

PROGETTO DI RETE CICLOTURISTICA DEL COMUNE DI CERVIA

Sommario

Premessa	2
1. ANALISI DEL TERRITORIO COMUNALE	2
1.1. <i>La rete ciclabile esistente e quella di progetto</i>	2
1.2. <i>Gli elementi attrattori: la pluralità dei paesaggi</i>	3
2. IL SISTEMA CICLABILE DI AREA VASTA	7
2.1. <i>Il sistema europeo Eurovelo</i>	7
2.2. <i>Il sistema nazionale Bicitalia</i>	9
2.3. <i>La Rete regionale e provinciale</i>	11
3. DEFINIZIONE DELLA RETE CICLOTURISTICA COMUNALE	12
3.1. <i>Standard Europei dei percorsi, normativa italiana di riferimento</i>	12
3.2. <i>Ciclabilità come “motore” dell’economia</i>	16
3.3. <i>Segnaletica</i>	18
3.4. <i>Il masterplan</i>	21
3.4.1. <i>L’anello del sale</i>	21
3.4.2. <i>La ciclovia del Savio</i>	21
3.4.3. <i>La ciclovia Adriatica</i>	22
3.4.4. <i>La rete di collegamento</i>	22
3.5. <i>Quadro economico e stralci funzionali</i>	23

Premessa

Il concetto di lentezza declinato alla fruizione di un territorio e alla sua scoperta, assume sempre più valore, sia per gli abitanti e i cittadini di un territorio, ma soprattutto per i turisti e i visitatori.

Il motivo è evidente, solo attraverso un approccio che consenta di prendersi il tempo necessario per fruire appieno di un territorio è possibile una reale conoscenza e comprensione dei luoghi e, da parte di chi quei luoghi li conosce già o pensa di conoscerli, c'è la possibilità di una riscoperta.

Spesso luoghi vicini o che sono sotto gli occhi tutti i giorni non si conoscono o si conoscono superficialmente per una abitudine a muoversi in maniera frettolosa. L'approccio slow si sta sempre più affermando nel turismo, nel cibo, nel muoversi in un territorio e in altre attività.

Il progetto di rete cicloturistica per il comune di Cervia parte da questi presupposti. E' stato affrontato cercando di tracciare un sistema della mobilità che integri gli spostamenti per la fruizione e scoperta del territorio a scala locale e su area vasta.

L'esigenza di questo nuovo approccio trova conferma nel gran numero di associazioni sportive e di cittadini e portatori di interesse presenti sul territorio: dai ciclisti, ai camminatori e podisti, agli appassionati di cavalli.

Le modalità di spostamento prese in considerazione sono:

- Escursionismo, semplici camminate o nordic walking;
- Bicicletta nelle varie tipologie;
- Ippovie

Questa esigenza di fruizione lenta è tanto più necessaria per un territorio che presenta aree naturalistiche di pregio e protette di vaste dimensioni come nel caso del comune di Cervia.

1. ANALISI DEL TERRITORIO COMUNALE

1.1. La rete ciclabile esistente e quella di progetto

Il comune di Cervia presenta allo stato attuale un buon sistema ciclabile (38 Km circa di piste ciclabili) diffuso soprattutto nell'ambito urbano dell'area costiera. Professionisti, dilettanti e cicloamatori possono spaziare nella scelta di percorsi dai più facili ai più impegnativi. Partendo da Cervia, si snodano percorsi di pochi chilometri per giungere alle prime colline o salire nell'Appennino tosco-romagnolo e in collina. Esistono infine percorsi ciclo-naturalistici all'interno delle pinete di Cervia e Pinarella in terra battuta, mentre solo da poco è iniziata la realizzazione della ciclovía del Savio.

Si tratta per la maggior parte dei casi di un sistema ciclabile improntato più alla messa in sicurezza di tratti urbani o del lungomare, che esula da un disegno generale strategico incentrato sullo sviluppo del turismo in bicicletta.

L'analisi e le proposte di intervento qui esposte definiscono delle linee progettuali che vanno a ricucire il sistema della mobilità lenta, inquadrando il territorio cervese in una fitta rete di tracciati (su strade promiscue o su piste in sede propria) che favorisce connessioni e permette una migliore accessibilità dell'area.

Il territorio di riferimento del seguente studio presenta un alto livello di infrastrutturazione. La struttura insediativa del cervese si sviluppa tra via Romea e la costa adriatica: a Nord rimangono le pinete ben preservate, a Ovest insistono le saline e a Sud prende avvio una cortina edilizia senza soluzione di continuità.

Gli assi principali che delimitano l'area sono tracciati dalla SS16, la ex SS254 che attraversa le saline e la ex SS71 bis a Montaletto. La SS16 Adriatica segna il confine tra l'area costiera e l'entroterra, creando una barriera fisica che presenta alcuni punti permeabili di attraversamento caratterizzati da sottopassaggi, ma da sviluppare per quanto riguarda le ciclabili. Le strade che dalla statale portano verso il mare sono definibili ad alto scorrimento mentre la rete di carrabili che si innestano nelle arterie principali costituisce un tessuto stradale di medio-lenta percorrenza facilmente convertibile in itinerario a mobilità promiscua, in particolar modo sulla fascia immediatamente retrostante i bagni.

La zona relativa all'entroterra agricolo, invece, presenta un reticolo di vie poco dense e caratterizzato nella gran parte dei casi, da strade poderali in condizioni più o meno coese che, per garantire lo scorrimento e l'accessibilità a ogni tipo di utente, andrebbero recuperate e messe in sicurezza.

1.2. Gli elementi attrattori: una pluralità di paesaggi

Il territorio di Cervia è compreso nella parte più meridionale della depressione padana. Queste pianure hanno un carattere storicamente precario: esse sono il risultato di un secolare lavoro di umane generazioni che le hanno strappate alle acque. L'antica "città del sale", il vecchio "borgo di pescatori" e le ampie distese della secolare pineta, si sono trasformate nei secoli. Lo sviluppo turistico si è realizzato in modo pionieristico dalla fine dell'800 fino ad avere un impulso decisivo con la nascita, nel 1912, della "città giardino" di Milano Marittima, sorta ai margini della secolare pineta.

Il territorio è contraddistinto da una pluralità di paesaggi, che costituiscono la somma delle molteplici identità della città.

Arrivando a Cervia dall'entroterra romagnolo, subito dopo la frazione di Castiglione, il paesaggio continuo della campagna piatta e ordinata quasi senza accorgersene cambia improvvisamente. La strada si trova a correre su un terrapieno e il panorama è riempito da un basso specchio d'acqua, diviso da un reticolo di argini costituito dalle saline. In lontananza, verso l'orizzonte, nella direzione

del viaggiatore si stagliano la macchia verde della pineta e il grattacielo di Milano Marittima. I luoghi attraversati, arrivando nella città di Cervia, ne racchiudono la sua storia.

Paesaggio agricolo, delle larghe e della centuriazione.

La fascia dell'entroterra è caratterizzata dal paesaggio della bonifica, le cosiddette '*larghe*' e la *centuriazione*. La bonifica delle terre, conclusasi nel Novecento, ha comportato l'innalzamento del fiume Savio che, insieme a una serie di canali artificiali, attraversano il territorio da Ovest a Est, caratterizzando sensibilmente il paesaggio. Il contesto paesistico è infatti quello tipico della bonifica recente a maglie larghe con colture estensive prive di alberature.

Il paesaggio agrario di pianura è strutturato da numerosi corsi d'acqua, dalla viabilità che segue i meandri dei paleoalvei e da una trama agricola minuta e frammentata che segue il loro andamento. È rilevante la presenza di vari tipi di forme insediative, di piccoli agglomerati lineari e chiese isolate.

Verso Cesena il territorio agricolo prende i connotati della centuriazione romana con la tipica organizzazione geometrica in quadre. La divisione degli appezzamenti agricoli tramite una rete di strade e di canali con una funzione poderale e idraulica per lo scolo delle acque, oltre al semplice frazionamento agrario e quindi l'assegnazione delle proprietà terriere.

Paesaggio delle cave, delle saline e delle zone umide.

Il territorio di Cervia presenta altre caratteristiche peculiari, segni di un passato estremamente produttivo e di un territorio ricco di risorse estrattive e acque. Si tratta del *paesaggio delle cave*, che corrono lungo la dorsale adriatica e del *paesaggio delle saline*. Quest'ultimo è l'elemento maggiormente riconoscibile del territorio e attualmente poco servito dalla mobilità lenta. L'area offre inoltre la presenza naturalistica di diversi bacini, sia connessi alle saline che vasche di laminazione naturali, come Valli Felici. Le saline di Cervia, con i suoi 827 ettari di suggestioni e bellezza, con un reticolo labirintico di canali estesi per ben 46 chilometri, sono un gigantesco specchio d'acqua e sale, un intreccio di storia e cultura inscindibilmente legato alle tradizioni del luogo. L'alto valore paesaggistico e culturale oltre che il potenziale di trasformazione che possiedono rispetto alle più diverse tematiche: sviluppo economico, turistico, ambientale, culturale, inseriscono le saline di Cervia nel patrimonio paesaggistico nazionale come un punto di riferimento. Oltre a garantire, in passato, una produzione di sale di oltre 200.000 quintali, costituiscono una riserva naturale dove nidificano avocette, cavalieri d'Italia, garzette, germani e dove transitano i fenicotteri rosa e tante altre specie di avifauna.



Fig.1 Saline di Cervia

Paesaggio fluviale.

Parlando di territorio solcato dalle acque non può che essere citato il fiume Savio, margine Occidentale del comune di Cervia, con il suo corso attraversa territorio, centri storici, località di alto valore paesaggistico e grazie a diversi interventi di valorizzazione naturalistica delle aree in cui scorre, permette la fruizione e l'accessibilità all'elemento naturale con la massima attenzione agli aspetti ecologici e sostenibili. La geomorfologia di questa parte del territorio è il risultato di fenomeni che hanno portato a un avanzamento della fascia costiera dovuto ad uno spostamento verso Nord del delta padano e all'apporto dei fiumi appenninici (Fiume Savio e Torrente Bevano).



Fig. 1.2 Cervia, magazzini del sale

Paesaggio storico.

Grazie alla bonifica del territorio e alla parcellizzazione agraria precedentemente descritta, nacquero sul territorio ville poderali e casali storici tutt'ora ben conservati. Interessanti anche le località interne: Castiglione, Pisignano, Savio, Montaletto e Cannuzzo, il cui territorio circostante è punteggiato da Pievi e chiese, edifici rurali sottoposti a vincolo e di un certo interesse sotto il profilo dell'architettura. In particolare si snodano lungo il corso del fiume Savio diversi edifici di grande rilievo storico che attualmente sono poco valorizzati e necessiterebbero percorsi preferenziali di visita, ancor meglio attraverso la mobilità ciclabile.

Peculiare a Cervia è il centro storico con i Magazzini del Sale, oggi sede di mostre e di esposizioni di grande rilievo e di MUSA Museo del Sale, la Torre S. Michele, la Cattedrale, il Palazzo Comunale e piazza Garibaldi, cuore del centro storico, dove vengono ospitati eventi di grande prestigio, mercatini e concerti.



Fig.1.3 Pieve di Pisignano e Palazzo Grossi a Castiglione di Ravenna

Paesaggio litoraneo.

Ultima tipologia di paesaggio, ma prima per importanza economica, è la caratterizzazione del territorio cervese come località turistica balneare. Cervia con le sue località di Milano Marittima, Pinarella e Tagliata, è oggi uno dei più rinomati centri turistici italiani, gode di fama internazionale e conta ogni anno circa 4 milioni di giornate di presenza di italiani e stranieri.

La costa cervese, oltre a offrire servizi di accoglienza e ricettività di alto livello, presenta lacerti di paesaggio naturale perfettamente integri. Dal punto di vista naturalistico il territorio vanta un prezioso patrimonio di aree verdi che hanno mantenuto lo sviluppo turistico in totale armonia con la tutela dell'ambiente. Questo enorme patrimonio è caratterizzato dalla secolare pineta di Cervia, parte più meridionale del "bosco spesso e vivo" tanto celebrato da Dante e da Byron, che si estende per circa 260 ettari. Nel 1963 inoltre è stato istituito un Parco Naturale di 27 ettari e un'ampia fascia pinetale di 24 ettari costituisce un polmone verde tra l'arenile e le località di Pinarella e Tagliata. Nella pineta si trovano le Terme di Cervia, che utilizzano i mezzi termali delle saline: acque salsoiodiche ad elevata salinità (acqua madre) e i fanghi (limani).

L'insieme di questo patrimonio ambientale e culturale rappresenta la Stazione Sud del Parco del Delta del Po.



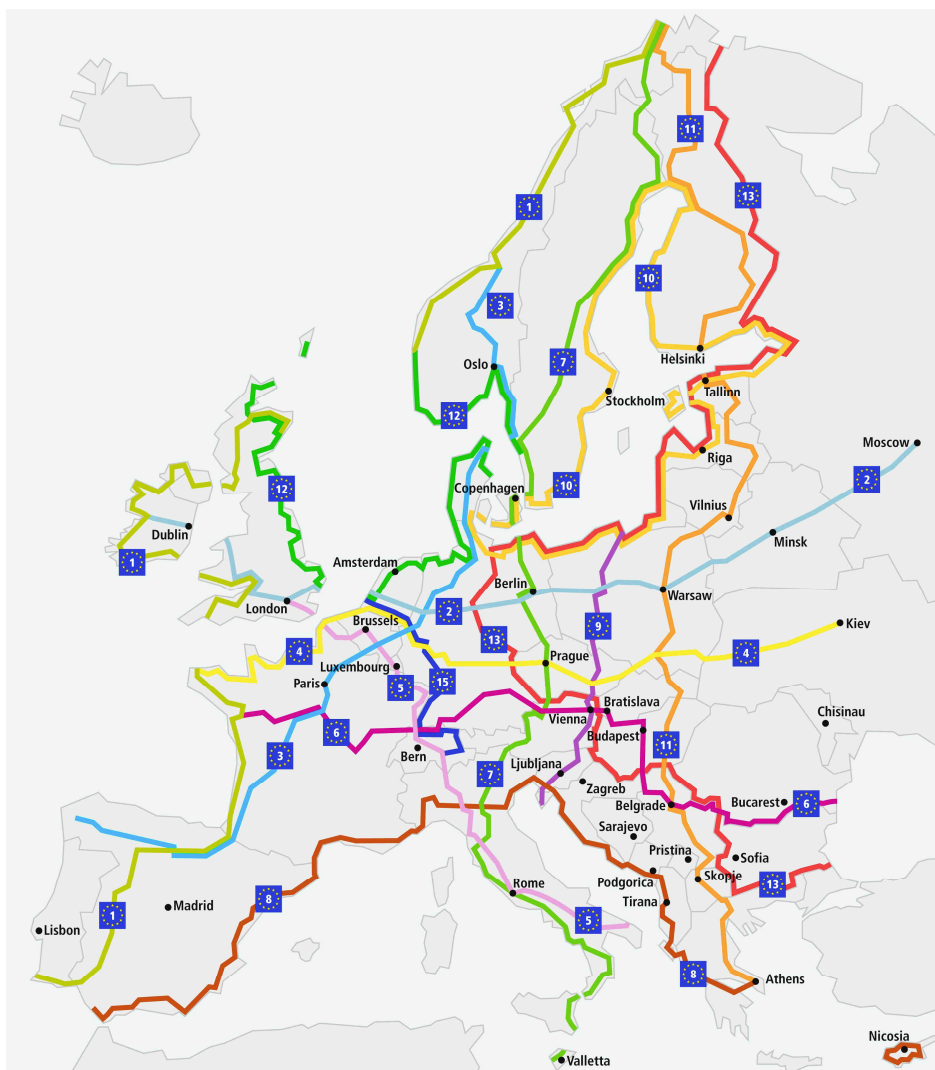
Fig.1.4 pineta di Cervia

2. IL SISTEMA CICLABILE DI AREA VASTA

2.1. Il sistema europeo Eurovelo

EuroVelo, la rete ciclabile europea, è un progetto del ECF (*European Cyclists' Federation*) teso a sviluppare una rete di 12 itinerari ciclabili di lunga percorrenza attraverso tutto il continente europeo. Il progetto individua oltre 70.000 km di rete ciclabile di cui più di 40.000 km già in essere. La rete europea ha visto la luce alla fine degli anni '90, ma solo nel 2007 si sono resi disponibili sia un gruppo di lavoro ad hoc, sia primi finanziamenti che hanno consentito al progetto di partire in concreto. Obiettivi della rete Eurovelo sono di tipo:

- 1) Economico: crescita sostenibile, posti di lavoro
- 2) Ambientale: ridurre l'impatto di turismo e trasporti; utilizzare il più possibile strutture esistenti; promuovere una pianificazione territoriale più efficace con maggior spazio allocato alla bicicletta
- 3) Sviluppo rurale e locale: connettere destinazioni note con quelle poco note, accrescere il benessere delle comunità locali
- 4) Coesione della popolazione europea
- 5) Miglioramento della salute pubblica



Carta degli itinerari Eurovelo

La rete Eurovelo è presente in Italia con tre reti, le quali interessano anche il territorio dell'Emilia Romagna e sono:

- EV5 Via Romea Francigena – Ciclovia dei Pellegrini, che parte da Londra e che in Emilia Romagna interessa l'area di Piacenza e Fidenza per giungere fino a Roma;
- EV7 Sun Route Ciclopista del Sole, che da Capo Nord in Norvegia, arriva all'isola di Malta, coinvolgendo l'Emilia Romagna nel Bolognese e Modenese.
- EV8 Mediterranean Route Ciclovia del Po, da Cadice ad Atene e Cipro, che in Italia fa riferimento al Po come corridoio da percorrere sulle due sponde.

Pur constatando i progressi recenti, sul versante dei percorsi ciclabili di media e lunga percorrenza i ritardi dell'Italia sono notevoli, soprattutto in rapporto all'Europa. Per fare un confronto possiamo citare alcuni numeri: in Germania esistono 40.000 Km di percorsi ciclabili, in Inghilterra 17.000, in Olanda 6.000, in Austria 4.000, in Svizzera 3.300. Il rapporto con la rete stradale (escluse le autostrade) è attorno al 4-5%, tranne in Germania dove il rapporto è pari al 16%.

In Italia la rete ciclabile a vario titolo classificata, ammonta a poche migliaia di km con un rapporto con la lunghezza delle strade pari a qualche unità. Se vogliamo confrontarci con l'Europa arrivando allo stesso rapporto è necessario raggiungere uno sviluppo di piste ciclabili pari a circa 15.000 km, ovvero 5/10 volte l'esistente.

Lo sviluppo di percorsi ciclabili non riguarda solo l'aspetto della mobilità e della sicurezza, ma riveste un'importanza notevole nelle aree turistiche per le potenzialità che può esprimere nei riguardi di una clientela appartenente a un diverso e interessante target. Non è un caso che nei paesi europei dell'area germanica il turismo in bicicletta abbia un ruolo primario. In Germania sono presenti 190 itinerari ciclabili di lunga percorrenza, per uno sviluppo complessivo di 40.000 Km, con alcuni milioni di turisti che fanno vacanze in bicicletta. Il volume d'affari complessivo del turismo ciclabile è ben oltre 10 Miliardi di Euro. In Svizzera i turisti che fanno vacanze in bicicletta sono oltre 3 milioni e i pernottamenti hanno superato il numero di 330.000. Indagini di mercato nell'area tedesca hanno messo in evidenza che il turista in bicicletta ha una disponibilità di spesa superiore alla media e desidera, come meta principale, l'Italia. Secondo i dati della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo il turismo in bicicletta fattura circa 44 MLD di Euro.

Quindi il turismo legato alla bicicletta rappresenta un potenziale economico di notevole interesse, verso il quale è auspicabile una maggiore attenzione da parte delle associazioni di categoria, oltre che delle Amministrazioni Locali. Ma per poter soddisfare tale domanda è necessario predisporre percorsi di media lunghezza (30 - 50 km) e lunga percorrenza (200 - 500 Km) adeguatamente segnalati e tracciati, dalle caratteristiche paesaggistiche interessanti, con presenza di elementi di interesse storico, architettonico, culturale, su strade a basso traffico o in sede protetta, attraverso territori in cui vi sia la possibilità di gustare anche i prodotti della enogastronomia.

La rete Bicalia è presente in Emilia Romagna con 7 itinerari:

BI3 Ciclovía Francigena – Ciclovía dei Pellegrini, già Eurovelo 5

BI16 Ciclovía Tirrenica e Variante dir.Canossa

BI1 Ciclopista del Sole e Variante, già Eurovelo 7

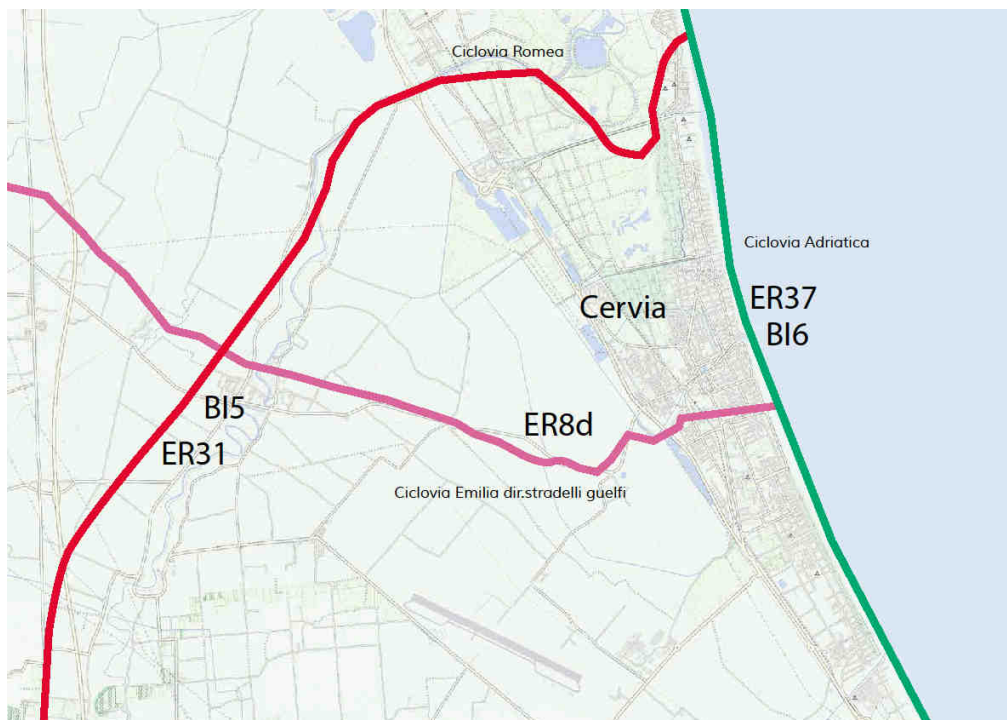
BI7 Ciclovía Romagna – Versilia

BI2 Ciclovía del Po, già Eurovelo 8

Nello specifico il territorio di Cervia, è attraversato da 2 itinerari:

BI5 Ciclovía Romea

BI6 Ciclovía Adriatica



Mappa degli itinerari della Regione Emilia Romagna e nazionali che interessano il territorio di Cervia

3. DEFINIZIONE DELLA RETE CICLOTURISTICA COMUNALE

3.1. Standard Europei dei percorsi, normativa italiana di riferimento

A livello normativo, in Italia si fa riferimento, oltre al Nuovo Codice della Strada (D.lgs 30/4/1992 n.285 e s.m.i), al Regolamento contenuto nel DM 557/99 del Ministero dei lavori Pubblici, recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili, che disciplina soprattutto le piste ciclabili in ambito urbano e extraurbano. La progettazione preliminare - definitiva - esecutiva di una pista ciclabile dovrebbe essere seguente a una preliminare pianificazione del territorio BiciPlan che abbia individuato gli assi che meritano/possono essere valorizzati. Il progettista di un'infrastruttura ciclabile deve tenere presente sia le norme tecniche e di sicurezza, ma soprattutto il comfort e la convenienza che il percorso ciclabile deve riscontrare nell'utilizzatore. I particolari di ingresso, uscita e le intersezioni devono garantire la massima sicurezza e fluidità alla mobilità ciclistica assegnando ad essa possibilmente la priorità sulle altre componenti del traffico.

Lo sviluppo dell'uso della bicicletta in termini non solo assegnati alla mobilità urbana in sicurezza, ma anche alla fruizione del territorio e al turismo, ha ampliato il concetto strettamente infrastrutturale di pista ciclabile verso termini più appropriati che si possono tradurre nella parola di **ciclovía**. Si intende, con questo termine, un itinerario di lunghezza significativa, che può avere varie tipologie infrastrutturali e non sempre in sede propria, ma continuo. Questa attribuzione trova riscontro anche nelle terminologie europee.

Lingua	Pista protetta	Percorso misto consigliato alle bici
inglese	Cycle track/lane	CYCLE-ROUTE
francese	Piste cyclable	VELOROUTE
tedesco	Radweg	RADROUTE
italiano	Pista ciclabile	CICLOVIA

Si può pertanto definire la ciclovìa, nel suo complesso, come una Infrastruttura stradale particolarmente indicata per l'utilizzo ciclistico per: **sicurezza**, dotazione di **segnaletica** specifica, facile **praticabilità e riconoscibilità** e **attrattività** turistico paesaggistica.

Considerata la sua articolazione una ciclovìa può essere composta da segmenti vari attribuibili alle seguenti tipologie:

1 Pista ciclabile e/o ciclopedonale: come da Codice della Strada.

2 Corsia ciclabile e/o ciclopedonale: come da Codice della Strada.

3 Pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato In questo caso può essere usato il termine Greenway.

4 Sentiero ciclabile e/o Percorso natura: sentiero/itinerario in parchi e zone protette bordi fiume o ambiti rurali in genere senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse.

5 Strade senza traffico: strade con percorrenze motorizzate inferiori a 50 veicoli/die.

6 Strade a basso traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a 500 veicoli/die senza punte superiori a 50 veicoli/h.

7 Strada ciclabile o ciclostrada (o "strada 30"): strada extraurbana dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di 30 km/h. -> *Itinerario Ciclopedonale:* Art 2 C.d.S lettera F bis

In termini di sicurezza si può fare la seguente distinzione:

Ciclovia protetta: percorso costituito da una successione degli elementi precedenti da 1 a 4 almeno per il 90 %,

Ciclovia con grado di protezione medio: Percorso costituito da una successione di almeno il 50 % degli elementi da 1 a 4 e il restante con gli elementi 5 e 6,

Ciclovia con grado di protezione minimo : Percorso costituito da una successione degli elementi da 1 a 6 (tollerato un 5 % di strade con > 500 veicoli/die e non ammesse comunque strade con >3000 veicoli/die).

Attualmente il dibattito verte su come classificare le ciclovie e certificarle per la loro fruizione.

A livello italiano la FIAB è impegnata su questo fronte , mentre a livello europeo la ECF ha definito in maniera più specifica linee guida e criteri di classificazione e valutazione dedicati alle ciclovie nello specifico, in quanto itinerari extraurbani a lunga percorrenza inseriti nel territorio.

La rete Eurovelo, come precedentemente descritto, attraverso la sponsorizzazione delle reti ciclabili transnazionali, ambisce a creare valore aggiunto ai territori attraversati dai propri percorsi e nel tempo ha calcolato un effettivo beneficio economico della mobilità ciclabile, sia intermini di turismo che di salute. Dal 2010 il coordinamento centrale EuroVelo ha avviato il database generale delle ciclovie con informazioni su infrastruttura stradale, servizi, attività di marketing, organizzazione, risorse finanziarie oltre alla pubblicazione di manuali sullo sviluppo di EuroVelo contenenti linee guida per la progettazione e certificazione di un percorso in base a determinati standard. Attualmente con il sistema ECF sono certificabili una intera ciclovia EuroVelo oppure una porzione transfrontaliera di almeno 1000 km con inizio e termine in due città o attrattive principali. Per avere un'idea dei criteri di certificazione adottati si riportano alcune linee guida essenziali alla progettazione.

I giudizi di qualità si applicano a 3 ambiti:

- a) Infrastruttura stradale
- b) Servizi
- c) Promozione e marketing

L'ambito infrastrutturale valuta:

- Continuità (no discontinuità fisiche, né veti normativi)
- Componenti dell'infrastruttura (strade pubbliche, corsie ciclabili, piste ciclabili, strade ciclabili)
- Superficie (fondo) e larghezza
- Pendenza (non >6% per tratti lunghi, 10% brevi tratti; tratta giornaliera deve avere dislivello <1000 m.)
- Segnaletica (europea)
- Trasporto pubblico (ogni 150km, servizio regolare)

I servizi includono:

- Alloggio
- Ristorazione e aree di sosta
- Assistenza meccanica e negozi di biciclette

- Altri servizi (es. stazioni di ricarica pedelec)

La promozione e il marketing devono prevedere:

- Offerte transnazionali prenotabili
- Materiale promozionale a stampa e online
- Strumenti informativi digitali

Ogni ambito viene valutato con un punteggio percentuale per ogni criterio elencato. Una ciclovia è certificabile se ottiene per ogni tratta giornaliera un punteggio di almeno il 50% del punteggio massimo o se l'intera ciclovia ottiene almeno il 60% della media ponderata di tutti i criteri.

3.2. La ricerca Ecosistema Urbano e l'indice di ciclabilità di Legambiente

L'unico indice che consente di confrontare le reti ciclabili delle città italiane tenendo conto delle diverse tipologie di piste ciclabili presenti è quello fornito da Legambiente nell'ambito della ricerca sulla sostenibilità ambientale 'Ecosistema Urbano'.

Oltre a tale indice, il dato cui si può fare riferimento per valutare la dotazione di infrastrutture ciclabili è quello utilizzato dall'ISTAT, che esprime la densità di piste ciclabili, calcolata come estensione di piste ciclabili rispetto alla superficie comunale considerata (Km di piste /100 Km² di superficie comunale), considerando però allo stesso modo tutti i tipi di sistemazioni ciclabili. Ecosistema Urbano è la denominazione con cui è indicata una ricerca che viene realizzata annualmente da Legambiente e dall'Istituto di Ricerche Ambiente Italia, con la collaborazione editoriale de Il Sole 24 Ore. Uno degli indicatori considerati per la classifica di Ecosistema Urbano riguarda la presenza di piste ciclabili e di strumenti di regolazione del traffico che favoriscano gli spostamenti in bicicletta. In particolare i parametri considerati per l'indicatore "piste ciclabili" sono l'estensione delle piste ciclabili in sede propria o su corsia riservata, l'estensione dei percorsi promiscui pedonali e ciclabili, e l'estensione delle zone con moderazione di velocità a 30 Km/h (zone 30).

Ogni tipologia di intervento viene opportunamente pesata e concorre a determinare l'"indice di ciclabilità", espresso in metri equivalenti di percorsi ciclabili ogni 100 abitanti.

I punteggi stabiliti dai tecnici di Legambiente e Ambiente Italia sono:

0,5 punti per le piste ciclabili in sede propria o su corsia riservata;

0,3 punti per i percorsi promiscui pedonali e ciclabili;

0,2 punti per le zone 30.

	piste ciclabili	popolazione ISTAT		sede propria	sentieri e sede promiscua	sede propria	sentieri e sede promiscua	indice ciclabilità
	km	abitanti		km	km	m_eq/ab	m_eq/ab	m_eq/ab
piste esistenti	39.60	29,066		15.22	1.556	52.36	5.35	57.71
piste proposte	60.00	29,066		14.517	9.10	49.94	31.30	81.24
piste proposte comune	32.70	29,066		12.288	1.98	42.28	6.81	49.09
totale	132.30	29,066						188.038

Per valutare la dotazione infrastrutturale del comune di Cervia si è fatto riferimento alla metodologia sopraindicata e il risultato vede il comune in posizione estremamente virtuosa rispetto alle classifiche redatte per i capoluoghi di provincia. Considerando la popolazione del comune di Cervia di 29,066 abitanti, presupponendo la realizzazione di tutta la rete ciclabile proposta, si è ottenuto un indice di ciclabilità pari a 188,176 metri equivalenti/100abitanti, ovvero 1,88 metri di ciclabile per ogni abitante. Il risultato, confrontato con le classifiche attuali di Legambiente (che analizzano solo i capoluoghi di provincia), permetterebbe a Cervia di figurare non solo al primo posto in Italia ma di competere anche con le grandi città europee.

3.3. Ciclabilità come “motore” dell’economia

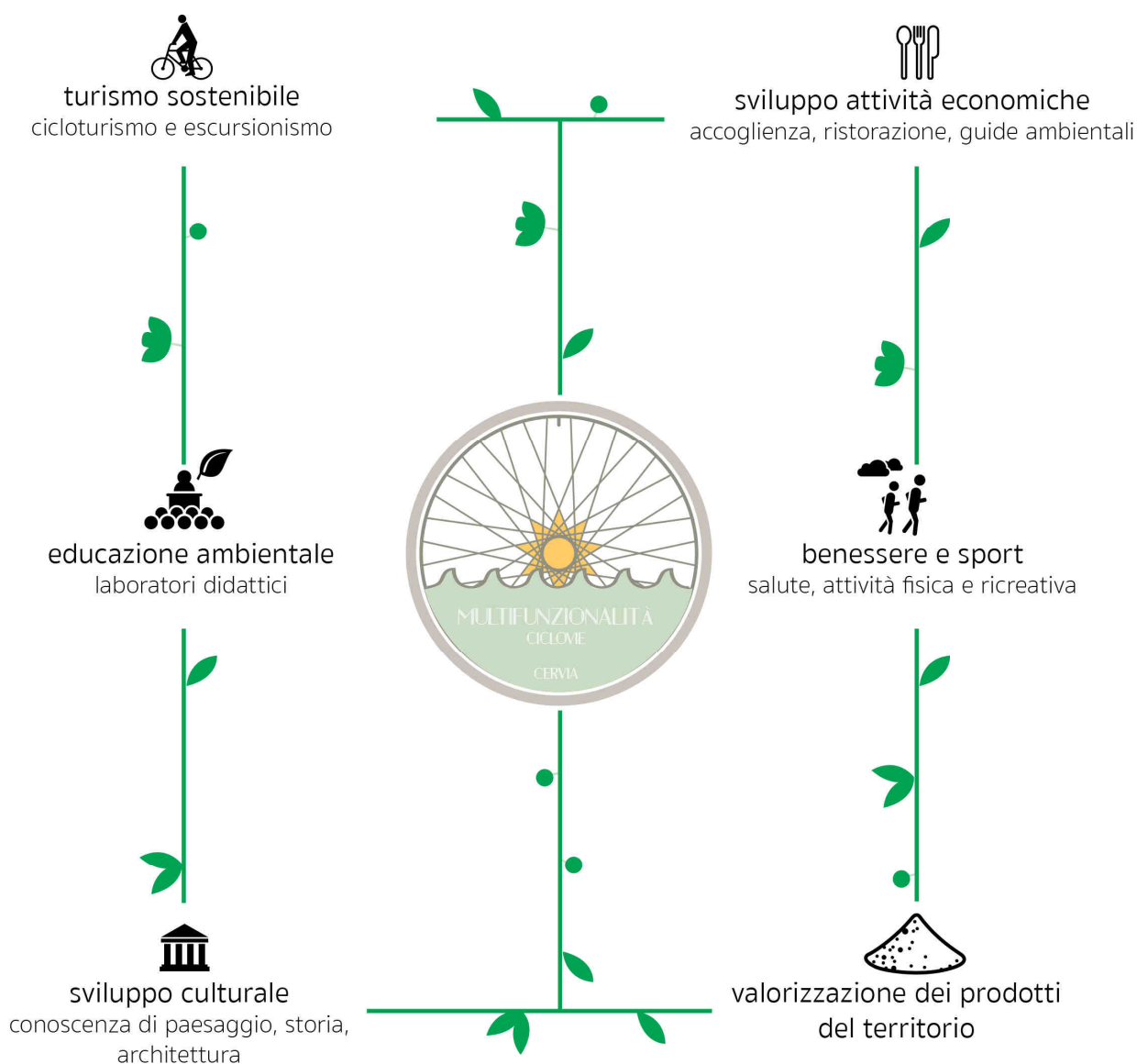
La promozione della ciclabilità non ha solo benefici per l’ambiente, ma può avere ovvi effetti positivi sulla salute. C’è un grande potenziale di sviluppo legato alla mobilità sostenibile che richiede partnership efficaci con il settore dei trasporti e della pianificazione, le cui politiche sono forze trainanti perché avvengano determinate trasformazioni nei comportamenti e nelle abitudini. Questo fatto è stato riconosciuto da diverse linee guida internazionali adottate dalla World Health Organization - Comitato Regionale per l’Europa. Le strategie identificano la promozione della mobilità attiva come uno degli interventi cardine delle politiche economiche europee legate alla salute. I principi legati alla mobilità sostenibile sono confluiti in uno strumento (HEAT) che stima il massimo e il medio coefficiente di riduzione della mortalità annua dovuto all’uso della bicicletta e al movimento in generale. Tale strumento di valutazione può essere applicato in diverse situazioni tra cui la progettazione di un nuovo percorso ciclopeditone, attribuendo un valore al livello stimato (in base ad alcuni coefficienti) di traffico ciclopeditone di un’infrastruttura. Questo valore può essere comparato ai costi di attuazione di diversi interventi infrastrutturali, per la produzione di un rapporto costi-benefici (e contribuire a identificare l’investimento più redditizio). Lo strumento fornisce una stima dei benefici economici derivanti da mobilità sostenibile, che causa di tassi di mortalità più bassi. L’ideale, per una valutazione globale, sarebbe integrare i risultati con relativi ai trasporti, come meno congestione, tempi di percorrenza ridotti o meno incidenti stradali.

In termini socioeconomici, un recente studio austriaco ha concluso che ogni km percorso in bicicletta genera un beneficio in salute di circa 0,9 €. Se moltiplicato con il numero di ciclisti in Europa, la mobilità ciclabile genera un beneficio per la salute di 94 miliardi di euro annui.

Relativamente al costo e al ritorno dell'investimento si stima che ogni km di superstrada urbana equivale a 150 km di percorsi ciclabili, 10.000 km di strade a basso traffico segnalate a tabellate e 100 zone 30 ben progettate. Infine costruire infrastrutture ciclabili utilizza meno materiali ma richiede più manodopera in confronto a autostrade e superstrade, perciò ha un maggior impatto sull'impiego di personale.

In conclusione si segnala la forte risonanza e il valore che la realizzazione di reti ciclabili ha per lo sviluppo delle aree cosiddette interne, fattore messo in luce anche dalla recente programmazione europea che si pone come obiettivo il rilancio di queste aree anche attraverso la ricucitura tramite percorsi di mobilità lenta.

MULTIFUNZIONALITA' DELLE CICLOVIE



3.4. Segnaletica

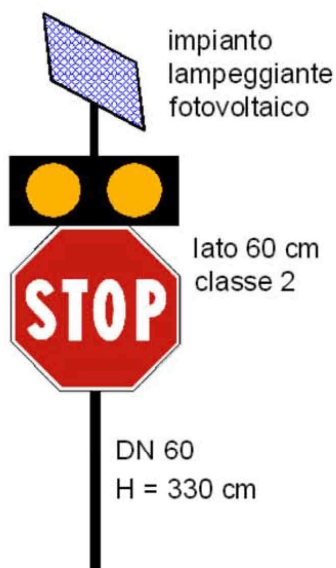
Per quanto riguarda la segnaletica si fa riferimento sia alla segnaletica di indicazione - direzione da apporre lungo il tracciato per i ciclisti sia a quella rivolta ad autoveicoli o mezzi, che in generale transitano nelle strade per segnalare la presenza di ciclisti e limitare la velocità. A riguardo 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”.



Per la segnaletica del tracciato si fa riferimento alla seguente tipologia di cartelli stradali. Inserimento di cartello di pericolo generico (art. 103 DPR 495/92) con pannello integrativo (mod. II 6 art. 83 DPR 495/92) da apporre su viabilità ordinaria per segnalare la frequente e probabile presenza di ciclisti. Tale cartello va preferibilmente abbinato a segnale di limite di velocità. Questo tipo di cartello proposto da FIAB va apposto lungo il tracciato secondo modalità da definire con i gestori delle strade in quanto impone limiti di velocità su strade che attualmente hanno limiti più elevati.

Attraversamenti e incroci

Dissuasore a Radar



Nei casi ritenuti importanti si possono installare impianti semaforici a chiamata per permettere l'attraversamento in sicurezza. La segnaletica esistente in corrispondenza degli incroci ed attraversamenti va adeguata e rafforzata anche con segnali luminosi alimentati a fotovoltaico.

Per la segnaletica di direzione indicazione si fa riferimento alle seguenti tipologie:

Segnali di indicazione destinati ad essere collocati su itinerari ciclopedonali extraurbani ed urbani e per destinazioni extraurbane. (colore marrone: art 78 DPR 495/92)

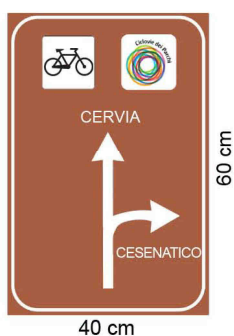


Fig. 1. Cartello di preavviso con itinerari ottenuto da modifiche delle figure 360-363 art 136 DPR 495/92

Segnali di indicazione da collocare per conferma itinerario. (colore marrone: art 78 DPR 495/92)



Fig. 1. Segnali per viabilità normale extraurbana e urbana (Tabella II 13a DPR 495/92)

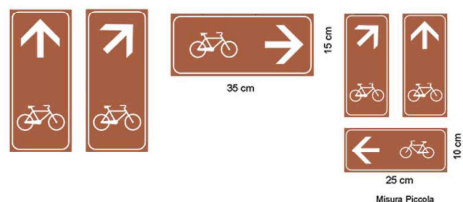


Fig. 2. Segnalini semplici di conferma (Tabella II 12 pannello integrativo modello 5 DPR 495/92)

Segnali di indicazione destinati ad essere collocati su viabilità ordinaria per avviamento ad itinerari ciclopedonali extraurbani. (colore marrone: art 78 DPR 495/92)

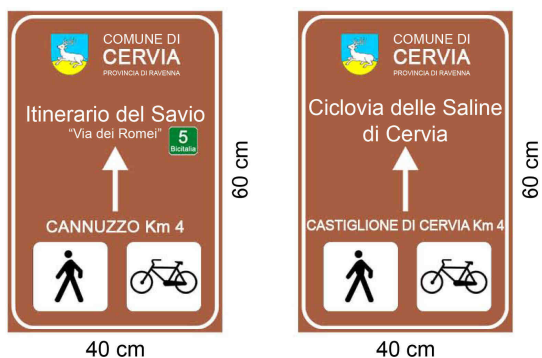


Fig. 1. Cartello per avviare a itinerario ciclopedonale generico ottenuto da modifiche delle figure 360-363 art 136 DPR 495/92

Segnaletica verticale da installare in corrispondenza degli accessi



Fig. 2. Segnale di direzione (avviamento) a itinerario ciclopedonale ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (Tabella II 14a DPR 495/92)



Fig. 3. Segnale di direzione (avviamento) ottenuto dai segnali turistici urbani (fig. II 294 art 134, tabella II 13a DPR 495/92)

3.5. Il masterplan

Il territorio cervese è stato definito secondo sette macro-tipologie: paesaggio litoraneo, paesaggio del sale, paesaggio storico, paesaggio agricolo e delle larghe, paesaggio fluviale, paesaggio delle zone umide e paesaggio delle cave. In tale scenario infatti, si intersecano i più vari elementi naturali e antropici, punti di interesse storico e culturale e differenti tessuti insediativi. La messa in valore del paesaggio passa anche dalla possibilità della sua fruizione e accessibilità da parte dell'utente (esterno o interno) in maniera dolce e graduale. È questo infatti il valore aggiunto che un cicloturista trova in un territorio, oltre alle risorse esistenti e già presenti, una fitta rete di percorsi che rendano accessibile il contesto.

Il progetto della rete cicloturistica per il territorio di Cervia prevede un sistema basato su 3 reti principali:

- La ciclovia del Savio
- L'anello delle saline
- La ciclovia Adriatica.

I tre sistemi principali sono inoltre intercettati da reti di collegamento che integrano e connettono gli itinerari maggiori a luoghi attualmente meno fruibili e poco conosciuti, ma non meno di pregio.

3.5.1. L'anello del sale

L'anello delle saline rappresenta un itinerario di indubbio interesse e attrazione naturalistica.

Il percorso prevede la circumnavigazione del bacino delle saline sull'argine esterno del canale circondariale, mentre nel lato Ovest si intende tabellare e mettere in sicurezza strade a basso traffico esistenti.

Dato l'alto pregio naturalistico e culturale delle saline di Cervia si ritiene che il valore aggiunto possa passare attraverso una completa fruibilità e percorribilità delle stesse e si propone quindi un ulteriore itinerario ad alta valenza naturale che utilizzi come sedime la striscia di terreno frapposto tra i due canali (di bonifica e circondariale) su aree di proprietà pubblica e privata. Si andrebbe così a delineare un circuito che, in forme e modalità costruttive declinate ogni volta al contesto di riferimento, permetterebbe la fruizione delle saline in completa sicurezza e armonia con l'ambiente, ipotizzando inoltre una percorribilità distinta anche per cavalli.

In totale il percorso misura circa 16 Km ca. di ciclabili in sede propria a cui si aggiungono 9,5 Km ca. di strade esistenti e 6 Km di proposta di un tratto di ipotetica congiunzione delle saline con il Savio a Castiglione di Cervia.

3.5.2. La ciclovia del Savio

La ciclovia del Savio è stata realizzata dal comune di Cesena nel 2008/2009 partendo da Ponte Vecchio fino a località Cannuzzo per circa 20 Km sia su argine destro del Savio che utilizzando strade a basso traffico con limite 30 Km/h. Questo itinerario è stato prolungato sull'argine destro fino a Castiglione di Cervia nel 2014 per circa 4 Km dal comune stesso con fondi PSR. Complessivamente sono operativi, da Cesena fino a Castiglione, circa 25 Km di ciclabile.

L'itinerario lungo il Savio è strategico nella riorganizzazione complessiva del territorio, in quanto proposto da FIAB come ciclovia Romea N. 5 o dei Romei (rete Bicalta) ed è confermata dalla Regione Emilia Romagna nel piano delle ciclovie regionali con il n. E.R.31. Attualmente completa fino a Castiglione di Cervia, per giungere al mare rimangono circa 16 Km di argine inerbato di cui 4 Km ricadenti nel comune di Ravenna.

Poiché il Servizio Tecnico di Bacino di Ravenna sta completando la sistemazione e il ringrosso degli argini fino all'innesto del canale del Duca, si propone la possibilità di realizzare in destra del Savio il prolungamento della ciclovia fino a tale punto per circa 2.2 Km in tal modo ci si potrà innestare sulla strada del Canale del Duca e giungere alle saline. Si ritiene tale intervento prioritario e realizzabile a partire dal 2016. Successivamente si potranno poi attuare stralci attuativi fino al mare.

3.5.3. La ciclovia Adriatica

Il Corridoio Verde Adriatico o Ciclovia Adriatica è un progetto di pista ciclabile che costeggia la riviera adriatica da Trieste a Santa Maria di Leuca per una lunghezza totale di 1300 km. Il percorso coincide con il ramo n. 6 della grande rete ciclabile nazionale (Bicalta) proposta dalla FIAB, la Federazione italiana amici della bicicletta, in parte in fase di progetto e in parte già realizzata, che si integra con la più ampia rete ciclabile europea denominata EuroVelo.

Il percorso preventivato è la litoranea per eccellenza, corre parallelamente alla Romea nella parte centrale e alla strada statale 16 Adriatica nella parte sud. Al 2015, sono stati realizzati solo alcuni tratti a macchia di leopardo, ma di anno in anno il percorso si va sempre più completando ad opera delle amministrazioni comunali, provinciali e regionali attraversate.

Nel territorio di Cervia la ciclovia Adriatica scende dal comune di Ravenna e attraversa il comune di Cervia fino alla stazione ferroviaria. Il tracciato proposto si ritiene dovrà correre parallelo alla costa (fascia retrostante i bagni a Milano Marittima da realizzarsi in sede propria) proseguire nella ciclabile del lungomare di Cervia e negli stradelli pinetali fino al confine con Cesenatico. Per quest'ultimo tratto sarebbe auspicabile una messa in sicurezza e accessibilità della sede e del fondo in quanto percorribile solo in MTB. La lunghezza dei percorsi da tabellare proposti si attesta circa in 7 Km.

3.5.4. La rete di collegamento

Come precedentemente accennato, l'intenzione del masterplan è di proporre una rete di circuiti ciclabili che, a partire dalle eccellenze naturali e culturali del territorio, permetta la scoperta e la percorribilità di itinerari ancora sommersi e inesplorati ma strategici in un'ottica di fruibilità al 100% del territorio. Uno di questi interventi è il prolungamento della ciclabile lungo la ex SS 71 bis che proviene da Cesena in affiancamento alla strada, che collega in località Montaletto l'area artigianale e si immette in via Ficocle nei pressi delle saline. Altra proposta di itinerario vede come asse portante il canale Valle Felici lungo il cui percorso si può realizzare un tratto ciclabile che favorisce l'apprezzamento dei paesaggi agricoli del cervese. Sempre nella fascia agricola si

snodano alcuni stradelli poderali che si propone di riutilizzare e tabellare a fini ciclistici che, con un investimento minore, permetterebbero la connessione di punti e nodi altrimenti irraggiungibili.

L'ultimo passaggio necessario al completamento della rete strategica, riguarda le connessioni con i comuni contermini: a tale riguardo si propone l'ipotesi di un corridoio verso Ravenna, che, passando dal paesaggio delle grandi cave estrattive, giunge nel ravennate e lo attraversa correndo parallelamente alla costa adriatica.

3.6. Quadro economico e stralci funzionali

Per facilitare la lettura e definire uno strumento di fattibilità economica spendibile e concreto, si è deciso di suddividere la proposta di rete cicloturistica in stralci funzionali. Il lavoro di suddivisione per stralci segue una logica sia temporale che economica, con l'intento di coniugare l'urgenza e la maggior priorità di alcuni interventi con la facilità di esecuzione degli stessi e quindi la maggior economicità.

Anello del sale (lato Sud – Est)

In quest'ottica si propone come intervento prioritario anzitutto il tratto che segue l'argine del Canale di Cervia, fino al sottopasso della SS 16 del centro visita .

L'intervento proposto intende connettere la parte Sud Est delle saline alla zona artigianale di Montaletto per aprire un collegamento in direzione di Cesena, dapprima sull'argine esterno del canale circondariale poi proseguendo lungo Via Ficocle, strada a basso traffico.

L'argine esterno del canale circondariale, lungo i bacini di cava del lago Pineta Formica e i terreni successivi sono di proprietà privata e dovranno essere acquisiti o imposta una servitù di passaggio e di uso.

Totale lavori stimato 1°fase: € 610.000

Totale lavori stimato 2°fase: € 450.000

Successivamente per collegare le saline con il Savio si propone di utilizzare le strade a basso traffico Via dei Prati, Via Feniletto e Via Viazza fino a Via Ragazzena. Gli interventi consistono nell'installazione di apposita segnaletica e messa in sicurezza/rifacimento del manto stradale.

Totale lavori stimato: € 250.000

Anello del sale (lato Nord – Est)

Il lato Nord – Est parte dal centro visita e utilizza l'attuale carraia sul canale circondariale fino alla salina Camillone e all'incrocio sulla SP 254. Dal Casello Ravenna si passa il canale circondariale sull'esterno con una passerella e si prosegue in direzione Nord verso il Vallone. La fascia esterna del canale circondariale è pubblica (demanio) per una striscia di circa 8 – 10 m.

Una volta giunti sul canale immissario delle saline si può proporre una deviazione alla Madonna del Pino o proseguire in direzione Nord con una passerella sul canale e poi proseguire sul lato esterno del canale circondariale acquisendo i terreni privati al margine fino all'innesto su via Viazza. A questo punto ci si può innestare sulla viabilità di cui al punto precedente in direzione del Bosco del Duca d'Altemps e così chiudere l'anello del sale.

Totale lavori stimato 1°fase: € 480.000

Totale lavori stimato 2°fase: € 280.000

Anello del sale (lato Ovest)

L'anello del sale sarà completo nel momento in cui si realizzeranno i percorsi sul margine Ovest delle saline, sulla striscia di 10 metri che intercorre tra il canale circondariale e il canale di bonifica, di proprietà pubblica. Si prevede un percorso ciclabile in sede propria realizzato in misto stabilizzato sull'argine di larghezza 10 m che corre tra il canale circondariale e il canale di bonifica. Il tracciato avrà larghezza 2,5 m e staccionata di protezione su entrambi i lati. Data la presenza in zona di due maneggi, si propone la realizzazione di un'ippovia di circa 4 m di larghezza ribassata di circa 1 m rispetto alla ciclabile per evitare la promiscuità dei due percorsi. Si propone infine la realizzazione di tre torri panoramiche a forma di garitta come da immagine.

Totale lavori stimato 1°fase: € 360.000

Totale lavori stimato 2°fase: € 550.000



Proposta di torre panoramica a forma di garitta

Attraversamento delle saline (Cervia – Villa Inferno)

Al fine di completare il circuito di fruizione delle saline, si propone la realizzazione di un percorso lungo il primo tratto di SP 254 per raggiungere lo stabilimento del sale e la Salina Camillone, per poi proseguire lungo le strade a medio/basso traffico Via Madonna della Neve, SP9 e Via Feniletto. La prima fase prevede la realizzazione di una ciclovia in sede propria a della strada provinciale, realizzata in materiale stabilizzato grazie alla risagomatura e la parziale tombinatura del canale adiacente alla strada che verrà ridotto alla funzione di fosso garantendo la possibilità di inserire un percorso di 2,5m e un apposito guard rail di protezione. Il percorso proseguirebbe lungo strade a medio/basso traffico sulle quali, grazie ad apposita segnaletica e alla sistemazione del manto stradale, si possono realizzare percorsi a viabilità promiscua.

Totale lavori stimato 1°fase: 800.000

Totale lavori stimato 2°fase: 20.000

Attraversamento delle saline (Cervia – Castiglione di Cervia)

Si propone infine uno stralcio funzionale che prevede la realizzazione di un tratto di ciclovia parallelo alla Strada Statale 254, strada ad alto traffico che da Castiglione di Cervia giunge alle saline per proseguire fino a Cervia.

La proposta prevede un percorso ciclabile in sede propria realizzato in misto stabilizzato. Il tracciato avrebbe larghezza 2,5 m e staccionata di protezione su un lato. Trattandosi di una strada ad alto traffico si prevedono misure di mitigazione come inserimento di vegetazione e guard rail di protezione dell'utenza. Il progetto si completa infine con la realizzazione di un'apposita segnaletica di direzione e segnalazione.

Totale lavori stimato: € 1.500.000

Completamento della ciclovia del Savio

Nella logica di completamento del circuito dei tracciati nel territorio comunale, si propone il completamento, in parallelo all'anello del sale, del percorso ciclo naturalistico sul fiume Savio, dal bosco del Duca d'Altemps alla foce. Il tratto previsto nel comune di Ravenna è già oggetto di un progetto esecutivo dell'Ottobre 2013 in attesa di realizzazione.

Totale lavori stimato: € 720.000

Ciclovia Adriatica

Nell'ambito della ciclovia Adriatica si è individuato un itinerario esistente che necessita di un tratto di collegamento nella fascia retrostante i bagni dal Canale di Cervia fino alla fine della pineta a Lido di Savio. Il tratto considerato è di circa 7 km e l'importo lavori verrà valutato in fase di

presentazione del progetto di riqualificazione di tutta la fascia retrostante i bagni a Milano Marittima. Un ulteriore tratto di ricucitura del percorso riguarda il lungo canale a Zadina che connetterebbe la ciclabile interna alla pineta alla ciclabile esistente a Cesenatico.

Poiché tale intervento è collegato al progetto di riqualificazione della fascia retrostante i bagni, non si possono fare stime in quanto variabili in funzione della tipologia del futuro progetto.

Reti secondarie e collegamento Montaletto - Cervia

Per quanto riguarda il forese, il primo stralcio in ordine di urgenza riguarda il completamento della Cesena-Cervia in località Montaletto. Il progetto è stato redatto dalla provincia di Ravenna.

Si propone poi la realizzazione delle reti secondarie di connessione tra i punti di interesse interni, lungo il Canale Valle Felici o di connessione tra il Savio e le Saline su strade esistenti.

L'importo totale stimato di tali interventi è: € 10.000 per la messa in sicurezza delle reti esistenti e € 1.200.000 per la realizzazione ex novo della pista lungo il Canale Valli Felici.

Si evidenzia infine l'ipotesi di creazione di un percorso lungo le cave di 3 km circa dell'importo di circa € 310.000.

TABELLA RIASSUNTIVA DEGLI INTERVENTI

Ciclovie	Importo totale stimato
Anello del sale	€ 3,000,000
Ciclabile lungo SS254	€ 2,300,000
Completamento ciclovie del Savio	€ 720,000
Ciclovie Adriatica	Non stimabile attualmente
Reti secondarie e collegamento Montaletto-Cervia	€ 2,020,000
totale	€ 8,040,000