ad accogliere una ciclovia di larghezza 2,0 m e garantire il transito in sicurezza degli utenti in sommità. Pertanto, per tale tratto vengono proposte due soluzioni, che verranno studiate nel dettaglio nelle successive fasi progettuali, atte ad allargare l'argine ed inserire una staccionata di protezione. La prima ipotesi prevede l'intervento di ringrosso arginale e consolidamento basato sull'utilizzo delle terre armate. La seconda parte dal presupposto che lungo i primi 50 m è presente una massicciata verticale alta fino a circa un metro prima del piano di calpestio della ciclabile prevista, gli altri 150 m sono caratterizzati da una massicciata di altezza ridotta a circa 1,5 m. In alternativa alla costruzione della massicciata, per garantire la continuità in sicurezza dell'itinerario si propone la realizzazione a lato campagna di una passerella a sbalzo con protezione verticale e di un parapetto lato fiume. Per l'approfondimento dei dettagli progettuali si rimanda all'elaborato T2b Stato di progetto della ciclovia Rigossa suddiviso per Comuni.

Lo stesso tratto di percorso è inoltre interessato da un Piano Particolareggiato previsto per il Comune di Gatteo nel comparto C13. A questo proposito, si sottolinea che è in atto una convenzione per la progettazione di opere extra standard nel comparto posto a ovest di via Salvador Allende che

prevede, nella nuova lottizzazione, la realizzazione di un collegamento ciclabile sull'argine della Rigossa. Questo progetto di prefattibilità, dunque, intende affiancarsi a tale progettualità proponendo alcune soluzioni costruttive elaborate a seguito dei pareri preliminari raccolti dal Consorzio di Bonifica e dall'Amministrazione.

Il tratto su argine che segue è da adeguare come previsto dal Consorzio di Bonifica della Romagna. L'intervento prevede la realizzazione della ciclabile di sezione 2,00-2,50 m in misto stabilizzato. La ciclovia è distanziata dalle scarpate arginali tramite banchine di larghezza maggiore o uguale a 1,0 m in grado di garantire la percorribilità in sicurezza dell'itinerario rispetto al pericolo di caduta in acqua. Nei tratti in cui la sponda lato fiume fosse rivestita in cemento è sempre consigliato l'inserimento di una protezione laterale. L'eventuale parapetto potrD essere rimovibile per non creare intralcio all'operatività dei mezzi di servizio e manutenzione.

A 6,2 km dall'inizio della ciclovia, dall'incrocio con la ciclovia Adriatica, il percorso scende dalla sommità arginale con una rampa e si immette su via Signori a Sant'Angelo di Gatteo (Figura 28): una strada a basso traffico con limite di velocità posto a 30 km/h. Da questo punto, fino all'incrocio con via Molino Vecchio, l'itinerario prosegue in promiscuo con i veicoli lungo via destra Rigossa passando sotto il ponte dell'A14 su strada dissestata e soggetta ad allagamenti. La sezione stradale di media 3,2 m di via destra Rigossa, posta sull'argine del fiume, non consente la realizzazione di un percorso ciclabile protetto e il transito in promiscuo nel doppio senso di circolazione non permette ai ciclisti di spostarsi in sicurezza. Si propone, dunque, la classificazione del tratto di via destra Rigossa da via Molino Vecchio a via Campagnola in itinerario ciclopedonale (art. 2 comma 2 lettera F-bis del D.Lgs. n. 285 del 30 aprile 285). L'itinerario ciclopedonale è una strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada. Tale soluzione è possibile poiché la sezione della carreggiata stradale non è inferiore ai 3,0 m e la velocità massima consentita è di 30 km/h. Inoltre, la classificazione della strada in itinerario ciclopedonale consente di lasciare la strada a doppio senso di circolazione limitando il transito, però, ai soli veicoli a motore autorizzati (residenti, frontisti, agricoltori).

Favorevole a questa soluzione, l'Amministrazione ha proposto di prevedere un pattugliamento di qualche giorno da parte della Polizia Locale ai due ingressi di via Destra Rigossa dal momento dell'istituzione dell'itinerario ciclopedonale al fine di informare la cittadinanza sul cambio di viabilità.

Figura 28 - Via Signori a Sant'Angelo di Gatteo.

Da Via Molino Vecchio l'itinerario prosegue con un percorso in argine, da allargare attraverso un muro di calcestruzzo composto da una fondazione interrata e da una parte in elevazione con paramento esterno rivestito in pietra naturale nel primo tratto e con una massicciata (o terra armata) fino a Via Soprarigossa.

L'allargamento con massicciata consente la realizzazione di una ciclovia di 2,0 m nella quale la percorribilità in sicurezza degli utenti è garantita da due banchine laterali inerbite di 1,0 m.

► ***Gambettola***

Entrando in comune di Gambettola, Via Soprarigossa sarà percorsa nel suo tratto che corre parallelo all'argine. Si tratta di una strada esistente a servizio di frontisti e terreni agricoli che verrà sistemata e ripristinata consentendo il transito ai soli residenti e frontisti. In questo tratto il percorso in promiscuo potrà mantenere una larghezza di 3,0 m.

ALTERNATIVA

In vista del previsto allargamento dell'argine della Rigossa da parte del Consorzio di Bonifica, si propone un'alternativa di percorso di 2 km in argine, previo adeguamento dello stesso. Non potendo stabilire tempi certi per l'intervento di allargamento dell'argine, si propone questa ipotesi come previsione futura di estensione dell'itinerario, ipotesi che prevede appositi espropri come da piano particellare di esproprio preliminare.

Il percorso continua lungo il tracciato esistente di Via Soprarigossa, che si distacca dall'argine proseguendo seguendo la linea dei campi agricoli fino a raggiungere l'incrocio con via Malbona sulla quale si prevede la realizzazione di una pista ciclopedonale che si connetta a quella esistente che inizia in corrispondenza di parco Federico Fellini. Dopo l'incrocio con Via Kennedy la ciclovia prosegue su una pista ciclabile esistente su corsia riservata da ampliare e riqualificare (Figura 29).

Figura 29 - Via Soprarigossa e corsia ciclabile esistente.

Dall'incrocio con Via Pascucci, in cui si prevede un attraversamento a raso, il percorso segue su argine destro della Rigossa in cui esiste già per i primi 70,0 m un percorso ciclopedonale che giunge fino a via Udine e che può essere eventualmente allargato, in quanto la sommità arginale ha una larghezza più che adeguata a permettere un aumento della dimensione del percorso. Nel successivo tratto, invece, non è presente alcuna pista ciclopedonale ma la sommità arginale, di larghezza pari e superiore ai 4,0 m, ospita già dell'arredo (panchine, cestini dei rifiuti e una serie di attrezzi sportivi relativi ad un percorso vita). Al termine di questi quasi 190,0 m su argine destro è prevista la realizzazione di una passerella ciclopedonale in acciaio corten atta a garantire l'attraversamento del torrente ed il prosieguo dell'itinerario in sponda sinistra.

Attraversato il ponte ciclopedonale si percorrono circa 115,0 m in sponda sinistra fino ad arrivare in corrispondenza del ponte ferroviario della linea Ancona-Piacenza (Figura 30). Qui, la ciclovia scende con una rampa sotto l'arcata del ponte per poi risalire dall'altro lato. Questo passaggio è utilizzabile solo in condizioni di sicurezza, ovvero in assenza di piena: al fine di garantire l'incolumità degli utenti, in prossimità del sottopasso verrà installata dell'apposita segnaletica che avverta sullo stato e sulla percorribilità del tratto consigliando, in caso di inagibilità, un percorso alternativo. **La competenza del sottopasso ferroviario è del Consorzio di Bonifica** che, con Prot. 33137 del 29/10/2021 prescrive la possibilità di utilizzare l'arcata in sinistra del sottopasso per un transito stagionale da parte di ciclisti, in assenza di condizioni sfavorevoli. Si rimane in attesa del parere di RFI, in quanto concessionario del solo attraversamento delle aree.

Una volta giunti a monte del ponte ferroviario di Gambettola il percorso continua per altri 125,0 m sulla sponda sinistra della Rigossa fino a connettersi al ponte di Via del Lavoro (lungo tutta la quale corre una pista ciclopedonale in sede propria) che permette l'attraversamento e il prosieguo

dell'itinerario in destra idraulica. In questo tratto l'argine, recentemente messo in sicurezza dal Consorzio di Bonifica, è già della larghezza minima necessaria al fine di garantire il passaggio della ciclovia (4,0 m).

Il percorso prosegue in sponda destra fino all'incrocio con la Via Emilia Levante, punto di confine tra i Comuni di Gambettola e Longiano.

ALTERNATIVA

Rispetto all'itinerario principale della ciclovia Rigossa è previsto un percorso alternativo che può essere usufruito da coloro che vogliano deviare verso il centro urbano o dirigersi alla stazione ferroviaria di Gambettola, e che deve essere imboccato in caso di piena del torrente Rigossa o di altra situazione che possa mettere a repentaglio l'incolumità degli utenti della ciclovia in transito sotto l'arcata del ponte ferroviario (in funzione delle indicazioni evidenziate da apposita segnaletica lungo il percorso prima della rampa di discesa al di sotto del ponte).

Qualche metro dopo la passerella ciclopedonale prevista da progetto, attraverso il rinforzo e la riqualificazione di un passaggio e di una rampa esistenti, è possibile scendere dall'argine sinistro della Rigossa immettendosi su via Montello, strada a basso traffico e velocità ridotta che, date le caratteristiche geometriche e dimensionali, consente il transito in promiscuo e in sicurezza dei velocipedi con gli autoveicoli. Da via Montello l'alternativa prosegue su via Ala per congiungersi a via B. Buozzi dove, a pochi metri dall'immissione, è presente una pista ciclopedonale in sede propria che consente di giungere alla stazione ferroviaria o ricongiungersi alla ciclovia Rigossa proseguendo su via Zoffoli Ant fino alla Rotonda L. Lama e al ponte di via del Lavoro.

Figura 30 - Ponte ferroviario da sottopassare.

► ***Attraversamento via Emilia: nodo di confine tra Gambettola e Longiano***

Giunto sulla via Emilia, nodo in cui a metà strada si ha il confine tra i Comuni di Gambettola e Longiano, il presente studio di prefattibilità individua un intervento dal "minimo" livello di progettazione per l'attraversamento della Via Emilia e alcune ipotesi alternative, verificabili nelle successive fasi progettuali previa realizzazione di variazioni urbanistiche o verifiche infrastrutturali consistenti.

Sebbene il tracciato della ciclovia sia stato individuato, nel tratto da via del Lavoro a Gambetto alla via Emilia, sulla sponda destra del torrente Rigossa poiché già delle dimensioni adeguate ad accogliere la pista, l'alternativa prevalente di livello "minimo" e "subito pedalabile" che consente di attraversare la via Emilia in sicurezza è quella che prevede interventi di rifacimento della sola segnaletica orizzontale presso l'incrocio semaforizzato della via Emilia che evidenzierebbero l'attraversamento posto a 150 m verso Savignano sul Rubicone rispetto all'asse definito dalla Rigossa.

Per attuare ciò, l'utente dovrebbe percorrere la variante già "pedalabile" della ciclovia che si distacca dal percorso lungo l'argine nei pressi della Rotonda L. Lama e prosegue sulla pista ciclopedonale bidirezionale esistente che corre lungo via del Lavoro, che diventa via Alcide de Gasperi in corrispondenza della Rotonda del Lavoro, e si connette successivamente alla via Emilia.

All'incrocio della SS9 Emilia con via Massa, via Alcide de Gasperi e via Pietro Nenni, trovandosi queste in ambito urbano, è possibile usufruire degli attraversamenti pedonali esistenti che, allo stato attuale, risultano sbiaditi e poco visibili (Figura 31). Inoltre, nelle isole spartitraffico che separano gli attraversamenti sono presenti delle leggere barriere architettoniche. Pertanto, la progettualità rispetto a questa alternativa di attraversamento della via Emilia prevede il rifacimento della segnaletica orizzontale di attraversamento pedonale presente nei diversi rami di intersezione (Figura 32) da parte degli Enti proprietari (Comuni di Gambettola e Longiano) poiché le competenze di ANAS terminano al piede del cordolo del marciapiede sul lato ovest della strada e sulla riga bianco a lato est.

Oltre alla segnaletica orizzontale, anche la manutenzione delle isole di intersezione centrali all'incrocio e del marciapiede attengono agli Enti proprietari, mentre le porzioni di isole che si affacciano sulla SS9 sono di competenza di ANAS e quindi soggette al rilascio del nulla osta. In merito alla riqualificazione dell'area interessata agli attraversamenti, ANAS prescrive quanto segue:

- *Il rifacimento delle isole spartitraffico è sicuramente consentito se viene mantenuto l'attuale ingombro;*
- *La barriera di sicurezza, poiché posta a protezione di un ostacolo fisso, non può essere rimossa o modificata;*
- *Per quanto riguarda la rimozione di barriere architettoniche, se si intende l'abbassamento del cordolo perimetrale, non ci sono problemi realizzativi o di rilascio di nulla osta, tenendo*

sempre conto che l'autorizzazione va richiesta al Comune in quanto proprietario del marciapiede e delle isole centrali.

Nonostante le direttive già inviate, si attende il parere ufficiale da parte dell'ufficio patrimonio.

In questa soluzione, ripristinato l'attraversamento, il percorso prosegue in promiscuo con i veicoli su via Massa in Comune di Longiano, strada dalle alte caratteristiche residenziali sulla quale vige il limite di 30 km/h per la presenza di un attraversamento su piattaforma rialzata posto a circa 125 m dall'incrocio con la via Emilia.

Figura 31 - Stato di fatto attraversamenti pedonali Via Emilia a Gambettola/Longiano

Figura 32 - Proposta di rifacimento della segnaletica orizzontale negli attraversamenti esistenti

ALTERNATIVA: REALIZZAZONE DI UN NUOVO ATTRAVERSAMENTO PEDONALE

Il percorso proveniente da Gambettola dall'argine destro della ciclovia Rigossa in direzione Longiano, attraversa un ramo di via Emilia Levante (strada senza uscita verso via Giulio Perticari, a basso traffico e velocità ridotta) passando a ridosso di un'abitazione esistente in direzione sud (Figura 33). In corrispondenza della SS9 l'itinerario perde la sua continuità non essendo presente un

attraversamento pedonale nonostante entrambi i lati della via Emilia presentino le fermate dell'autobus fruite da un numero consistente di utenti - in particolare studenti.

Figura 33 - Ipotesi di attraversamento della Via Emilia

A seguito di un confronto con ANAS, Ente proprietario dello specifico tratto di strada Emilia, è emerso che la realizzazione di un nuovo attraversamento pedonale in asse rispetto alla direttrice della Rigossa può avvenire solo se inserito, con individuazione di una nuova perimetrazione nel piano urbanistico, all'interno del confine del centro abitato, facendolo ricadere all'interno delle competenze comunali. Per fare ciò è necessario che l'aggiornamento della delimitazione del centro abitato (ai sensi dell'articolo 4 Codice della Strada) venga approvata con deliberazione di giunta. In seguito, la consegna da parte di ANAS al nuovo Ente proprietario della strada (il Comune) sarà soggetta a redazione di apposito verbale da stilare in tempo utile per il rispetto dei termini previsti dal comma 7 articolo 2 del D.Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992 - Codice della Strada ed entro sessanta giorni dalla delibera della giunta municipale per i tratti di strade interni ai centri abitati con popolazione superiore a diecimila abitanti (come disciplinato dal D.P.R. n. 495 del 16 dicembre 1992 - Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada).

Si specifica, inoltre, che all'articolo 2 comma 7 il Codice della Strada afferma che le strade urbane di scorrimento, di quartiere, ciclabili, le strade locali e gli itinerari ciclopedonali sono sempre comunali quando siano situate nell'interno dei centri abitati, fatta eccezione per i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti.

In caso di positivo risultato della procedura per il trasferimento del tratto di strada SS9 Emilia da ANAS al Comune, il progetto prevede la realizzazione di un attraversamento pedonale in prossimità del civico n. 3142. Attualmente infatti, sulla via Emilia è presente solo un'isola di traffico (Figura 34) delimitata da strisce bianche oblique (zebrature) atte ad individuare la corsia di canalizzazione per

indirizzare la svolta verso via Giardini (in direzione Cesena) e all'interno del distributore di benzina (in direzione Savignano sul Rubicone).

A 7,0 m a sud rispetto alla proprietà individuata al civico n. 3142 è presente una fermata dell'autobus coperta da una pensilina e posizionata su di una stretta piattaforma rialzata sprovvista di rampa per agevolare l'accesso a portatori di handicap. Un cordolo di 50 cm prosegue dalla piattaforma della fermata verso il distributore di benzina sito più a sud delimitando il confine stradale tra la SS9, il lato chiuso di via Emilia Levante e l'accesso al distributore.

In questo contesto, il progetto prevede lo spostamento più a sud della fermata dell'autobus, la realizzazione di una rampa e di una piattaforma atte a garantire l'accessibilità a portatori di handicap migliorando l'area di attesa e favorendo la realizzazione di uno spazio per la sosta delle biciclette (possibilmente coperta).

L'attraversamento pedonale proposto sulla SS9 Emilia, inoltre, prevede la realizzazione di un'isola salvagente che consenta riparo ai pedoni in fase di attraversamento "accorciandone" la lunghezza. In prossimità dell'attraversamento è possibile inserire dei rallentatori ottici di velocità o introdurre altri sistemi di attenzione/illuminazione (Figura 35).

Questa opzione risulta preferenziale per il comune di Gambettola, insieme al sottopasso.

Figura 34 - Stato di fatto isola spartitraffico su Via Emilia

Figura 35 - Seconda ipotesi di attraversamento della via Emilia.

ALTERNATIVA: REALIZZAZIONE DI SOTTOPASSO/SOVRAPPASSO PEDONALE/CICLOPEDONALE

Se la procedura di consegna della strada al Comune non dovesse giungere a un esito positivo, ANAS non autorizzerà la realizzazione dell'attraversamento pedonale a raso lasciando come opzioni la costruzione di un sottopasso o un sovrappasso.

In assenza di un riscontro specifico da parte del Consorzio di Bonifica in merito alla fattibilità di un sottopasso, viste le numerose valutazioni tecniche che dovrebbero prevedere un livello più specifico di approfondimento progettuale ai fini della sicurezza idraulica, la soluzione attualmente più confacente alle esigenze di ANAS nel tratto in questione risulterebbe la messa in opera di un sovrappasso pedonale. Tuttavia non si esclude la possibilità di valutare entrambe le soluzioni nelle successive fasi di approfondimento a seguito anche dei pareri degli Enti competenti.

Il sottopasso/sovrappasso garantirebbe la continuità del percorso, raccorderebbe via Giulio Perticari con il lato sud della via Emilia, e consentirebbe la realizzazione di un attraversamento in sicurezza della SS9 anche per gli abituali utenti delle fermate dell'autobus che vi si insistono (visto il notevole afflusso di studenti che regolarmente, nel periodo scolastico, ne usufruisce). **L'opzione del sottopasso risulta preferenziale per il comune di Gambettola, insieme a quella dell'attraversamento a raso**.

Quale esempio di riferimento per un sovrappasso, si riporta quello pedonale realizzato a Cervia sulla linea ferroviaria Ravenna-Rimini il quale è stato dotato di canaline (che possono essere posizionate assialmente come da progetto o lateralmente per senso di salita-discesa) che consentano il trasporto a mano delle biciclette (Figura 36).

Figura 36 - Sovrappasso a Cervia

Si riportando di seguito alcuni esempi di sottopassi pedonali dotate di canaline per il trasporto a mano delle biciclette.

Figura 37 – In ordine: sottopasso a Costanza (Germania), Milano (Italia)e Olanda.

Figura 38 – A sinistra: sottopasso pedonale con rampa per bici a mano in Comune di Rimini; a destra: sottopasso ciclabile con percorso pedonale separato in Comune di Rimini.

Figura 39 – Sottopasso ciclopedonale in Comune di Rimini sotto la SS16; Spo

Figura 39 – Sovrappasso ciclopedonale di via Roma, Comune di Rimini.

ALTERNATIVA: REALIZZAZIONE DI UNA ROTATORIA

Ultima alternativa all'intersezione sulla via Emilia nella variante sul percorso già "pedalabile" proveniente da via Alcide de Gasperi è la realizzazione di una rotatoria.

Nel 2009 i Comuni di Gambettola e Longiano hanno elaborato sinergicamente un progetto definitivo relativo alla riqualificazione funzionale della immissione della via Emilia con le vie Alcide de Gasperi e Massa (Figura 40) che potrebbe essere portato avanti alle successive fasi progettuali. Il progetto prevede la demolizione dell'edificio di proprietà comunale posto all'incrocio lato sud-est delle vie Massa e Emilia (nel quale, attualmente, è rimasta una sola famiglia da ricollocare) e la sostituzione dell'incrocio semaforizzato con una rotatoria, nonché la realizzazione di marciapiedi continui e attraversamenti. Tale progetto potrebbe essere ulteriormente aggiornato in funzione della realizzazione di ulteriori attraversamenti più verso la direttrice della Rigossa ed eventuali collegamenti ciclopedonali (visto e considerato che all'interno della Rete previsionale delle ciclovie della Regione Emilia-Romagna approvata con D.G.R. n. 115 del 21 luglio 2014 è individuato il corridoio referente alla Ciclovia Emilia – itinerario ER8, Figura 41).

Figura 40 - Progetto di realizzazione di una rotatoria nell'incrocio della Via Emilia

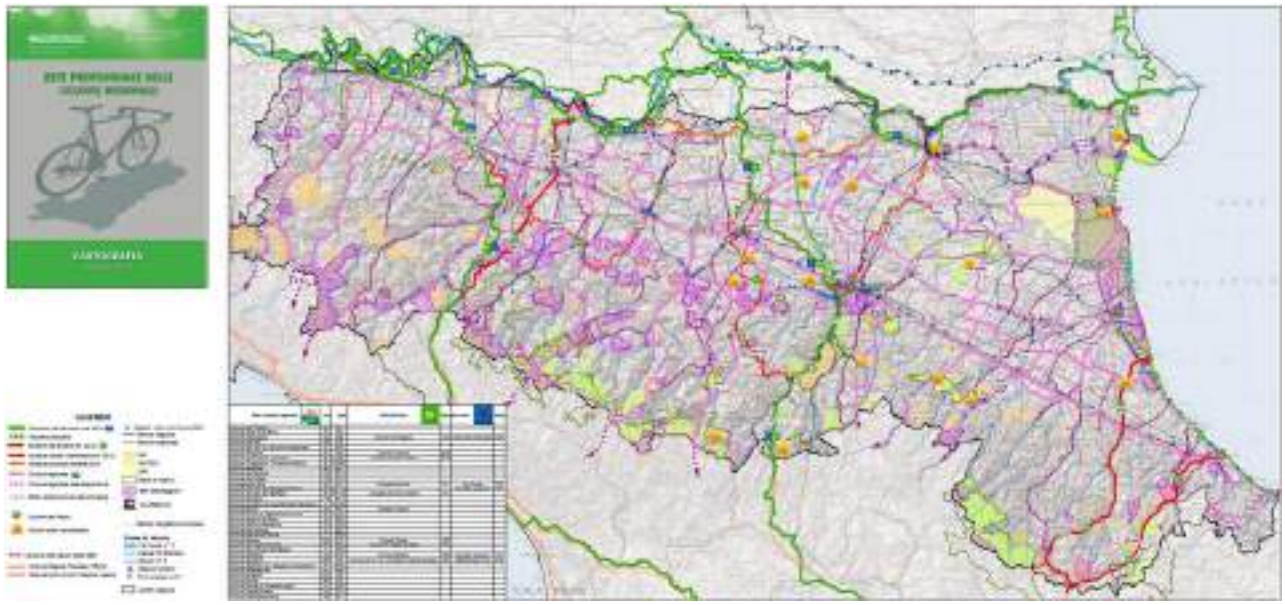


Figura 41 - Rete previsionale delle ciclovie della Regione Emilia-Romagna, D.G.R. n. 115 del 21 luglio 2014.

► ***Longiano***

La soluzione di livello "minimo" per l'attraversamento della via Emilia permette all'itinerario "già pedalabile" di proseguire per circa 260 m in promiscuo con i veicoli su via Massa in Comune di Longiano, strada dalle alte caratteristiche residenziali sulla quale vige il limite di 30 km/h per la presenza di un attraversamento su piattaforma rialzata posto a circa 125 m dall'incrocio con la via Emilia, fino a raggiungere uno stradello tra i civici n. 2030 e n. 2043 di proprietà del Comune di Longiano per i soli primi 42 m che consente di ricollegarsi (tramite espropriazione di un tratto su terreno agricolo) all'itinerario principale lungo il torrente Rigossa.

Sulla stradina di proprietà Comunale presente nel primo tratto di ciclovia in destra argine, che dalla via Emilia si ricongiunge al collegamento sopradescritto individuato su via Massa, è installato un cancello che individua il tratto in gestione a Romagna Acque che si connette a un manufatto di ripartizione per il Comune di Gambettola. Attraverso un accordo con l'Ente verrà prevista la rimozione del cancello e, in questo tratto, dovranno essere previsti interventi di allargamento della sommità per permettere il raccordo della ciclovia fino al ponticello ciclopedonale che porta al Parco degli orti.

Dal Parco degli orti il percorso si discosta dall'argine della Rigossa, per proseguire verso la scuola primaria di Budrio fino a incrociare Via Giosuè Carducci. Alla rotonda il percorso prosegue utilizzando la ciclabile esistente di Via Badia che si percorre fino alla curva a gomito che incrocia una strada privata ad uso pubblico (Figura 42). Da qui l'itinerario prevede la riqualificazione della carraia esistente di 3,0 m di larghezza con pavimentazione in stabilizzato (o materiale equivalente) distanziato di almeno 1,0 m dal ciglio del fosso su prescrizione del Consorzio di Bonifica.

Figura 42 - Incrocio Via Badia e carraia esistente.

Figura 43 - Incrocio carraia e Via Cerreto

Il percorso su strada carraia conclude all'incrocio con Via Cerreto (Figura 43) per proseguire successivamente su via Cesena e svoltare su via Lavatoio. Sono entrambe strade a basso traffico con limite di velocità a 50 km/h la cui unica criticità, in termini di sicurezza per l'utenza ciclistica, fa

riferimento alla visibilità in fase di svolta da/verso via Lavatoio (Figura 44). Infatti, gli automobilisti provenienti dal tratto nord di via Cesena si trovano di fronte ad una curva cieca a sinistra dopo la quale possono imbattersi in ciclisti provenienti dal tratto est della medesima via, intenti nella svolta verso via Lavatoio. Contestualmente, gli stessi ciclisti in fase di svolta hanno poca visuale rispetto alla provenienza di auto in arrivo da nord poiché una siepe e delle alberature in curva ne riducono la visibilità.

Il progetto propone il superamento di tale criticità mediante l'installazione di dissuasori di velocità che avvertano l'automobilista della presenza di ciclisti in carreggiata (display illuminati con segnalazione della velocità), rallentatori ottici e segnaletica orizzontale aggiuntiva di attenzione in prossimità della curva.

Imboccata via del Lavatoio, il percorso prosegue parallelamente al corso del torrente Rigossa collegandosi fino al centro storico di Longiano attraverso la realizzazione di un itinerario promiscuo nel quale realizzare interventi di *traffic calming* mediante l'introduzione del limite di velocità a 30 km/h (differentemente da quello imposto a 50 km/h) e di segnaletica orizzontale. Inoltre, su tali tratti dovranno essere inseriti segnali di conferma dell'itinerario e di avvertenza agli automobilisti del pericolo di incorrere in ciclisti lungo la strada.

Potrebbe essere necessario il ripristino del manto di usura al fine di migliorare la scorrevolezza e la transitabilità in sicurezza del percorso.

Il percorso verso Longiano da via Lavatoio che sbuca su via Giovanni XXIII (SP40) conclude in corrispondenza di Piazza Tre Martiri dove è prevista la realizzazione di un'area di sosta e la riqualificazione dei giardinetti presenti (Figura 45 e Figura 46).

Figura 44 - Svolta in Via Lavatoio a Longiano.

Figura 45 - Punto di arrivo della Ciclovia Rigossa a Longiano

Figura 46 - Progetto di valorizzazione e riqualificazione con arredo urbano della via Borgo Fausto nel Centro Storico di Longiano

Se via Lavatoio porta al centro di Longiano, il prosieguo della ciclovia a valle imbocca via Podere Ciano poi via dei Laghi in prossimità del Parco Rigossa fino a entrare in Comune di Montiano che si attraversa, sempre su strada a basso traffico e velocità ridotta, per circa 2,5 km.

con protocollo 36012 del 07/10/2021 il Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione civile Forlì-Cesena segnala infine che il Torrente Rigossa a monte di Badia di Longiano è di competenza del Servizio e che pertanto la realizzazione della ciclovia nei tratti a distanza inferiore a 10m dal ciglio superiore della scarpata e/o piede esterno dell'argine è subordinato al rilascio di preventiva autorizzazione idraulica ai sensi del RD 523/1904.

► ***Roncofreddo***

Tra le varie alternative analizzate il percorso su via dei Laghi, proveniente da Montiano ed utilizzato in promiscuo con i veicoli fino al Comune di Roncofreddo, risulta essere la soluzione migliore in quanto vi circolano un basso numero di autoveicoli, il limite di velocità è già imposto a 30 km/h e la pendenza media, sebbene elevata per un utente amatoriale, è del 9,1% con picchi massimi fino al 23,5% (inferiore rispetto ad altri tracciati) che possono essere superati agevolmente attraverso l'utilizzo di e-bike, prevedendo l'installazione di colonnine di ricarica o il noleggio, eventualmente, presso lo stesso Comune di Roncofreddo o a valle di Longiano.

Lungo questo percorso, però, risultano necessari il ripristino del manto di usura, al fine di migliorare la scorrevolezza e la transitabilità in sicurezza del percorso, e l'inserimento di un'adeguata segnaletica di conferma dell'itinerario e di avvertenza agli automobilisti del pericolo di incorrere in ciclisti lungo la strada.

Via dei Laghi sbuca su via Giuseppe Garibaldi (SP40) che dovrà essere messa in sicurezza con interventi di *traffic calming* al fine di consentire l'arrivo al centro di Roncofreddo, completando il percorso con una zona di sosta nei pressi del parcheggio (Figura 47) che si trova all'incrocio tra Via Matteotti e Via Garibaldi, dove è presente una piazza panoramica.

Figura 47 - Stato di fatto parcheggio a Roncofreddo.

ELEMENTI COSTITUTIVI DEL TRACCIATO

Descrizione delle tipologie di intervento

La ciclovia (come da Legge 2/2018 sullo sviluppo della mobilità in bicicletta e realizzazione del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche) è un itinerario che consente il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura. L'insieme delle infrastrutture ciclabili che possono concorrere alla realizzazione di una ciclovia sono:

- *le piste o corsie ciclabili;*
- *gli itinerari ciclopedonali;*
- *le vie verdi ciclabili;*
- *i sentieri ciclabili o i percorsi natura;*
- *le strade senza traffico e a basso traffico;*
- *le strade 30;*
- *le aree pedonali;*
- *le zone a traffico limitato;*
- *le zone residenziali.*

In quanto tale, la ciclovia Rigossa risulta un percorso composito e variabile che comprende servizi, infrastrutture, attrezzature ed elementi a supporto dell'orientamento. La dimensione infrastrutturale degli interventi può essere suddivisa in quattro categorie generali:

A. *Realizzazione della ciclovia in sommità arginale da non adeguare perché già di larghezza minima 4,0 m;*
B. *Realizzazione della ciclovia in sommità arginale da adeguare perché di larghezza inferiore a 4,0 m;*
C. *Realizzazione di rampe e raccordi;*
D. *Realizzazione della ciclovia a piano di campagna su carraie, terreni agricoli e aree incolte;*
E. *Realizzazione della ciclovia su strade esistenti o su pista ciclabile in sede propria.*

Di seguito vengono descritte le diverse tipologie di intervento per consentire la ciclabilità dell'itinerario, come illustrate nell'elaborato T3.

► ***A. Realizzazione ciclovia in sommità arginale da non adeguare (già di larghezza minima 4,0 m);***

TIPOLOGIA A1 | CICLABILE IN MISTO STABILIZZATO 2/2,5 m DOPPIO SENSO

In presenza di sommità arginale di larghezza uguale o superiore a 4,0 m si prevede la realizzazione di una ciclabile di larghezza 2,0 m fino a un massimo di 2,5 m. La ciclabile è distanziata dalle scarpate arginali tramite banchine di larghezza maggiore o uguale a 1,0 m in grado di garantire la percorribilità in sicurezza dell'itinerario rispetto al pericolo di caduta in acqua. Nei tratti in cui la sponda lato fiume fosse rivestita in cemento è consigliato l'inserimento di una protezione laterale per sopperire al pericolo di caduta in acqua. L'eventuale parapetto dovrà essere rimovibile per non creare intralcio all'operatività dei mezzi di servizio e manutenzione.

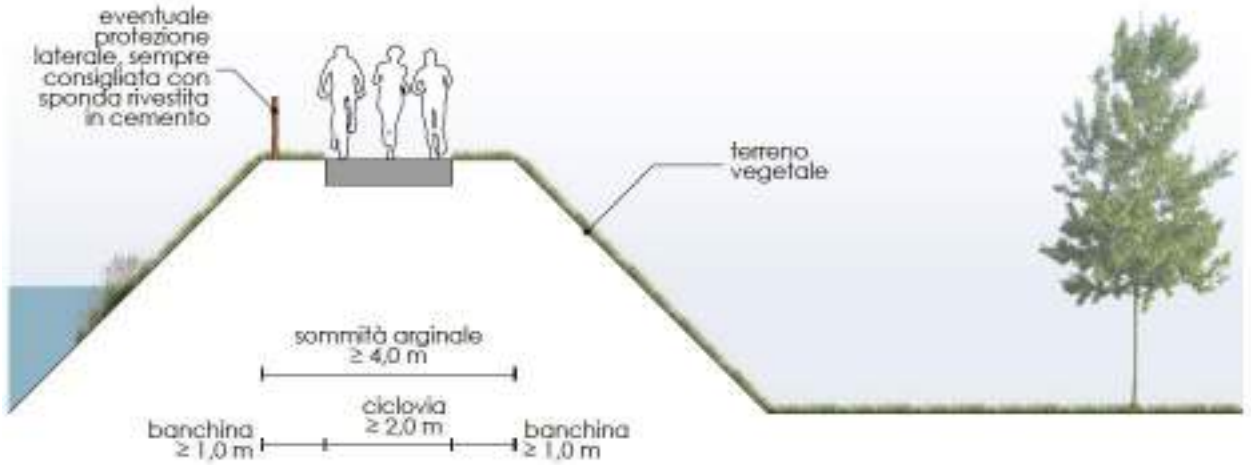


Figura 48 - tipologia A1

TIPOLOGIA A2 | CICLABILE 4 m SOTTOPASSAGGIO, DOPPIO SENSO

All'interno del sottopasso di larghezza circa 4,0 m è possibile realizzare una ciclovia di pari dimensioni passante all'interno di un ambiente pulito, illuminato, sicuro e che può ospitare un murales relativo alla ciclovia e al territorio con la possibilità, eventualmente, di fornire informazioni utili sul percorso (mappe, collegamenti ecc.).

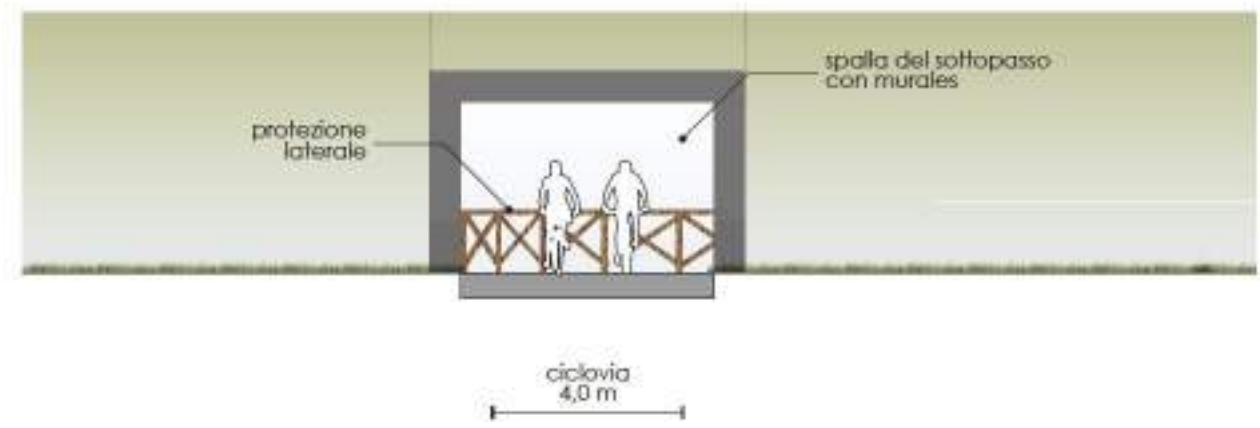


Figura 49 - tipologia A2

► ***B Realizzazione della ciclovia in sommità arginale da adeguare perché di larghezza inferiore a 4,0 m***

TIPOLOGIA B.1 | INTERVENTI DI ALLARGAMENTO E MESSA IN SICUREZZA DELLA SOMMITÀ ARGINALE IN SINISTRA IDRAULICA DEL TORRENTE PISCIATELLO

Nel breve tratto di larghezza variabile compresa tra 3,1 m e 4,0 m è prevista la risagomatura dell'arginale al fine di garantire una larghezza di circa 5,0 m tramite innalzamento dell'esistente muro addossato al confine con le proprietà private in corrispondenza della fine del rilevato. Per garantire la sicurezza degli utenti in transito sulla ciclovia deve essere prevista sul muro d'argine una staccionata di protezione mentre lato fiume la larghezza della banchina deve essere tale da garantire una sicurezza intrinseca del percorso (minimo 1,0 m) evitando l'apposizione di parapetti o staccionate che possano compromettere il regolare svolgimento del servizio di manutenzione.

Figura 50 - tipologia B1

TIPOLOGIA B.2 | REALIZZAZIONE DI NUOVA MASSICCIATA

Un'altra possibilità di allargamento della sommità arginale è proposta tramite realizzazione di massicciata lato campagna per portare la larghezza dell'argine a un minimo di 4,0 m. L'allargamento consente la realizzazione di una ciclovia di 2,0 m nella quale la percorribilità in sicurezza degli utenti è garantita da due banchine laterali inerbite di 1,0 m. Anche in questo caso, nei tratti in cui la sponda lato fiume fosse rivestita in cemento è consigliato l'inserimento di una protezione laterale per sopperire al pericolo di caduta in acqua. In alternativa a questo intervento, in funzione del tratto analizzato, è possibile effettuare l'intervento anche con terra armata.

Figura 51 - tipologia B2

TIPOLOGIA B.3 | MURO D'ARGINE

La terza ipotesi di consolidamento dell'argine prevede l'allargamento della sommità arginale lato campagna e sistemazione del versante mediante realizzazione di un muro di calcestruzzo composto da una fondazione interrata e da una parte in elevazione con paramento esterno rivestito in pietra naturale. La realizzazione di questo intervento, a seconda del tracciato in analisi, potrebbe comportare l'espropriazione. L'allargamento della sommità arginale a minimo 4,0 m consente la realizzazione di una ciclovia di 2,0 m e la percorribilità in sicurezza degli utenti è garantita dall'installazione di protezioni laterali rimovibili nelle due banchine laterali inerbite aventi larghezza di 1,0 m.

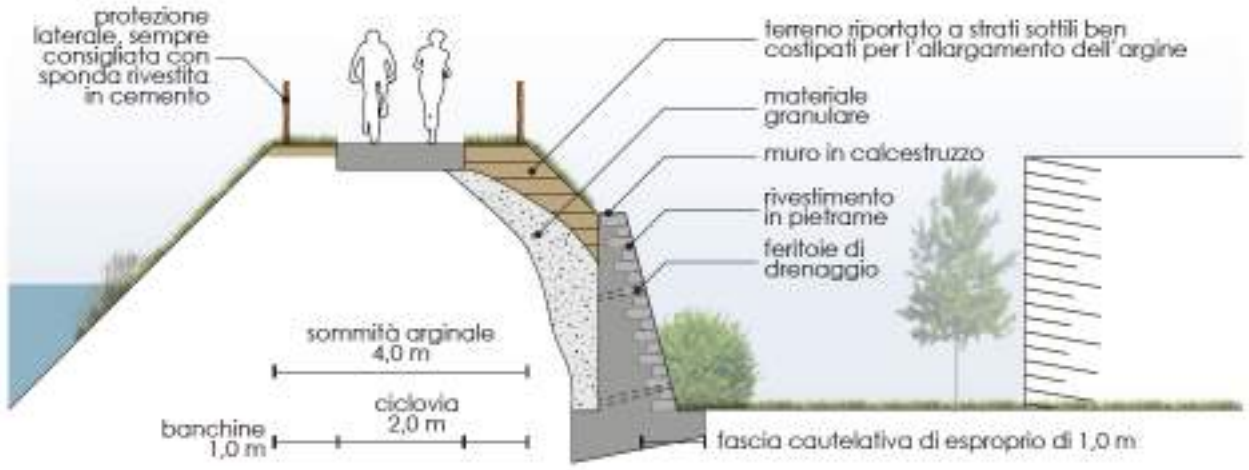


Figura 52 - tipologia B3

TIPOLOGIA B.4| TERRENO DI RIPORTO

Ultima opzione per l'allargamento dell'argine prevede l'intervento di ringrosso con terreno da rilevato. Come nelle precedenti, si prevedono parapetti rimovibili e una larghezza di ciclabile di circa 2 m.

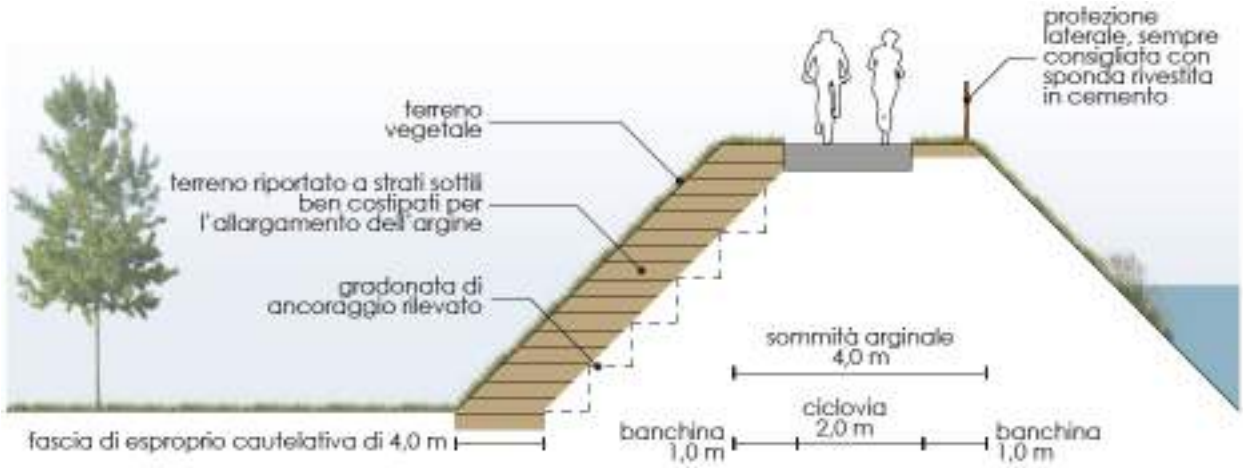


Figura 53 - tipologia B4

► ***C. Realizzazione di rampe e raccordi***

TIPOLOGIA C | RAMPA

La tipologia riguarda la realizzazione di una rampa per il raccordo altimetrico tra la quota a piano campagna e la quota della sommità arginale al fine di superare il dislivello della ciclovia. La rampa di progetto, dovrebbe avere una pendenza del 5% circa (fino ad un massimo di 6-8%) per consentire la massima accessibilità alla ciclovia da parte di qualsiasi utenza, l'uso della pista, dei servizi e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria.

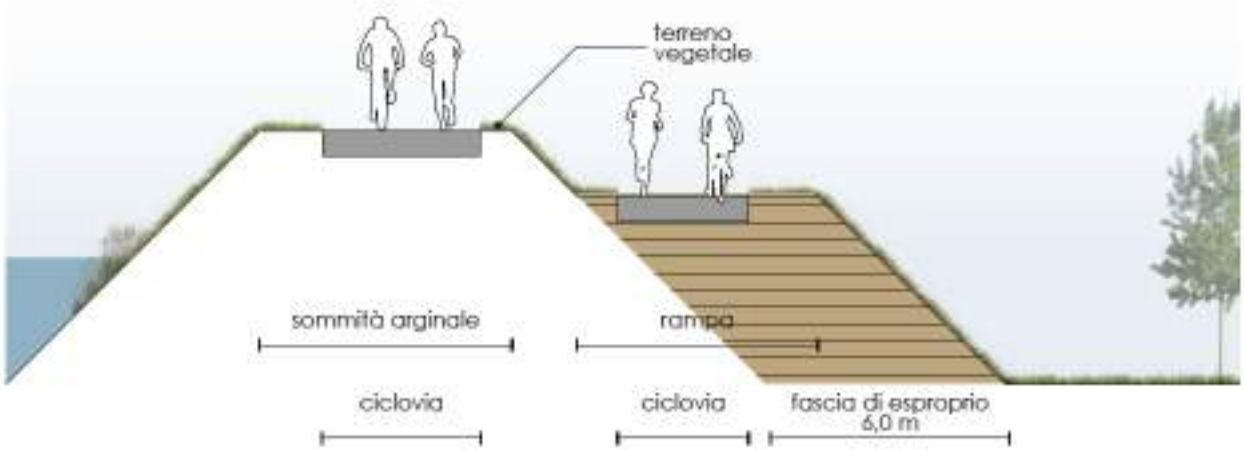


Figura 54 – tipologia

► ***D. Realizzazione della ciclovia a piano di campagna su carraie, terreni agricoli e aree incolte;***

TIPOLOGIA D1 | PERCORSO CICLOPEDONALE A PIEDE D'ARGINE SU TERRENO INCOLTO

Questa tipologia infrastrutturale, interviene ai piedi della scarpata arginale su terreno incolto/area verde con una pista di larghezza 3,0 m, la distanza di rispetto di 4,0 m dal piede dell'argine e una fascia di 3,0 m di separazione da campi/aree private. Nella fascia a verde è possibile piantumare filari alberati o siepi se posti ad una distanza di 5,0 m (come massimo ingombro delle piantumazioni) dal piede d'argine, permettendo la mitigazione dell'itinerario e l'eventuale apposizione di arredo.

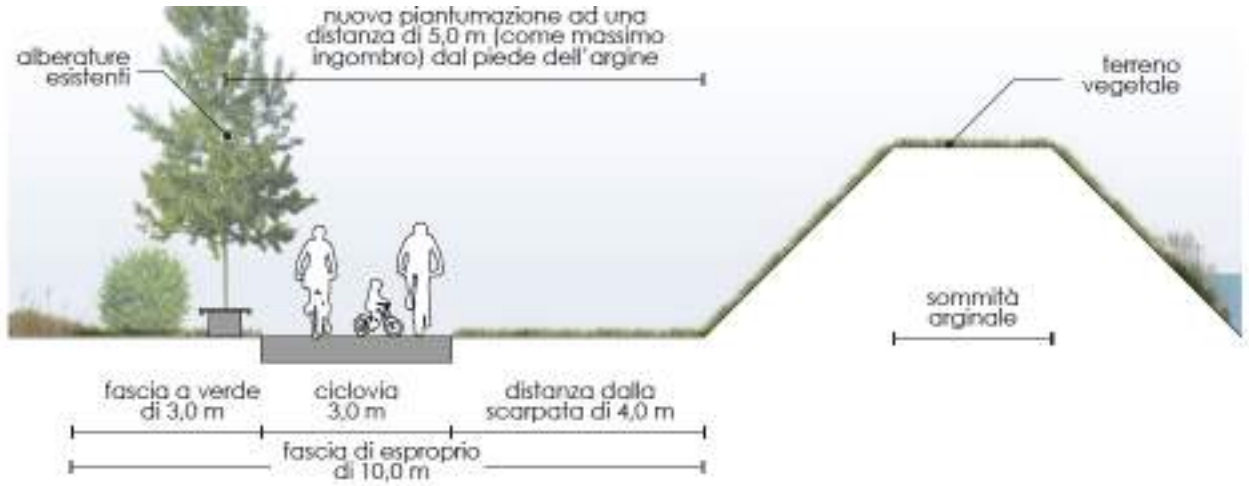


Figura 55 - tipologia D1

TIPOLOGIA D2 | PERCORSO SU STRADA PRIVATA A USO PUBBLICO LUNGO TERRENI AGRICOLI

La tipologia interviene su strada privata a uso pubblico esistente consentendo il transito ai soli residenti e frontisti e risistemandone il manto stradale, dove compromesso. In questo tratto il percorso in promiscuo potrà mantenere una larghezza di 3,0 m e l'intervento potrebbe prevedere la sistemazione della fascia verde laterale.

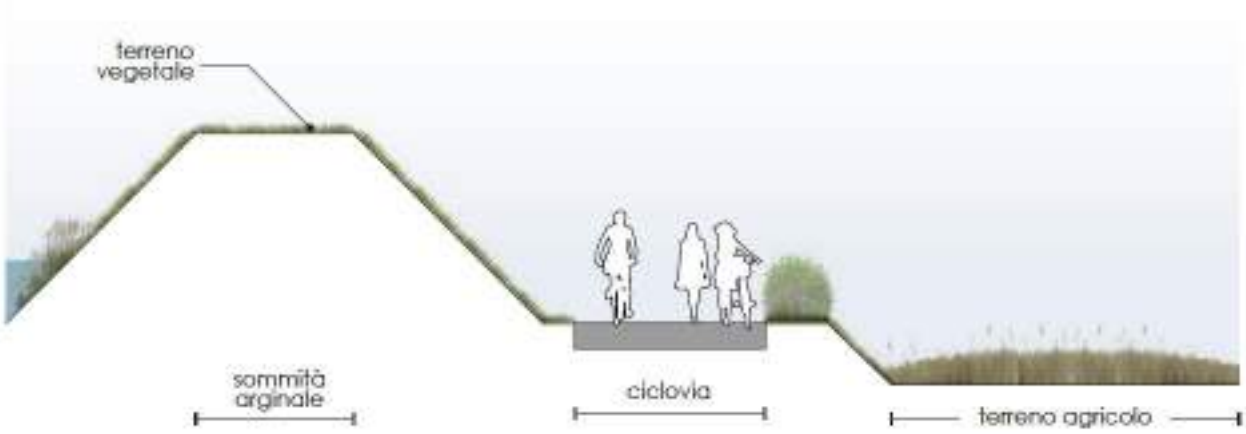


Figura 56 - tipologia D2

TIPOLOGIA D3 | STRADA VICINALE A USO PUBBLICO

Questo tratto interviene su una strada vicinale a uso pubblico sfruttando la carraia esistente di 3,0 m di larghezza che dovrà essere adeguatamente manutenuta e segnalata.

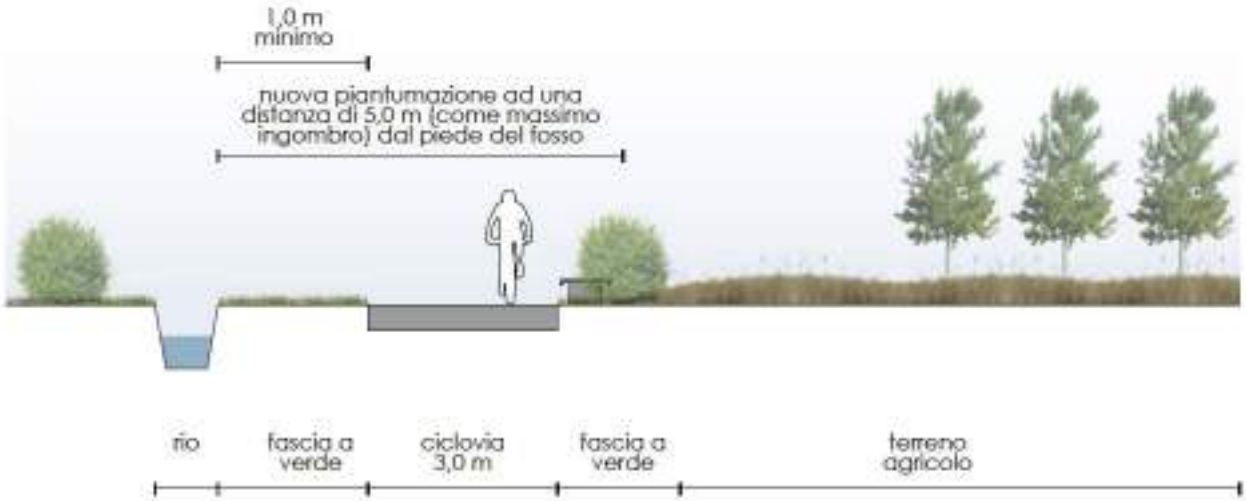


Figura 57 - tipologia D3

► ***E. Realizzazione della ciclovia su strade esistenti o su pista ciclabile in sede propria***

TIPOLOGIA E1 | STRADA 30

I tratti di strade a basso traffico e velocità ridotta richiedono interventi di riduzione della velocità mediante l'apposizione di segnaletica verticale di limite di velocità a 30 km/h, di segnaletica orizzontale e, eventualmente, l'installazione di autovelox. Inoltre, su tali tratti dovranno essere inseriti segnali di conferma dell'itinerario e di avvertimento degli automobilisti del pericolo di incorrere in ciclisti lungo la strada. Potrebbe essere necessario il ripristino del manto d'usura al fine di migliorare la transitabilità in sicurezza del percorso.

Figura 58 - tipologia E1

TIPOLOGIA E2 | ISTITUZIONE DI ITINERARIO CICLOPEDONALE

Al fine di migliorare la visibilità dei cicloturisti e la percorrenza in sicurezza lungo alcune strade, si propone la riclassificazione della strada in "itinerario ciclopedonale" come da articolo 2 comma 2 lettera F-bis del Codice della Strada (D.lgs. 285/1992 e ss.mm.ii.). L'itinerario ciclopedonale è una strada locale urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile, caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada. Su tale strada è consentito il transito ai soli veicoli autorizzati (residenti, frontisti).

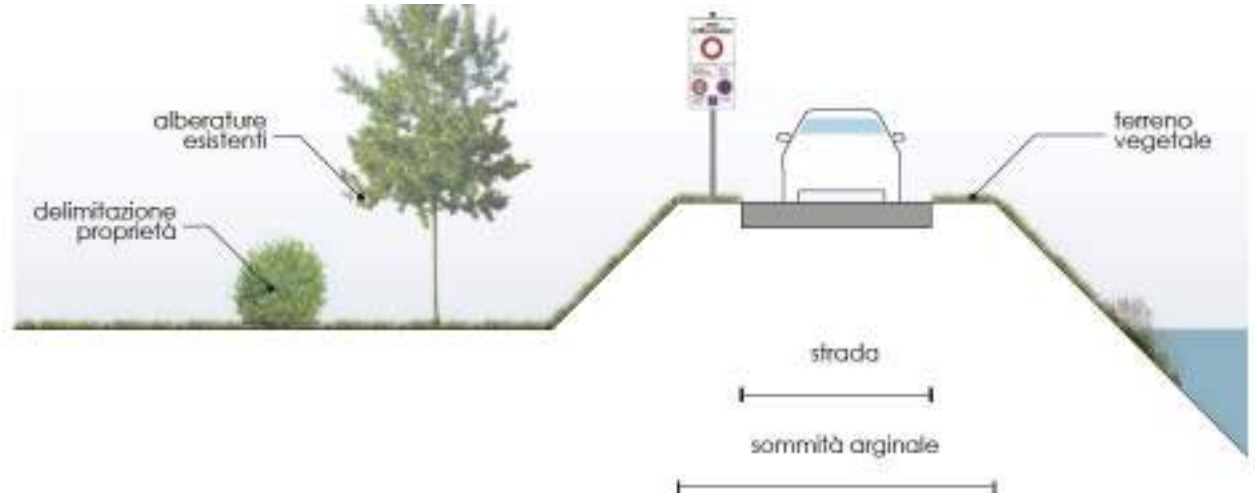


Figura 59 - tipologia E2

TIPOLOGIA E3 | INTEGRAZIONE DI SEGNALETICA VERTICALE E ORIZZONTALE

Nei tratti in cui la ciclovia percorre strade con limite di velocità imposto a 50 km/h non riducibile a 30 km/h, si propone l'inserimento di segnaletica verticale e orizzontale integrativa a quella esistente per segnalare la presenza di ciclisti su strada, attraverso anche l'apposizione di rallentatori ottici di velocità e l'installazione, ove necessario, di dissuasori di velocità che avvertano l'automobilista della presenza di ciclisti in carreggiata (display illuminati con segnalazione della velocità) o autovelox.

Figura 60 - tipologia E3

TIPOLOGIA E4 | REALIZZAZIONE DI PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA

La tipologia prevede la realizzazione di una pista ciclopedonale in sede riservata. L'infrastruttura ciclabile ha una larghezza minima di 2,5 m ed è separata dalle corsie veicolari tramite cordolo di 50 cm di larghezza o da aiuola inerbita.

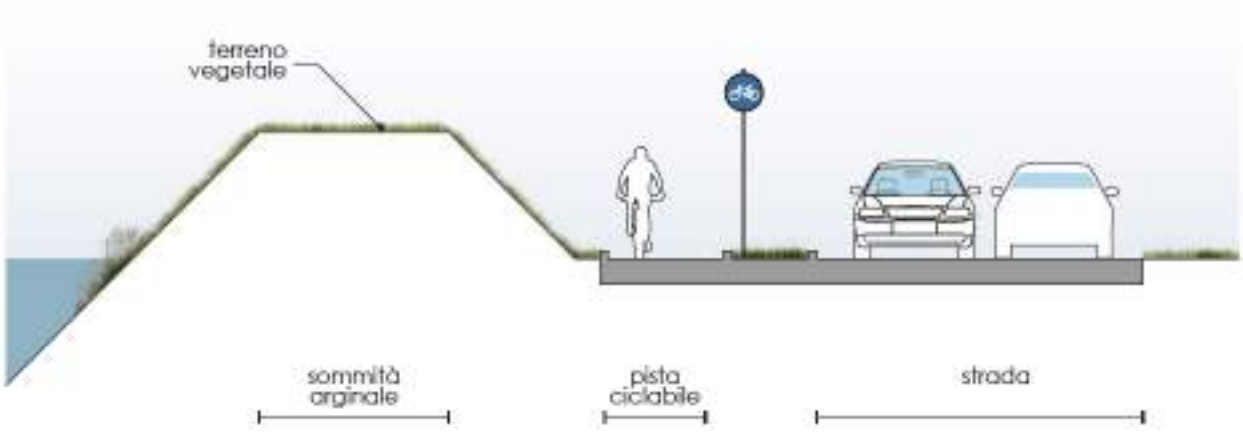


Figura 61 - tipologia E4

TIPOLOGIA E5 | PISTA CICLABILE SU CORSIA RISERVATA SU STRADA

Dove la larghezza della strada non consenta una pista ciclabile in sede propria, si propone l'allargamento o la realizzazione di una pista ciclabile su corsia riservata su strada distanziata dalla scarpata arginale al fine di evitare i problemi di inerbimento sulla corsia che possano ridurre la dimensione della stessa.

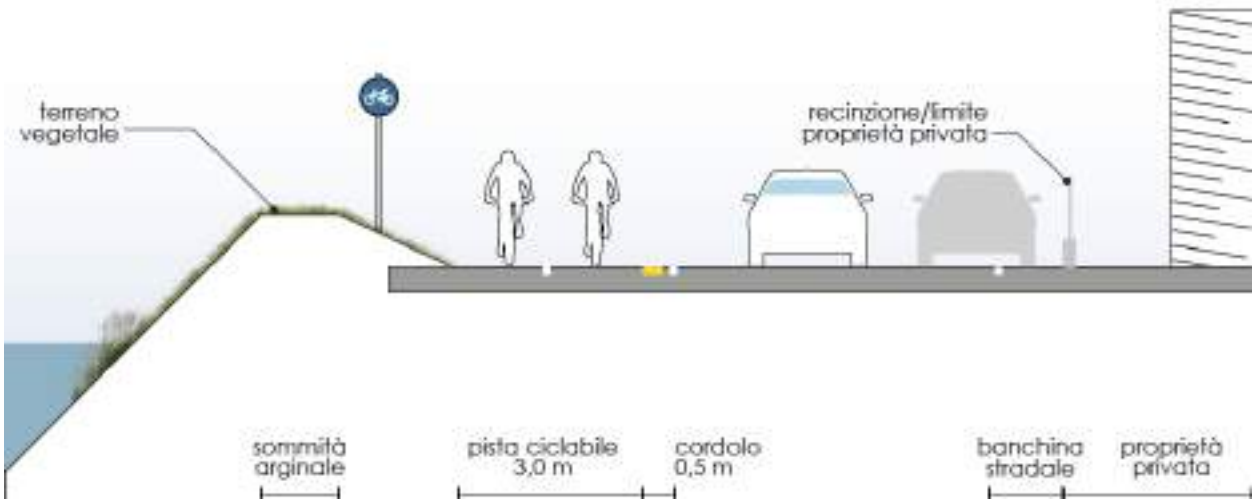


Figura 62 - tipologia E5

Punti notevoli e criticità

L'itinerario della Ciclovia della Rigossa diventa occasione per attrezzare alcuni nodi e aree attualmente non accessibili o utilizzate. Per questa ragione lo studio individua alcuni punti notevoli, in aree attrezzate con un catalogo di attrezzature progettate ad hoc, che caratterizzano l'itinerario anche dal punto di vista dell'immagine. L'abaco degli interventi e delle attrezzature è riportato nella tavola T4. Punti notevoli e elementi di arredo, che si richiama qui sotto forma di elenco:

- *Totem informativi con mappe tattili*
- *Panchina in pietra anche adibita a deposito temporaneo di biciclette*
- *Modulo di orientamento dell'itinerario*
- *Pensilina porta biciclette*
- *Rastrelliere (anche per e-bike sharing)*

Questi elementi saranno caratterizzati da una grafica comune e da materiali simili (si propone di utilizzare l'acciaio corten o listelli di legno). Inoltre, si propone di installare postazioni di gonfiaggio, manutenzione e ricarica per biciclette e un contatore di cicli.

Le attrezzature progettate ad hoc per l'itinerario potranno distinguersi grazie a un'immagine coordinata appositamente progettata. Si propone pertanto che alcuni elementi grafici distinguano i comuni attraversati dalla ciclovia attraverso i simboli della cultura popolare locale con l'icona che richiama lo stile delle tradizionali tele della stamperia Pascucci. Le icone proposte rappresentano

prime suggestioni, da adattare alle caratteristiche proprie dei comuni attraversati. Si specifica che in accordo con l'Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile dell'Emilia-Romagna, ufficio di Forlì-Cesena, l'argine non sarà interessato da arredi. Le attrezzature saranno posizionate in spazi già predisposti alla sosta o in slarghi

Di seguito sono brevemente richiamati i punti notevoli proposti come aree di rigenerazione tangenti all'itinerario ciclabile.

► ***1. Intersezione Ciclovia Adriatica – Ciclovia della Rigossa***

La partenza dell'itinerario della Ciclovia della Rigossa a Gatteo a Mare, si trova su un'area verde, di risulta, prospiciente il Torrente Pisciatello e una lottizzazione residenziale. Trattandosi inoltre del punto di incontro tra la ciclovia della Rigossa e la Ciclovia Adriatica, si propone di rendere fruibile l'area verde attrezzandola con alcune soluzioni previste dall'abaco. In particolare, si ritiene fondamentale inserire sia un contabiciclette, sia una postazione di ricovero dei mezzi temporanea, che l'attrezzatura necessaria a una eventuale manutenzione. La segnaletica standard prevista da progetto sarà integrata con totem e elemento di illustrazione dell'itinerario progettati per l'itinerario. L'area sarà inoltre attrezzabile con un punto noleggio e-bike.

Figura 63 - Punto di partenza Ciclovia Rigossa a Gatteo a Mare.

► ***2.1 e 2.2 Trasformazione immobile in bike hotel a Gatteo e Longiano***

La casa colonica dismessa, localizzata nei pressi dell'abitato di Sant'Angelo, rappresenta un'occasione di infrastrutturazione della ciclovia con un servizio dedicato alla ricettività dei cicloturisti. Si ipotizza quindi la trasformazione in Bike Hotel, predisposto con i servizi tipici delle strutture così definite, proponendo inoltre la sistemazione dello spazio esterno per ospitare iniziative ed eventi legati al cicloturismo.

Alcuni dei servizi tipici di un bike hotel utili a soddisfare la domanda cicloturistica sono: disponibilità di un parcheggio bici coperto, sicuro e videosorvegliato; predisposizione di una ciclofficina dotata di attrezzature per eseguire piccole riparazioni e di uno spazio per poter lavare la bicicletta; possibilità di servire una colazione rinforzata (anche in orari mattinieri) adeguata allo sforzo fisico che un ciclista deve compiere; possibilità di prevedere menu con pranzi al sacco e cene light gustose per apprezzare l'enogastronomia del territorio senza appesantire il riposo e il viaggio del ciclista; predisposizione di una lavanderia istantanea che permetta al cicloturista di avere ogni giorno i panni puliti e asciutti; possibilità di noleggio biciclette o e-bike; eventuale offerta di un servizio di transfer bagagli o bike shuttle con rimorchi; necessaria dotazione di mappe con gli itinerari del territorio e conoscenza dei percorsi al fine di offrire un servizio informativo completo; possibilità di prevedere aree relax, benessere o massaggi per consentire al viaggiatore il recupero muscolare.

► ***3. Piazzole di sosta***

Lungo l'itinerario sono state individuate alcune aree da adibire a piazzole di sosta e "punti panoramici", costruite con terreno da riporto nella quale inserire attrezzature per permettere di riposarsi brevemente lungo il percorso. Una prima proposta di localizzazione individua un punto in prossimità della casa colonica dismessa. La seconda piazzola può invece essere inserita a Sant'Angelo, prima dello sbocco della ciclovia su via Signori, in un'area in cui all'interno del PUA del Comune di Gatteo per la quale sono già previsti degli interventi relativi alla ciclovia (zona urbanistica C 3.13 – residenziale di nuovo impianto, comparto diretto – nuova zona urbanistica introdotta con la variante parziale del PRG adottata con deliberazione CC n.75 del 22/12/2011 ed approvata con deliberazione CC n.10 del 4/4/2013) con i quali la proposta dovrà confrontarsi.

Figura 64 - Piazzola di sosta.

► ***4. Area verde a Gambettola***

Nei pressi del ponte ferroviario di Gambettola e di Via del Lavoro, si trova una zona verde dismessa, che affaccia sulla parte opposta degli orti comunali. Per la sua posizione e capacità trasformativa,

si ritiene un'area strategica in cui proporre una zona attrezzata, di sosta e ricarica dei mezzi elettrici, adatta anche ad eventuale ricovero a medio-termine delle biciclette. L'area inoltre, si presta a ospitare funzioni ludiche, dedicate ai giovani, oltre che ad essere attrezzata con percorsi vita, attrezzature per sport outdoor e sosta nel verde.

Figura 65 - Area a parco urbano.

► ***5. Parco degli orti a Longiano***

Nei pressi dell'area adibita a orti comunali nel Comune di Longiano si propone di recuperare uno spazio verde non utilizzato per attrezzarlo a nodo di interscambio intermodale per la Ciclovia della Rigossa. L'area infatti, si colloca nel punto di partenza della parte collinare del percorso ciclabile, adatta a utenti più esperti (cicloamatori, sportivi) oppure adeguata alla percorrenza anche di utenti meno allenati, con biciclette a pedalata assistita. Per questa ragione si ipotizza di collocare in questa zona un punto di noleggio e *sharing* di biciclette sia sportive, mountain bike, che a pedalata assistita. L'area inoltre si presta a soste dal viaggio più prolungate, pertanto si propone un'attrezzatura con aree pic-nic, e zone ludiche.

Figura 66 - Parco degli orti a Longiano.

► ***6. Giardini pubblici a Longiano***

Il punto notevole si colloca nel comune di Longiano in corrispondenza di Piazza Tre Martiri e delle due aree verdi attualmente non attrezzate. Le aree verdi si prestano a diventare punti di partenza e di arrivo della Ciclovia Rigossa, pertanto possono ospitare sia aree di sosta attrezzate (panchine, rastrelliere, pannelli informativi) sia punti di noleggio e di assistenza e manutenzione di biciclette, anche a pedalata assistita. Il posizionamento del punto notevole è strategico anche rispetto alle emergenze storico-culturali di Longiano, oltre che punto di scambio con il collegamento potenziale che conduce al percorso ciclabile lungo il fiume Rubicone.

Figura 67 - Giardini pubblici a Longiano.

► ***7. Riqualificazione del parco fluviale della Rigoss a, Montiano e Roncofreddo***

La proposta per questo punto notevole è di creare un itinerario per passeggiate lungo il torrente Rigossa in sinergia tra Comune di Roncofreddo e Comune di Montiano. Il parco Rigossa costituisce il punto di accesso per un insieme di itinerari da percorrere a piedi o in mountain bike, pertanto può essere attrezzato per consentire l'orientamento del cicloturista, la sosta, ma anche la ricarica di mezzi elettrici.

Figura 68 - Parco fluviale Rigossa, ipotesi di riqualificazione della sosta nei Comuni di Roncofreddo e Montiano.

► ***8. Punto panoramico a Roncofreddo***

L'arrivo della ciclovia Rigossa nella parte collinare coincide con il punto panoramico a Roncofreddo, l'area attualmente adibita a parcheggio, per la quale si prevede la rimozione di alcuni stalli per le auto, sostituiti con attrezzature di ricovero mezzi, ricariche per bici elettriche e pannelli illustrativi. L'area presenta diverse possibilità di sosta per i cicloturisti, che potranno semplicemente fare una pausa, ricaricare il mezzo, reperire materiale informativo o anche approfittare per mangiare, prima di ripartire.

Figura 69 - area di sosta Roncofreddo

Territorio bike-friendly

Per far crescere il cicloturismo e intercettare quello esistente, è necessario investire e migliorare la propria propensione all'accoglienza e al soddisfacimento di particolari esigenze e bisogni. Il primo passo prevede la creazione di una rete di imprenditori e operatori interessati a convertire/adattare il proprio modello di business per accogliere e valorizzare questa forma di turismo sempre più preponderante.

I cicloturisti non hanno bisogno di grandi strutture o catene alberghiere: amano scoprire le peculiarità del territorio. Risulta quindi fondamentale creare una rete di supporto sul territorio basata su convenzioni e collaborazione. Tale rete, costituita come raggruppamento, consorzio, associazione o altro in sinergia con tutta l'Unione Rubicone Mare, dovrebbe essere prima di tutto mappata per aumentarne la visibilità online e la promozione, per poi divenire un vero e proprio brand territoriale, caratterizzando così gli operatori che offrono servizi ai cicloturisti rispetto agli altri.

Il percorso della Ciclovia della Rigossa si snoda in un territorio a forte vocazione turistica. Tuttavia questa è da sempre orientata a un turismo balneare o eno-gastronomico, con strutture adeguate a questo tipo di offerta. In questa sede, si ritiene utile proporre un ragionamento riguardante

l'adeguamento di alcune strutture per accogliere con un'offerta adeguata, quanto necessario ai cicloturisti. Una struttura *bike-friendly* si identifica con una serie di servizi e accorgimenti:

- *Pernottamento: chi si muove in bici spesso ha necessità di fermarsi a dormire anche solo una notte o addirittura sostare anche poche ore per poi riprendere il viaggio. Ad esempio, le strutture identificate da Fiab come Alberga Bici, offrono la possibilità di pernottare soltanto per una notte (con l'eccezione del mese di agosto). La struttura ricettiva deve garantire la possibilità di fare la colazione in orari flessibili rispetto al timing della colazione previsto per gli alti clienti. Inoltre, dovrebbe garantire il late check-out fino alle ore 12.00. Dopo tale orario, vi deve essere garantita la disponibilità di un'area dedicata a spogliatoio con doccia, eventualmente anche in convenzione con altre strutture.*
- *Ricovero: una struttura bike-friendly deve mettere a disposizione gratuitamente un ricovero chiuso sicuro per le biciclette. Il locale deve essere mantenuto in buone condizioni di pulizia e l'accesso deve essere controllato e riservato ai soli utenti della struttura per proteggere le bici da furti o danneggiamenti. Inoltre, tale locale deve essere dotato di panche che permettano ai ciclisti di cambiarsi e calzare comodamente le scarpe e deve essere allestito almeno un angolo per i portascarpe e per i portacaschi, nonché essere presente almeno un punto di ricarica per e-bike.*
- *Sistemazione bici: la struttura ricettiva bike-friendly deve disporre di una piccola officina, che permetta di effettuare gli interventi di manutenzione ordinaria (cambiare un copertone, centrare una ruota, serrare viti, etc.). Lo spazio riservato all'officina e all'autoriparazione, dovrebbe essere abbastanza capiente per contenere una bicicletta su un cavalletto e dare la possibilità al cicloturista di lavorarci comodamente. Un piccolo angolo andrebbe destinato a un banco di lavoro, dove poggiare attrezzi e strumenti e a uno scaffale dove trovare ricambi da utilizzare sulla propria bici.*
- *Lavanderia: la struttura deve disporre di un'area specificatamente adibita al lavaggio delle bici, nei pressi del deposito degli attrezzi per la riparazione oltre che luoghi adatti per asciugare vestiti e attrezzatura (lavanderia aperta agli ospiti, per il lavaggio quotidiano dell'abbigliamento tecnico anche appoggiandosi a strutture esterne).*
- *Informazioni e escursioni: la struttura ricettiva deve disporre di mappe cicloturistiche della zona circostante. Alcune strutture particolarmente virtuose offrono anche tracce gps da usare con navigatori e smartphone e possibilità di farsi accompagnare nelle escursioni da guide specializzate. Inoltre, le strutture devono essere in grado di fornire informazioni e agevolare i contatti, anche con apposite convenzioni, fra i cicloturisti e i negozi/officine riparatori di biciclette e di noleggio dell'area; i negozi/officine di noleggio, assistenza e riparazione/ meccanici di e-bike e negozi specializzati in attrezzature e indumenti bike. Dovrebbero inoltre fornire informazioni e servizio di prenotazione di bike shuttle e indicare orari e costi di eventuali servizi intermodali.*

- *Vitto: un dettaglio non da poco, e gradito a qualunque ospite, riguarda l'offerta di una sostanziosa colazione con alimenti adatti alle fatiche di giornata, come muesli, yogurt, marmellata, miele, frutta e pane fresco.*
- *Noleggio: un servizio molto richiesto è quello di noleggio del mezzo. Oltre alle classiche opzioni di biciclette da cicloturismo, bici da corsa e mountain bike, alcune strutture si sono specializzate per offrire mezzi freeride e, altro trend in fortissima crescita, le biciclette elettriche, garantendo anche il servizio di ricarica delle stesse.*
- *Navetta e trasporto bagagli: un altro servizio apprezzato dai cicloturisti è la possibilità di essere raggiunti da navette per il trasporto dei propri bagagli da una destinazione all'altra. Nel caso di tour itineranti, ciascuna struttura, previa prenotazione e a prezzi concordati, può garantire un servizio navetta sia per il collegamento con altre strutture associate, sia per il recupero dei bagagli dall'ultimo luogo di alloggio.*
- *Area relax fitness: le strutture più avanzate mettono a disposizione al proprio interno un'area relax-fitness (tipo sauna, bagno turco, idromassaggio e palestra). In alternativa, è possibile mettere a disposizione dei propri clienti tale area relax mediante apposita convenzione con strutture esterne.*

Alcune strutture presenti sul percorso della Rigossa appaiono già pronte per essere adeguate con uno o più servizi bike-friendly. Ad esempio, il Residence Hotel Due Ponti Village potrebbe integrare nella propria offerta di alloggio e circolo ippico, anche una sezione adeguata al cicloturista, fornendo spazi adeguati al deposito e alla manutenzione, informazioni sull'itinerario e le sue connessioni intermodali, adeguate offerte di pernottamento per gli utenti più sportivi. Inoltre, la riconversione in struttura vocata al cicloturismo e l'inserimento della stessa in una rete di operatori economici di filiera, permetterebbe di ammortizzare e distribuire eventuali investimenti privati, direttamente sul territorio, generando sia l'interesse di ulteriori investimenti, che la necessaria collaborazione e sostegno, dell'amministrazione pubblica di riferimento. Le due immagini che seguono rappresentano due proposte di trasformazione di immobili dismessi, localizzati a Longiano (Figura 70) e a Gambettola (Figura 71).

Figura 70 - Riconversione di casa colonica in bike hotel a Longiano

Figura 71 - Riconversione di casa colonica in bike hotel a Gambettola

Promozione e comunicazione della ciclovia

Il turismo in bicicletta è una chiave per il rilancio turistico ed economico di una località: chi apprezza il territorio rurale ne ama scoprire le peculiarità e sostenerne l'economia. Tuttavia, la sola infrastruttura ciclabile non è sufficiente a sostenere l'adesione da parte di visitatori al viaggio in bicicletta, e allo stesso modo non basta a far comprendere le potenzialità del cicloturismo agli operatori economici.

Oltre a una capillare infrastruttura di servizi a sostegno della ciclabile vera e propria, appare necessaria la costruzione di una cornice narrativa, che consenta all'utente di attraversare e avere esperienza del territorio in bicicletta, in maniera ottimale.

Per ottenere questo obiettivo si suggerisce di utilizzare alcune leve di comunicazione, utili ad accompagnare sia il territorio che i cicloturisti nella reciproca conoscenza e scambio. Un primo passo riguarda lo sviluppo di un piano di comunicazione che comprenda elementi quali: campagne stampa, incontri con giornalisti/blogger e pubblicazione sui social network (sfidare il cicloturista a ricercare particolari scorci/luoghi e condividere foto/video); di fondamentale importanza è la creazione di un sito web e di app che raccontino gli itinerari raccogliendoli tematicamente e mettendo in evidenza i servizi prossimi all'infrastruttura. A questo fa seguito la necessità di creare di mappe e guide con i percorsi del territorio e l'insieme dei servizi bike friendly da distribuire presso gli operatori (anche in formato GPX da caricare su smartphone), offerta che si completa con la stampa di opuscoli promozionale e brochures da distribuire agli operatori del territorio. Un elemento attrattore è il messaggio audiovisivo, pertanto si vuole sostenere la realizzazione di video promozionali tematici sotto forma di stories adatte ai social network e spot pubblicitari televisivi o da inserire come elemento pubblicitario sui siti web dei diversi operatori economici e comuni del territorio.

Infine, un punto chiave per la comunicazione del territorio bike friendly riguarda la formazione e aggiornamento degli operatori sulle tipologie di cicloturisti e le sue necessità al fine di accoglierli nel migliore dei modi, fornendo consigli sul percorso, alternative e informazioni turistiche.

Il territorio di riferimento della ciclovia Rigossa, appare già fondamentalmente pronto a orientarsi verso questo segmento turistico, sia con i servizi sia con le strutture ricettive. Tuttavia, e iniziative emerse negli ultimi anni evidenziano la tendenza ad agire in maniera frammentata, non coordinata, individualmente per ogni ente territoriale. Una strategia di marketing territoriale efficace, richiede un atteggiamento collaborativo e una visione territoriale vasta, per poter intercettare bacini di utenti e condurli nei propri territori. A questo proposito, si suggerisce un'azione di coordinamento da parte dell'Unione, non soltanto nella progettazione di itinerari cicloturistici, ma anche nella divulgazione degli stessi, invitando ad esempio i Comuni interessati a collaborare nella costruzione di un territorio bike friendly, a partecipare ad eventi territoriali dedicati alla bicicletta o a promuovere giornate tematiche, coinvolgendo tutti gli utenti da monte a mare.

La ciclovia della Rigossa può diventare un primo corridoio di percorrenza cicloturistica, trainata da un territorio che si adegua alla domanda di una sua fruizione sempre più attiva e sostenibile. In questo senso, l'infrastruttura ciclabile dovrebbe essere sponsorizzata nell'ambito di giornate di particolare rilevanza e/o fiere locali: come ad esempio grandi festival e iniziative nazionali, come It.a.cà: festival del turismo responsabile e la Settimana europea della mobilità sostenibile dal 16 al 22 settembre di ogni anno; ma anche iniziative più locali, come l'*Italian Bike Festival di Rimini*, che si svolge nella seconda settimana di settembre); la giornata mondiale della bicicletta, il 3 giugno; proponendo eventi tematici durante la giornata del "tutti a scuola a piedi o in bicicletta" del 21 marzo, promossa da FIAB nazionale; accogliendo i percorsi di Bimbimbici, nella seconda domenica di maggio, organizzato da FIAB e che potrebbe prevedere il passaggio lungo il percorso della Rigossa anche con i più piccoli;

Segnaletica da Codice della Strada

Le proposte di segnaletica di indicazione/direzione rappresentano un'esemplificazione di soluzioni ritenute compatibili con le norme del Codice della Strada (Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285), spetta però all'Ente proprietario della strada, sotto propria piena responsabilità l'autorizzazione e l'apposizione della segnaletica stradale orizzontale e verticale.

I segnali individuati hanno la funzione principale di aiutare il ciclista nel suo accedere e procedere sull'itinerario ciclabile e pertanto le informazioni privilegiate sono la direzione con bivi e svolte, le località da raggiungere e la distanza in km (queste indicazioni sono utili e necessarie sia per l'utente ciclista che già si trova sull'itinerario, sia per tutti gli utenti che devono raggiungere il percorso da viabilità normale).

La segnaletica è distinta in 2 tipi:

- segnaletica "normativa" che è regolata dalle norme e fornisce le regole di comportamento, di utilizzo e di attenzione.

- segnaletica "informativa" che serve per informare l'utenza sulla toponomastica dei luoghi, sulle distanze e i tempi di percorrenza, sui servizi presenti nel percorso o nelle sue vicinanze.

Si fa riferimento sia alla segnaletica di indicazione - direzione da apporre lungo il tracciato per i ciclisti sia a quella rivolta ad autoveicoli o mezzi, che in generale transitano nelle strade per segnalare la presenza di ciclisti e limitare la velocità. A riguardo la Regione Emilia-Romagna con la Determinazione n°3185 del 03/04/2015 ha approvato il "sistema di segnaletica di indicazione/direzione per la rete regionale di mobilità ciclopedonale, applicazione nella rete di itinerari ciclabili regionali di cui alla DGR 83/2013".

► ***Segnaletica normativa***

Inizio pista ciclabile in ambito urbano
(fig. 90, art. 122 DPR 495/92)
Segnale da porre all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione dei velocipedi e da ripetere dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni.

Fine pista ciclabile in ambito urbano
(fig. 91, art. 122 DPR 495/92)
Segnale da porre al termine di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione dei velocipedi.

Inizio pista ciclopedonale in ambito urbano
(fig. 92/b, art. 122 DPR 495/92)
Segnale da porre all'inizio di un percorso promiscuo riservato a pedoni e ciclisti e da ripetere dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni.

Fine pista ciclopedonale in ambito urbano
(fig. 93/b, art. 122 DPR 495/92)
Segnale da porre al termine di un percorso promiscuo riservato a pedoni e ciclisti.

Attraversamenti:

Attraversamento ciclabile in ambito urbano
(fig. II 324, art. 135 DPR 495/92)

Attraversamento ciclabile in ambito extraurbano
(fig. II 14 art. 88 DPR 495/92)

Elaborazione del cartello composito per strade tipo "F-bis – Itinerario ciclopedonale"

Segnaletica composita:
Cartello di pericolo generico
(fig. II art. 103 DPR 495/92)
Segnale da utilizzare associato ad un pannello integrativo con il simbolo della bicicletta ed una scritta esplicativa.

Pannello integrativo su strada a viabilità ordinaria
(mod. II 6, art 83 DPR 495/1992)
Pannello da applicare su strade a viabilità ordinaria per segnalare la frequente e probabile presenza di ciclisti dovuta ad un itinerario ciclopedonale o cicloturistico.

Limite massimo di velocità
(fig. II 50 art. 116)
Indica la velocità massima in chilometri orari alla quale i veicoli possono procedere sul tratto di strada interessato dal segnale.

Segnaletica verticale supplementare

Dissuasore elettronico di velocità.

Il sistema è composto da un radar per la rilevazione degli autoveicoli e da un display a led per la visualizzazione della velocità corsia o di un itinerario riservato alla circolazione dei velocipedi.

Specchio Stradale, da Regolamento di esecuzione Art. 174
Art.174 (Art.42 Cod. Str.)

Lungo i tratti di percorso vicini al torrente Rigossa che possono essere soggetti ad esondazioni sarà prevista l'installazione di segnalazioni di pericolo del livello di piena in relazione ai vari tempi di ritorno, posizionando riferimenti che indichino la situazione di rischio idraulico e la necessità di allontanarsi dalle aree potenzialmente allagabili indicando un percorso alternativo. A garanzia della sicurezza degli utenti è possibile prevedere due tipologie di interventi: inserimento di elementi informativi (aste idrometriche) oppure introduzione di sistemi diretti di comunicazione del divieto di transito in caso di emergenza (segnaletica luminosa, semafori o barriere mobili).

► ***Segnaletica informativa***

Per i segnali di direzione/indicazione viene privilegiata la forma rettangolare, sia per collocazioni in ambito urbano che in ambito extraurbano, con dimensione uniforme di 100 cm x 20 cm. La forma sagomata con profilo a freccia invece, è utilizzabile per l'ambito extraurbano.

Vengono rispettati i simboli e i caratteri previsti nel Regolamento del C.d.S. con l'aggiunta di eventuali loghi attribuiti a itinerari appartenenti a grandi reti nazionali (Bicitalia) o europee (EuroVelo), fino a itinerari locali (comunali, provinciali, regionali). In tutti i casi occorre prevedere nel segnale il simbolo della bicicletta, con la possibilità di affiancarlo al massimo a un altro simbolo identificativo dell'itinerario per i segnali di direzione.

L'intenzione è di privilegiare la lettura degli itinerari come elementi turistici e pertanto viene scelto di utilizzare il colore marrone come sfondo della segnaletica. Questa rappresenta una scelta precisa poiché nel Codice della Strada l'uso del marrone è riferito alla meta turistica indicata dal cartello e non al tipo di veicolo.

Segnali di indicazione da collocare per conferma itinerario ambito urbano (riduzione da segnale Tabella II 13a DPR 495/92)

Cartello di preavviso con itinerari attinuto da modifiche delle figure 360-363 art 136 DPR 495/92

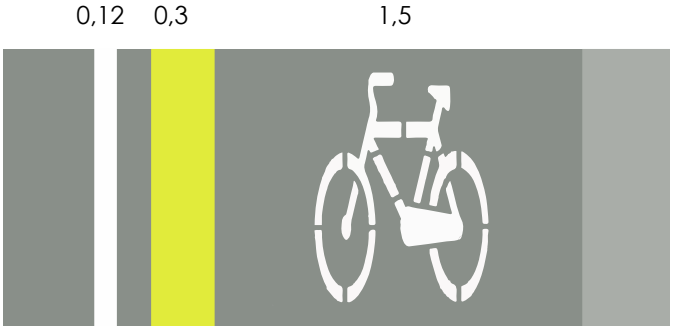
Cartello di avviamento a itinerario extraurbano ciclopedonale (riduzione da segnale Tabella II 13a DPR 495/92)

Segnalini semplici di conferma (Tabella II 12 pannello integrativo modello 5 DPR 495/92)

► ***Segnaletica orizzontale***

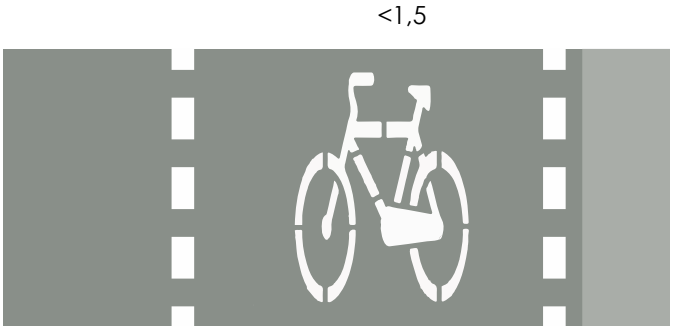
La segnaletica orizzontale prevista dal progetto è necessaria sia a delimitare le corsie ciclabili, che a identificare i percorsi dedicati alle biciclette e infine a moderare il traffico veicolare sia in promiscuo che su strade prossime all'itinerario.

Delimitazione delle corsie ciclabili in sede riservata



Per alcuni tratti del percorso della ciclovia Rigossa, è prevista la protezione della circolazione ciclabile su corsie riservate ricavate direttamente sulla carreggiata. Questa soluzione è la più diffusa in quanto soluzione che, anche se apparentemente più vulnerabile, per la sua ottima accessibilità offre un significativo grado di protezione. Il CdS (art.140 c.7 regolamento attuativo) ammette esplicitamente l'adottabilità di tali soluzioni, e prescrive che queste piste siano separate dalle corsie di marcia veicolari mediante due strisce, bianca e gialla, in tutto analoghe per colore e dimensione a quelle utilizzate per le corsie riservate bus.

Delimitazione temporanea delle corsie ciclabili

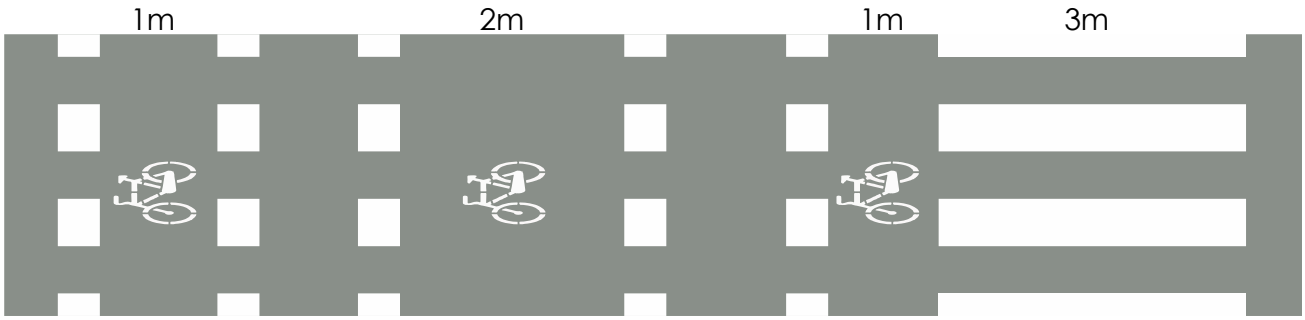


Corsia ciclabile disciplinata dall'articolo 3 comma 1 numero 12-bis, del Codice della Strada, introdotta dall'articolo 229 del Decreto Rilancio. Prevede una parte della carreggiata delimitata da una striscia bianca continua o discontinua destinata alla circolazione delle biciclette. Per questa corsia non è richiesto il rispetto di una larghezza minima costante, è espressamente destinate alla circolazione dei velocipedi ma può essere impegnata (per manovre temporanee e occasionali) da altri veicoli che però sono tenuti a dare la precedenza alle bici.

Essendo le corsie definite a uso promiscuo "non va prevista l'installazione della segnaletica verticale di pista ciclabile"; i pittogrammi di segnaletica orizzontale con la bicicletta definiscono l'uso della corsia, si suggerisce di disegnarli nel tratto iniziale dopo un attraversamento o, in sua assenza, ogni 100/150 m.

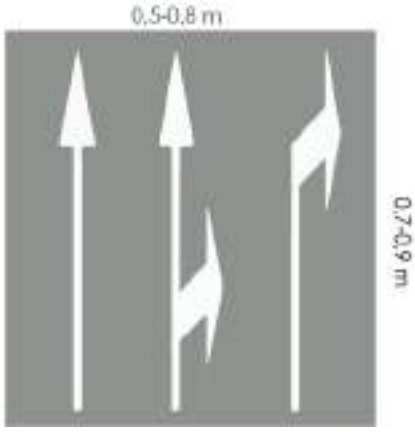
Attraversamenti ciclabili

L'attraversamento ciclabile è tracciato sulla carreggiata nel modo prescritto dall'art. 146 co. 2 del Regolamento di attuazione del C.d.S.: "Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza di 50 cm; con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm …". L'attraversamento ciclabile o ciclopedonale così concepito permette la continuità per percorso ciclabile e non richiede l'inserimento del segnale di fine pista ciclabile.



monodirezionale bidirezionale ciclopedonale con pista monodirezionale

Frecce direzionali Art. 147. Regolamento CdS - (art. 40 C.s.).



Sulle strade aventi un numero sufficiente di corsie per consentire la preselezione e l'attestamento dei veicoli in prossimità di una intersezione, le corsie da riservare a determinate manovre, devono essere contrassegnate a mezzo di frecce direzionali di colore bianco. Allo stesso modo, le frecce direzionali possono essere utilizzate per indicare il senso di marcia delle corsie ciclabili.

Pittogramma bicicletta Figura II/b Art.148

Il pittogramma della bicicletta (misure da adattare alla dimensione della corsia) rappresenta normativamente l'unico elemento per comunicare le modalità di utilizzo della corsia e va pertanto utilizzato con frequenza, soprattutto in corrispondenza delle immissioni laterali e lungo gli attraversamenti, orientato in senso trasversale alla traiettoria dei veicoli incrociati. L'apposizione di frecce direzionali che indichino il senso di percorrenza della corsia a prevenzione dei comportamenti non corretti è opportuna in presenza di corsia su entrambi i lati, essenziale in presenza di una sola corsia.

Moderazione del traffico

La moderazione del traffico è prevista in alcune strade percorse dall'itinerario della Rigossa o per strade che incrociano il percorso.

Gruppi di bande di rallentatori ottici

Le bande di rallentatori ottici sono linee trasversali disposte per quasi tutta la larghezza della corsia e sono realizzate in modo che la distanza tra una striscia e l'altra sia decrescente al fine di condizionare il comportamento dell'utente, che ha la sensazione, approssimandosi alle strisce, di tenere una velocità eccessiva. Questo effetto è maggiormente percepito ad elevate velocità di viaggio.

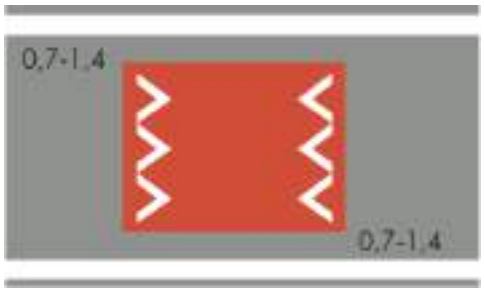
Segnaletica orizzontale di limite 20 o 30 km/h o Zona 20-30

Le strade interessate da una viabilità promiscua, saranno corredate dal pittogramma del limite di 20 o 30 km/h stampato a terra.

Pittogramma Figura II 35 Art.103 Reg.C.S."Altri pericoli"

Il pittogramma di pericolo generico sarà inserito sulla carreggiata, orientato nel senso di marcia del conducente, per segnalare la presenza su strada dei ciciisti e segnalare la percorrenza di una strada a uso promiscuo.

Cuscini berlinesi



Infine, al fine di garantire l'effettiva moderazione delle velocità risulta di particolare utilità l'impiego, all'estero assai comune ma in via di rapida diffusione anche in Italia, dei cosiddetti 'cuscini rallentatori (*speed cushions*)'. Si tratta di particolari dispositivi di rallentamento caratterizzati da una limitata dimensione trasversale che, contrariamente a quanto avviene con i normali dossi o gli attraversamenti rialzati, non impegna l'intera larghezza della corsia o della carreggiata.

Infografica relativa al calcolo sommario della spesa