MASTERPLAN dell'INTERMODALITA' nell'AREA LEADER

Una strategia per il turismo sostenibile nel Delta emiliano-romagnolo: prendiamocene cura!

Fondo europeo agricolo per lo sviluppo **rurale** : l'Europa investe nelle zone rurali

Progetto:

MASTER PLAN DELL'INTERMODALITÀ NELL'AREA LEADER

Finanziato con la "Misura 19.2.02.01A Azioni di indirizzo e accompagnamento per organizzare un sistema a rete intermodale (bici+barca+treno+bus)" Misura 19 "Sostegno dello sviluppo locale LEADER" PSR 2014-2020 della Regione Emilia-Romagna - CUP: E73J17000080009

TEAM DI PROGETTO
GEAprogetti sas

COORDINAMENTO DI PROGETTO
Dott. Geol. Loris Venturini
Arch. Martina Massari
Ing. Beatrice Giorgi

COLLABORATORI
Arch. Giulia Maroni
Arch. Francesco Tassinari
Dott. Claudio Pedroni

GIUGNO 2018

1. PREMESSA
- Masterplan dell'intermodalità
- Linee strategiche
- Obiettivi di progetto

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE
- Il Parco del Delta del Po
- L'Area Leader
- Accessibilità e intermodalità
    - la rete ferroviaria
    - le linee di trasporto su gomma
    - le vie d'acqua
- Il contesto storico e culturale
- Il contesto paesaggistico e ambientale
- Il flussi del turismo sostenibile

3. ELEMENTI DI PROGETTAZIONE DEGLI ITINERARI INTERMODALI
- Criteri e requisiti delle componenti del sistema intermodale
    - Casi studio europei e italiani
- Itinerari cicloturistici come assi portanti del sistema
- Il cicloturismo in Europa
    - La rete europea Eurovelo
- Il cicloturismo in Italia
    - La rete Bicitalia
    - La rete nazionale di Mobilità Ciclistica
    - Legge Quadro sulla mobilità ciclistica
- Pianificazione regionale cicloturistica
    - Progetto Rete Ciclabile Regionale in Emilia Romagna
    - Nuova Legge Regionale Emilia-Romagna ciclabilità
- Vantaggi del cicloturismo
    - Criticità e problematiche italiane
    - Prospettive
    - Bikenomics
- Strumenti normativi e di finanziamento

4. RICOGNIZIONE E VERIFICA DELLA RETE CICLABILE STRATEGICA
- Metodologie di valutazione e standard tecnici di riferimento
    - Criteri ECF
    - Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
    - Proposta di classificazione delle ciclovie FIAB
    - Heat - Health Economic Assessment Tool
- Elementi caratteristici degli itinerari ciclabili
    - Pista
    - Arredi e opere a verde
    - Servizi
- Itinerari principali e valutazione
    - Limitazione degli accessi e vincoli
    - Valutazioni economiche degli interventi
- Stato di fatto della rete intermodale
- Stato di progetto della rete intermodale

5. APPROFONDIMENTI TERRITORIALI
- La rete degli itinerari principali e le relative connessioni
- Unione Valli e Delizie: Portomaggiore-Argenta-Ostellato
- Alto ferrarese: Berra-Mesola-Goro-Jolanda di Savoia-Lagosanto-Codigoro-Fiscaglia
- Comacchio e Adriatica
- Unione bassa Romagna: Conselice, Alfonsine, Bagnacavallo
- Ravenna, Cervia e Russi

6. HUB INTERMODALI
- Nodi intermodali e criteri di individuazione
- HUB dell'intermodalità: Berra
- HUB dell'intermodalità: Codigoro
- HUB dell'intermodalità: Ostellato
- HUB dell'intermodalità: Argenta
- HUB dell'intermodalità: Comacchio
- HUB dell'intermodalità: Ravenna
- HUB dell'intermodalità: Cervia

7. IMMAGINE COORDINATA

8. CONCLUSIONI

1. PREMESSA

MASTERPLAN DELL'INTERMODALITA'

Il Masterplan dell'Intermodalità dell'Area Leader Gal Delta 2000 è un progetto condiviso per la mobilità sostenibile e la rigenerazione territoriale dei comuni ricadenti nell'Area. Il progetto costituisce un'occasione per sperimentare un possibile **futuro strumento attuativo** di area vasta applicato alle infrastrutture e ai servizi di mobilità sostenibile. Il Masterplan, prima ancora che un progetto di infrastrutture può rappresentare un modello che integra la lettura critica dell'esistente, la visione strategica a breve e lungo termine e la valutazione di fattibilità.
Il Masterplan ha l'obiettivo di costruire un sistema integrato di mobilità intermodale diffuso sul territorio e connesso al sistema nazionale a partire dagli itinerari ciclabili di interesse strategico (nazionale/regionale). Lo studio prende le mosse dall'individuazione dell'**infrastruttura cicloturistica come asse portante** a cui connettere le azioni strategiche per la costruzione della mobilità integrata (bus-treno-barca-pedoni). In un momento storico fertile di occasioni di sviluppo di territori interni e minori è ancor più necessario dotarsi di una base conoscitiva e operativa che ottimizzi i tempi della progettazione e definisca le priorità di intervento per la valorizzazione del territorio.

LINEE STRATEGICHE

Per disporre un sistema di mobilità in cui la bicicletta come mezzo di trasporto turistico inizi ad avere centralità, diffusione e piena dignità, sono necessarie precise capacità tecnico operative utili a pianificare, progettare e realizzare interventi di qualità a livello infrastrutturale, organizzativo e di comunicazione.
In questa prospettiva il Masterplan per l'Intermodalità intende adottare un **approccio strategico flessibile**, che possa far emergere gli elementi conoscitivi utili a contribuire alla definizione di un progetto di territorio coeso. Il territorio del Gal costituisce un significativo banco di prova per un nuovo modo di intendere la mobilità integrata, nella prospettiva di una costruzione collettiva di un territorio attrattivo globalmente e interconnesso localmente. Si tratta dunque di introdurre ulteriori **scenari di prospettiva per la trasformazione del territorio**, aprendo flessibilmente anche alla possibilità di nuovi programmi d'intervento che dovrebbero assecondare la crescita del tema della mobilità sostenibile, offrendo adeguate opportunità allo sviluppo ambientalmente sostenibile, socialmente inclusivo e tecnologicamente innovativo.

Le linee strategiche che il Masterplan intende seguire sono le seguenti:

• **Individuazione direttrici principali di Paesaggio.** La presenza di un attrattore come il Parco del Delta del Po, con il delicato equilibrio ecosistemico rappresentato dal suo paesaggio culturale, impone un'attenzione particolare alla definizione di linee guida progettuali che valutino le caratteristiche ambientali e accolgano gli interventi progettuali come supporto alla matrice di paesaggio e non come livello sovrapposto.

• **Connessione e tempi.** I luoghi di interscambio che svolgono la funzione di connessione tra i sistemi di mobilità sostenibile, sono intesi non come ambienti isolati ma come nodi di una rete collettiva. Costruire un sistema di mobilità conveniente e che ottimizzi i tempi di percorrenza, consente alle persone di muoversi senza soluzione di continuità tra servizi dedicati a bici, autobus, treno, auto e barca. Quando si pianifica la mobilità, il focus sarà quindi sia sul primo e ultimo chilometro del viaggio, sia sulla scelta principale del trasporto.

• **Infrastrutture leggere al servizio del turista.** La proposta inquadra le analisi e gli interventi proposti dal Masterplan nella prospettiva di definizione di un nuovo telaio strategico territoriale interconnesso fatto di aree di centralità turistica, nuove percorrenze sostenibili e collegamenti, sviluppando le potenzialità di costruzione e comunicazione di un territorio accogliente per i diversi mezzi di trasporto sostenibili.

Con l'obiettivo di seguire le linee progettuali previste, il Masterplan è stato organizzato secondo una precisa metodologia che ne ha garantito la scansione in fasi di lavoro e in ordini di priorità nella costruzione della rete dell'intermodalità. Tenendo saldi i principi della gerarchia e dell'interesse territoriale degli itinerari, si considera come **struttura portante prioritaria** della rete intermodale, la rete degli **itinerari cicloturistici** di interesse europeo/nazionale/regionale. Tale scelta consente di considerare tali corridoi come prioritari, poichè parzialmente già percorribili con mezzi sostenibili e per i quali si prevedendo interventi di maggiore urgenza e intensità.
Al fine di completare la rete, agli assi portanti cicloturistici il Masterplan affianca:
- gli itinerari che prevedono la percorrenza tramite diversi mezzi di trasporto sostenibili: vie d'acqua, percorsi in ecobus, cammini, trasporto pubblico su gomma a media e lunga percorrenza e trasporto su rotaia;
- le connessioni lente ai punti di interesse dei territori;
- i collegamenti ai nodi di scambio modale.

In parallelo si individuano specifici luoghi prioritari in cui sviluppare e rinforzare i servizi e le attrezzature a supporto del sistema dell'intermodalità. Tali nodi sono definiti **HUB intermodali**, luoghi di interscambio modale tra percorsi ciclabili, ferrovie, bus, vie d'acqua che saranno attrezzati definendo un abaco dei servizi necessari per completare l'offerta.

OBIETTIVI DI PROGETTO

Il Masterplan mira a valorizzare il patrimonio culturale e naturale dell'Area Leader attraverso un sistema di azioni che esaltino il ruolo della rete di mobilità sostenibile, come bene comune, capace di generare esternalità positive utilizzando il paesaggio stesso come infrastruttura.
L'idea del Masterplan è di costruire una base conoscitiva e di fattibilità degli itinerari di mobilità sostenibile dell'area, a partire dalla rete cicloturistica e proseguendo con le connessioni utili per consentire la fruizione del territorio con vari mezzi di trasporto.
L'obiettivo è quello di costruire le priorità di sviluppo per il territorio nel suo complesso e per ogni unione/comune interessato.
La metodologia utilizzata prevede:
- un censimento degli itinerari principali ciclabili. Per ogni itinerario principale sono individuate le connessioni trasversali ciclabili previste dal Parco del Delta del Po e dagli altri entri del territorio;
- un censimento degli itinerari di mobilità lenta, l'individuazione delle criticità e delle opportunità di sviluppo e la possibilità di aumentarne le connessioni;
- una ricognizione dei nodi intermodali presenti o potenziali (stazioni ferroviarie, stazioni autobus, aree sosta camper, parcheggi intermodali, etc.) che potrebbero ampliare l'offerta con l'aggiunta di servizi maggiormente legati al cicloturismo e all'intermodalità;
- un censimento dell'offerta ricettiva e turistica maggiormente orientata al cicloturismo che può costituire una base da ampliare;
- una ricognizione dei progetti in corso nel territorio (sia legati alla mobilità sostenibile che alla valorizzazione del territorio o di attrattori culturali o ambientali).
La descrizione dello stato attuale della rete intermodale, vuole partire dal capitale territoriale esistente, per ricomporre linee strategiche prescrittive e valutative sui punti critici e gli elementi di opportunità. Trattandosi di un territorio estremamente vario e di ecosistemi fortemente fragili, un obiettivo prioritario riguarderà in particolare gli aspetti connessi alla valorizzazione del paesaggio e al rapporto degli interventi con il contesto, mutuando le misure previste nel Codice dei Beni culturali e Paesaggistici, nel Piano di Gestione del Sito Unesco 'Ferrara Città del Rinascimento e il suo Delta del Po' e nelle linee guida previste dal riconoscimento del Delta come riserva della biosfera MAB.

Nel territorio esiste una cultura ciclistica rilevante, come dimostrano le **13 Associazioni Sportive affiliate alla Federazione Ciclistica Italiana**, le **2 sedi FIAB** provinciali e diverse associazioni e iniziative pubbliche o private legate alla promozione della mobilità sostenibile. Questa presenza non ha però ancora consolidato l'emersione di un'imprenditorialità che integri l'ambito ciclabile con altre forme di mobilità lenta che interessano l'area. Obiettivo del Masterplan è anche quello di costruire una base di attori in grado di facilitare e gestire attraverso la fornitura di servizi dedicati, la rete di mobilità sostenibile integrata perché si mantenga e sviluppi in maniera adattiva e progressiva.

La verifica e la descrizione dei percorsi ciclabili esistenti sul territorio Leader, che abbia come scopo l'interconnessione con mezzi di trasporto di varia natura e l'integrazione degli aspetti economici, sociali e ambientali, non può prescindere da alcuni criteri analitici qualitativi:
• **Gerarchia.** La rete sarà concepita secondo un modello gerarchico che distingua diverse scale di itinerari a partire dal livello europeo (reti Eurovelo che interessano la regione E-R), passando per l'ambito nazionale (itinerari Bicitalia presenti nel territorio del Gal) e grandi itinerari regionali da connettere al sistema (Ciclovia Vento, Idrovia Ferrarese) e reti definite dalla Regione Emilia-Romagna come prioritarie.
• **Continuità.** Richiamata anche nel manuale della ciclabilità Interbike[1], la continuità va perseguita nella progettazione di tratte che devono essere sufficientemente lunghe, senza disconnessioni.
• **Capillarità.** Il Masterplan deve considerare la capacità della rete di collegare, in modo sicuro e veloce, i luoghi principali del territorio e garantire in questo modo l'accessibilità anche ad aree attualmente non accessibili, da ogni tipologia di utenza.
• **Riconoscibilità.** I percorsi che costituiscono la rete, devono essere progettati in modo da essere facilmente individuabili per garantire l'orientamento in ogni punto della rete.
• **Realizzabilità.** Una rete ben progettata deve essere pianificata con interventi e programmi specifici, contestualizzati ed efficaci.
• **Sicurezza.** Nella progettazione sarà posta particolare attenzione alle valutazioni delle soluzioni tecniche che presentano i minori rischi prevalentemente nei nodi di connessione tra sistemi differenti (treno-barca-bus-bici-pedone). La componente traffico sarà la principale problematica da affrontare nei tratti di percorso previsti in promiscuo, che dovrà essere attentamente valutato, costruendo in questi tratti un progetto di dominanza di mobilità, individuando soluzioni che consentano principalmente la sicurezza degli utenti in bicicletta e a piedi.
• **Rettilineità.** Affinché il percorso sia realmente utilizzato dai ciclisti è necessario scegliere il tracciato che consenta lo spostamento in bicicletta più diretto e veloce possibile, per essere competitivo e facilmente collegabile con le altre modalità di trasporto.
• **Attrattività.** Il tracciato dei singoli tratti della rete sarà valutato anche in funzione della piacevolezza degli elementi di contesto.
• **Comfort.** La rete deve possedere quelle soluzioni tecnico costruttive che rendono confortevole il flusso di utenti. Sono rilevanti le pavimentazioni, la segnaletica orizzontale e verticale, semaforica e direzionale.
• **Globalità.** Il progetto della rete sarà affrontato in modo interdisciplinare coniugando gli aspetti di pianificazione dei diversi modi di trasporto, della viabilità, dell'urbanistica e del recupero ambientale e culturale, per creare la massima sinergia e ottimizzare i diversi percorsi.

1. Manuale della ciclabilità. Progetti e strumenti per promuovere l'uso urbano e turistico della bicicletta. Progetto INTERBIKE finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

IL PARCO DEL DELTA DEL PO

Il Parco Regionale del Delta del Po dell'Emilia-Romagna, istituito nel 1988 con apposita Legge Regionale (L.R. 27/88), fa parte del sistema delle aree protette dell'Emilia-Romagna. Il Parco è articolato in sei Stazioni che si sviluppano intorno alla porzione meridionale del Delta del Po, di cui tre in Provincia di Ferrara (Volano - Mesola - Goro, Centro storico di Comacchio, Campotto di Argenta), due in provincia di Ravenna (Pineta di San Vitale e Piallasse di Ravenna, Pineta di Classe e Saline di Cervia), una ricadente in entrambe le province (Valli di Comacchio). Nel 1999 la parte Nord del Parco è stata inserita nel **sito Unesco** come Patrimonio dell'Umanità **"Ferrara, città del Rinascimento e il suo Delta del Po"**.
L'attuale assetto del Parco del Delta del Po è il prodotto dell'azione del fiume e della lunga attività antropica che ha contribuito al suo assetto. Nel corso dei secoli il Po ha progressivamente sedimentato i propri depositi alluvionali presso la foce, determinando in tal modo l'avanzamento della linea di costa, della quale restano le testimonianze (paleoalvei e cordoni litoranei).
Il territorio è caratterizzato dalla diversità di ambienti articolati in diverse tipologie quali **rami fluviali, una fitta rete idrografica secondaria, sistemi dunali costieri e formazioni sabbiose, scanni, aree lagunari, valli da pesca, barene, dune fossili, canali e pinete costiere e vaste zone umide** principalmente salmastre che supportano oltre **30 habitat Natura 2000**.

Nella Regione hanno sempre avuto una notevole importanza le **opere di bonifica** dei terreni compiute da tempi antichi fino ai giorni nostri; basti pensare che circa ¼ di tutta la pianura della Regione nel secolo scorso era paludoso o ricoperto di acqua per alcuni mesi dell'anno; tutto questo impediva oltre che lo sviluppo di un'agricoltura moderna, anche quello urbanistico-industriale e rendeva difficili le comunicazioni.
Nel territorio si rileva la densità di manufatti idraulici che concorrono a regimare il territorio della zona interessata. Tali manufatti dimostrano che il sistema non è in equilibrio naturale, ma forzato dall'azione dell'uomo e strutturato secondo le sue attuali esigenze. Lo sviluppo del tessuto urbano è il fattore che, insieme alla bonifica delle valli, ha guidato i cambiamenti nell'uso del suolo, soprattutto costiero, verificatisi nell'ultimo trentennio.
Tali cambiamenti, in assenza di un'adeguata programmazione dell'uso del territorio, si sono risolti in un consumo indiscriminato di ambiti dunosi e di zone di retrospiaggia decretandone la distruzione o irreversibile alterazione.

AREA LEADER

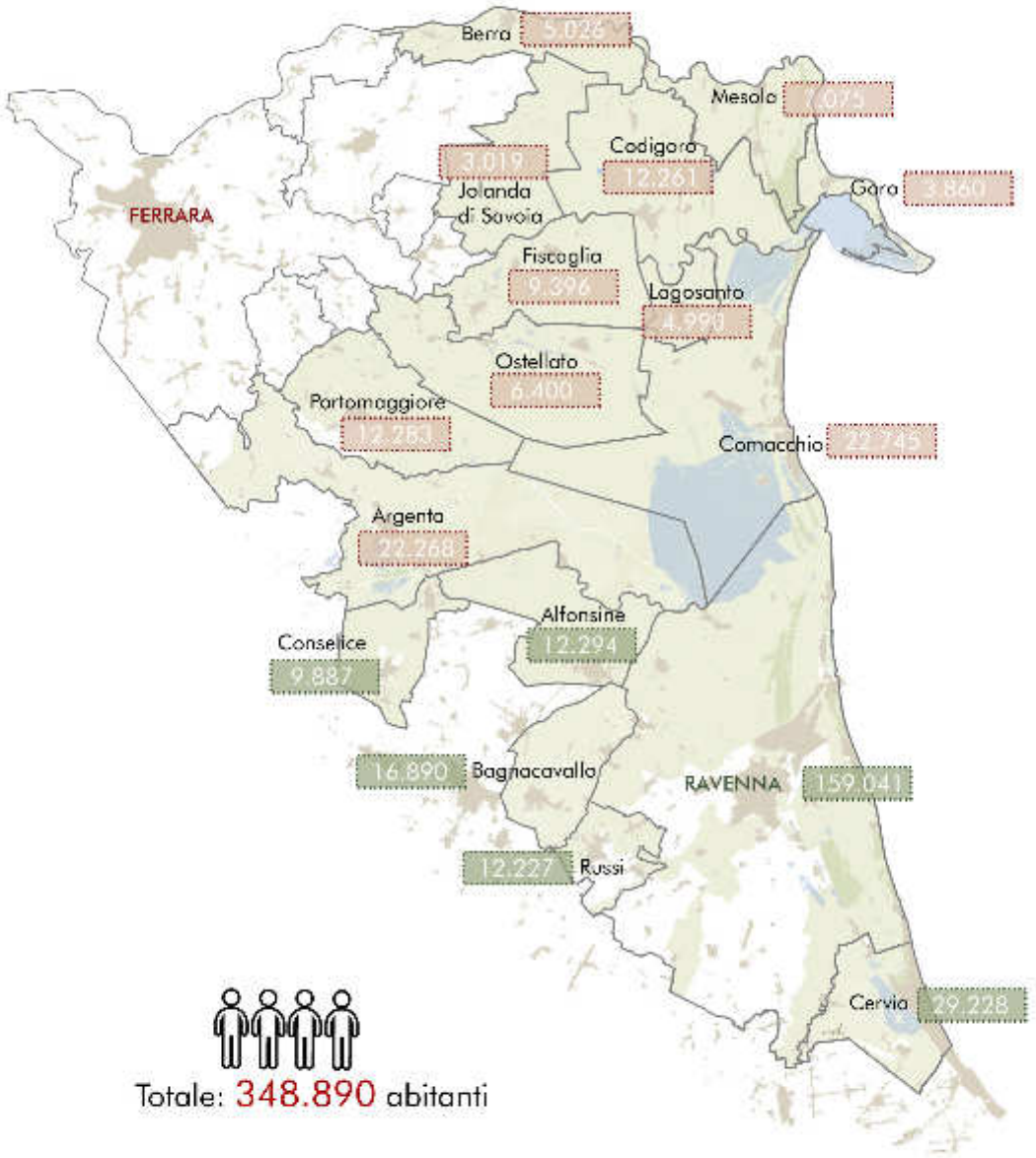
L'Area Leader si estende su un territorio che comprende **17 comuni** delle province di Ferrara e Ravenna, all'interno del quale si sviluppa l'area protetta del Parco del Delta del Po.
Le aree, ubicate principalmente sul versante orientale, si contraddistinguono per la presenza di ambienti naturali e di grande pregio, riconosciute all'interno della Rete Natura 2000 come SIC e ZPS. Le emergenze naturalistiche riguardano gli ambienti più caratteristici delle zone umide: il fiume e i suoi rami, gli ambienti umidi di acqua dolce connessi, le storiche pinete ravennati e ferraresi, i boschi riparali e idrofili, i boschi termofili, le dune, le dune fossili, le zone umide salmastre, le saline. A queste si affianca il paesaggio delle vaste aree di bonifica, contraddistinte dalla presenza di canali collettori e di manufatti idraulici, che scandiscono l'andamento regolare degli appezzamenti di terreno agricolo.
La perimetrazione, indicata con il colore verde nella mappa, individua l'estensione dei comuni o parte di essi compresi nel Piano di Azione Locale.

Area Leader 2000
Provincia di Ravenna
Provincia di Ferrara

Mappa delle delimitazioni provinciali

Durante la fase di analisi sono stati individuati alcuni temi legati al turismo su scala territoriale per ottenere un quadro completo delle caratteristiche e delle potenzialità che il territorio Leader offre a chi intende trascorrervi una vacanza o una domenica all'aperto.

Di seguito si approfondiscono le diverse categorie:
- le **infrastrutture e l'intermodalità**, che comprendono la rete stradale principale, la rete ferroviaria e i nodi di integrazione intermodale con il fine di individuare i punti di forte attrattività trasportistica;
- la **storia e la cultura**, per evidenziare le diverse identità locali dei singoli comuni e individuare le principali attrazioni turistiche visitabili lungo i molteplici itinerari. In particolare sono indicati i siti archeologici, i musei, gli edifici storici, i castelli, le chiese;
- il **paesaggio**, una descrizione dei vari scenari e vincoli paesaggistici individuati nei territori attraversati dagli itinerari.



Dati RER | Delta 2000, Popolazione dell'Area Leader Delta Emiliano Romagnolo, Area Leader 2007-2013 e Area Leader 2014-2020

ACCESSIBILITÀ E INTERMODALITÀ

La rete infrastrutturale sostenibile che collega l'Area Leader si muove nel territorio in maniera capillare, diffusa ma non ancora spazialmente organizzata e distribuita.
Il Masterplan dell'intermodalità rappresenta un'occasione di progetto sostenibile e allo stesso tempo abilitante. Queste vie lente si muovono dentro il territorio, ne seguono il suo andamento, entrano nei luoghi e rimettono in relazione il viaggiatore con la geografia sociale e culturale che vi si è sedimentata: da qui deriva la natura abilitante di questi progetti attenti a ciò che si attraversa. Si tratta infatti di infrastrutture il cui disegno è coerente ai luoghi attraversati e che tiene in considerazione ciò che c'è tra partenza e arrivo. Riconnettere il territorio del Delta con una rete intermodale di turismo lento può generare una richiesta di servizi (vitto, alloggio, vendita prodotti tipici, etc.) che a loro volta implicano una riattivazione in chiave sociale, culturale ed economica: una rigenerazione del territorio.

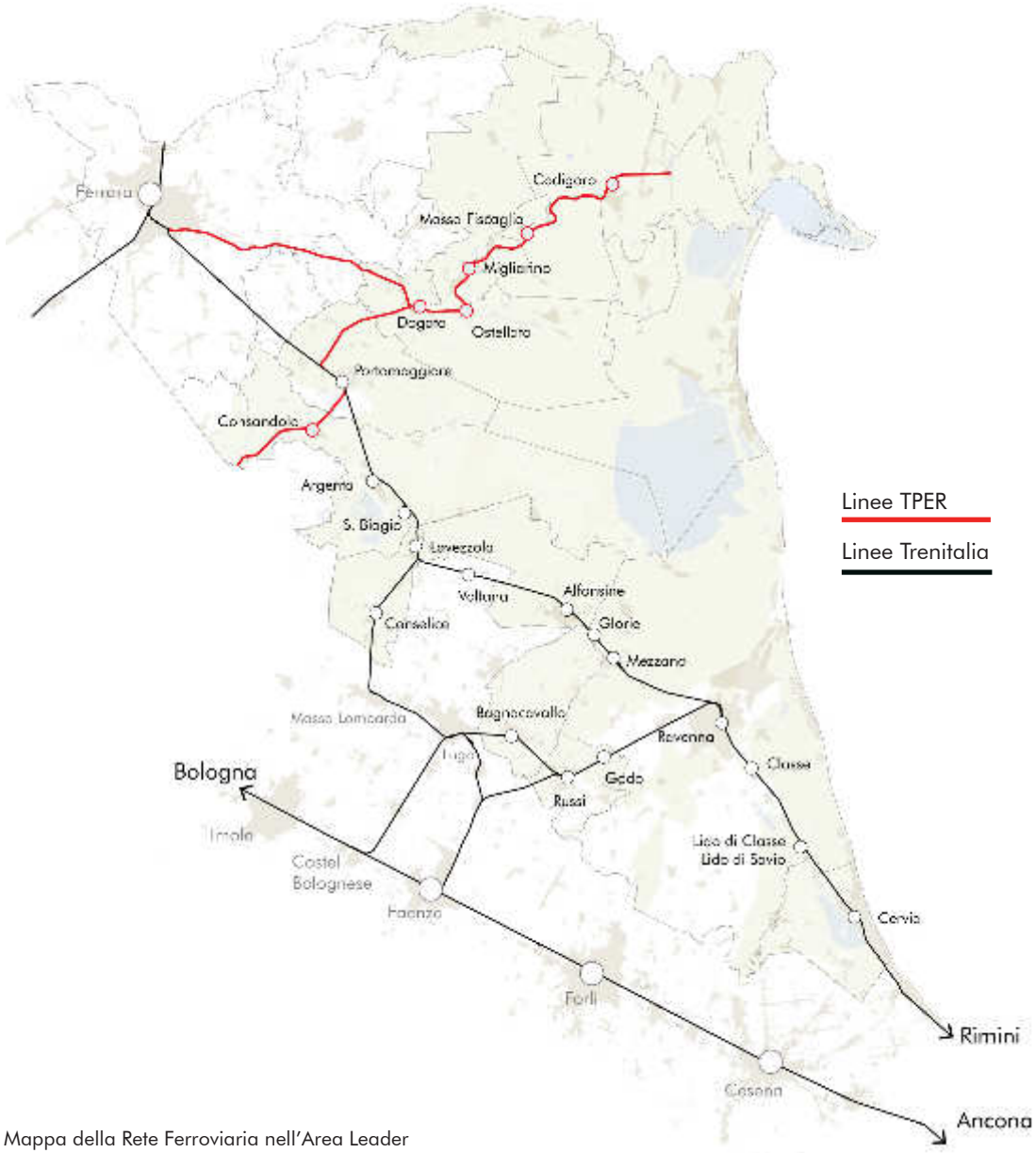
Il territorio dell'Area Leader Gal Delta 2000 costituisce un significativo banco di prova per un nuovo modo di intendere la **mobilità integrata**, nella prospettiva di una costruzione collettiva di un territorio attrattivo globalmente e interconnesso localmente. La flessibilità e facilità di trasporto della bicicletta è un valore che nessun altro mezzo di trasporto possiede. Poter trasportare la bicicletta su treni, bus, sul battello, auto, aereo, moltiplica fino a cinque volte il raggio di azione e spostamento. Ma perché questo accada occorre che i punti di scambio tra un mezzo e la bici, la cosiddetta intermodalità, funzionino in maniera **continua e fluida**, senza provocare interruzioni di sistema.
Per consentire una effettiva fruizione di una rete di itinerari ciclabili è necessario verificare quanto questa si connetta con il sistema del trasporto collettivo su rotaia, su gomma e su acqua e ciò permetterebbe di coprire lunghe distanze con la bicicletta garantendole l'accesso a mezzi di trasporto già esistenti nel territorio.
Intermodalità non significa unicamente consentire percorrenze combinate a più mezzi di trasporto, ma dotare alcuni luoghi fisici di servizi utili alle esigenze degli utenti. Tali luoghi fisici possono essere identificati sia come risorse esistenti da rinnovare (stazioni ferroviarie, info-point turistici, autostazioni), sia come criticità da risolvere e investire di nuovi significati.

Affinché l'Area Leader disponga di un sistema di trasporto più coordinato e integrato, sarà necessario includere una serie di punti nodali - "**HUB intermodali**" che aiuteranno a connettere l'intera rete territoriale di trasporto sostenibile.
Questi HUB hanno l'ambizione di diventare componenti chiave del Masterplan, parte di una strategia globale per un sistema di trasporto senza soluzione di continuità nel territorio del Delta del fiume Po.
Per essere veramente efficaci, tuttavia, gli HUB per l'intermodalità devono essere molto più che strutture di connessione di diversi mezzi di trasporto sostenibile. Oltre a collegare le varie modalità di trasporto - trasporto pubblico (autobus e ferrovia), bicicletta, marcia, automobili, ecc. - devono anche essere centri che raccolgono attività, che comprendono intrattenimento, informazione, divulgazione, servizi turistici etc..

Non tutti gli HUB sono uguali e una delle principali sfide del processo Masterplan è quella di stabilire una gerarchia e distinguere i ruoli tra i diversi tipi di HUB per creare una rete più efficace.
Gli HUB sono identificati sulla base di criteri qualitativi e quantitativi: in base alla posizione, al territorio servito e alle velocità di connessione con vari mezzi di trasporto passeggeri. Per riflettere le diverse esigenze degli utenti di transito e le realtà dell'ambiente esistente, si sono definiti tre livelli generali di HUB per la mobilità intermodale: minimo, medio, massimo. I livelli sono differenziati per servizi e infrastrutture presenti, definiti per ogni HUB in base alla scala e al contesto.

La tabella sintetizza i criteri minimi, medi e massimi per l'implementazione di nuovi servizi negli HUB intermodali.

Servizi nodi intermodali	minimo	medio	massimo
	supporto a connessioni ciclabili		
Parcheggio biciclette scoperto	■	■	■
Parcheggio biciclette coperto		■	■
Colonnine di ricarica e-bike			■
Velostazione (parcheggio custodito)		■	■
Velostazione con ciclofficina			■
Kit riparazione bici	■	■	■
Postazione Bike-sharing		■	■
	supporto a trasporto pubblico e auto		
Parcheggio sosta breve	■	■	■
Parcheggio sosta lunga			■
Parcheggio gratuito pendolari		■	■
Area camper			■
Pensilina bus	■	■	■
	informazioni - segnaletica		
Segnaletica informativa	■	■	■
Sistema di wayfinding	■	■	■
Punto informazione turistica			■
	servizi		
Servizio bici+treno			■
Servizio bici+bus			■
App percorsi intermodali Area Leader			■
Albergabici			■
Bicigrill			■
Biglietti integrati itinerari intermodali			■
	usi attivi		
Wifi	■	■	■
Sale d'aspetto		■	■
Collegamenti pedonali	■	■	■



Mappa della Rete Ferroviaria nell'Area Leader

Il trasporto ferroviario è il sistema che maggiormente si presta all'intermodalità con la bicicletta. Offrendo maggiori nodi di scambio, risulta il sistema di mobilità più comunemente integrato a itinerari già esistenti.

La modalità treno+bici è comunemente utilizzata per colmare l'ultimo chilometro anche da parte di pendolari o ciclisti che viaggiano solo nel fine settimana. Le stazioni ferroviarie hanno il potenziale di diventare luoghi nei quali accorciare i tempi della mobilità a misura d'uomo, acquisire informazioni utili al proprio viaggio e spostarsi nel territorio in maniera consapevole e sostenibile. L'area del Parco del Delta del Po Emiliano Romagnolo è dotata di una rete di stazioni che permettono di servire in maniera capillare tutto il territorio: Ferrara e Cervia si trovano ai margini Nord e Sud rispettivamente e delimitano i percorsi ferroviari che fermano a Codigoro, Ostellato, Argenta e Ravenna.
In alcune di queste località la presenza di una stazione ferroviaria è considerata l'elemento di accesso fruitivo alle aree del Parco del Delta, da rafforzare sia nel suo significato di porta di accesso sia nei suoi colegamenti infrastrutturali. Particolare attenziona è rivolta a quelle stazioni che all'oggi risultano svuotate di personale o dei servizi minimi per un'offerta turistica competitiva.

T PER (Trasporto Passeggeri Emilia Romagna)

TPER è una società per azioni che gestisce il trasporto pubblico locale su **gomma** nelle provincie di Bologna e Ferrara e su **ferro** sulle linee regionali dell'Emilia Romagna affidate ai gestori dell'infrastruttura RFI (Rete Ferrovie Italiane) e FER (Ferrovie Emilia Romagna).

Le linee ferroviarie TPER, garantiscono all'interno dell'Area Leader, il collegamento dei comuni di Codigoro, Massa Fiscaglia, Migliarino, Ostellato, Portomaggiore con la città di Ferrara, e di Consandolo e Portomaggiore con Bologna.

Le Linee TPER

Ferrara - Codigoro

Servizio composto da Treno o Autobus sostitutivo in alcuni orari nei giorni feriali e in tutte le corse dei giorni festivi.

Frequenza:
13 corse al giorno nei giorni Festivi a intervalli variabili, 4 corse al giorno nei giorni festivi tramite autobus sostitutivi.

Fermate:
Ferrara, Cona, Quartesana, Masi Torello, Tresigallo Correggi, Rovereto Delania, ***Dogato, Ostellato, Migliarino, Valcesura, Migliaro, Massa Fiscaglia, Codigoro***

Servizio Trasporto bici:
Attivo solo nei giorni festivi con obbligo di prenotazione entro le 19 del giorno prefestivo. Il supplemento per il trasporto bici è di 2,50 euro. Le bici sono caricate sul bus tramite carrello porta bici.

Bologna - Portomaggiore

Servizio composto da treno. Autobus sostitutivo per una sola corsa serale al giorno.

Frequenza
17 corse al giorno nei giorni feriali, 5 al giorno nei festivi.

Fermate:
Bologna (6 fermate), Cà dell'Orbo, Castenaso (2 fermate), Budrio (2 fermate), Mezzolara, Guarda, Molinella, Consandolo, Portomaggiore

Servizio di trasporto bici:
Garantito tutti i giorni per tutte le corse dei treni su prenotazione. Il supplemento per il trasporto bici è di 3,50 euro; i gruppi di almeno 10 persone che intendono trasportare altrettante biciclette devono fare esplicita richiesta con un anticipo di almeno 7 giorni rispetto alla data di partenza.

Trenitalia

Trenitalia e la bici

L'accordo con la **FIAB** (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) prevede, per i gruppi di ciclisti iscritti all'associazione, agevolazioni tariffarie con riduzioni del 10% e del 15% sul prezzo del biglietto dei treni regionali. Oltre a definire condizioni, tariffe e agevolazioni per il trasporto delle bici a bordo dei treni, è stato costituito un gruppo di lavoro misto e permanente che ha l'obiettivo la definizione di nuove iniziative per lo sviluppo dell'intermodalità tra treno e bici.

L'accordo con l'associazione **Bicincittà** e **FIAB Onlus** consente ai clienti del trasporto regionale di Trenitalia di usufruire di uno sconto di dieci euro sugli abbonamenti bikesharing di Bicincittà. Il servizio bike sharing è presente in 26 città italiane.
L'accordo con Albergabici prevede uno sconto del 10% per i pernottamenti negli alberghi inseriti nel circuito della FIAB per quanti utilizzeranno i treni regionali per raggiungere il luogo di soggiorno. Sarà sufficiente presentare il biglietto utilizzato lo stesso giorno del viaggio.

Carta dei Servizi 2018,
Consorzio trasporti integrati Emilia Romagna

Le linee di Trenitalia

Rimini-Ravenna-Ferrara

La linea è percorsa da treni Regionali, Regionali veloci e FrecciaBianca. ***Sono poche le corse regionali che si svolgono tra Rimini e Ferrara****: spesso, per recarsi da Ferrara a Rimini (o viceversa) è necessario cambiare a Ravenna. I treni regionali da Ferrara a Ravenna sono effettuati quasi tutti da* **TPER**.

Ferrara-Ravenna *(e viceversa)*

Frequenza:
15 corse al giorno nei giorni feriali, 8 corse nei giorni festivi, tutte con Regionali diretti.

Fermate:
Gaibanella, Montesanto, ***Portomaggiore, Argenta, S.Biagio, Lavezzola, Voltana, Alfonsine, Glorie, Mezzano***

Servizio di Trasporto bici:
Garantito tutti i giorni per tutte le corse dei treni su prenotazione. Il supplemento per il trasporto bici è di 3,50 euro; i gruppi di almeno 10 persone che intendono trasportare altrettante biciclette devono fare esplicita richiesta con un anticipo di almeno 7 giorni rispetto alla data di partenza.

Ravenna-Rimini (e viceversa)

Frequenza:
24 corse al giorno nei giorni feriali, 16 corse nei giorni festivi

Fermate:
Rimini(3 fermate), Igea Marina, Bellaria, Gatteo a Mare, Cesenatico, ***Cervia-M.Marittima, L. di Classe-L.di Savio, Classe, Ravenna***

Servizio di trasporto bici:
Garantito tutti i giorni per tutte le corse dei treni su prenotazione. Il supplemento per il trasporto bici è di 3,50 euro; i gruppi di almeno 10 persone che intendono trasportare altrettante biciclette devono fare esplicita richiesta con un anticipo di almeno 7 giorni rispetto alla data di partenza.

Faenza-Granarolo-Ravenna/Lavezzola

La linea è percorsa da treni Reginali, Regionali Veloci e Autobus. Alla linea è storicamente legata la diramazione ***Lugo-Granarolo Faentino****.*

La ferrovia è gestita da RFI. Il servizio passeggeri regionale è espletato da Trenitalia sia sulla ***Ravenna-Faenza*** *sia sulla* ***Faenza-Lugo****, con proseguimento di alcune corse da quest'ultima cittadina verso* ***Lavezzola****.*

Faenza-Ravenna

Frequenza:
9 corse **dirette** *nei giorni feriali, 2 corse* **dirette** *nei giorni festivi.*

Fermate:
Faenza, Granarolo Faentino, ***Russi, Godo, Ravenna****.*

Servizio di trasporto bici:
Il servizio è garantito su prenotazione solo per le corse effettuate dai treni Regionali, alle condizioni di Trenitalia. Gli Autobus sostitutivi non prevedono tale servizio.

Granarolo Faentino-Lavezzola

Frequenza:
7 corse dirette nei giorni feriali, 5 corse nei festivi con cambio previsto.

Fermate:
Granarolo Faentino, Cotignola, Lugo, S.Agata sul Santerno, Massalombarda, S.Patrizio, ***Conselice, Lavezzola****.*

Servizio trasporto bici:
Il servizio è garantito su prenotazione solo per le corse effettuate dai treni Regionali, alle condizioni di Trenitalia. Gli Autobus sostitutivi non prevedono tale servizio.

La linee di trasporto su gomma

Nella stesura del Masterplan dell'Intermodalità, è stata presa in esame la rete di linee extraurbane all'interno dell'Area Leader, gestite dalle due principali società di trasporto pubblico dell'Emilia Romagna: Tper, precedentemente descritta, e Start Romagna.

Start Romagna

La Start è una società di trasporto che gestisce i servizi di trasporto pubblico in Romagna. La Società è nata nel 2009 dalla fusione delle precedenti Società di Trasporto presenti sul territorio romagnolo: **ATM** (Ravenna), **AVM** (Forlì-Cesena) e **TRAM** (Rimini).

Allo stato attuale esistono **28 linee extraurbane** (14 gestite dalla Start Romagna e 14 dalla Tper), che collegano tra loro i Comuni dell'Area Leader e che connettono questa a due principali città, considerate come "porte dell'Area": **Ferrara e Cesena**.
Il collegamento intermodale con questi due Comuni è strategicamente importante; Ferrara richiama un grande numero di turisti durante tutto l'arco dell'anno e Cesena è da sempre la principale porta alla Riviera Romagnola, per i turisti che arrivano in treno tramite la linea Ancona-Bologna.

LA MANCANZA DEL SERVIZIO BUS+BICI

Di tutte le **28 Linee di Trasporto Pubblico Extraurbane** prese in esame, nessuna offre il servizio di trasporto biciclette, in nessuna modalità. Questo rappresenta la principali criticità nel sistema delle linee degli autobus viste nell'ottica dell'intermodalità turistica.

In Italia negli ultimi anni stanno nascendo numerose nuove esperienze di servizi **BICI+BUS**, che verranno successivamente citate come casi studio.

Patto per il trasporto pubblico regionale e locale per il triennio 2018-2020

Il "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale per il Triennio 2018-2020", è stato firmato nel Dicembre 2017 dal presidente della Regione Emilia Romagna, Stefano Bonaccini, e dai rappresentanti degli Enti Pubblici, Città metropolitana di Bologna, società di gestione pubbliche e private e parti sociali, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio e dell'assessore regionale a Mobilità e trasporti, Raffaele Donini. Il patto si pone l'obiettivo di rinnovare treni e stazioni e di impiegare 96 nuovi convogli e 600 nuovi bus ecologici. L'investimento di risorse pubbliche previsto si aggira attorno a **1 miliardo di euro**.

Oltre al rinnovo del materiale rotabile ferroviario entro al 2019, è previsto:

- L'incremento del 20% dei mezzi sulle strade, da qui al 2020 (75 nuovi treni e 600 autobus).

- L'**integrazione tariffaria ferro-gomma**, che permetterebbe a 36.000 pendolari del servizio ferroviario di viaggiare gratis in bus in tutti i capoluogo.

- La promozione dell'uso di **tecnologie** quali App di Infomobilità, acquisto di biglietti tramite cellulari su Internet con QR Code o a bordo degli autobus.

Un'altra novità riguarderà la **carta "Mi muovo"**, che dal Settembre 2018 diventerà un borsellino elettronico per ogni cittadino per acquistare biglietti singoli di autobus e Treni Regionali.

Nel 2018 verranno inoltre potenziate le tratte ferroviarie **Bologna-Ravenna**, un una riduzione dei tempi di percorrenza a 60 minuti **Bologna-Rimini** (44 minuti) e sarà completato il collegamento AV **Bologna-Venezia.**

Tali connessioni sono fondamentali anche nell'ambito del **Masterplan dell'Intermodalità** dell'Area Leader, poichè interessano sia la Provincia di Ferrara e di Ravenna, e in particolare la loro connessione alla città metropolitana di Bologna.

La nuova Governance dei Trasporti

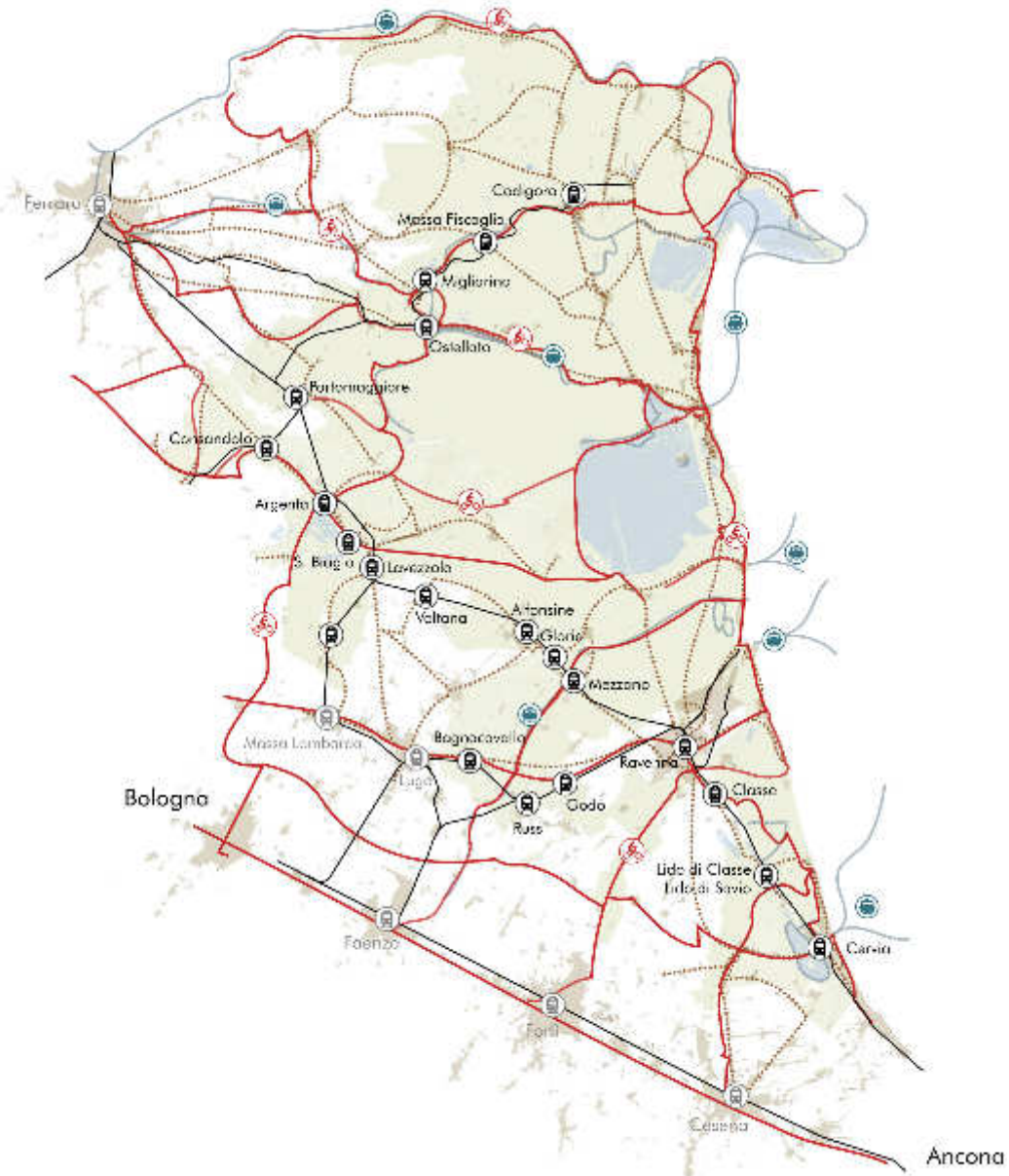
Ferrovia

Dal Gennaio 2019 si arriverà a un'azienda unica per il trasporto ferroviario dell' Emilia Romagna, che riunirà i due gestori del servizio di trasporto su ferro, **Trenitalia** e **Tper**. Per la gestione delle infrastrutture invece, è stata firmata un'intesa tra **Regione**, **Fer** (attuale gestore regionale), e **Rfi** (gestore della rete nazionale) per avviare il percorso di trasferimento a Rfi della gestione di tutti i 1.400 km di rete ferroviaria dell'Emilia Romagna. In sintesi la prospettiva è quella di trasferire allo Stato l'intera rete ferroviaria.

Trasporto su gomma

Il patto prevede di arrivare alla fusione delle 9 Agenzie Provinciali dei gestori dei servizi pubblici autofilotranvari in 4 nuovi soggetti con le medesime funzioni unite in questo modo: Modena-Reggio Emilia, Bologna-Ferrara; Parma-Piacenza, Romagna.

In discussione è la proposta di aggregare in un'unica holding regionale le aziende di trasporto a maggioranza pubblica (**Tper, Step, Start Romagna** e **Seta**).



Mappa delle linee su gomma nell'Area Leader

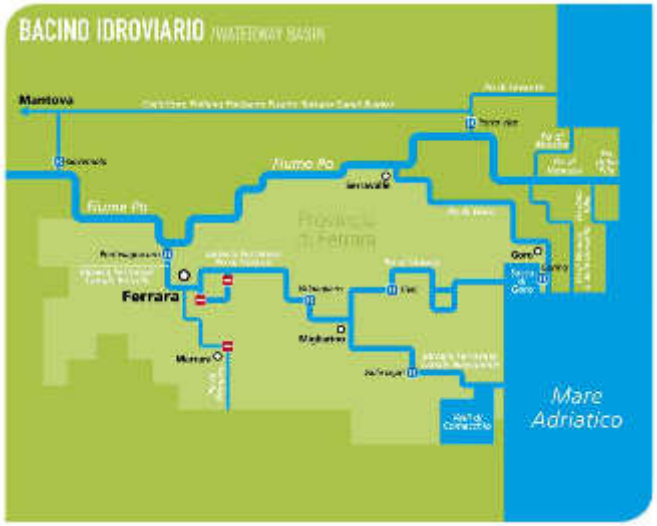
Le Vie d'Acqua

La fruizione dell'Area Leader e i collegamenti via acqua sono una delle particolarità che l'area offre, proponendo i seguenti itinerari:

Il Fiume Po da Ferrara a Goro; nell'area oggetto di studio la parte interessata dal fiume Po Grande riguarda i comuni rivieraschi di Berra e il tratto Po di Goro i comuni di Mesola e Goro. Tutto ciò che riguarda gli interventi, la gestione e la navigazione del fiume Po, è in capo all'**AIPO** (Agenzia Interregionale per il Po). L'Agenzia si occupa della realizzazione e manutenzione delle opere di difesa idraulica (come le arginature, molte delle quali adibite anche a piste ciclopedonali), del monitoraggio, previsione e gestione dei fenomeni di piena, delle infrastrutture per la navigazione fluviale. Attualmente non sono presenti servizi giornalieri di trasporto passeggeri, ma solo escursioni turistiche occasionali con imbarcazioni private. Gli itinerari percorrono le seguenti rotte:

Partenza da Gorino: Po di Goro, Sacca di goro, Faro di Goro, Isole della sacca, canneti e canali interni, vivai di vongole e cozze, foce del Po, Po di Gnocca, Sacca degli Scardovari.
Partenza da Goro e Volano: Porto di Goro, Boscone, Po di Volano, Valle Bertuzzi, isole della sacca, vivai di vongole e cozze, Gorino veneto, faro e lanterna, delta del Po. Anse Vallive di Ostellato, Valle Bertuzzi, Canale Pallotta, Chiusa di Valle Lepri.
Partenza da Portogaribaldi: itinerari: litorale, Delta del Po, Po di Goro, Po di Gnocca, sosta all'Isola dell'Amore, Sacca degli Scardovari, Sacca di Goro; navigazione fluviale verso le Valli di Comacchio, e Anse Vallive di Ostellato.

L'idrovia ferrarese e il Po di Volano; questo sistema di trasporti rappresenta quello di maggior interesse, in quanto infrastruttura che si sviluppa all'interno del territorio ferrarese da Ferrara a Comacchio collegando il Po con il mare Adriatico e il ramo del Po di Volano



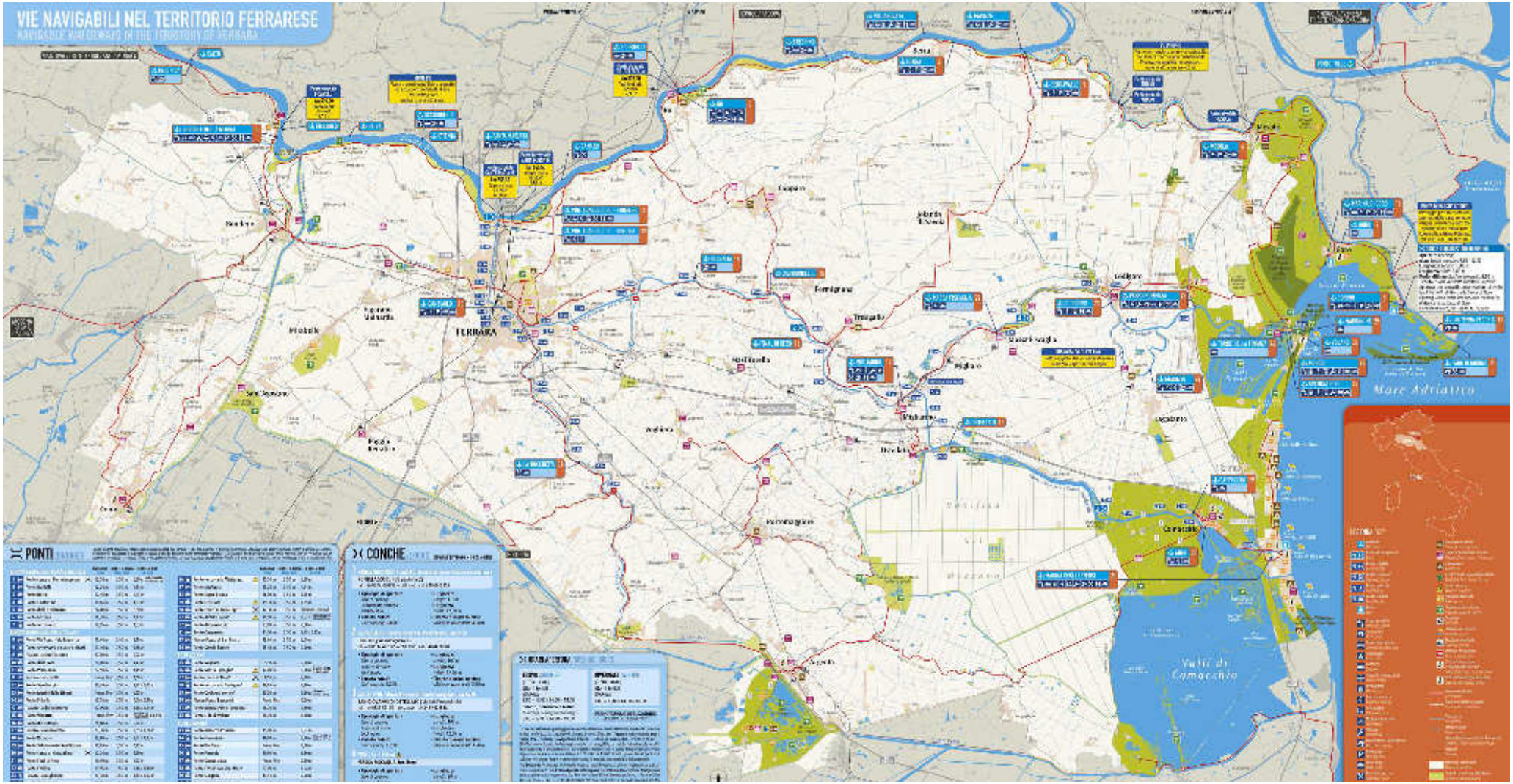
da Migliarino fino a Codigoro e, potendo, fino alla foce di Volano. Le competenze riguardo la navigazione attualmente sono affidate all'Agenzia per la sicurezza del territorio e la Protezione civile. L'idrovia Ferrarese parte dalla Conca di Pontelagoscuro nei pressi di Ferrara, oltrepassa poi la città estense e si immette, attraverso la pianura e le Valli di Comacchio, nel Mare Adriatico a Porto Garibaldi e Lido degli Estensi. In totale misura circa 70 Km.
I centri comunali dell'area Leader attraversati sono: Migliarino (Fiscaglia), Ostellato e Comacchio.
L'idrovia ferrarese è utilizzabile, come previsto dai progetti di candidatura a finanziamento europei TEN -T, INIWAS ecc, per uso turistico e nautico per favorire "la nascita di attività e servizi a supporto della diportistica (cantieristica, accessori e attrezzature nautiche, nuove infrastrutture, porti, approdi, circoli nautici) e lo sviluppo del turismo nautico (servizi ricettivi, sportivi e ricreativi)". Quale naturale conseguenza dello sviluppo di attività legate alla nautica, forte impulso avrà lo sviluppo economico e commerciale del territorio, attraverso la creazione di una rete di filiere produttive che metta a sistema mestieri e professionalità legati al mare e all'Idrovia. Mentre in ambito turistico grazie all'Idrovia sarà possibile potenziare il turismo lento lungo le vie d'acqua, valorizzare i prodotti tipici locali, le strutture ricettive e le attività ricreative connesse al fiume, attivando partenariati tra istituzioni e privati per promuovere un turismo responsabile e creare una visione sostenibile del futuro. Inoltre, la riqualificazione di tutte le aree e i territori lungo l'asta fluviale rappresenta una grande opportunità di sviluppo per riorganizzare l'accessibilità degli spazi nelle aree di intervento e valorizzare il patrimonio paesaggistico e culturale".
I principali interventi previsti per l'idrovia riguardano;

- lavori di arginatura, sostegno e rinforzo delle sponde;
- percorsi pedonali e ciclabili;
- posti barca;
- nuovi ponti;
- nuove darsene fluviali;
- punti di approdo e di varo dei natanti;
- aree verdi.

Per quanto riguarda il Po di Volano, che da Migliarino alla foce rappresenta l'altra possibilità di trasporto e su acqua, va sottolineato che esistono tutt'ora ostacoli alla navigazione, alcuni superabili altri necessari di interventi come il ponte ferroviario di Codigoro e la conca di Isola Tieni. Allo stato attuale può quindi risultare fruibile fino a Massa Fiscaglia considerando comunque le porte vinciane di Migliarino e il ponte di Migliaro di scarsa altezza.

Progetto "Idrovia Ferrarese"

I canali di bonifica. Il canale circondariale che circoscrive la bonifica delle valli di Comacchio e drena le acque del territorio può rappresentare un interesse per la sua navigazione. Anche in questo caso però esistono ostacoli e barriere rappresentate da chiuse e paratoie che ne limitano l'utilizzo e spezzano la continuità del percorso. Per tale motivo nell'ambito del presente studio è stato considerato solo il tratto da Ostellato (Oasi le Vallette) a Bando (Parco delle Cicogne) in quanto poli di interesse naturalistico – ambientale che non presenta impedimenti infrastrutturali.

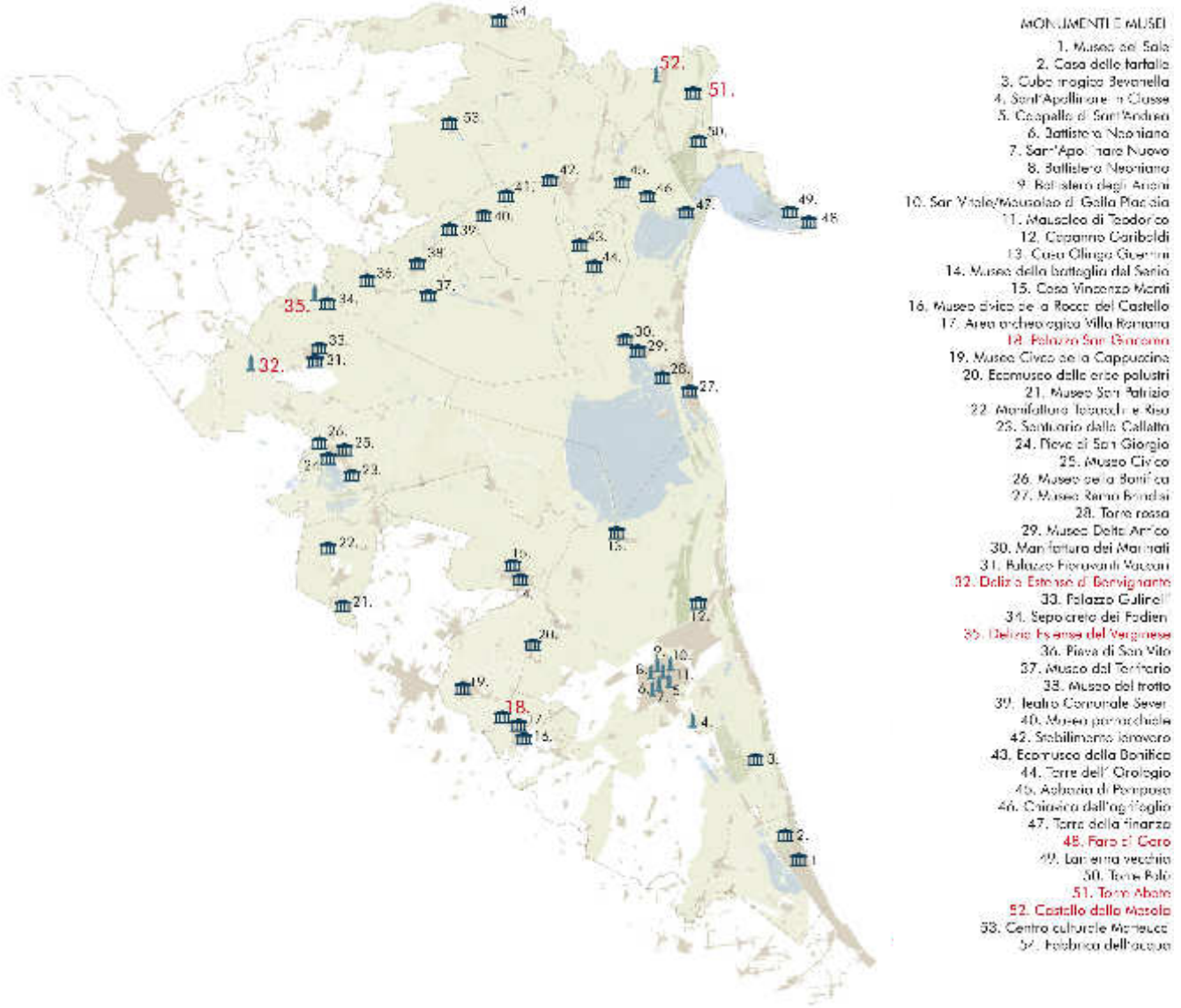


FONTE: http://www.ferraraterraeacqua.it

IL CONTESTO STORICO E CULTURALE

Il Delta del Po è una terra nata dall'incontro del fiume, del mare e del vento; è stata creata dalle onde, dal vento e dalla costante azione corrosiva dell'acqua.

I numerosi punti di interesse dell'area Leader ricadono nel perimetro del Parco del Delta del Po e consentono di approfondire gli aspetti paesaggistici e culturali della zona.
Le dimore e i borghi più interessanti sono: il Castello di Mesola, che ospita il nuovo Museo del Cervo e del Bosco della Mesola, situato a ridosso dell'argine destro del Po di Goro; Torre Abate, un dispositivo idraulico del XVII secolo; la cittadina di Codigoro e l'Abbazia di Pomposa; Goro e Gorino, luoghi di partenza per le escursioni in battello; Valle Canneviè-Porticino, importante sito per aironi ed anatre; Valle Bertuzzi; la città di Comacchio con alcuni pregevoli edifici (quali per esempio la Loggia dei Mercanti, la Chiesa del Carmine e il Loggiato dei Cappuccini) e il Trepponti, singolare architettura sull'acqua a cinque scalinate, costruito nel 1634 a difesa della città; la Stazione di Pesca Foce dove ha inizio il percorso storico-naturalistico nelle Valli di Comacchio; l'Oasi Fossa di Porto; l'Argine Agosta e l'Oasi di Protezione Zavelea; le Vallette di Ostellato, con un'Oasi di Protezione Faunistica che si estende per circa 200 ettari fra canali navigabili; il Casino di Campotto ad Argenta, sede del Museo delle Valli e Centro di Documentazione Storico-Naturalistica; le Valli Campotto, Bassarone e Vallesanta. E ancora l'Ancona, le Vene di Bellocchio e il lago di Spina; il Palazzone di Sant'Alberto con il Centro Visita dell'avifauna del Parco del Delta; la Riserva Naturale di Alfonsine con il Museo "Vincenzo Monti"; la Pialassa della Baiona; la Basilica di Sant'Apollinare in Classe edificata nel VI secolo; le Oasi Naturalistiche Ortazzo e Ortazzino; la Foce Bevano, i Magazzini del Sale e le Saline di Cervia, dove è possibile osservare molte specie di limicoli e anatidi. Non da meno sono le numerose Riserve Naturali dello Stato, anch'esse parti integranti dell'ecosistema maturale che interessa tutta l'Area Leader.



Mappatura dei luoghi di interesse storico, artistico e culturale nell'Area Leader

UNIONE VALLI E DELIZIE

Popolazione: 40.558 abitanti
Superficie: 611,65 kmq
Densità: 66,3 ab/kmq
Comuni: **Argenta**, **Ostellato**, **Portomaggiore** (Capoluogo)

Argenta

Popolazione: 22.268 ab.
Superficie: 311 kmq
Densità: 69 ab/kmq

Uno dei principali centri della provincia ferrarese, di origini probabilmente romane, presenta un aspetto moderno, frutto delle ricostruzioni degli anni successivi alla Seconda Guerra Mondiale.

Ecomuseo di Argenta

Inserito nel Parco del Delta del Po, l'Ecomuseo di Argenta si articola in tre sezioni: il Museo delle Valli di Argenta, il Museo della Bonifica e il Museo Civico.

Santuario della Celletta

Fu innalzato nei primi anni del 600 e prima del Santuario ammirabile oggi fu una cella rinascimentale. Ha ospitato al suo interno diverse opere di artisti importanti. È aperto e visitabile tutti i giorni, si trova a 2 km dal centro di Argenta sulla statale 16, in direzione Ravenna.

Pieve di San Giorgio

È il monumento più antico della provincia di Ferrara (569), ha una grande rilevanza religiosa e culturale, poichè strettamente legata all'evoluzione delle popolazioni di un area fortemente influenzata dalla presenza delle acque. I parco circostante, di particolare bellezza naturalistica, è posto nelle immediate vicinanze delle Valli di Argenta e Campotto, e offre ai visitatori aree attrezzate con percorsi vita, piste ciclabili nel verde, punti di sosta e dotati di attrezzature per il tempo libero.

Pieve di San Giorgio

Oasi di Campotto

Le Valli di Campotto hanno incominciato a formarsi nel XII Secolo e sono ciò che rimane delle antiche Valli di Argenta e Marmorta.
Oggi hanno la funzione di casse di espansione e ricevono le acque della bassa Pianura Padana bolognese per essere poi scaricate nel fiume Reno.
Il territorio è ricco di presenze vegetali e animali che rievocano gli ambienti naturali e originari.

Zona Umida di Campotto Bassarone

Accessibile solo con visita guidata a piedi, in bici, in barca elettrica o in golf car.

Zona Umida di Vallesanta

6 km di percorsi liberi ciclopedonali su manto erboso, fino a una torretta di osservazione

Servizi
Centro visite
Museo
Bookshop e bar
Parcheggio
Area PicNic
Noleggio bici
Visite guidate
Noleggio binocoli

Caratteristiche
Punti di osservazione e torrette
Buona agibilità
Accessibile tutto l'anno
Ingresso regolamentato con visite guidate
Percorso con libero accesso dalla Pieve di San Giorgio
Percorsi in gran parte accessibili ai disabili.

Ostellato

Popolazione: 6.400 abitanti
Superficie: 173,6 kmq
Densità: 36 ab/kmq

Il Centro, di epoca romana, sorse in prossimità di una via di accesso fluviale, oggi al centro di ampi terreni coltivati. Il comune si trova in prossimità dell' Oasi delle Vallette di Ostellato.

Pieve di San Vito

La Pieve rappresenta uno dei pochi esempi di architettura romanica ancora esistenti sul territorio.

Pieve di San Vito

Museo del Territorio
Il Museo del Territorio di Ostellato illustra l'evoluzione della terra e dell'uomo nella storia. Partendo dalle origini dell'universo e dalla nascita della terra arrivando sino ai giorni nostri, vengono ripercorse le tappe del rapporto tra Uomo e Ambiente, fatto di trasformazioni e reciproche influenze.

Oasi delle Vallette di Ostellato
Sono estese per circa 280 ettari e rappresentano il residuo delle antiche Valli del Mezzano, che lambivano il territorio di Ostellato prima dell'ultima bonifica. L'Oasi è protetta dal 1975 ed è inserita a pieno titolo tra le ZPS (Zone Protezione Speciale) facenti parte di Rete Natura 2000 per la protezione degli ambienti naturali e della fauna selvatica e sottoposta alla Convenzione Internazionale di Ramsar, che prevede la protezione e la conservazione delle zone umide.

Caratteristiche
10 km di sentieri con percorsi naturalistici
Punti di osservazione, mascheramenti, torrette, capanni
Buona accessibilità
Aperto tutto l'anno
Accesso a pagamento

Servizi
Centro visite, museo, e bookshop
Parcheggio
Punto ristoro e locanda
Noleggio bici e car elettriche
Visite guidate
Noleggio binocoli

Oasi delle Vallette di Ostellato

Portomaggiore

Popolazione: 12.283 abitanti
Superficie: 126 kmq
Densità: 96 ab/kmq

Portomaggiore è il capoluogo dell'Unione dei Comuni Valli e Delizie, sorge al centro dell'antica rete idroviaria ed è fortemente caratterizzata da un'economia agricola. L'antica Fiera di Portomaggiore è tra le più tradizionali e rinomate, importante anche dal punto di vista economico per l'intera Provincia.

Museo Archeologico: il Sepolcreto dei Fadieni
A pochi passi dalla Delizia si trova il Museo archeologico, che documenta la scoperta di una piccola necropoli romana, risalente al I e II sec. d.C.
Il Museo contiene al suo interno circa 200 reperti rinvenuti nelle tombe. Le visite sono aperte tutto l'anno nei week end e nei giorni festivi.

La Delizia del Verginese
In origine era un casale di Campagna, fu trasformatain residenza ducale nel primo Cinquecento da Alfonso I d'Este. A lato è posta una piccola chiesa settecentesca unita all'edificio tramite un portico della stessa epoca. All'esterno è stato ricostruito l'antico giardino produttivo che circondava il castelletto e offriva frutti dalla primavera all'autunno. A fianco del castello si trova la Vinaia del Sapere, un tempo essicatoio, recentemente ristrutturata e destinata a mostre, incontri e attività culturali.
È riconosciuta **Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco.**

La Delizia del Verginese

UNIONE DEI COMUNI DELLA BASSA ROMAGNA

Popolazione: 102.390 abitanti
Superficie: 479,55 kmq
Densità: 213,5 1ab/kmq
Comuni:**Alfonsine, Bagnacavallo, Conselice**

Alfonsine

Popolazione: 12.294 abitanti
Superficie: 106,79 kmq
Densità: 112,31 ab/kmq

La conformazione attuale del territorio deriva da sistematiche operazioni di bonifica, ambienti umidi residui oggi valorizzano il territorio: la Riserva Naturale è ricompresa nel Parco del Delta del Po e ospita boschi, valli e paludi. Oggi Alfonsine rappresenta un moderno polo agricolo.

Centro visita "Casa Monti" del Parco

Punto di informazione, divulgazione e documentazione della Riserva Naturale Speciale di Alfonsine. L'edificio settecentesco completamente ristrutturato ospita inoltre il Museo dedicato al poeta Vincenzo Monti (Alfonsine 1754 – Milano 1828).

Museo della Battaglia del Senio

Museo contenete memorie e documenti sugli avvenimenti degli anni 1944-45 in Romagna, localizzato all'interno di un Centro Culturale Polivalente. Le raccolte narrano il passaggio degli Eserciti Alleati e la Resistenza romagnola, l'archivio fotografico documenta le modificazioni del territorio e le condizioni di vita della popolazione nel periodo bellico.

Casa dell'Agnese

Tipica casa colonica della fine dell'Ottocento scelta dal regista da Giuliano Montaldo come set per il film L'Agnese va a morire, girato nel 1975. Oggi nella stalla ospita spazi dedicati antichi strumenti per l'agricoltura e per l'attività domestica e gli spazi pertinenziali sono utilizzati per eventi culturali e privati.

Casa dell'Agnese

Chiesa Arcipretale di Santa Maria

Ubicata nel centro del paese, fu ricostruita dopo i bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale. All'interno ospita vetrate absidali e pregevoli ceramiche del faentino Gaetano Dalmonte.

Chiesa Arcipretale di Santa Maria

Riserva Naturale Speciale di Alfonsine

Area protetta di grande importanza per scopi educativi e conservazionistici del paesaggio di bassa pianura legato all'acqua. Ospita boschi igrofili a salice bianco e ontano nero, una flora di circa 300 specie, tra le specie avifaunistiche presenti si segnalano il gufo comune, picchio rosso maggiore, pendolino, rigogolo, garzetta, nitticora e airone cenerino. L'area è costituita dalle tre seguenti stazioni: Fascia Boscata del Canale dei Mulini, Fornace Violani e Boschetto dei Tre Canali.

Caratteristiche
sentieri
strutture per il bird-watching
accesso gratuito
raggiungibile in auto o bicicletta dal centro città
assenza di percorsi agevolati per disabili

Servizi
visite guidate
museo
centro di documentazione

Riserva Naturale Speciale di Alfonsine

Bagnacavallo

Popolazione: 16.890 abitanti
Superficie: 79,58 kmq
Densità: 210,58 ab/kmq

Bagnacavallo è una delle mete turistiche più interessanti del ravennate, il centro storico conserva l'originale pianta medievale, mentre il borgo si colloca tra il mare Adriatico e i primi rilievi dell'Appennino Romagnolo.

Pieve di San Pietro in Sylvis

Pieve romanica risalente al VII secolo, tra le meglio conservate nel territorio ravennate e tipico esempio di architettura esarcale. La basilica su colloca sulla via dei Romei, insieme di itinerari battuti da mercanti e pellegrini diretti a Roma.

Piazza Nuova

Spazio urbano di forma ovale caratterizzato da una piazza centrale e trenta archi a tutto sesto su pilastri squadrati al margine. Recentemente ristrutturata, fu costruita nel 1758 come centro attrezzato per il commercio, sede per macellerie, pescherie e botteghe dell'olio.

Piazza Nuova

Teatro Goldoni

Teatro costruito tra il 1839 e il 1845 a fianco del Palazzo Comunale caratterizzato da pianta a ferro di cavallo, volta a ombrello e decorato con affreschi del ferrarese Francesco Migliari. Attualmente ospita stagioni di prosa di alto livello, spettacoli musicali, mostre e manifestazioni. Nel lato ovest si può ammirare il Palazzo Vecchio elevato nel XII secolo e più volte rinnovato e la Torre civica risalente a metà 200 celebre per aver ospitato il brigante il Passatore quando fu adibita a carcere.

Museo Civico delle Cappuccine

Ex-convento ristrutturato nel corso del '700 che ospita un Centro Culturale Polivalente che comprende la Biblioteca, l'archivio comunale e le varie sezioni museali comprendenti esposizioni artistiche temporanee e permanenti di raccolte artistiche antiche e moderne, naturalistiche e reperti archeologici.

Giardino dei Semplici

Oasi verde che ospita oltre 300 varietà floristiche, realizzata seguendo i dettami della tipica organizzazione dei giardini che un tempo adornavano palazzi e conventi. Il giardino ospita varietà antiche di cereali e leguminose, piante officinali, piante aromatiche, orto tradizionale.

Conselice

Popolazione: 9.887 abitanti
Superficie: 60,20 kmq
Densità: 162,33 ab/kmq

In epoca romana conosciuto porto di acque interne, di importanza strategica nei commerci tra Imola e Venezia. Conselice si estende nell'entroterra Ravennate al confine con aree di interesse naturalistico del territorio ferrarese. Oggi paese rinomato per la qualità gastronomica e conosciuto anche come "paese dei ranocchi" per la nota sagra dedicata a questa specialità culinaria.

Monumento alla Libertà di Stampa

Vecchia macchina da stampa a pedale riconvertita a monumento per ricordare la vicenda degli stampatori clandestini e delle staffette del Comitato di Liberazione Nazionale durante la Seconda Guerra Mondiale.

Piazzetta Guareschi

Piazzetta impreziosita dalla sequenza di quadri pittorici realizzati dallo scenografo Gino Pellegrin per narrare il paesaggio della bonifica e la memoria locale anche tramite personaggi noti del paese e dei romanzi di Guareschi.

Dettaglio pittura in Piazzetta Guareschi

Chiesa Arcipretale di San Martino

Chiesa risalente al 1830, costruita sulle rovine di una chiesa romanica, sorge sulla piazza principale del paese Nel 1928 fu decorata dal pittore ferrarese Augusto Paglierani. All'interno ospita opere dal conselicese Martino Vacchi nel XIX secolo, della scuola bolognese del XVIII secolo e Alessandro Scorzoni nel 1880

UNIONE DELTA DEL PO

Popolazione: 37.349 abitanti
Superficie: 438,12 kmq
Densità: 85,25 ab/kmq
Comuni: **Codigoro, Goro, Lagosanto, Fiscaglia, Mesola**

Codigoro

Popolazione: 12.261 abitanti
Superficie: 170,01 kmq
Densità: 69,36 ab/kmq

Il territorio di Codigoro è strettamente legato alle consistenti operazioni di bonifica susseguitesi in passato, oggi si configura come un importante centro agricolo del basso ferrarese. In epoca medioevale denominato Caput Gauri sorgeva al punto di immissione del Po di Goro nel Po di Volano.

Abbazia di Pomposa

Capolavoro dell'arte romanica, l'Abbazia di Pomposa sorge nei secoli VI-VII come insediamento benedettino, che divenne centro monastico dopo il Mille. Al suo interno ospita affreschi di ispirazione giottesca e pavimenti a mosaico di differenti epoche e stili con intarsi di preziosi marmi collocati tra il VI e XII secolo.

Abbazia di Pomposa

Chiavica dell'Agrifoglio

La chiavica dell'Agrifoglio fu costruita su un'ansa del Po di Volano nel 1600 per risanare le acque del Galvano. Attualmente in disuso a causa dell'abbassamento del suolo e delle successive bonifiche della Valle Giralda e dell'ansa del Volano, funzionava con il principio dell'alta e bassa marea, permetteva lo scolo nel Volano delle acque basse del territorio pomposano. Si eleva su tre solide volte in cotto protetta da un androne sotto il quale anticamente passava la strada.

Stabilimento Idrovoro

La storia dei territori ferraresi è strettamente legata a quella delle bonifiche, completate nel 1911, che generarono le condizioni per l'espansione dell'agricoltura sul territorio. A Codigoro confluiscono reti di canali raccoglitori di acque, qui sono presenti due strutture idrovore.

Canneviè e Porticino

Stazione Biotopica di Canneviè, stazione di pesca e di marinatura del pesce costruito nel XVIII secolo e poi ristrutturato. A poca distanza sorge la residenza padronale, o del capo pesca, di epoca successiva. Le Valli di Canneviè e Porticino sono oasi di protezione della fauna dell'Amministrazione Provinciale di Ferrara, è possibile visitarle tramite il percorso naturalistico dotato di capanni per il bird-watching. Si tratta di uno dei luoghi più suggestivi del Parco del Delta del Po, riconosciuto dall'UNESCO Patrimonio dell'Umanità.

Canneviè e Porticino

Goro

Popolazione: 3.860 abitanti
Superficie: 33,18 kmq
Densità: 112,51 ab/kmq

Goro si colloca al margine nord-orientale della vasta area protetta del Parco Regionale del Delta del Po, è un importante porto peschereccio, attualmente la sua attrattività rimane legata all'acqua grazie alla possibilità di scoprire l'ambiente naturale deltizio dal punto di vista privilegiato di imbarcazioni che percorrono il fiume fino al mare.

Lanterna Vecchia

Antico faro realizzato nel 1864 in prossimità della foce, oggi utilizzato a scopo di osservatorio naturalistico in quanto distanziato dalle acque marine dal progressivo avanzamento della costa

Faro di Goro

Faro alto 22 metri attiguo alla casa del guardiano, che oggi ha funzione di punto di accoglienza. Fu costruito nel 1950 per sostituire la funzione della Lanterna Vecchia. E' raggiungibile tramite percorsi nautici o con un cammino naturalistico che parte dal Porto di Gorino.

Lagosanto

Popolazione: 4.990 abitanti
Superficie: 34,44 kmq
Densità: 141,23 ab/kmq

Lagosanto oggi è territorio agricolo a seguito delle operazioni di bonifica; ha verosimilmente origini etrusco collegate alla vicina Spina, inizialmente denominato Lago, diviene Lagosanto dopo essere stata la dimora del monaco benedettino S. Appiano.

Torre dell'Orologio

Localizzata nel centro del paese e attualmente sede dell'archivio storico del Comune, la Torre dell'Orologio è un complesso architettonico di stile neo-rinascimentale risalente al 1932 sulle rovine di una chiesa del XIV secolo.

Chiesa di santa Maria della Neve

L'attuale chiesa risale al '600 e ospita un quadro del pittore ferrarese Nicolò Roselli e mosaici realizzati con vetro policromo veneziano negli anni 1951 -54.

Oasi di Valle Bertuzzi

L'Oasi Valle Bertuzzi si estende immediatamente a sud del Po di Volano, tra Vaccolino, Lido di Volano e il Lago delle Nazioni, e le valli bonificate di S.Giuseppe. L'area è caratterizzata dalla tipica vegetazione salmastra e adatta al bird-watching per la varietà di avifauna presente.

Caratteristiche:
assenza di sentieri
possibilità di osservare l'oasi percorrendo la strada panoramica Acciaioli
accesso gratuito raggiungibile in auto o bicicletta dal centro città

Fiscaglia

Popolazione: 9.396 abitanti
Superficie: 116,18 kmq
Densità: 76,73 ab/kmq

Fiscaglia è un comune istituito nel 2014 e deriva dalla fusione dei comuni di Massa Fiscaglia, Migliarino e Migliaro, che ne costituisce il capoluogo.

Museo del trotto

Centro culturale che caratterizza il territorio in quanto Migliarino un tempo fu caratterizzato da un alto livello di allevamento dei cavalli. Il museo contenente un'imponente raccolta di documenti, stampe, cimeli riguardanti la disciplina del trotto.

Santuario della Madonna della Corba

Santuario risalente al XV secolo, la chiesa nell'attuale impianto caratterizzato da facciate in pietra a vista, tetto a capanna e campani letto a vela, risale al 1910. Ospita la venerata immagine della Madonna della Corba, oggetto di venerazione e di un antico rituale che prevede una solenne processione che si tiene ogni 5 anni e l'esposizione della Madonna della Corba per il mese di maggio.

Torre Tieni

La torre è localizzata a Massa Fiscaglia lungo il Po di Volano. Eretta dagli Estensi a difesa degli attacchi prevalentemente legati al predominio del commercio del sale, la Torre Tieni aveva funzioni di torre difensiva con funzioni anche doganali.

Mesola

Popolazione: 7.075 abitanti
Superficie: 84,31 kmq
Densità: 80,64 ab/kmq

Il borgo di Mesola si è sviluppato attorno al Castello Estense al limitare della riserva naturale del Gran Bosco della Mesola, un tempo tenuta di caccia. Oggi è uno dei punti di partenza per visitare il Parco del Delta del Po.

Museo del Bosco e del Cervo della Mesola

Museo localizzato all'interno del Castello Estense incentrato sul territorio, sulle specie flori-faunistiche che lo popolano. In particolare il visitatore potrà approfondire i temi con riferimento alle Delizie Estensi, al Gran Bosco della Mesola, al Cervo della Mesola, al Parco delle Duchesse.

Museo del Bosco e del Cervo della Mesola

Riserva Naturale del Gran Bosco della Mesola

Anticamente lungo la costa adriatica si sviluppavano foreste e boschi di pianura, di cui la Riserva Naturale del Gran Bosco della Mesola rappresenta uno degli ultimi e meglio conservati residui. Il bosco è visitabile a piedi o in bicicletta su percorsi autorizzati, sono disponibili visite guidate e anche un percorso didattico.

Torre Abate
Torre realizzata nel XVI secolo a funzione di chiavica, l'edificio è caratterizzato da cinque conche sulle quali si sviluppa un manufatto concavo a pianta rettangolare, originariamente il deflusso delle acque era controllato da un sistema di porte vinciane, ma in seguito al Taglio di Porto Viro perse la sua funzione.

Torre Abate

Bosco S. Giustina
Bosco denominato anche Bosco della Fasanara situato a pochi km dal Castello della Mesola. Si estende su circa 100 ettari per una lunghezza di 4 km, congiungendo il Po di Goro alla Torre Abate. Oasi di forte interesse per il turismo incentrato sul valore naturalistico grazie alla vegetazione e all'avifauna presenti, è visitabile a piedi o in bicicletta.

UNIONE DEI COMUNI TERRE E FIUMI

Popolazione: 35.413 abitanti
Superficie: 419,93 kmq
Densità: 84,33 ab/kmq
Comuni: **Berra**

Berra

Popolazione: 5.026 abitanti
Superficie: 68,64 kmq
Densità: 69,1 ab/kmq

Originariamente fu fondata presso un'area golenale del Po intorno all'anno Mille, quando la posizine si riteneva privilegiata per via della possibilità di attracco per le imbarcazioni adibite a trasporto delle merci. Oggi popoloso centro agricolo.

Villa Giglioli
Grande villa in stile veneto originaria del XV secolo, ristrutturata nel XVIII e XIX secolo, di grande interesse articolo. Molti soffitti sono stati decorati dal pittore ferrarese Francesco Migliari nella prima metà dell'800, il mobilio è in prevalenza in stile veneziano.

Santuario della Galvana
Localizzato sulla strada tra Serravalle e Berra, secondo le testimonianze tramandate il santuario sorge nel punto in cui 200 anni fa fu ritrovata l'immagine sacra raffigurante a Sacra Famiglia con San Giovannino, che attualmente si trova custodita al suo interno. Oggi il santuario è meta di pellegrinaggio.

Frazione di Serravalle
La rilevanza tiristice della frazione di Serravalle risiede principalmente nella sua ubicazione, la località di trova infatti in corrispondenza dell'inizio del delta del Po, ovvero alla prima biforcazione del fiume.

I COMUNI FUORI DALLE UNIONI

Jolanda di Savoia

Popolazione: 3.019 abitanti
Superficie: 108,03 kmq
Densità: 26,63 ab/kmq

Paese inizialmente denominato "Le Venezie", collocato all'interno dell'area ferrarese conosciuta come "Terra del Riso" essendo caratterizzata da fertili risaie in cui è coltivato il tipico riso del Delta IGP. La coltura a risaia è resa possibile dalla elevata quantità d'acqua derivante dal Fiume Po. Il paesaggio delle risaie risulta molto suggestivo e a completare l'offerta turistica ad esso si affiancano le botteghe di rivendita del riso e locali di ristorazione. E' interessata dal progetto denominato Museo Diffuso dei Paesaggi Rurali

Cervia

Popolazione: 29.228 abitanti
Superficie: 82,27 kmq
Densità: 355,27 ab/kmq

Cervia può essere considerata l'antica città del sale, il suo sviluppo è infatti stato legato alle saline probabilmente attive già in età romana. Anche la pesca è un'attività caratterizzante il territorio, sulla cui economia il turismo prevalentemente stagionale esercita un peso preponderante. Cervia è, inoltre, una delle principali città balneari della Riviera Romagnola, e richiama un grande numero di turisti nella stagione estiva e non solo. Il molo e il Centro Storico sono luoghi pittoreschi per trascorrere le serate estive dopo le giornate in spiaggia nei numerosi stabilimenti balneari.

Saline
Oggi la salina è Riserva Naturale dello Stato, è ricompresa all'interno del Parco del Delta del Po, sito di interesse comunitario e zona di protezione speciale (SIC-ZPS) appartenente alla Rete Natura 2000. Dal

centro visite è possibile effettuare escursioni guidate anche in barca. Di grande interessa naturalistico, l'area è popolata tra gli altri da Cavaliere d'Italia, l'Airone bianco maggiore, l'Airone cenerino, sono inoltre ospiti fissi alcune centinaia di fenicotteri.

Museo del sale (MUSA)

Il museo etnografico del Sale si colloca all'interno del Magazzino del Sale e raccoglie attrezzature, imbarcazioni e fotografie che testimoniamo la lunga tradizione locale di estrazione dell'"oro bianco". Il museo comprende anche una sezione archeologica che ospita importanti reperti tra cui un cippo funerario risalente al I-II secolo e reperti di una nave altomedievale (VI-VII secolo) e un fondo salinifero a lavorazione artigianale.

Torre di S. Michele

Torre intitolata a S. Michele Arcangelo, localizzata nel centro storico del paese, edificata nel 1691 per volere del conte Michelangelo Maffei per difendere la città dai Saraceni. Oggi ospita l'Ufficio di Informazione e Accoglienza Turistica. La struttura è a pianta quadra con lato di 13.5 m, altezza 22.5 m.

Torre di San Michele

Pineta di Cervia

Pineta estesa su 210 ettari, classificata come sito di interesse comunitario e compresa nel Parco del Delta del Po. La Pineta è attraversata da una ricca rete di sentieri, ospita un percorso naturalistico e spazi didattici.

Comacchio

Popolazione: 22.745 abitanti
Superficie: 170,01 kmq
Densità: 133,8 ab/kmq

Comacchio è, sotto l'aspetto paesaggistico e storico, uno dei centri maggiori del delta del Po. La"piccola Venezia", è una città lagunare che richiama un gran numero di turisti durante tutto l'anno, in particolare nelle stagioni calde in cui è possibile trascorrere le vacanze nei lidi comacchiesi e il clima consente di visitare le valli anche in bicicletta.

Le valli di Comacchio

Le valli di Comacchio

Pieve di Santa Maria in Padovetere

Area archeologica che contiene i resti della antica pieve paleocristiana di Santa Maria in Padovetere, databili al VI secolo, emersi durante i lavori di bonifica idraulica e la recente scoperta di un'imbarcazione lignea di circa 15 metri datata all'età romana e alto-medievale.

Trepponti

Il Ponte Pallotta o Trepponti è il simbolo della città lagunare costituiva all'epoca la porta fortificata della città e il punto di diramazione di quattro canali che si dipanano per la città. Interessanti anche la pescheria antistante e il Ponte degli Sbirri.

Trepponti di Comacchio

Antico Ospedale degli Infermi

Antico ospedale della città risalente al secondo Settecento, oggi sede del museo archeologico "Delta Antico". La valenza è pari a quella di una cattedrale, con l'atrio colonnato sul fronte che regge un timpano di stile classico e due campanili di disegno barocco. Nel museo sono raccolti beni archeologici provenienti dal territorio e ricostruzioni per narrare la storia dell'antica foce del Po.

Torre Rossa

Torre inserita in complesso fortificato posta in prossimità dell'ingresso della Salina di Comacchio, fu costruita probabilmente a scopo difensivo della costa, nel XVI secolo per volere del Duca Alfonso I d'Este. A causa dell'avanzamento della linea di costa oggi si trova a circa 3 km dal mare. Nel 2015 è stato operato un restauro della torre che è stata convertita in postazione di avvistamento per l'avifauna.

Manifattura dei Marinati

Fabbrica e museo in cui è possibile scoprire l'intero ciclo di lavorazione delle anguille e delle acquadelle. Il complesso comprende una Sala dei Fuochi, dove avviene la lavorazione dell'anguilla marinata tipica.

Russi

Superficie: 46,26 km²
Abitanti: 12 299
Densità: 265,87 ab./km²

L'area di Russi vanta una storia bimillenaria, come attesta l'area archeologica della Villa Romana del II secolo d.C. Dall'analisi delle fonti, emerge come il villaggio di Russi sia sempre stato un agglomerato importante nel territorio.

Palazzo di San Giacomo

Il Palazzo sorge nel territorio di Russi in prossimità dell'argine destro del fiume Lamone a circa 2 chilometri dal centro abitato ed è attualmente di proprietà comunale. Il portone centrale è contornato di pietra d'Istria, sovrastato da quattro mensole che sostengono il balcone con ringhiera panciuta di ferro, mentre la porta del balcone è adorna di due colonne ioniche di marmo e di due lesene. La decorazione degli interni costituisce, nonostante le menomazioni subite, forse il più vasto ciclo pittorico che ci sia giunto in Romagna fra Sei e Settecento, almeno sul fronte della decorazione privata e gentilizia.
Le decorazioni pittoriche si susseguono negli anni fra la fine del Seicento e la prima metà del Settecento.

Palazzo San Giacomo

Complesso archeologico della Villa Romana

Situata appena fuori dall'attuale centro urbano di Russi, la Villa Romana è certamente una delle ville rustiche più rappresentative e meglio conservate dell'Italia settentrionale. Rinvenuta negli anni '50 e oggetto di continue campagne di scavo, presenta un'estensione di almeno 8mila metri quadrati, un impianto termale messo in luce già nel 1939 e recentemente riscoperto, ed altre parti della struttura del complesso ancora da scavare. Il sito archeologico fu messo in luce, casualmente, per la prima volta nel 1938 durante gli scavi in una cava di argilla. A 11 metri di profondità dal piano-campagna, furono trovate tracce di impianti termali successivamente ricoperti a causa degli eventi bellici.

Villa Romana di Russi

Ravenna

Superficie: 653,82 km²
Abitanti: 159.091
Densità: 261,63 ab./km²

Ravenna, città ricca di monumenti, d'arte e di cultura, è conosciuta come la città del mosaico. Ravenna fu designata capitale per tre volte nel corso della storia, importante passato che ha lasciato sul territorio mosaici e siti di interesse artistico e archeologico.
È la città più grande e storicamente più importante della Romagna e la venticinquesima città più grande d'Italia e il suo territorio comprende nove lidi della riviera romagnola.

Centro storico di Ravenna

Gli 8 siti patrimonio dell'UNESCO

"L'insieme dei monumenti religiosi paleocristiani e bizantini di Ravenna è di importanza straordinaria in ragione della suprema maestria artistica dell'arte del mosaico. Essi sono inoltre la prova delle relazioni e dei contatti artistici e religiosi di un periodo importante della storia della cultura europea".

Con questa motivazione è stata sancita dall'Unesco l'iscrizione, nel 1996 dei monumenti paleocristiani di Ravenna nella Lista del Patrimonio dell'Umanità.

Monumenti UNESCO di Ravenna:

Basilica di San Vitale
Mausoleo di Galla Placidia
Basilica di Sant'Apollinare Nuovo
Battistero Neoniano
Battistero degli Ariani
Mausoleo di Teodorico
Basilica di Sant'Apollinare in Classe

San'Apollinare in Classe

Mausoleo di Teodorico

Dettaglio mosaicale

Battistero degli Ariani

Oasi di Punte Alberete

Si tratta di due oasi poste a nord e sud del fiume Lamone. La prima è denominata Valle Mandriole (o della Canna) e presenta una valle caratterizzata da specchi d'acqua dolce alternati a dossi ricoperti da canneti. La seconda è denominata Punte Alberete e ricomprende una foresta costituita da boschi igrofili e praterie sommerse. Tali aree costituiscono gli ultimi esempi di palude d'acqua dolce. L'area è caratterizzata da passerelle rialzate e un osservatorio schermato.

La Pineta di Classe

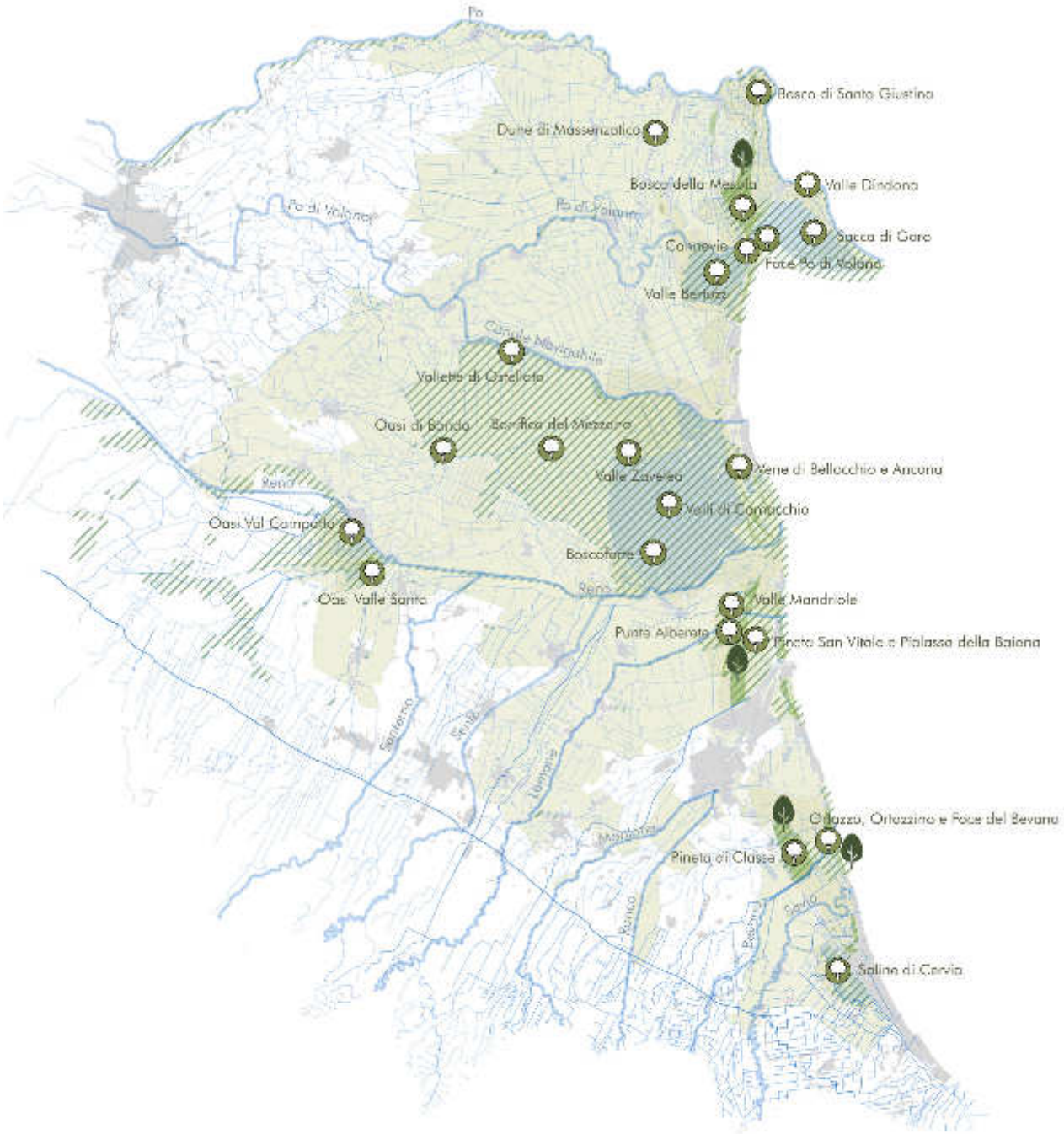
La pineta di Classe si colloca a sud della città di Ravenna, nell'area compresa tra le località di Classe e Cervia. Un punto di grande interesse della pineta di Classe è il complesso dell'Ortazzo, Ortazzino e foce del torrente Bevano, che rappresenta uno degli ambienti più selvaggi e di maggiore valore naturalistico della provincia e dell'intero litorale adriatico.

Foce del Bevano

IL CONTESTO PAESAGGISTICO

L'Area Leader racchiude per la maggior parte il territorio del Parco del Delta del Po. L'area racchiude insieme di paesaggi sospesi tra terra e acqua, peculiari, di grande varietà e presenza di vegetazione. La parte emiliano-romagnola del Parco del Delta del Po si estende per circa 54.000 ettari e si affaccia lungo 90 chilometri sul Mare Adriatico, racchiudendo nei suoi confini alcune fra le più importanti zone di valore naturalistico d'Europa. Grazie alle caratteristiche territoriali, economiche e sociali, si tratta complessivamente di un territorio i cui peculiari lo distinguono dal restante territorio regionale. La particolare geomorfologia del territorio ha permesso l'insediamento di **boschi con vegetazione a foglie caduche e sempreverdi.** Dell'antico **Bosco Eliceo**, del quale si parla nei manoscritti storici, ne rimane solo un'esigua traccia sulle antiche dune del litorale ferrarese. Nel ravvennate il bosco, d'epoca più recente, è composto da pini domestici e marittimi: le **pinete**. Elementi di rilievo del paesaggio sono **le Valli e le Zone umide**. Le Valli salmastre si sono originate per allagamento da parte delle acque di mare di territori depressi o per l'opera di trasformazione dell'uomo a fini produttivi. All'interno del perimetro del Parco si estende una delle poche testimonianze in Europa continentale di zone umide di acqua dolce: le Valli di Argenta e Marmorta, scampate alle bonifiche grazie alla fondamentale funzione idraulica come "casse di espansione".

Il Parco Delta del Po ospita una varietà di habitat, ma fra tutti, le **zone umide** sono le più rappresentate. Il termine zone umide, ormai molto diffuso anche con la dizione inglese wetlands, viene utilizzato per descrivere aree non completamente, o solamente, acquatiche o terrestri. La ragione di fondo della loro importanza sta nella loro straordinaria produttività biologica.
In altri termini, queste aree di terreno allagato sono tra le zone del pianeta "più ricche di vita", quelle dove la vita si manifesta a ritmo più veloce e in quantità maggiore. La definizione di zona umida è stata spesso controversa, in quanto sotto questa denominazione



Mappatura del patrimonio ambientale dell'Area Leader

ricadono comunque numerosi tipi di ecosistemi tra loro differenti ma accomunati dall'abbondanza dell'elemento acqua. Le zone umide sono tra i pochi ecosistemi al mondo oggetto di un trattato internazionale di protezione, svoltosi a Ramsar, in Iran, nel 1971. Nelle **Valli di Comacchio** e nella **Valle Bertuzzi** emerge una vegetazione del tutto particolare, dovuta all'elevata salinità dei siti. Rappresentanti più tipiche del fenomeno sono senza dubbio le salicornie, mentre distanziandosi da questo genere di substrato si incontrano le comuni bordure a canna di palude, i ciuffi di giunco marittimo e il limonio, che risalta per le sue appariscenti infiorescenze.

L'elevata specializzazione delle forme viventi è conseguenza della presenza nel substrato di alte concentrazioni di sali. La concentrazione di sale raggiunge livelli estremi nelle **Saline di Cervia e Comacchio**, importantissimi siti seminaturali, dove è visibile una vegetazione caratteristica a foglie crassulente in cui prevalgono le praterie a Salicornia sia perenne sia annuale (Arthrocnemun fruticosum e Salicornia veneta).

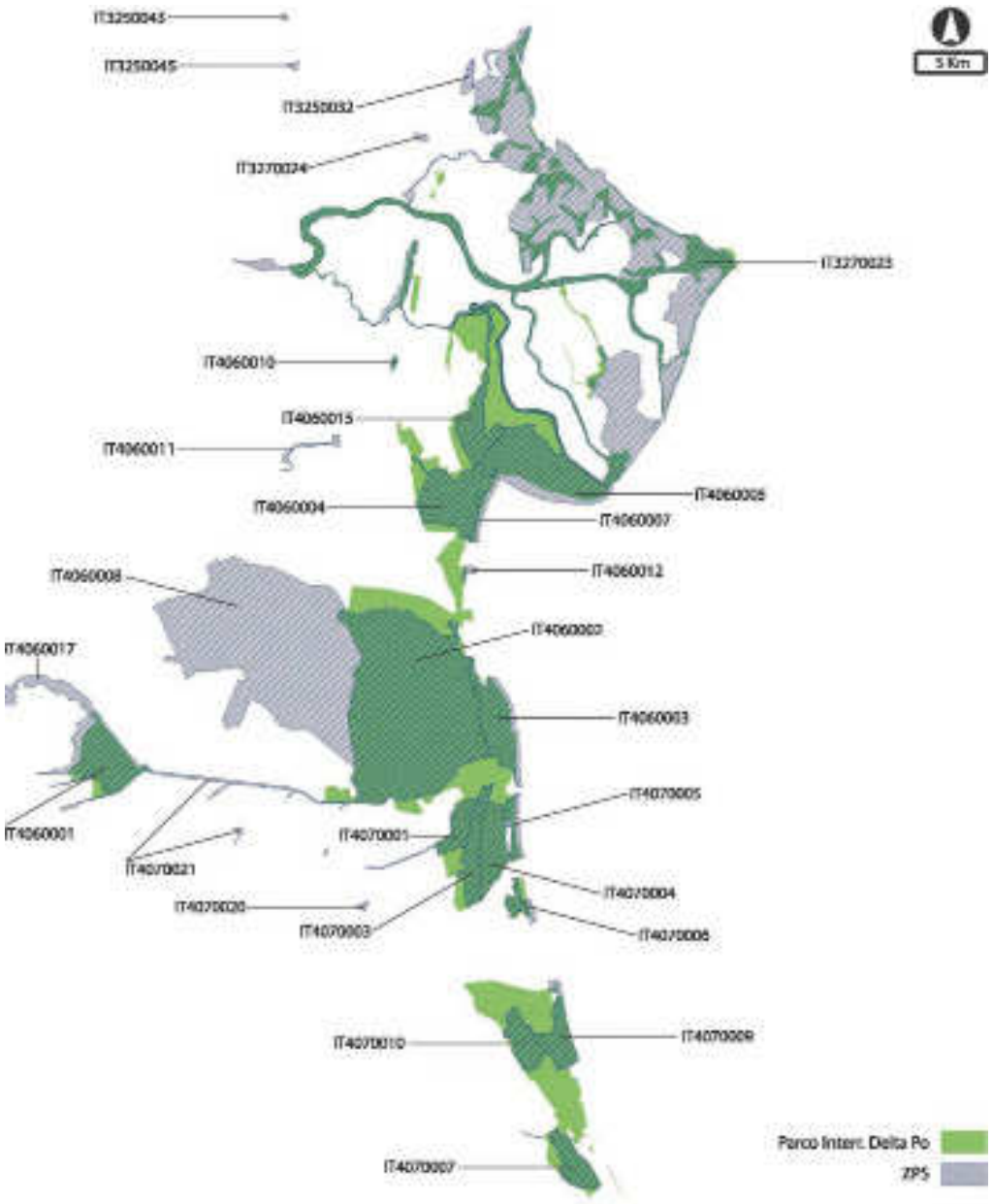
I boschi che si rinvengono sul territorio del Parco possono essere suddivisi in tre grandi categorie: i boschi termofili, i boschi igrofili e le pinete. I primi sono caratterizzati da una vegetazione mediterranea, difatti si estendono lunga la fascia litoranea, mitigati dal clima marittimo. La testimonianza più rappresentativa di questo bosco è il **Gran Bosco della Mesola**, situato nell'area più a nord del parco, una delle più importanti testimonianze delle aree boscate naturali della Pianura Padana, dove crescono esemplari arborei di imponenti dimensioni.
I boschi igrofili si trovano nella fascia più interna, in aree golenali o in prossimità di valli d'acqua dolce. Sul territorio del Parco alcuni esempi di questa tipologia boschiva sono rappresentati dal Bosco del Traversante presso le Valli di Argenta e Marmorta e da Punte Alberete nel territorio ravvennate.
L'**Oasi di Punte Alberete**, in prossimità di Ravenna, è l'ultima foresta allagata della regione e, nell'ambito delle formazioni boschive del Delta, presenta aspetti di grande interesse naturalistico. Nelle **Valli di Argenta** inoltre si trova il Traversante, un esempio di bosco a sommersione saltuaria.

Il paesaggio litorale è in gran parte costituito dalle **pinete,** quelle storiche di Ravenna, San Vitale, Classe e Cervia, formate in prevalenza dal pino domestico, il leccio, la farnia, il pioppo bianco, e tra le infiorescenze, le orchidee; le pinete litoranee caratterizzate dalla presenza del pino marittimo, e infine, a nord, la **Pineta di Volano**, una riserva naturale situata allo sbocco dell'omonimo ramo del fiume Po. Nonostante il pesante intervento umano il paesaggio litoraneo conserva aspetti di rilevante interesse. Lungo i tratti di spiaggia sono ancora visibili tipici esempi di "vegetazione pionera". In prossimità della linea di costa risaltano la ruchetta di mare e la nappola italiana, in seconda fila cresce la gramigna delle spiagge e lo sparto pungente; un'altra pianta caratteristica delle dune è l'eringio marittimo.

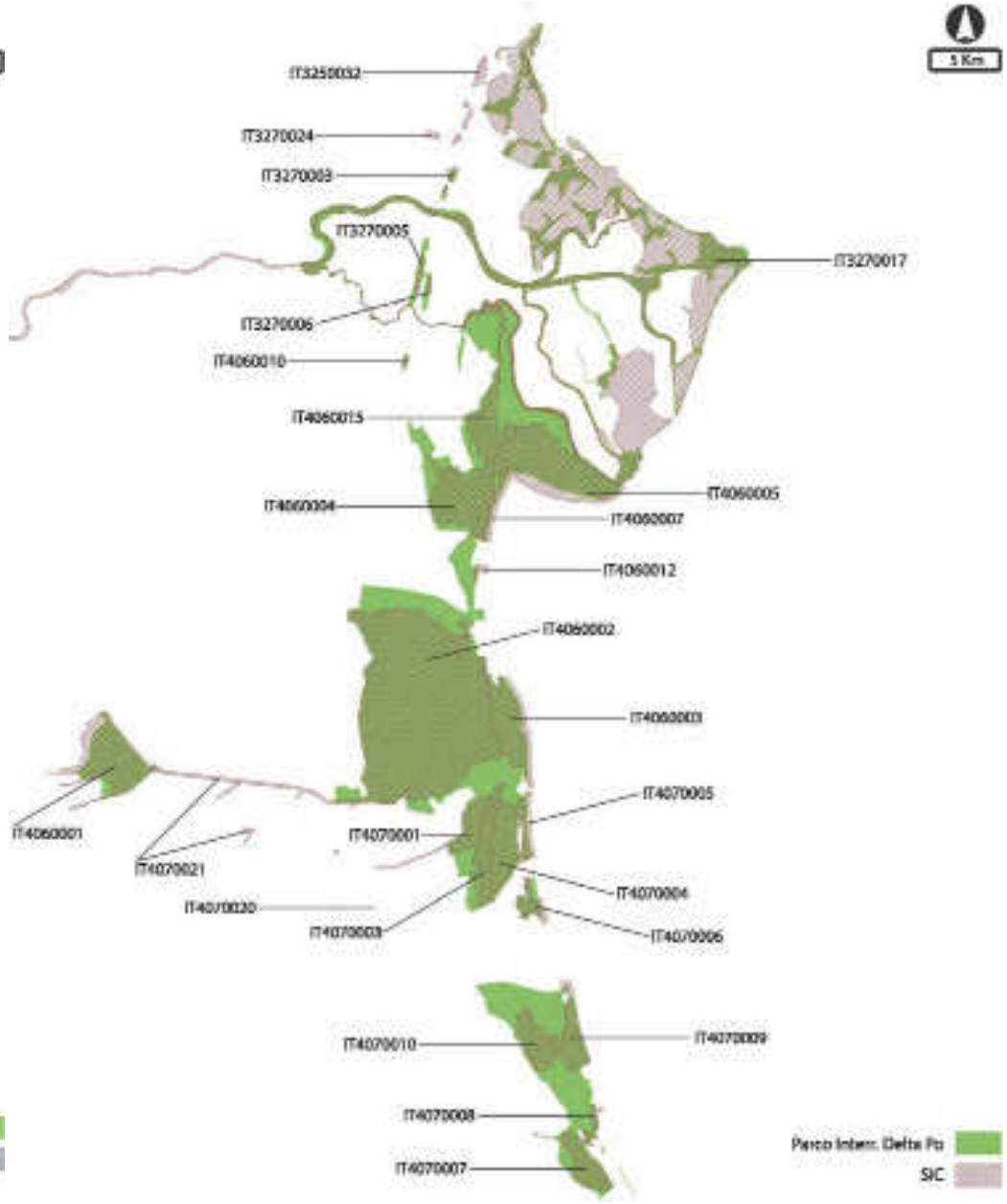
Dune "vive" relitte si trovano tra gli abitati di Punta Marina e Marina di Ravenna. I nuclei di maggiore interesse, sia per dimensioni che per naturalità, si trovano Marina di Ravenna e Porto Corsini, oggi Riserva Naturale dello Stato. La vegetazione presente è quella tipica delle dune vive, con comunità di specie perenni con aspetto di prateria più o meno densa che colonizzano sia le dune embrionali avanzate che quelle più arretrate. Sulle **dune**, nelle spiagge, a causa del vento e della salsedine, le piante (psammofile) sviluppano un profondo apparato radicale e meccanismi particolari nello sviluppo del fusto e delle foglie, così che non è difficile osservare, in primavera, le dune ricoperte di bellissimi fiori rosa del Convolvolo di mare. Tra gli ambienti dunosi, da sottolineare lo **Scanno di Goro** (Scannone). Lo Scannone è una barra di sabbia di 8 km che si estende dalla bocca del Po di Goro verso il Lido di Volano, formatasi grazie all'apporto di sabbie da sud e all'apporto di sabbie da est.

Siti Rete Natura 2000

IT4060001 - Valli di Argenta
IT4060002 - Valli di Comacchio
IT4060003 - Vene di Bellocchio, Sacca di Bellocchio, Foce del Fiume Reno, Pineta di Bellocchio
IT4060004 - Valle Bertuzzi, Valle Porticino-Cannevié
IT4060005 - Sacca di Goro, Po di Goro, Valle Dindona, Foce del Po di Volano
IT4060007 - Bosco di Volano
IT4060012 - Dune di San Giuseppe
IT4060015 - Bosco della Mesola, Bosco Panfilia, Bosco di Santa Giustina, Valle Falce, La Goara
IT4070001 - Punte Alberete, Valle Mandriole
IT4070002 - Bardello
IT4070003 - Pineta di San Vitale, Bassa del Pirottolo
IT4070004 - Pialasse Baiona, Risega e Pontazzo
IT4070005 - Pineta di Casalborsetti, Pineta Staggioni, Duna di Porto Corsini
IT4070006 - Pialassa dei Piomboni, Pineta di Punta Marina
IT4070007 - Salina di Cervia
IT4070008 - Pineta di Cervia
IT4070009 - Ortazzo, Ortazzino, Foce del Torrente Bevano
IT4070010 - Pineta di Classe



Mappatura delle ZPS nell'Area Leader



Mappatura delle SIC nell'Area Leader

I FLUSSI DEL TURISMO SOSTENIBILE

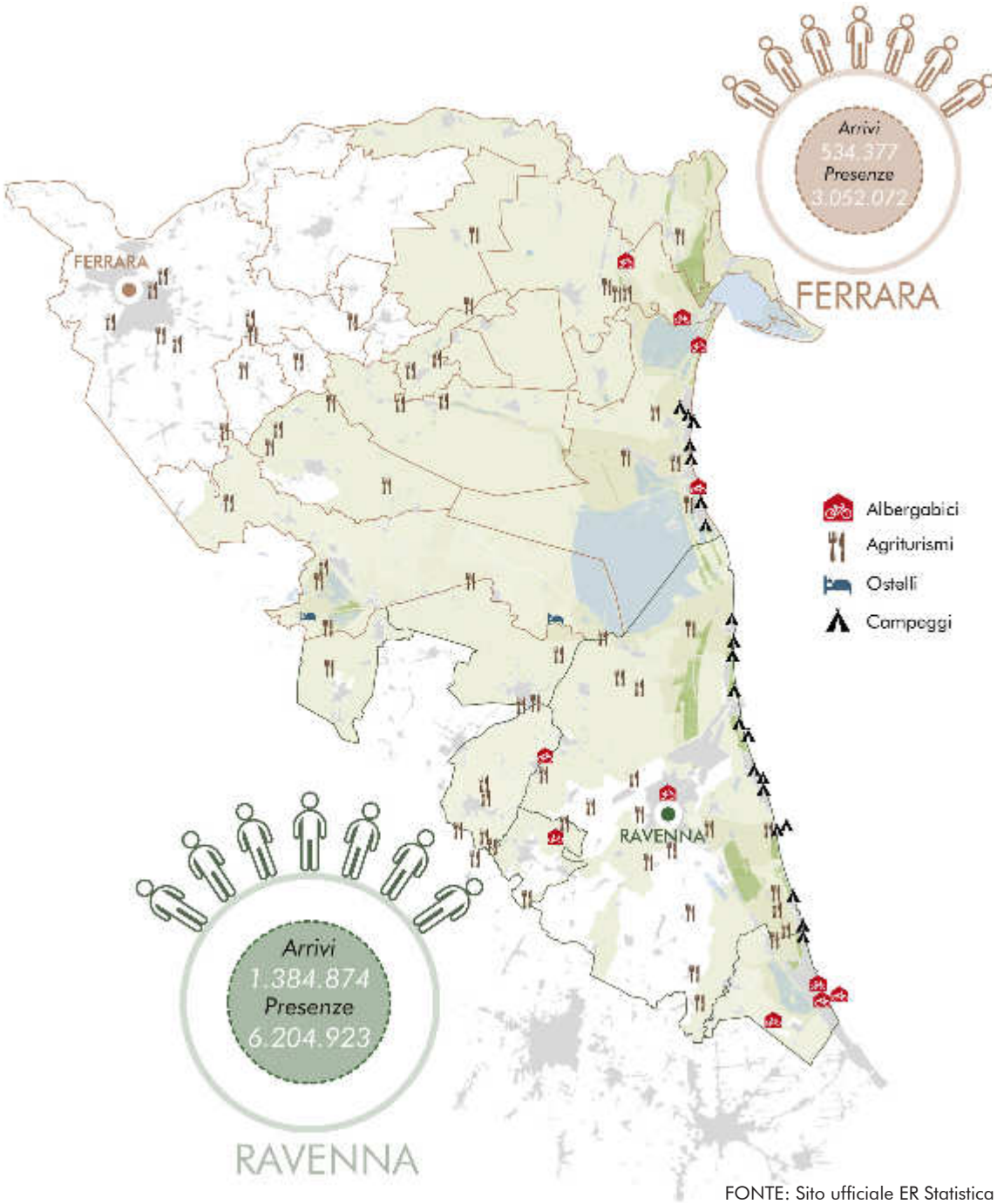
Il Parco del Delta del Po, grazie alla varietà paesaggistica e all'ampio bacino culturale posseduto, esprime nel settore turistico la sua massima vocazione. I vasti campi coltivati, il fiume, i lunghi e ramificati argini, le lagune e i boschetti, uniti alla loro fauna autoctona, compongono l'offerta naturalistica, mentre i piccoli paesini con le loro architetture contadine, le fiere stagionali e i ristorantini tipici animano la scena storico - culturale ed enogastronomica del territorio.

Lo "slow tourism" è termine comune tra tutte le iniziative di sviluppo economico attuate nell'area. Si evince che cresce e si fa sempre più spazio l'idea che uno sviluppo turistico sostenibile è possibile e soprattutto necessario per dare un respiro economico al territorio e a connetterlo.

Gli esercizi ricettivi si concentrano soprattutto nella zona balneare e sono nati principalmente negli anni settanta - ottanta. La spiccata vocazione turistico – ludica della parte romagnola del parco, comporta una notevole differenza nello sviluppo strutturale degli esercizi ricettivi, si contano infatti molti più alberghi, residence, campeggi ed esercizi affittacamere. Tutta l'area deltizia può contare su una rete ristorativa ben fornita.

Negli ultimi anni le amministrazioni hanno riconosciuto l'importanza di dare nuova centralità turistica all'entroterra in aggiunta alla costa, che per tradizione risulta molto strutturata dal punto di vista ricettivo. La crescita del turismo slow sta spostando l'attenzione verso i contesti più interni che attirano turisti da ogni pate d'Europa, soprattutto dal Nord. Nuovi flussi, differenti da quelli diretti verso la Riviera, che necessitano di nuovi servizi che vadano a creare un nuovo sistema ricettivo.

Nelle tabelle successive si evidenziano i dati dei flussi turistici nella provincia di Ferrara e Ravenna oltre che alcune particolarità nell'area.



FONTE: Sito ufficiale ER Statistica

I DATI DELLA PROVINCIA DI FERRARA

Flussi turistici | Arrivi* e presenze** di turisti italiani e stranieri

MESE	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE	
	Arrivi*	Presenze**	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Gennaio	10.154	19.795	1.921	5.562	12.075	25.357
Febbraio	11.540	21.777	2.595	6.995	14.135	28.772
Marzo	16.298	29.445	5.055	13.198	21.353	42.643
Aprile	30.652	62.717	6.506	17.680	37.158	80.397
Maggio	48.644	185.861	20.183	88.430	68.847	274.291
Giugno	51.561	352.265	20.470	138.629	72.031	490.894
Luglio	52.632	461.028	39.146	322.217	91.508	783.245
Agosto	67.223	540.221	43.026	353.745	110.249	893.966
Settembre	27.697	156.957	17.724	142.338	45.421	299.195
Ottobre	18.442	40.888	6.385	18.679	24.827	59.567
Novembre	13.451	28.207	3.446	8.422	16.897	36.629
Dicembre	17.113	31.408	2.763	5.708	19.876	37.116
TOT	365.157	1.930.469	169.220	1.121.603	534.377	3.052.072

Arrivi* Numero di clienti ospitati negli esercizi ricettivi nel periodo considerato. Si intende per arrivo ogni volta che il cliente si presenta a chiedere alloggio nell'esercizio.
Presenze** Il numero delle notti trascorse dai clienti negli esercizi ricettivi

FONTE: Sito ufficiale ER Statistica - Provincia di Ferrara

Permanenza Media dei turisti

Turisti Italiani
5,29
Turisti Stranieri
6,63

TOT
5,71

Turisti italiani	Turisti Stranieri	TOT
Alberghiere	Alberghiere	Alberghiere
2,20	2,99	2,42
Extra Alberghiere	Extra Alberghiere	Extra Alberghiere
8,20	9,05	8,50

Presenze medie giornaliere di turisti

7.140
turisti giorno

LIDI DI COMACCHIO

INCREMENTO MAGGIORE DI TUTTE LE LOCALITÀ DELLA RIVIERA EMILIANO ROMAGNOLA (DATO 2015)

+14,4% degli arrivi

+30,3% delle presenze

Consistenza ricettiva alberghiera per Comune|Numero di esercizi

	Hotel 5S	Hotel 4S	Hotel 3S	Hotel 2S	Hotel 1S	Residenze turistiche	Bike hotel	TOT
Argenta	0	0	4	0	1	0	0	5
Berra	0	0	0	0	0	0	0	0
Codigoro	0	0	1	0	1	0	2	2
Comacchio	0	1	15	6	0	6	2	28
Lagosanto	0	0	0	0	1	0	0	1
Mesola	0	0	0	1	1	0	0	2
Ostellato	0	1	0	1	0	0	0	2
Portomaggiore	0	0	1	0	0	0	0	1
Goro	0	0	0	1	0	0	0	1
Fiscaglia	0	1	0	0	0	0	0	1
landa di Savoia	0	0	0	0	0	0	0	0
TOT	0	3	20	9	3	6	4	**42**

Consistenza ricettiva Extra-Alberghiera per Comune|Numero di esercizi

	Alloggi in affitto	Campeggi zone camper roulotte	Villaggi turistici	Alloggi agroturistici	Ostelli per la gioventù	Case per ferie	Altri esercizi ricettivi collettivi	B&B	TOT
Argenta	0	0	0	6	2	0	3	7	18
Berra	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Codigoro	0	0	0	1	0	0	2	3	6
Comacchio	66	8	2	3	0	0	9	21	109
Lagosanto	0	0	0	0	0	0	1	1	2
Mesola	0	0	0	2	1	0	1	2	6
Ostellato	0	0	2	3	1	0	3	1	9
Portomaggiore	0	0	0	5	1	0	4	0	9
Goro	0	0	0	0	1	0	3	2	6
Fiscaglia	0	0	0	3	1	0	2	6	12
olanda di Savoia	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOT	66	8	4	17	7	0	28	36	**177**

Tasso di ricettività

numero di letti ogni 100 abitanti

13,2

I DATI DELLA PROVINCIA DI RAVENNA

Flussi turistici | Arrivi* e presenze** di turisti italiani e stranieri

MESE	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE	
	Arrivi*	Presenze**	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Gennaio	20.072	50.085	3.291	13.506	23.363	63.591
Febbraio	17.882	42.414	3.515	13.525	21.397	55.939
Marzo	32.979	66.363	8.358	27.054	41.337	93.417
Aprile	80.806	158.810	13.471	45.916	94.277	204.726
Maggio	141.870	342.289	29.288	111.939	171.158	454.228
Giugno	198.493	890.779	30.899	167.050	229.392	1.057.829
Luglio	218.982	1.240.768	49.461	309.297	268.443	1.550.065
Agosto	263.094	1.572.978	51.390	314.542	314.484	1.887.520
Settembre	88.506	413.918	28.807	177.352	117.313	591.270
Ottobre	34.711	76.267	11.941	35.373	46.652	111.640
Novembre	23.425	52.662	4.178	13.179	27.603	65.841
Dicembre	26.172	57.987	3.283	10.870	29.455	68.857
TOT	**1.146.992**	**4.965.320**	**237.882**	**1.239.603**	**1.384.874**	**6.204.923**

Arrivi* Numero di clienti ospitati negli esercizi ricettivi nel periodo considerato. Si intende per arrivo ogni volta che il cliente si presenta a chiedere alloggio nell'esercizio.
Presenze** Il numero delle notti trascorse dai clienti negli esercizi ricettivi

I dati del 2016 confermano quelli rilevati nel 2015, interessanti poichè si registrò un aumento degli arrivi nelle località del Ravennate (+5,3%) e una tenuta delle presenze (+0,7%) per effetto di un lieve incremento di queste a Cervia (+2,4%), ma allo stesso tempo ci fu un calo degli arrivi e delle presenze (rispettivamente -1,9% e -5,1%) nel Centro Storico di Ravenna. Tale dato del 2015 dimostrò l'attrattività turistica delle località del ravennate.
Nel 2016 invece il Centro Storico di Ravenna ha visto un forte incremento degli arrivi e delle presenze (rispettivamente del +4,8% e +5,3%).

FONTE: Sito ufficiale ER Statistica - Provincia di Ravenna

Permanenza Media dei turisti

Turisti Italiani
4,33
Turisti Stranieri
5,21

TOT
4,48

Turisti italiani	Turisti Stranieri	TOT
Alberghiere	Alberghiere	Alberghiere
3,86	4,94	4,03
Extra Alberghiere	Extra Alberghiere	Extra Alberghiere
6,18	5,92	6,12

Presenze medie giornaliere di turisti

17.566
turisti giorno

LIDI RAVENNATI

INCREMENTO DEGLI ARRIVI E DELLE PRESENZE (DATO 2016)

+4,0 %
degli arrivi

+7,2 %
delle presenze

Consistenza ricettiva alberghiera per Comune|Numero di esercizi

	Hotel 5S	Hotel 4S	Hotel 3S	Hotel 2S	Hotel 1S	Residenze turistiche	Bike hotel	TOT
Alfonsine	0	0	1	3	0	0	0	4
Bagnacavallo	0	0	2	0	0	0	1	2
Cervia	4	50	243	51	16	16	4	380
Conselice	0	0	0	1	1	0	0	2
Russi	0	1	1	0	0	0	1	2
Ravenna	0	8	82	11	6	16	3	123
TOT	0	1	0	1	0	0	9	**513**

Consistenza ricettiva Extra-Alberghiera per Comune|Numero di esercizi

	Alloggi in affitto	Campeggi zone camper roulotte	Villaggi turistici	Alloggi agroturistici	Ostelli per la gioventù	Case per ferie	Altri esercizi ricettivi collettivi	B&B	TOT
Alfonsine	0	0	0	2	0	0	0	3	5
Bagnacavallo	0	0	0	6	1	0	1	5	13
Cervia	32	5	0	0	0	27	19	29	112
Conselice	0	0	0	2	0	0	0	2	4
Russi	0	0	0	1	0	0	4	4	9
Ravenna	34	14	0	22	2	1	33	191	297
TOT	66	19	0	33	3	28	57	234	**440**

Tasso di ricettività

numero di letti ogni 100 abitanti

20,7

3. ELEMENTI DI PROGETTAZIONE DEGLI ITINERARI INTERMODALI

CRITERI E REQUISITI DEL SISTEMA INTERMODALE

L'approccio alla realizzazione della rete di mobilità sostenibile turistica prevede l'utilizzo combinato e la valorizzazione delle infrastrutture esistenti. Il miglioramento della mobilità interna deve essere raggiunto attraverso l'integrazione di più modalità di viaggio e mezzi di trasporto, pubblici o collettivi. L'intermodalità deve permettere ai turisti di visitare il territorio in modo lento e non inquinante, contando sulla combinazione di mezzi pubblici o collettivi per raggiungere i luoghi da visitare. Il mezzo treno deve diventare da semplice mezzo di trasporto a luogo di informazione e accoglienza turistica oltre che contenitore culturale.

Per realizzare una rete intermodale moderna e di qualità è necessaria una pianificazione che osservi una serie di criteri qualitativi:

IMPOSTAZIONE INTEGRATA

Pianificazione e progettazione della rete tenendo conto delle interazioni con :
- Contesto economico territoriale
- Contesto ambientale
- Contesto urbanistico
- Contesto trasportistico

STRUTTURA GERARCHICA

- Itinerari e percorsi principali di connessione tra Principali centri urbani regionali o nodi di interscambio interregionale con Polarità di interesse *(aree naturalistiche, impianti sportivi, attrazioni turistiche)*
- Itinerari e percorsi secondari di connessione tra gli itinerari e percorsi principali per l'accesso a particolari punti di interesse
- Itinerari principali a livello urbano e metropolitano: ovvero il proseguimento degli itinerari principali regionali all'interno dei contesti urbanizzati

ATTRATTIVITÀ

- Geografica
- Culturale

CONTINUITÀ

È necessario garantire una continuità di sviluppo degli itinerari in particolare in prossimità di conflitto con altre tipologie di traffico.
Oltre che continua, la linea deve essere il più **diretta** e **lineare** possibile, composta da percorsi convenienti, accessibili e sicuri.

RICONOSCIBILITÀ

Omogeneità delle soluzioni adottate in merito a:
- Materiali
- Colorazioni
- Segnaletica
- Attrezzature

SICUREZZA

- Reale
- Percepita: spazi e visuali che diano la sensazione di serenità e che favoriscano la convivialità tra gli utenti

COMFORT

Evitare pendenze esagerate pavimentazioni irregolari e sconnesse

Garantire la possibilità di eseguire il percorso con uno sforzo regolare e non eccessivo

Garantire punti di sosta e zone d'ombra lungo il percorso per aumentarne la piacevolezza

CONFIGURAZIONE FUNZIONALE

Si intende la configurazioni che le parti della rete ciclabile devono assumere in relazione agli utilizzatori (itinerari ricreativi di diverse durate, itinerari sportivi, turistici di lunga o media percorrenza...)

Le fasi della pianificazione

Dal punto di vista operativo l'individuazione di una rete di itinerari deve seguire le seguenti fasi:

- Fase di ricognizione dell'offerta esistente.
È necessario un dialogo con le amministrazioni su vari livelli (Regionali, Provinciali e Comunali)
- Fase di Verifica delle comnpatibilità dell'offerta esistente con gli obiettivi definiti per il sistema della mobilità ciclistica.
- Fase di pianificazione della nuova rete di itinerario in accordo con i requisiti e con gli obiettivi.
- Fase di definizione degli interventi prioritari in accordo con le **risorse economiche** disponibili.

Casi studio Italiani e Internazionali

Bus&Bici | Spoleto-Norcia

È un servizio di **FS BusItalia** *lungo gli itinerari cicloturistici della Valnerina e lungo il percorso della ex ferrovia Spoleto-Norcia. In questo caso gli autobus non sono dotati di carrello portabici ma di* **rastrelliera** *fissata nel retro del mezzo. Il supplemento del trasporto bici è di 3,50 euro*

Bicibus Mantova-Peschiera del Garda

Con il servizio bicibus della Linea 46 della APAM viene offerta la possibilità di percorrere la ciclabile che collega **Mantova, Peschiera del Garda e i principali percorsi dedicati alla scoperta del Lago di Garda e delle colline moreniche.**
Il servizio Bicibus permette di trasportare fino a **40 biciclette** *e viene effettuato solo su prenotazione.*

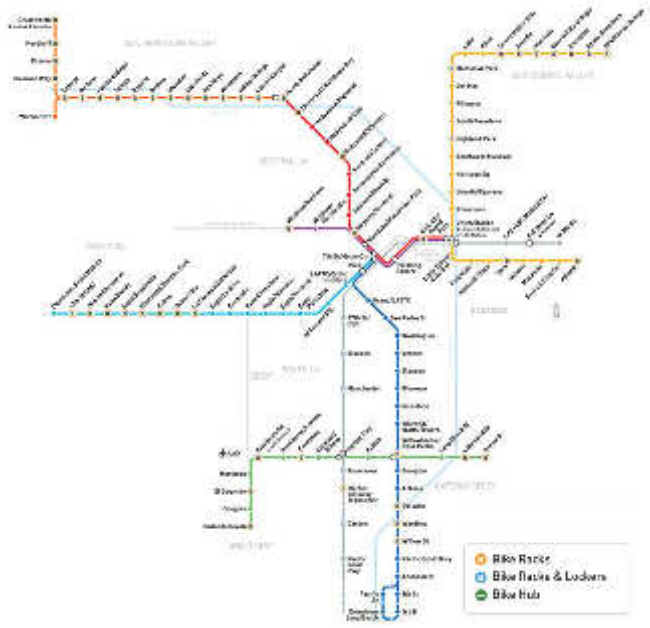
Attivo dai primi di Aprile a fine Ottobre.

Bicibus | Friuli Venezia Giulia

BiciBus, il servizio dedicato ai passeggeri con bicicletta al seguito, viene attivato SU PRENOTAZIONE **nel periodo estivo** *sulla linea* **Udine - Palmanova - Aquileia - Grado,** *Il percorso ricade nell'itinerario della ciclovia Alpe Adria e comprende Aquileia, città patrimonio UNESCO.*
Il servizio garantisce due corse di andata e due di ritorno giornaliere, anche in collegamento con il treno MI.CO. TRA Udine Villach, secondo un calendario programmato.

Metro, bike, hub | Los Angeles

Il Metro Bike Share è un ampio network di hub con servizi dedicati ai ciclisti distribuito proprio come una metropolitana all'interno della città di Los Angeles. Queste stazioni, chiamate "dock points" forniscono circa il doppio dei parcheggi per bici rispetto al numero effettivo di biciclette. Questa caratteristica aumenta notevolmente la possibilità di trovare parcheggio per la propria bicicletta incentivandone il suo utilizzo. Il sistema è coordinato inoltre da un'app che permette di verificare in tempo reale la disponibilità della stazione più vicina sulla mappa.



Bike fixtation| Minneapolis

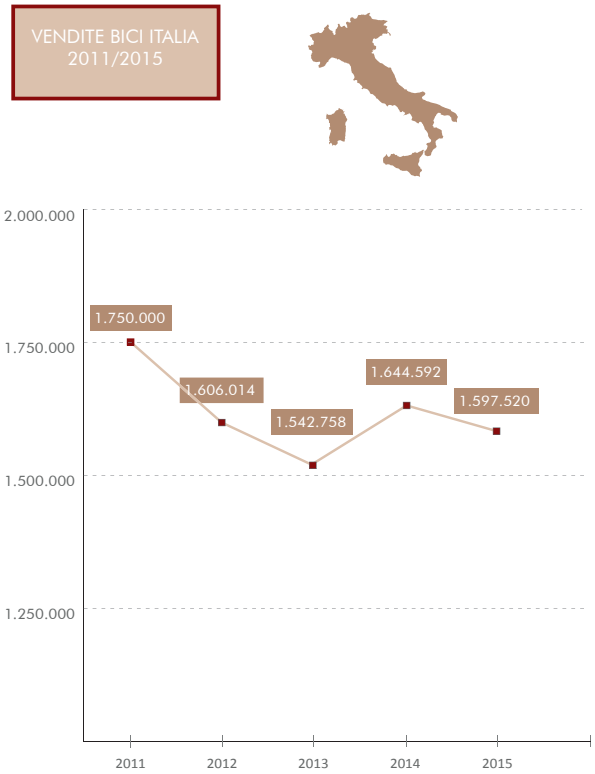
L'innovazione proposta da questa società americana riguarda la realizzazione di distributori automatici con prodotti dedicati alla bicicletta e la sua manutenzione. La loro movibilità consente di predisporre con facilità e velocità nuovi hub ovunque si desideri o vi sia necessità.

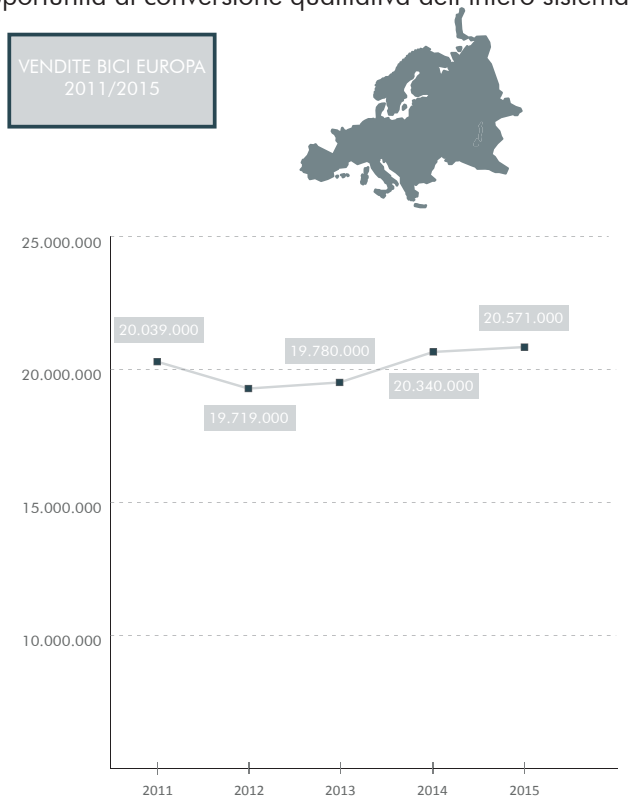
ITINERARI CICLOTURISTICI COME ASSI PORTANTI DEL SISTEMA

Il turismo che prevede l'uso della bicicletta per conoscere e spostarsi sul territorio da visitare (**cicloturismo**), è in grande espansione sia a livello europeo che italiano. Alla base di questo fenomeno c'è sicuramente un rinnovato atteggiamento di presa di coscienza dei rischi dell'ambiente e una progressiva evoluzione della coscienza critica verso un consumo più consapevole.
Il ciclismo in area extraurbana, in particolare per motivazioni legate allo svago, allo sport e al turismo, è solitamente legato a itinerari di media-lunga percorrenza, messi a sistema con tratte brevi, spesso utilizzate anche dai residenti dei territori interessati. Gli itinerari cicloturistici si snodano lungo percorsi a grande attrattività turistica e presentano ampie possibilità di visitare città storiche, siti UNESCO o a valenza ambientale.

L'Italia, che è il primo produttore in Europa di biciclette e di componentistica (nel 2014 sono state vendute 1.645.000 biciclette +6,6% rispetto al 2013 con un export del 65%), nel settore del cicloturismo risulta ancora in posizione arretrata rispetto al resto d'Europa, specie per la mancata presenza di infrastrutture adeguate alle esigenza di turisti provenienti da Austria, Danimarca, Olanda, Svizzera, Francia e Germania.
Per l'Italia il valore del cicloturismo supera di poco i 2 miliardi di euro l'anno - 2.050.000.000 € - ma considerando che questo valore si basa su una serie di informazioni che in alcuni casi risalgono a più di un decennio fa si può azzardare senz'altro che si tratta di un dato sottostimato.
Sull'enorme potenziale di crescita del settore in Italia si può ancora una volta citare lo studio di Confindustria-ANCMA e The European House Ambrosetti su Il valore delle 2 ruote. Lo scenario dell'industria, del mercato e della mobilità: *Uno studio realizzato per la provincia di Trento ha stimato in circa 100 milioni di € all'anno gli introiti turistici generati dai suoi 400 km di piste ciclabili (valore che si avvicina al costo sostenuto per la realizzazione di tali infrastrutture, che dimostrano quindi la possibilità di un rientro molto veloce dell'investimento). Per stimare il valore del cicloturismo in Italia è possibile applicare il dato di Trento, opportunamente ridotto del 25% per prudenza, ai circa 17mila km di piste ciclabili nazionali tra Grandi Vie e Vie dei Mari. In questo modo si ottiene un valore potenziale del cicloturismo italiano di circa 3,2 miliardi di €1.*

Tante esperienze europee testimoniano proprio che laddove esiste un itinerario ciclabile ben interconnesso ad una più ampia rete di percorsi ciclabili le ricadute positive sui territori e le comunità sono sensibili e innescano un processo di ciclabilizzazione capace di amplificarne ulteriormente la portata.
Il cicloturismo risulta essere un'attività ricreativa diffusa e in crescita
nel contesto europeo, un contesto in cui le distanze tra luoghi appaiono relativamente brevi e gli itinerari risultano densi di attrattività e punti di interesse. È quindi un ottimo **vettore di divulgazione culturale** in grado di trasmettere, attraverso l'identità delle sue rotte, la storia e i valori di un luogo e di un territorio. Se analizzato e promosso con attenzione, è una concreta opportunità di conversione qualitativa dell'intero sistema





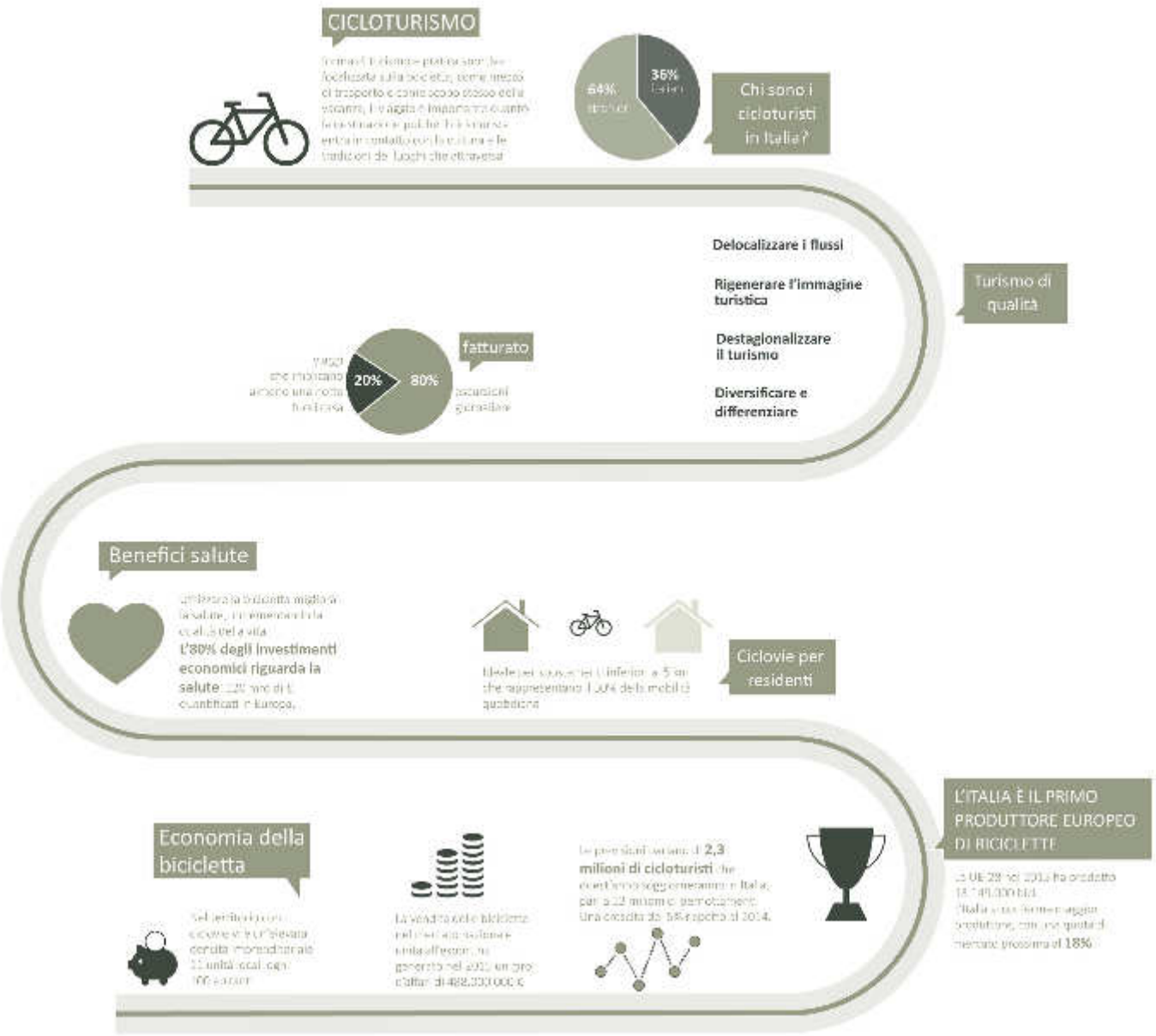
1. Confindustria-ANCMA/The European House Ambrosetti - Il valore delle 2 ruote. Lo scenario dell'industria, del mercato e della mobilità, 2014
https://www.ambrosetti.eu/wp-content/uploads/Executive-Summary-finale-ITA.pdf

turistico locale e un laboratorio per lo sviluppo sostenibile dei territori.
In uno scenario economico di grandi e rapidi mutamenti (cambiamenti climatici, facilità di accesso a informazioni, possibilità di spostamenti in crescita esponenziale, crisi economica) anche il turismo sta ripensando il proprio ruolo sul mercato, trasformando la propria offerta sempre più verso un'esperienza completa di viaggio più che di vacanza.
Secondo alcuni studi l'aspetto ambientale è la prima caratteristica che fidelizza il turista e garantisce la propensione verso una meta piuttosto che un'altra.
In questo scenario il cicloturismo si inserisce con molteplici ruoli:

- **Capacità di delocalizzare i flussi**: il cicloturista non sosta per lungo tempo in una stessa zona, con il vantaggio di distribuire valore e risorse e di non sfruttare in maniera erosiva i territori.

- **Rigenerare l'immagine turistica**: un territorio che si propone attrattivo per il turismo ciclabile, contribuisce a spostare la propria immagine verso un turismo più consapevole e rispettosa dell'ambiente.

- **Destagionalizzare il turismo**: il grande valore aggiunto del cicloturismo riguarda la possibilità di sfruttare stagioni miti (primavera e autunno) che vanno ad allungare il periodo di attività turistica dei territori.



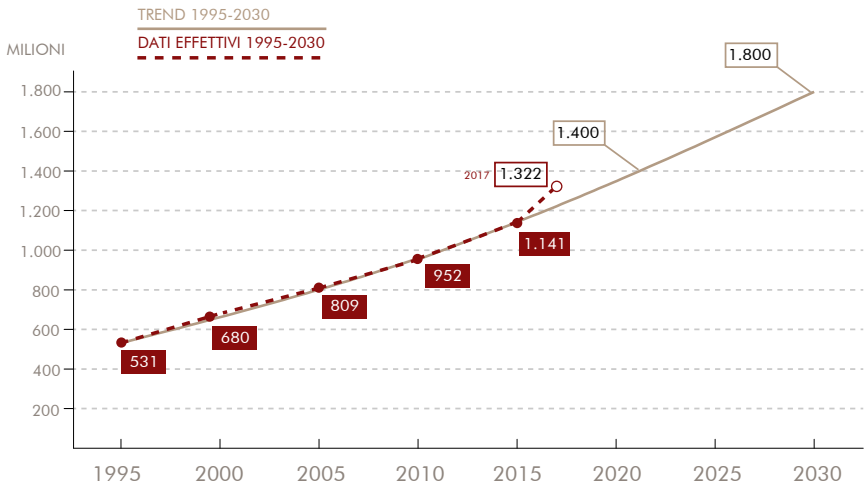
FONTE: Rapporto Legambiente 2017

CICLOTURISMO IN EUROPA

Il turismo, in generale, ha avuto negli ultimi vent'anni un incremento considerevole. Nel 2017 si è misurato un incremento del +7% in termini, raggiungendo i 1,3 miliardi di arrivi annuali; molto al di sopra dei trend previsto dall'UNWTO, l'Organizzazione Mondiale del Turismo, che entro il 2030 prevede il il raggiungimento di 1,8 miliardi di arrivi internazionali nel pianeta.
A un incremento della domanda corrisponde anche un incremento dell'offerta, contemporaneamente all'aumento di competitività fra destinazioni emergenti e consolidate. Il grande successo dei voli low cost, insieme alla rivoluzione di Internet e alla diffusione dei social network hanno portato le destinazioni turistiche a far fronte a una nuova domanda di vacanze **brevi**, **autentiche**, **esperienziali** e **green**, orientate a requisiti di *sostenibilità* e *risparmio*.
Si viene così a parlare di "tematismi turistici", i cui prodotti mettono al centro l'esperienza del turista e che richiedono un rapporto diverso tra l'industria del turismo e il territorio. Territorio, che non è piu chiamato ad essere la scenografia di una destinazione, ma che si sta avviando a diventare la materia prima con la quale costruire i nuovi prodotti turistici.
Il **cicloturismo** è una delle espressioni più incisive di questo mutamento all'interno dell'industria del turismo. Il Parlamento Europeo ha pubblicato uno studio che dovrebbe offrire una visione complessiva del mercato attuale del cicloturismo in ambito europeo, perchè si concentra sulla rete "EuroVelo", cioè la rete di itinerari ciclistici che percorre tutta l'Europa, e ne studia sia l'impatto che le possibili e successive evoluzioni. Tale documento ha stimato in circa 2,295 milioni di vacanze condotte ogni anno in bicicletta in Europa, per un impatto economico generato che ammonterebbe a circa 44 miliardi di euro.

Mercato Cicloturistico: stima dimensione e ricaduta del cicloturismo in Europa

Dati sui flussi turistici internazionali a confronto con la previsione fino al 2030



FONTE: World Tourism Organization | UNWTO

Mercato cicloturistico Europeo: i primi 10 Paesi

	escursioni (Mln)	euro (Mld)	ciclovacanze (Mln)	euro (Mld)	TOT (Mld)
1. Germania	607	9,34	4,06	2,03	11,37
2. Francia	373	5,73	4,01	1,76	7,49
3. UK	149	2,29	1,23	0,54	2,83
4. Svezia	134	2,06	1,20	0,53	2,58
5. Olanda	138	2,12	1,01	0,44	2,57
6. Finlandia	112	1,72	1,14	0,50	2,22
7. Italia	103	1,59	1,05	0,46	2,05
8. Polonia	101	1,56	1,06	0,47	2,02
9. Ungheria	98	1,50	1	0,44	1,94
10. Spagna	80	1,23	0,89	0,39	1,62

European Cycle Route Network Eurovelo, condotto dalla D.G.P.I. del Parlamento Europeo 2012.

La Rete Europea Eurovelo

EuroVelo, la rete ciclabile europea, è un progetto nato nel 1997 dall' **ECF** (European Cyclists' Federation) teso a sviluppare una rete di 15 itinerari ciclabili di lunga percorrenza attraverso tutto il continente europeo. I percorsi Eurovelo sono nati in molti casi unendo percorsi ciclistici nazionali già esistenti (soprattutto nell'Europa centro-occidentale). In altri casi invece è stata la spinta derivante dalla voglia di far parte di questa rete a creare percorsi nazionali integrati. Il progetto individua oltre 70.000 km di rete ciclabile di cui più di 45.000 km già realizzati e dei quali l'itinerario più lungo è il n. 13: Iron Curtain Trail, di 10.400 km.

Obiettivi della rete Eurovelo sono di tipo:

1) Economico: crescita sostenibile, creazione 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

Eurovelo è presente in Italia con tre reti, le quali interessano anche l'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 rifermento al Po come corridoio da percorrere sulle due sponde.

Rete Europea EUROVELO

IL CICLOTURISMO IN ITALIA

Rete Bicitalia| la rete nazionale della mobilità ciclistica

Bicitalia è una proposta di rete nazionale elaborata da **FIAB** (Federazione Italiana Amici della Bicicletta-Onlus), di dimensione sovra regionale o di collegamento con i paesi confinanti, sul modello delle diverse reti realizzate con successo in vari paesi d'Europa.
La rete nazionale Bicitalia, della lunghezza totale di circa 18.000 km di strade ciclabili, di cui 10.000 già mappati, con 18 itinerari, 50 "ciclovie di qualità" e 500 Albergabici attestati, si propone di favorire non solo la creazione di un'infrastruttura per la mobilità ciclistica nazionale raccordando le iniziative esistenti e in progetto, ma altresì di essere un fattore di moltiplicazione di ciclabilità su scala locale.

Diverse le valenza assegnate alla Rete Bicitalia:
• trasportistica, per la diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto pulito e sostenibile
• turistica, per promuovere lo sviluppo del turismo in bicicletta e allineare l'Italia agli standard di mobilità e di domanda turistica europea
• sviluppo di economie locali nei territori attraversati dalle ciclovie: ospitalità, ristoro, assistenza tecnica, accompagnamento di gruppi, editoria, etc.
• intermodalità, ovvero di valorizzazione e integrazione del trasporto ferroviario (treno+bici) e delle autolinee (bus+bici).

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

BI3 Ciclovia Francigena – Ciclovia dei Pellegrini, già Eurovelo 5
BI16 Ciclovia Tirrenica e Variante dir.Canossa
BI1 Ciclopista del Sole e Variante, già Eurovelo 7
BI7 Ciclovia Romagna – Versilia
BI2 Ciclovia del Po, già Eurovelo 8

Rete ciclabile BICITALIA

Le ciclovie turistiche nazionali

In Italia la rete ciclabile, ammonta a poche migliaia di km con un rapporto con la lunghezza delle strade pari a qualche unità. 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. 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.

Nel luglio 2016 nasce il **sistema delle ciclovie turistiche nazionali** a firma del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo di quattro protocolli d'intesa per la progettazione e la realizzazione delle prime ciclovie turistiche nazionali previste dalla Legge di Stabilità 2016.
I protocolli d'intesa, concordati con otto Regioni, danno il via al percorso amministrativo di Ministeri e Regioni per la progettazione e la realizzazione delle opere.
Per la prima volta si riconosce alle ciclovie turistiche la valenza di infrastrutture nella pianificazione nazionale del Ministero nell'ambito delle politiche di mobilità sostenibile e interconnessa. Si inseriscono in una strategia più ampia del Ministero per la ciclabilità, che prevede una Rete Ciclabile Nazionale partendo dalle dorsali di Eurovelo, su cui si innestano reti regionali, intermodalità e ciclostazioni, e azioni per la Ciclabilità urbana e la sicurezza.
Sono 10 gli itinerari della rete nazionale delle ciclovie turistiche, come previsto dalla legge di stabilità 2016 e dalla legge di bilancio 2017:
- **Ciclovia Ven-To**, 680 km da Venezia a Torino
- **Ciclovia del Sole**, 300 km da Verona a Firenze
- **Ciclovia dell'Acqua**, 500 km da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE)
- **Ciclovia GRAB** Roma – Grande Raccordo Anulare delle Biciclette, 44 km a Roma
- **Ciclovia del Garda**, 140 km lungo le rive del lago di Garda
- **Ciclovia della Magna Grecia**, 1000 km da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR)
- **Ciclovia della Sardegna**, 1230 km da S.Teresa di Gallura (OT) a Sassari passando per Cagliari
- **Ciclovia Adriatica**, 820 km da Lignano Sabbiadoro (UD) al Gargano
- **Ciclovia Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia**, 150 km da Venezia a Trieste
- **Ciclovia Tirrenica**, 870 km dal confine Francia-Italia a Roma.

Per i primi quattro percorsi, Ven-To, Sole, Acqua e GRAB, a luglio e a settembre del 2016 sono stati firmati i protocolli d'intesa, tra MIT, MIBACT e gli enti locali interessati, cioè Regioni e Roma Capitale. Ad aprile 2017 sono stati approvati e finanziati i progetti di fattibilità tecnica ed economica. L'apertura dei primi cantieri è prevista entro il 2018.

Legge quadro sulla mobilità ciclistica

La strategia per la mobilità dolce messa in campo dal Ministero in questi due anni con la configurazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche, unitamente alla legge sulla ciclabilità, Legge n.2 11/01/2018, in vigore dal 15 febbraio 2018, segnano un passaggio culturale che vede lo Stato assumere la pianificazione della mobilità cicli-stica come parte della strategia complessiva della mobilità prioritaria per lo sviluppo del turismo nel nostro Paese e rappresenta quel segmento di infrastruttura turistica che maggiormente si snoda lungo i territori di eccellenza: i paesaggi, le bellezze e i beni culturali disseminati lungo tutta la penisola e che più direttamente si interfaccia con le piccole economie dei luoghi. La Legge sulla mobilità ciclistica prevede una serie di misure utili a diffondere l'uso della bicicletta in Italia, sia come mezzo di trasporto sia per finalità ricreative.

La legge prevede:

- una programmazione nazionale stabile e una pianificazione pluriennale relativa alla realizzazione della **rete ciclabile nazionale 'Bicitalia'**

- una programmazione regionale e locale che promuova una **mobilità urbana sostenibile**, mediante l'intermodalità con i mezzi utilizzati per il trasporto pubblico locale

- l'individuazione delle **ciclovie di interesse nazionale** che costituiscono la rete nazionale e gli interventi prioritari per assicurare le connessioni della rete con le altre modalità di trasporto

- la realizzazione di **aree destinate all'accoglienza delle biciclette** nei parcheggi delle stazioni ferroviarie e metropolitane, negli scali fluviali e lacustri, nei porti e negli aeroporti

- la predisposizione dei **mezzi pubblici per il trasporto delle biciclette** e la realizzazione di **velostazioni** nei comuni sede di stazioni ferroviarie, di autostazioni o di stazioni metropolitane.

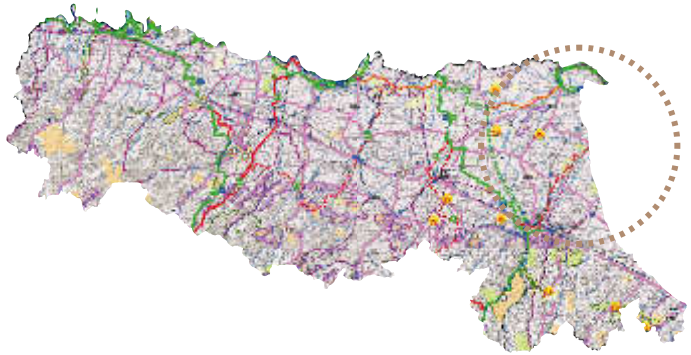
Alcune misure coinvolgono anche i livelli locali di governo: è previsto infatti che tutti i comuni, anche quelli al di fuori delle città metropolitane, predispongano dei Piani urbani della mobilità ciclistica.

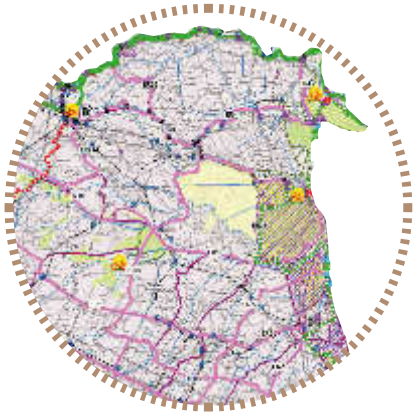
Di particolare interesse e rilevanza appare la disposizione relativa alla prevista rete nazionale di percorribilità ciclistica che ne prevede l'intermodalità, stabilendone l'integrazione e l'interconnessione con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità e degli altri servizi di trasporto (stradale, ferroviario, di navigazione interna, marittima e aerea).

PIANIFICAZIONE REGIONALE CICLOTURISTICA

Il Progetto di Rete Ciclabile Regionale in Emilia Romagna

Alcune regioni hanno recepito importanti linee guida nazionali o, in alcuni casi, hanno anticipato le azioni a favore della mobilità ciclabile rispetto ai tempi dello stato. È questo il caso dell'E-R, regione all'avanguardia che ha da tempo visto nella mobilità ciclabile l'altro potenziale distributivo di valori e benefici. La Regione Emilia-Romagna (con delibera di Giunta 1157/2014) ha approvato la nuova Rete delle ciclovie regionali, finalizzata alla promozione del cicloturismo alla pianificazione e realizzazione di percorsi extraurbani su tutto il territorio regionale. Si tratta di un obiettivo di lungo periodo, che sarà realizzato attraverso la pianificazione e la progettualità della Regione e degli Enti locali, i quali definiranno nel dettaglio gli itinerari da realizzare nei prossimi anni in maniera coordinata e unitaria. La rete è stata individuata in collaborazione con le Province e vuole rendere più facile e piacevole la fruizione delle principali risorse culturali, naturali, ambientali e paesaggistiche.
Durante le fasi di redazione si sono valutate anche le esigenze di collegamento tra i principali centri urbani, allacciandosi quindi a percorsi già esistenti o previsti, al fine di favorire anche la mobilità ciclistica urbana e di inserire le nuove ciclovie nei percorsi internazionali più riconosciuti e praticati come Eurovelo e Bicitalia.
Per informare i cicloturisti sugli itinerari e le principali attrattività dei territori attraversati, la Regione finanzierà la posa di segnaletica e cartellonistica dedicate.
L'area del GAL è interessata da 12 ciclovie riconosciute a livello regionale descritte nei paragrafi successivi.





La RETE DELLE CICLOVIE REGIONALI IN EMILIA-ROMAGNA (RCR):

- È costituita dai percorsi urbani e extraurbani o itinerari ciclabili realizzati o da realizzare
- Comprende i progetti di reti ciclabili e ciclovie Eurovelo e BicItalia
- Si coordina e integra con le reti ciclabili locali
- Individua i tracciati ferroviari dismessi e gli argini dei fiumi e dei torrenti utilizzabili per la realizzazione di piste e itinerari ciclabili ad uso turistico in cui è possibile realizzare nuove piste ciclabili ad uso turistico.

Impegno dei Comuni:
- individuare nei propri strumenti di pianificazione le reti ciclopedonali locali;
- aggiornamento degli strumenti di pianificazione urbanistica prevedendo la realizzazione di spazi per il deposito biciclette nelle residenze, attività produttive e luoghi pubblici;
- programmare gli interventi nel territorio per raggiungere gli obiettivi della legge rendendoli parte integrante dei PUMS e dei Piani Urbani del Traffico.

La Regione mette a disposizione un contibuto di **25 milioni di Euro** per progetti di mobilità ciclistica entro il 2020.

Nuova legge Regionale Emilia-Romagna sulla ciclabilità

Tra le innovazioni previste dalla nuova norma ci sono: la creazione della rete delle ciclovie regionali, un piano economico e di manutenzione per le piste ciclabili, misure per il contrasto ai furti e la creazione di nuove velostazioni che permettano una reale e conveniente intermodalitá con il trasporto pubblico.
La struttura regionale provvede all'attuazione della legge, monitorando le azioni da mettere in campo e quelle già realizzate, anche grazie al lavoro del Mobility Manager Regionale.

Tra gli gli obiettivi della legge:
- raddoppio della percentuale di spostamenti in bici e a piedi sul territorio;
- dimezzamento entro il 2020 delle vittime su strada, come indicato dall'Unione europea;
- nuovi collegamenti tra le piste esistenti, una maggiore integrazione treno-bici e più servizi per i ciclisti, dalla riparazione alla vigilanza. E per ogni nuova strada realizzata, una nuova pista ciclabile, anche non adiacente (come invece prevedeva la vecchia normativa). Il nuovo testo prevede, inoltre, che gli enti e i soggetti inadempienti sulle misure per la ciclabilità non potranno beneficiare di contributi regionali.

VANTAGGI DEL CICLOTURISMO

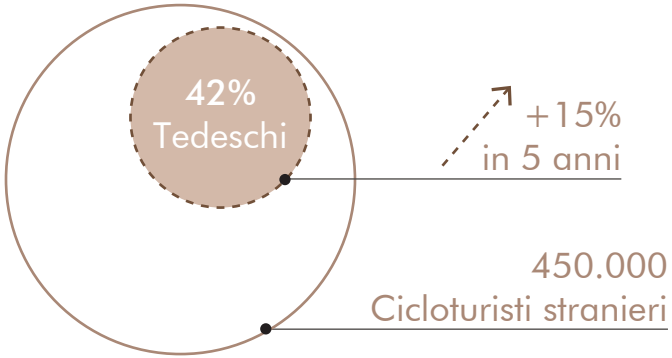
Criticità e Problematiche Italiane

Nonostante in Italia il cicloturismo sia un settore in continua crescita e sempre più stranieri, provenienti da tutta Europa, scelgano l'Italia come meta delle loro esperienze cicloturistiche, sono presenti numerose problematiche che non permettono di raggiungere gli obiettivi che consentirebbero all'Italia di essere all'avanguardia o di eguagliare l'offerta di altre realtà europee.
Tali problematiche sono legate alla difficoltà di fare rete per creare un sistema che permetta di adeguarsi agli standard d'offerta internazionale.
La frammentazione delle reti ciclabili e la mancanza di coordinamento penalizzano l'offerta cicloturistica che in questo modo appare disomogenea nella sua forma poichè gestita dagli operatori economici dei diversi territori e dalle singole amministrazioni locali, che nel tempo hanno intrapreso percorsi molto differenti.
La "cultura della bicicletta" inoltre non si è diffusa in maniera uniforme lungo la penisola e questo è legato sicuramente alla morfologia del territorio, a fattori culturali e strutturali.
La mancanza di un sistema omogeneo è ancora più grave se si pensa alle potenzialità del territorio italiano attraversato da 15.000 km di strade secondarie con eccellenze paesaggistiche-naturali e l'abbondanza di beni storici-culturali e di percorsi enogastronomici lungo tutta la penisola. Tutti elementi che possono perfettamente combinarsi ad un turismo lento, che accompagnato da una buona rete di servizi può generare cospicui introiti; il cicloturista da slow-bike, rispetto a un cicloturista sportivo, è infatti enormemente più disposto a effettuare acquisti e sfruttare servizi qualora questi siano resi disponibili.
E proprio la mancanza di un sistema coordinato che affianchi al cicloturista le comodità e i servizi necessari penalizza lo sviluppo di questo fenomeno: manca un numero adeguato di alberghi in grado di venire incontro alle necessità pratiche dei cicloturisti, sono carenti i punti informativi dotate di attrezzature e materiale informativo tradotto nelle diverse lingue.
A sommarsi a queste problematiche sono i costi troppo elevati previsti, una limitata sensibilità nei confronti dell'ambiente e della tutela del paesaggio e la mancanza di una normativa nazionale con conseguenti controlli.

Rispetto aD altri Paesi europei è inoltre carente la presenza di azioni promozionali all'estero in grado di pubblicizzare l'offerta cicloturistica italiana; mancano adeguate attività di co-marketing con gli operatori, campagne pubblicitarie aggressive mirate ai singoli target o alle singole nazioni. Investimenti che consentirebbero di dare grande impulso a un settore dalle grandi potenzialità. Da un aumento dell'offerta ci si può infatti aspettare un incremento della domanda.

Prospettive

Osservando le esperienze di altri Paesi europei ci si può rendere conto delle importanti ricadute economico, sociali e ambientali legate al cicloturismo, e del grande indotto economico che si crea attorno all'ospitalità, al ristoro e ai servizi tecnici e di front-office. Nonostante il potenziale del territorio italiano sia enorme per fare dell'Italia uno dei fiori all'occhiello per la promozione del cicloturismo, grazie alla densità dei suoi piccoli centri culturali, alle importanti tradizioni enogastronomiche e alla bellezza del suo paesaggio, tuttavia il cicloturismo è attualmente un valore aggiunto minimo per il turismo del nostro territorio, e se adeguatamente supportato potrebbe risolvere i problemi di numerosi operatori turistici. In primo luogo avrebbe effetti positivi sulla **destagionalizzazione**, infatti il momento più opportuno per una vacanza cicloturistica è generalmente il periodo di bassa stagione, quando il clima risulta essere più piacevole rispetto alle calde giornate estive o alle miti giornate invernali. I mesi migliori sono Marzo, Aprile, Maggio e metà Giugno e poi, ancora, Settembre e metà Ottobre, in cui in gran parte dell'Italia il clima è temperato.
Per il turismo tradizionale questi periodi rappresentano la bassa stagione e in molte località un gran numero di strutture ricettive rimangono chiuse.
I cicloturisti possono costituire una valida opportunità per queste attività di rimanere in esercizio risolvendo così un problema che colpisce numerosi operatori del settore: **la stagionalità.**



FONTE: "Realizzazione rete regionale itinerari ciclabili della Sardegna"_CIREM

BENEFICI ECONOMICI

Riguardano in particolare gli effetti dell'attività cicloturistica sul sistema di generazione di reddito e dell'occupazione a livello locale

Spesa Turistica

Spesa Media Giornaliera: 60/80 Euro

Maggior autosufficienza in termini di spesa quotidiana

Una ricerca Inglese ha rilevato che la spesa giornaliera dei cicloturisti è maggiore di quella degli escursionisti (25 sterline spese contro le 7,50 pernottamento escluso)

Destagionalizzazione

Incremento del Cicloturismo durante i periodi di Bassa Stagione, in cui il clima è più adatto all'utilizzo della Bici

Aprile	Settembre
Maggio	Ottobre
Giugno	Metà Novembre

Gli operatori del settore turistico possono così mantenere in esercizio le loro attività per tutto l'anno.

BENEFICI AMBIENTALI

Si fa riferimento agli impatti che che il cicloturismo e in generale l'uso della bicicletta genera in riferimento alla valorizzazione territoriale

Recupero di infrastrutture dismesse

Le **strade** e le **ferrovie** dismesse recuperate alla ciclabilità rientrerebbero nella disponibilità e fruizione delle comunità locali. Così come i numerosi **immobili di proprietà pubblica abbandonati** per cui stanno nascendo iniziative di recupero per dargli nuova vita (case coloniche e cantoniere...)

Valorizzazione beni culturali e ambientali

Connessione tra siti di interesse storico e culturali e aumento della loro accessibilità

Compatibilità del Cicloturismo con la protezione della fauna e della flora locali.

Sostenibilità

Il cicloturismo è un attività in linea alle politiche ormai diffuse dall'Europa e dalle amministrazioni locali, che prediligono uno spostamento e un turismo sostenibile a scapito dell'inquinamento ambientale.

BENEFICI SOCIALI

I benefici sociali del cicloturismo sono profondamente legati a quelli economici. Questa attività può infatti favorisce l'interazione umana e con il territorio generando nuovi flussi, nuove abitudini e di riflesso la nascita di nuove attività

Benefici Socioculturali

A differenza di altre tipologie di vacanza il cicloturismo, caratterizzate dall'assenza di interazione tra i turisti e la popolazione locale, il cicloturismo implica la potenziale **costruzione di un'interazione diretta con il territorio attraversato e con le popolazioni che vi risiedono**.

Impatto sociale in ambienti marginalizzati

Nel caso di destinazioni poco conosciute e marginali il cicloturismo può rappresentare l'input iniziale per la **nascita di piccole economie**

Ristorazione | InfoPoint | Campeggi | Agriturismo | ...

Sensibilizzazione a un corretto stile di vita

La promozione dell'attività ciclistica è un ottimo strumento per modificare il comportamento urbano dei cittadini e portare di riflesso guadagni sociali e economici per l'intera comunità

FONTE: Rapporto Legambiente 2017

Bikenomics

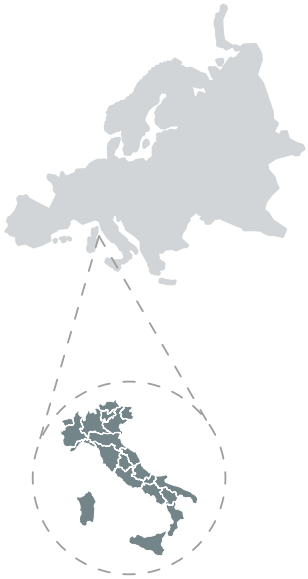
L'analisi della **bikenomics** (indotto a livello europeo prodotto dall'economia della bicicletta) realizzata dell'ECF (European Cyclists' Federation) e presentata a Bruxelles il 6-12-2016, definisce in un quadro complessivo l'economia che gira intorno alla bicicletta. Le cifre riportate nello studio rappresentano la somma di calcoli basati su fatti concreti, sui dati più recenti in materia e su stime realizzate in base a indicazioni tendenziali.
Il report **"The Eu Cycling Economy"** mostra i benefici della mobilità ciclistica in una strategia europea integrata che deve comprendere tutti i settori della società e considerare il tema "bici e ciclabilità" come trasversale.
Tra i dati riportati nello studio, emergono i benefici sulla salute derivanti dall'andare in bicicletta nei 28 Stati membri dell'Unione Europea: **191,27 miliardi di euro**, quasi la stessa cifra che la Gran Bretagna ha speso complessivamente nella Sanità in tutto il 2013 (202 miliardi, fonte Eurostat 2013).
Per quanto riguarda il territorio italiano, partendo dal dato di Trento di 100 mln di euro per 400 km di piste ciclabili si stima che i 17.000 km di piste ciclabili dell'Italia (tra Grandi Vie e Vie dei Mari) possano generare un fatturato potenziale di circa 3,2 miliardi di euro (stima prudenziale ridotta del 25%).
Andare in bicicletta può essere considerata un'attività sociale che mette in relazione persone provenienti da diversi ambiti ed estrazioni, favorendone l'integrazione: questo parametro viene valutato dall'ECF in **10 miliardi di euro**.
Un ulteriore beneficio della bici, legato al fatto che muoversi con un mezzo non motorizzato migliora in generale lo stato di buona salute delle persone, è rappresentato dalla riduzione delle assenze dal lavoro per malattia: in questo la ciclabilità "pesa" **4,5 miliardi di euro**.
I risultati del report mostrano che il valore della mobilità ciclabile per la società, l'ambiente e l'economia è chiaramente molto maggiore di quello normalmente

		Calcolo basato su prove concrete	Calcolo basato sul miglior dato disponibile	Stima basata sulla miglior indicazione	Nessun dato disponibile all'oggi
Clima	Riduzione emissioni CO2	2.2 mld €			
	Benefici legati alla riduzione emissioni CO2			10 mld €	x
Ambiente	Riduzione inquinamento aria	0.43 mld €			
	Riduzione inquinamento acustico	0.3 mld €			
Sviluppo beni ambientali	Minore impermeabilizzazione			2 mld €	
	Minore inquinamento suolo			0.5 mld €	
	Miglior qualità H2O				€
Energia	Risparmio carburante	2.8 mld €			
	Contributo mobilità ibrida ed elettrica				€
Risorse	Risparmio risorse nella produzione di veicoli e costruzione infrastrutture			Produrre una bici richiede il 2% ca. di risorse per un'auto	€
Benefici diretti in salute	Vita più lunga	97 mld €			
	Vita più sana		39 mld €		
	Migliore salute mentale			30 mld €	x
	Migliore salute bambini contro sedentarietà			20 mld €	x
Sicurezza strade/ riduzione incidenti	Riduzione morti	0.38 mld €			
	Riduzione feriti gravi	0.33 mld €			
	Riduzione feriti lievi	0.06 mld €			
Benefici economici salute	Riduzione assenza lavoro		4.5 mld €		
Industria bici UE	Valore settore manifatturiero UE	4.3 mld €			
	Valore settore manifatturiero parti/accessori UE	1.7 mld €			
Vendita bici e parti e riparazione	Valore vendita bici	6.6 mld €			
	Valore vendita parti o accessori	2.3 mld €			
	Valore riparazione bici	0.99 mld €			
Cicloturismo			44 mld €		
	... da altri settori				€
Sicurezza stradale	Riduzione danni ai materiali		3.2 mld €		
Progettazione urbana	Benefici nella progettazione urbana e infrastrutturale			10 mld €	
Mobilità Smart	Contributo a nuove tecnologie e sviluppo smart cities			10 mld €	
Qualità tempo in bici					€
Shopping in bici		111 mld €		Benefici aggiuntivi per altri temi chiave	
Benessere bambini	Risparmio tempo genitori				€
Qualità dello spazio	Guadagno suolo: 1:10 sosta 1:5 movimento			20 mld €	€
Questione sociale	Uguaglianza sociale				€
	Uguaglianza di genere			10 mld €	x
	Benessere bambini			30 mld €	x
	Sicurezza sociale			10 mld €	x
Mobilità/trasporto	Congestione-alleggerimento	6.6 mld €			
Infrastrutture stradali	Costruzione	1.9 mld €			
	Mantenimento	1.1 mld €			
	Sovvenzioni trasporti pubblici				€
	Inter- e multi- modalità			20 mld €	
	Tasse di trasporto e suvvenzioni				x
Diversità culturale	Resilienza + robustezza				€
	Connessione culturale				€
	Accessibilità			10 mld €	x
TOTALE	513	239	90	182	

x= mancanza di dati per calcoli precisi €= mancanza dati generale

considerato. I risultati sono allineati con le ricerche attuali che collocano la mobilità ciclabile nelle forme di **mobilità 'attiva'** i cui benefici sono globalmente riconosciuti, stabilendo un terzo pilastro nelle politiche dei trasporti, a fianco del trasporto pubblico e del trasporto individuale motorizzato.
In termini socio-economici, si stima che ogni km percorso in bicicletta genera un beneficio in salute di circa 0,9 €. Se moltiplicato per 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 interne**, fattore messo in luce anche dalla recente programmazione europea e dalla Strategia Nazionale Aree Interne, che si pone come obiettivo il rilancio di queste aree anche attraverso la ricucitura tramite percorsi di mobilità lenta.

Come sottolineato dallo studio, 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 una nuova rete ciclopedonale.

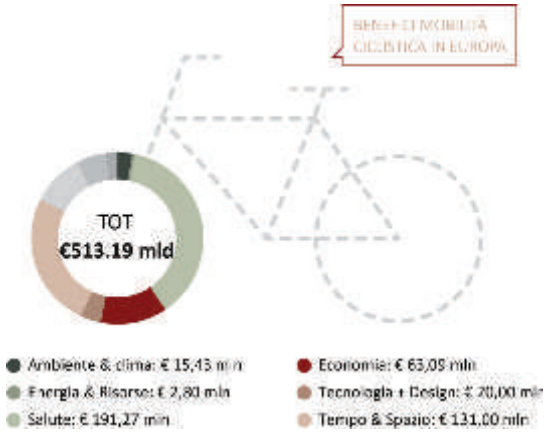


EUROPA
Il settore del cicloturismo muove ogni anno oltre **44 miliardi di euro**

ITALIA
Nel nostro paese il cicloturismo ha attualmente un valore di **2 miliardi di euro**

STRUMENTI NORMATIVI E DI FINANZIAMENTO

La mobilità sostenibile, ciclabile in particolare, sta assumendo anche in Italia un forte peso nel linguaggio comune delle politiche urbane e territoriali.
L'attenzione al tema e la scoperta, seppur tardiva, delle molteplici possibilità di sviluppo e implementazione delle strategie per la ciclabilità, ha portato enti pubblici, locali, regionali e nazionali, a proporre forme di finanziamento e incentivazione di progettazione.
Tra le linee di finanziamento più rilevanti si annoverano le ciclovie di interesse nazionale, finanziate dal Ministero dei Trasporti, la cui realizzazione avrà una ricaduta sui territori attraversati da monitorare attentamente e comunicare efficacemente, al fine di costruire una narrazione collettiva dell'efficacia di interventi, coesi e intercomunali, di scala sempre più vasta e richiamo sempre più internazionale.



NAZIONALI

Legge quadro sulla mobilità ciclistica (De Caro/ Gandolfi) Legge n.2 11/01/2018, in vigore dal 15 febbraio 2018

2016: Nasce il **sistema delle Ciclovie Turistiche Nazionali**; **91 mln €**
nel triennio 2016-2018 con la collaborazione di MIT e MIBACT

Bando Periferie 2017: **2,1 mrd €** stanziati per promuovere e riqualificare le periferie

Legge di Bilancio 2017: **283 mln €** distribuiti tra il 2017 e il 2024
per incrementare il sistema nazionale di Ciclovie Turistiche

TURISMO SOSTENIBILE: Concessioni gratuite di edifici demaniali posti su **ciclovie e cammini**

REGIONALI

LR n° 10, 5/6/2017: 25.000.000 euro (entro il 2020)

POR FESR 2014-2020 (Programma Operativo Regionale – Fondo europeo di sviluppo regionale): per la mobilità sostenibile nelle città è previsto un contributo di **8,2 milioni €** per una spesa complessiva di oltre 10,7 milioni

PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile) 2016: potenziamento dei percorsi ciclo-pedonali e contributo per la realizzazione di interventi nelle aree urbane. Già stanziati 350.000 € per la Città Metropolitana di Bologna e i Comuni con più di 500.000 abitanti

GAL: Bandi di Gare per Fondi Regionali per Programmi di sviluppo rurale 2014-2020

Bando **MIT 2017**: Fondi pari a **1.281.571 €** nell'ambito del Piano Nazionale Sicurezza Stradale

4. RICOGNIZIONE E VERIFICA DELLA RETE CICLABILE STRATEGICA

METODOLOGIE DI VALUTAZIONE E STANDARD TECNICI DI RIFERIMENTO

La possibilità di definire degli standard tecnici per la ciclabilità di un itinerario e quali siano i requisiti per definire un percorso utilizzabile dai ciclisti è una questione dibattuta da associazioni e professionisti. Definire uno standard univoco risulta complesso in quanto diverse sono le categorie di utenti, ognuna con le proprie esigenze e quindi preferenze in materia di fondo, pendenze, grado di difficoltà. Nella maggioranza di casi si cerca di fare riferimento alla tipologia del ciclista definibile comune, ovvero quello non particolarmente allenato, che ama pedalare in contesti naturali e paesaggistici, con un buon grado di sicurezza per sé e la famiglia, in altre parole il ciclista "lento" che compie tratti di non oltre i 40 – 50 Km giornalieri, che si ferma nei luoghi di interesse, che assaggia i prodotti del territorio e pernotta una o due notti. Questo target è quello a cui il Materplan fa riferimento.
Diverse sono le proposte e i riferimenti tecnici per la classificazione dei requisiti tecnici di una ciclovia che si sono sviluppate nel corso degli ultimi anni.

Criteri ECF (EUROPEAN CYCLING FEDERATION)

Attualmente è in corso un dibattito riguardante la classificazione e certificazione delle ciclovie in riferimento alla loro fruizione.
In ambito italiano è la FIAB ad essere impegnata su questo fronte, mentre a livello europeo la European Cyclists' Federation (ECF), che ha definito in maniera più specifica le linee guida e i criteri di classificazione e valutazione dedicati alle ciclovie, 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 in termini 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 un'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.

Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti

Recentemente sono state definite da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti le ciclovie turistiche del sistema nazionale (**SNCT**) e i requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione (Direttiva Ministeriale n. 375 del 20 Luglio 2017).
L'allegato A definisce gli standard tecnici secondo due categorie:
• Requisiti di pianificazione
• Requisiti di progettazione
Il sistema attribuisce livelli di qualità definiti:
• Minimo;
• Buono;
• Ottimo
In base alle caratteristiche indicate di seguito.

REQUISITI DI PIANIFICAZIONE
A.1) ATTRATTIVITÀ
a) Luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico-culturali
A.2 FRUIBILITÀ, INTERCONNESSIONE E INTERMODALITÀ
a) diretta in bicicletta;
b) parcheggi
c) da altre infrastrutture
d) interconnessioni con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture per la mobilità dolce
A3) SERVIZI OPZIONALI
a) Struttura ricettiva attrezzata
b) servizio bagagli
c) colonnine SOS
d) connessione WI-FI e punti di ricarica smartphone
e) parco giochi per bambini
In fase di pianificazione le ciclovie devono interessare luoghi e aree di interesse ambientale – culturale e paesaggistico. Devono essere garantiti servizi di connessione e intermodalità e dotate di servizi opzionali richiamati.

STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE
B1) ATTRATTIVITÀ
a) Qualità architettonica paesaggistica
B2) SICUREZZA
a) protezione dal traffico motorizzato
b) protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc)
c) caratteristiche geometriche
d) accessibilità dei mezzi di soccorso
B3) PERCORRIBILITA'
a) Pendenza longitudinale
b) fondo viabile
c) linearità, visibilità
d) copertura telefonica
B4) SEGNALETICA E RICONOSCIBILITA'
a) conformità segnaletica
b) identità visiva
B5) SERVIZI
a) Area di sosta biciclette
b) noleggio e assistenza bici
c) tecnologie smart
d)servizi igienici
e) punti di approvvigionamento di acqua potabile

Proposta di classificazione delle ciclovie Fiab

La Federazione Italiana amici della Bicicletta (**FIAB**) ha elaborato una proposta di classificazione delle ciclovie al fine di omogeneizzare il linguaggio in materia di itinerari ciclabili extraurbani.
Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza, la FIAB indica che si possono definire le seguenti categorie di segmenti stradali rilevanti:

1. Pista ciclabile e/o ciclopedonale: a lato strada ma separata fisicamente dalla stessa, come da Codice della Strada.

2. Corsia ciclabile e/o ciclopedonale

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 e comunque sottoposta a limite di 30 km/h.

In termini di sicurezza si può fare la seguente distinzione:

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

2. 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.

3. 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).

Componenti qualitative degli itinerari ciclabili secondo FIAB

L'itinerario ciclabile non si definisce solo come una successione di strade ma anche dalle seguenti caratteristiche che vanno a completarne la fisionomia e la qualità:

- L'itinerario ha una sua **identità** (nome, ente responsabile, logo, tema...)

- **Caratteristiche tecniche** che lo rendono percorribile tutto l'anno da persone con una normale preparazione fisica e normali bici da turismo.

- È **segnalato**

- È **cartografato** (mappa di qualità in scala possibilmente compresa tra 1:50.000 e 1:100.000)

Parametro	Dettagli	Punti
Grado di protezione Vedi criteri Bicitalia	Greenway Pista in sede propria lontano dal traffico	15
	Pista e corsia ciclabile da codice	10
	Strada senza traffico	7
	Strada a basso traffico	3
	Strada trafficata	1

Pavimentazione	Asfalto o simili	14
	Stabilizzato macadam strada bianca	8
	Fondo naturale erboso	3
	Fondo sconnesso	1
Pavimentazione manutenzione	Buona	8
	Accettabile	4
	Insufficiente	1

Segnaletica	Presente buona	12
	Presente scarsa	6
	Assente	1
Segnaletica manutenzione	Buona	8
	Accettabile	4
	Insufficiente	1

Continuit	Buona: Nessuna interruzione	12
	Sufficiente: Attraversamenti viabilit imperfetti	8
	Interruzioni minori	
	Interruzioni importanti	

- Ha un certo grado di **attrattività** e dotazione **servizi**

- Ha un certo grado di **protezione**

- Dotato di **aree di sosta** e di frequenti accessi a servizi di **ristorazione, ospitalità e intermodalità**.

La Federazione Italiana Amici della Bicicletta ha proposto un sistema a punteggi per la valutazione della rete BICITALIA basato sui seguenti requisiti:

Difficolt ciclistica pendenze	Pianeggiante Disl < 30 mt	12
	Saliscendi lievi Disl < 100 mt	9
	Saliscendi medi Disl < 500 mt	6
	Salita e impegnative Disl > 500 mt	1

Servizi: fontanelle ristori, aree sosta	Presenza adeguata	10
	Scarsi	5
	Molto scarsi	1

Attrazioni turistiche	Buone	8
	Scarse	4
	Assenti	1

Paesaggio e verde	Buono	8
	Scarso	4
	Povero	1

Cartografia ciclistica/Tracce GPS	Disponibile	8
	Disponibile con difficolt	4
	Non disponibile	1
TOTALE		

Da Rapporto L'Abici-1° RAPPORTO SULL'ECONOMIA DELLA BICI IN ITALIA E SULLA CICLABILITÀ NELLE CITTÀ

HEAT - Health Economic Assessment Tool

Differenti modalità di trasporto hanno diverse conseguenze sulla collettività: effetti sociali, sulla salute e sull'ambiente. Valutare questi effetti è dunque fondamentale per definire politiche di mobilità basate realmente sull'evidence, anche per quanto riguarda gli aspetti della salute. È per questi motivi che, sotto il coordinamento dell'Oms Europa, nel 2007 è stato avviato il progetto Heat (Health economic assessment tools) volto a sviluppare un metodo efficace e uno strumento pratico per stimare il risparmio economico derivante da una riduzione della mortalità legata a una maggiore diffusione del camminare e dell'uso della bicicletta. Heat utilizza parametri di base che si possono in parte adattare a situazioni distinte all'interno di un contesto specifico. La domanda a cui risponde è: se x persone percorrono in bici una distanza y su più giorni, qual è il valore economico prodotto dai miglioramenti osservati nel tasso di mortalità?

CHE COS'E' HEAT

- Uno strumento on line in grado di calcolare in € il risparmio prodotto da un intervento che investa risorse sulla promozione della salute dei cittadini cercando di aumentarne l'attività fisica.
- Un mezzo per stimare la riduzione del rischio di mortalità se l'attività fisica diventa abitudine e viene protratta per un lungo periodo.
- Può essere applicato all'attività fisica fatta a piedi (Heat for walking) o in bicicletta (Heat for cycling).

L'insieme degli spostamenti in bicicletta genera un fatturato di **6.206.587.766 €**. *Questo patrimonio - somma della produzione di bici e accessori, delle ciclovacanze e dell'insieme delle esternalità positive generate dai biker (come risparmio di carburante, benefit sanitari o riduzione di emissioni nocive) - appare ancora più rilevante soprattutto in considerazione del carattere adolescenziale della ciclabilità in molte parti d'Italia, sia per gli aspetti relativi alla mobilità, sia per quello che riguarda il turismo su due ruote.*

ELEMENTI CARATTERISTICI DEGLI ITINERARI CICLABILI

Gli elementi necessari per la realizzazione di una infrastruttura ciclabile sono: la **pista**, ovvero la strada che materializza il percorso da seguire; la **segnaletica**, cioè le indicazioni sia verticali che orizzontali che accompagnano il viaggiatore mostrandogli sia la direzione da seguire che le peculiarità dei territori attraversati; gli **elementi accessori** e le strutture per particolari situazioni, come ponti, cavalcavia o sottopassi.

Il masterplan, ha l'obiettivo di definire un **programma di azioni** caratterizzate da approfondimenti tecnici, gestionali ed economici. Nell'affrontare il tema della ciclabilità considerata come rete portante del sistema intermodale, si è partiti da tre livelli d'azione: la **separazione**, l'**integrazione** e la **moderazione del traffico** (AA.VV., Reti ciclabili in area mediterranea. Vademecum della ciclabilità, 2011).

Separazione: si intende la realizzazione di sedi proprie per le biciclette, separate da cordoli, elementi verdi, a quota marciapiede, o delimitate dalla sola segnaletica.

Integrazione: ovvero la promiscuità tra le biciclette e gli altri veicoli, ricercando comunque condizioni di sicurezza. Si attua dove, pur essendoci forte domanda, non c'è spazio per la separazione o dove la domanda non è talmente forte da giustificare la separazione.

Moderazione del traffico: si intendono interventi all'assetto viario finalizzati a trasformare l'immagine della strada affinché l'automobilista modifichi automaticamente e inconsciamente il suo modo di guidare. Si tratta di interventi puntuali come il cambio della pavimentazione, piattaforme rialzate, isole salvagente, rotonde, attraver-samenti pedonali avanzati e/o in due tempi; oppure estesi come zone 30 e strade residenziali.

Nella rappresentazione delle ciclovie, le categorie definite in sede di censimento e sede progettuale sono le seguenti:

1. tracciato in sede propria
Si tratta di una **ciclabile separata** dalla strada carrabile (da cordoli, aiuole o inserita in contesti naturali distanti dalla strada), con larghezza minima di 250 cm, come previsto dal Regolamento Ministeriale, caratterizzato da un sottofondo in materiale naturale grossolano, da uno strato intermedio e da uno strato di finitura che, a seconda dei casi, può essere in **conglomerato bituminoso** (in aree urbane) o in **misto stabilizzato** (in aree non urbanizzate, in questo caso viene definito greenway).
All'interno del tracciato in sede propria si comprendono anche eventuali **corsie preferenziali**. Si tratta di piste ciclabili su corsia riservata, ad unico senso di marcia concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore, in cui l'elemento di separazione è costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia. Come tracciati in sede propria si considerano anche i **tracciati su argini fluviali**, prevalentemente realizzati con fondo in stabilizzato.

2. strade carraie
Si tratta di una infrastruttura stradale a minimo traffico o ad uso agricolo con fondo in stabilizzato o misto granulometrico, che possiede una larghezza di carreggiata idonea e un flusso di traffico ad accogliere traffico ciclabile.

3. percorso promiscuo
La soluzione è indicata nel caso in cui la circolazione ciclabile viene fatta convivere con quella veicolare, le soluzioni adottate per garantire la compatibilità ciclabile riguardano principalmente la segnaletica orizzontale e verticale, la moderazione del traffico (zone 30, dossi, platee, isole di traffico etc.) la pavimentazione e l'utilizzo di elementi di protezione del percorso, dove necessario. Tale soluzione viene proposta su strade ordinarie (comunali, provinciali con bassi flussi di traffico). Nel caso in cui il percorso promiscuo attraversi un centro abitato, in accordo con l'Amministrazione, si presentano come zone a velocità 30 km/h.

Alle casistiche appena elencate, dove è necessaria a separazione tra carreggiata, strada e il manufatto ciclopedonale, va preventivato l'inserimento di uno specifico manufatto stradale, come indicato dal Codice della Strada. L'elemento di separazione deve avere una larghezza minima di 50 cm (cordolo, siepe, staccionata). Per quanto riguarda la voce degli attraversamenti ciclopedonali, elementi di grande importanza per il mantenimento della sicurezza del tracciato, i sopralluoghi hanno evidenziato la presenza di attraversamenti a raso, semaforici e con passerelle e ponti ciclopedonali.

PISTE CICLABILI IN SEDE PROPRIA

Utilizzate in affiancamento a strade di viabilità principale caratterizzate da elevate velocità e sostenuti flussi di traffico automobilistico

PISTE CICLABILI SU CORSIA RISERVATA

Utilizzate lungo strada e con flussi veicolari contenuti. Non è previsto cordolo di separazione tra la corsia carrabile e quella ciclabile.

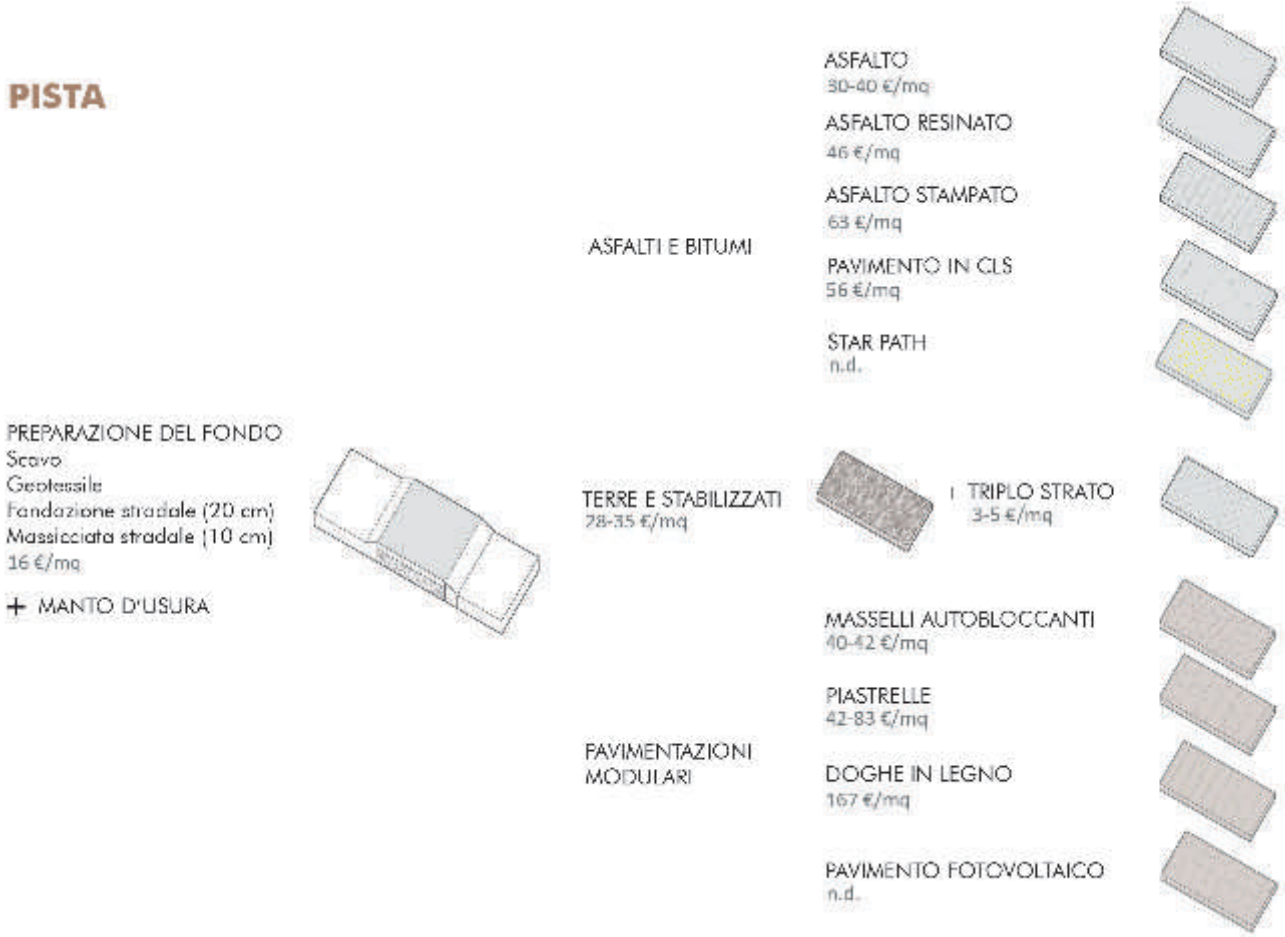
PERCORSI PROMISCUI PEDONALI E CICLABILI

Utilizzate in situazioni in cui le condizioni al contorno non permettono altre alternative o soluzioni.

PERCORSI PROMISCUI VEICOLARI E CICLABILI

Per strade carrabili caratterizzate da bassi volumi di traffico e da basse velocità di percorrenza (zone 30...)

La pavimentazione stradale è un'importante elemento nel valutare il grado di accessibilità di un'infrastruttura per il cicloturismo.
Secondo i criteri di sicurezza e di economicità e per assecondare le esigenze di accessibilità dei cicloturisti, si dovrebbe privilegiare l'uso di una carreggiata **asfaltata**, mentre nelle aree naturali si tenderebbe a utilizzare tratti in sterrato o terra stabilizzata.
Grazie alle sperimentazioni più recenti è possibile combinare aspetti legati alla normativa, alla sicurezza e alla sostenibilità ambientale ed economica del progetto. La realizzazione dell'infrastruttura segue l'iter progettuale per la realizzazione di ogni elemento stradale: una volta eseguito lo scavo di sbancamento per la formazione del cassonetto viene inserito un telo di geotessile che impedisce l'infiltrazione dell'acqua e la crescita di vegetazione superficiale, viene poi predisposta una fondazione in misto granulare di almeno 20 cm di spessore, su cui viene stesa una massicciata di pietrisco di pezzatura variabile e crescente successivamente compattato e rivestito da uno strato d'usura. Per la realizzazione del manto stradale esistono diverse possibilità di finitura superficiale: dagli asfalti, alle pavimentazioni in misto stabilizzato o quelle in terre naturali, fino all'uso di elementi modulari e componibili.
Le pavimentazioni utilizzate per la maggior parte delle ciclabili sono quelle in asfalto o in misto stabilizzato.
L'asfalto può presentare diverse declinazioni rispetto alla finitura superficiale che si intende ottenere. L'uso dell'asfalto garantisce una lunga durata nel tempo e costi relativamente bassi (30-40 €/mq). Grazie all'inserimento di particolari polimeri o all'utilizzo di finiture e vernici superficiali, negli ultimi anni si stanno sperimentando una grande varietà di possibilità progettuali, che hanno portato alla realizzazione di varie tipologie di asfalti, colorati, stampati con textures, che permettono di distinguere maggiormente il tracciato ciclabile da quello veicolare, e di dare personalità e identificare con caratteristiche peculiari la pista.
Per quanto riguarda le pavimentazioni in misto stabilizzato di cava o in terra stabilizzata, anch'esse offrono continuità materica ai tracciati, ma si distinguono per una migliore integrazione con determinati contesti naturali in cui insistono. In questo caso gli inerti vengono trattati con uno stabilizzatore che irrigidisce la pavimentazione; le emulsioni leganti trasparenti di finitura superficiale inoltre permettono di mantenere il colore della graniglia utilizzata. Questa soluzione ha le sembianze di una strada bianca, ma risolve gli inconvenienti legati agli agenti atmosferici, alla mancanza di manutenzione e all'usura. Si tratta della soluzione maggiormente utilizzata in ciclovie o greenways di lunga percorrenza che attraversano zone di particolare pregio paesaggistico.
In alcuni paesi europei si stanno sperimentando tipologie di pavimentazione che coniugano le tecniche tradizionali (asfalto o cemento) alle più innovative sperimentazioni tecnologiche. Alcuni esempi sono la VanGogh Bike path a Eindhoven, che si illumina al buio grazie alle pietre catarinfrangenti annegate nel manto bituminoso e la Lidzbark Warminski's bike path in Polonia, che ottiene lo stesso effettuo con l'utilizzo di un aggregato contenente sfere inorganiche fosforescenti.



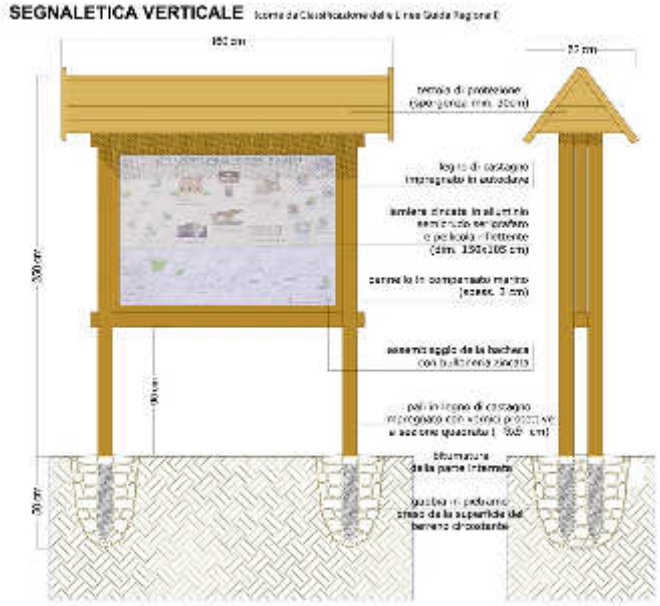
Pavimentazione in asfalto colorato

Pavimentazione in misto stabilizzato

Pavimentazione high tech

Arredi e opere a verde

Per l'esposizione di pannelli informativi (in aree protette) si farà riferimento alle strutture previste dai regolamenti dei relativi enti, ovvero bacheche in legno che espongono pannelli di dimensioni 150x105 cm.



Sarà importante costruire una rete unitaria sia nella percorrenza che nella sua riconoscibilità e identità e che tenga saldi i temi dell'**orientamento**, ossia la capacità di non perdersi nel territorio, di modo che ciascun itinerario assuma caratteri connotativi per ogni contesto attraversato. Un sistema studiato di wayfinding parta dalla lettura dinamica delle risorse del territorio materiali e immateriali, per rendere tangibile al visitatore la percezione di trovarsi immerso in un contesto unico. Nel caso di una infrastruttura ciclabile dedicata al turismo, è necessario che questo tipo di indicazioni siano diffuse lungo gli itinerari, per meglio conoscere e percepire i paesaggi attraversati e i servizi offerti dal territorio. In questa direzione numerose sono state le sperimentazioni e le realizzazioni, che grazie a un design innovativo e accattivante, all'uso di materiali e simboli riconoscibili, a un'analisi del luogo in cui sono stati inseriti riescono a comunicare in modo nuovo e più immediato le occasioni culturali presenti lungo il percorso.
Lungo le direttrici fluviali, dove il dislivello lo rende necessario, saranno collocate delle staccionate a protezione del cicloturista.
Per la lore realizzazione si propone l'utilizzo del materiale *hanit*, interamente prodotto con scarti plastici di alta qualità provenienti dalla lavorazione industriale. Visivamente simile al legno, a differenza di questo è però di gran lunga più resistente a pioggia e freddo; ha molteplici vantaggi: resistente agli agenti atmosferici, non presenta schegge, inalterabile dagli agenti chimici e, grazie ai costi di manutenzione minimi, fortemente competitivo.
Laddove non si renda doveroso l'uso di una staccionata protettiva, si propone di rinvigorire gli argini fluviali con ulteriori piantumazioni vegetali; queste garantirebbero la salvaguardia dei cicloturisti, oltre che il raffrescamento del torrido clima estivo.

Esempi di wayfinding

Segnaletica e moderazione del traffico

Quando si progetta un percorso ciclabile una particolare attenzione va posta alla segnaletica stradale che fornisce all'utenza le regole di comportamento, indicazione sull'itinerario ed è finalizzata alla migliore sicurezza e alla maggiore fruibilità del percorso.
La segnaletica funge da principale elemento di riconoscimento e di orientamento degli itinerari ciclabili, i quali attraversano ambiti territoriali differenti per classificazione e tipologia stradale e presenta l'obiettivo di:
- garantire il riconoscimento della rete nel territorio regionale;
- fornire uno strumento utile per la redazione di piani di segnaletica e l'installazione della segnaletica verticale;
- promuovere un approccio integrato alla pianificazione e alla realizzazione della rete ciclabile.

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).
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**".
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.
• la 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.

Nella realizzazione di una infrastruttura dedicata al cicloturismo, non è solo necessaria la segnaletica prevista a norma di legge, ma un ruolo fondamentale riveste anche la **segnaletica informativa**. Il tracciato di una pista cicloturistica infatti attraversa paesaggi eccezionali e numerose città, è quindi necessario che vengano fornite ai viaggiatori numerose informazioni sui territori attraversati,
sia a carattere direzionale, ovvero una segnaletica che indica la direzione per raggiungere.

Segnaletica normativa

Inizio e fine pista ciclabile *Inizio e fine pista ciclopedonale*

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.

attraversamento ciclabile

cartello di pericolo generico con pannello integrativo

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 rettangolare, viene privilegia rispetto a quella sagomata con profilo della freccia, utilizzabile per l'ambito extraurbano, allo scopo di consentire un miglior inserimento ambientale, considerato che gli itinerari ciclabili si trovano spesso in luoghi di pregio paesaggistico e naturalistico.
Vengono rispettati i simboli e i caratteri previsti nel Regolamento del C.d.S. con l'aggiunta di 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.

Servizi

Un itinerario ciclabile, che possa essere utilizzato da diversi target, è anche rappresentato da una serie di altri elementi, strumenti e attrezzature che permettano di identificarlo come prodotto turistico.
Tra questi un ruolo importante è svolto dai cosiddetti **ciclo servizi**, che comprendono **aree di sosta** sicura ed attrezzate per far riposare i ciclisti o ripararli dalla pioggia e con **assistenza** (info-bike con ufficio turistico, chiosco informativo con personale e materiali come mappe, cartine, guide del territorio, etc.), punti di ristoro (**Bici-Grill**), soggiorno (**Bike-Hotel**, Albergabici, ma anche ostelli, campeggi, agriturismo, B&B attrezzati "a misura di ciclista") in cui poter usufruire di accompagnamento (guide turistiche che parlino diverse lingue o almeno l'inglese) e maggiori informazioni, ciclo officine e servizi di assistenza tecnica, servizi di bike-sharing e/o noleggio di biciclette ed attrezzature, etc. tutti opportunamente localizzati e facilmente accessibili.
In particolare un'**area di sosta attrezzata** (che può variare in termini di dimensione in relazione al contesto e al luogo) può offrire spazi per far riposare i ciclisti o ripararli (panchine in zone in ombra o coperte), servizi igienici, contenitori per rifiuti, tavolini pic-nic, fontanelle con idonei allacciamenti per il rifornimento acqua potabile, rastrelliere, parchi gioco per bambini, punti panoramici e/o postazioni per il "bird watching", ed eventualmente un sistema per la trasmissione Wi-Fi con accesso gratuito. In generale queste aree possono essere localizzate prioritariamente in corrispondenza di strutture ricettive già presenti lungo l'itinerario, mentre nel caso di assenza di queste ultime, un criterio può essere quello di prevederne una ogni 7/10 km dall'itinerario principale.

Un **Bici-Grill**, normalmente da posizionare all'inizio e alla fine di percorsi (in una porta di accesso ad una area naturalistica e comunque in zone non "fragili", in prossimità di una stazione di interscambio modale), o a metà per quelli più lunghi, in analogia con i più noti autogrill devono essere organizzati per accogliere, assistere e informare il cicloturista con la possibilità di accedere ad una ristorazione legata alle attività sportive (bevande energetiche, frutta, etc.), all'assistenza con idonee attrezzature per la manutenzione delle biciclette, all'informazione con materiale adeguato e personale specializzato, al noleggio di biciclette.

Un **Bike-Hotel** a misura di ciclista dovrebbe poter disporre ed offrire un pacchetto di servizi quali: depositi sicuro ed officina, spogliatoio, lavanderia per abbigliamento tecnico, assistenza medica e fisioterapica, ristorazione speciale, pernottamento anche di un solo giorno, convenzioni speciali, trasferimenti e recupero ciclista e/o del mezzo lungo il percorso, informazioni e mappe cicloturistiche.

La disponibilità di **strutture ricettive accoglienti** e dedicate è un requisito sempre più gradito dai cicloturisti. Cortesia e pulizia sono gradite da tutti, ma i viaggiatori in bici richiedono alcune attenzioni specifiche. I cicloturisti preferiscono strutture che consentano di ben ristorarsi e rilassarsi con servizi di wellness. A contare sono anche servizi come quelli di lavaggio, la sicurezza del proprio mezzo di trasporto, la possibilità di portare la bici in camere situate al piano terra per fare un po' di manutenzione la sera.
Alcune federazioni nazionali, come quella tedesca, hanno disciplinato i requisiti minimi obbligatori e quelli opzionali che le strutture ricettive devono assicurare per poter accogliere i cicloturisti. Questi sono stati raccolti in Italia dalla FIAB per la definizione del servizio Albergabici, oltre che da altri network di operatori del settore.

ITINERARI PRINCIPALI E VALUTAZIONE

Per l'individuazione della rete degli itinerari si è fatto riferimento principalmente alle ciclovie regionali così come indicate dal documento "Rete previsionale delle ciclovie regionali" ed elaborati tecnici approvati dalla Giunta regionale il 21/07/2014 e successiva L.R. 5/06/2017 "interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità" con la quale si promuove la realizzazione della Rete delle Ciclovie Regionali - RCR .
Tale normativa recepisce la rete Bicitalia ed Eurovelo proposta da FIAB ed ECF e le segnalazioni degli enti locali e/o previsioni inserite nell'ambito degli strumenti di pianificazione (PTCP) delle province della regione Emilia Romagna.
Nell'ambito del Masterplan dell'Intermodalità si sono quindi considerati itinerari in parte già realizzati e tabellati-ad esempio dalla provincia di Ferrara e Ravenna e da alcuni comuni di entrambe le province-e altri derivanti da progetti specifici, come AdriaBike.
I tracciati selezionati, partendo da Nord, sono i seguenti:

ER02 Ciclovia Destra Po
ER 25 dal Po al Santerno
ER2d Ciclovia Destra Po diramazione Bondeno-Comacchio
ER4 Ciclovia della Mesola
ER 37 Ciclovia Adriatica
ER 19 Ciclovia del Reno
ER 21d Ciclovia Bologna – Ferrara dir. Malalbergo
ER 27 Ciclovia del Lamone
ER 6 Ciclovia di Mezzo
ER 29 Ciclovia Ravenna - Firenze
ER 31 Ciclovia Romea
ER 8d Ciclovia Emilia dir. Stradelli Guelfi

In questo paragrafo vengono prima descritti e poi approfonditi gli itinerari ciclabili di interesse strategico che costituiscono la struttura portante del sistema ciclabile dell'area Leader, per individuare gli interventi necessari al fine di assicurare uno standard di ciclabilità adeguato. Per la Ciclovia Adriatica si è preso in considerazione l'allegato A del MIT-in quanto ciclovia di interesse nazionale e si è definita una prima valutazione qualitativa su tale base, rimandando a una fase successiva l'applicazione puntuale dei requisiti. Per gli altri itinerari si è partiti dallo stato di fatto evidenziando i principali elementi limitanti e le criticità da risolvere con la progettazione successiva. Principalmente sono stati definiti 3 indicatori espressi in valore percentuale:
• tratti in sede propria o su strade senza traffico (es. piste ciclabili, strade agricole, argini con fondo pedalabile);
• tratti in promiscuo veicolare;
• tratti su argine o carraie senza pavimentazione (terra battuta con erba)
I punti di intersezione con strade e attraversamenti sono indicati nelle planimetrie di progetto.
Per la segnaletica si fa riferimento a quella esistente, considerando che andrà comunque riprogettata e resa omogenea su tutta la rete.

ER 02 Ciclovia Destra Po
Tale itinerario è segnalato e tabellato dalla Provincia di Ferrara e percorre la sommità dell'argine destro del Po. Fino al confine con il comune di Ro Ferrarese la ciclovia coincide con la VENTO (ciclovia di interesse nazionale Venezia – Torino) poi in corrispondenza del ponte sul Po prosegue fino a Gorino, passando per Berra e Mesola. La ciclovia Destra Po è quasi interamente in sede propria, eccetto per alcuni tratti promiscui con traffico veicolare non elevato. Rappresenta una delle migliori ciclovie presenti sul territorio in quanto per gran parte in sede propria con fondo in asfalto. Il tracciato misura circa Km 80 nella parte di territorio compreso dell'area Leader.

Gli indicatori considerati esprimono i seguenti valori
•Tratti in sede propria Km 69 pari al 86 %;
•Tratti in promiscuo veicolare Km 11,6 pari al 14 %

indicazioni progettuali
La ciclovia si presenta in buono stato ed è tabellata dalla Provincia di Ferrara. E' passibile di migliorie nei tratti in promiscuo introducendo limiti di velocità e segnalazione di presenza di ciclisti.
Rispetto ai collegamenti, si segnala la necessità di ripristinare il traghetto sul Po a Serravalle verso la sponda veneta e di potenziare e valorizzare la struttura ristorativa del comune di Berra riusando un edificio adeguandolo per servizi dedicati a turisti e alloggio

ER 02 Ciclovia Destra Po

ER 02 Ciclovia Destra Po

(BikeHostel o AlbergaBici).

ER 25 dal Po al Santerno
Questa ciclovia collega il Po in corrispondenza di Fossa d'Albero, si dirige verso Copparo e poi si innesta sul Po di Volano nei pressi di Formignana e fino a Migliarino coincide con la ER 2d. Da Ostellato si dirige verso Argenta sul bordo del canale di bonifica, poi si innesta sul Sillaro a Castel Guelfo per poi tagliare verso Mordano e Imola e la valle del Santerno verso la Toscana.
Il tracciato misura circa Km 45,7 nella parte di territorio compreso dell'area Leader.
Gli indicatori considerati esprimono i seguenti valori
•Tratti in sede propria Km 5.9 pari al 13 %. ;
•Tratti in promiscuo veicolare Km 18.4 pari al 40 %.
•Tratti su argine o carraie senza pavimentazione Km 21.4 pari al 47 %,

indicazioni progettuali
La ciclovia segue, seppur a distanza il canale circondariale di bonifica ed in corrispondenza dell'oasi di Bando si collega a tale area naturalistica (oasi delle Cicogne) . Un'altra area di interesse ambientale è rappresentata da Valle Santa e Campotto dopo l'abitato di Argenta in direzione Imola.
I percorsi sono segnalati dalla Provincia di Ferrara .
Serve una maggiore manutenzione del fondo stradale della ciclovia che in alcuni tratti sono su strade bianche.

ER 2d ciclovia destra Po diramazione Bondeno - Comacchio
Il tracciato parte da Ferrara segue il Po di Volano fino a Migliarino – Fiscaglia e poi utilizzando il canale navigabile giunge a Comacchio. Il tracciato segue il bordo del Volano sia su strade esistenti che in sede propria, ad esempio in corrispondenza della ciclabile di Fiscaglia. Da Migliarino devia sull'argine sinistro del canale navigabile (con fondo naturale in erba) fino a Comacchio. Il tracciato misura circa Km 54.5 nella

Ciclovia ER 2d nel tratto argine canale navigabile

parte di territorio compreso dell'area Leader.
Gli indicatori considerati esprimono i seguenti valori
•Tratti in sede propria Km 11.6 pari al 21.3% ;
•Tratti in promiscuo veicolare Km 17.6 pari al 32,3 %;
•Tratti su argine o carraie senza pavimentazione Km 25.3 pari al 46.4 %

indicazioni progettuali
La ciclovia segue per ampio tratto l'argine del canale navigabile che non è facilmente accessibile ai ciclisti se gli sfalci non sono frequenti, per tale motivo è necessario sistemare ed adeguare la sommità arginale con la realizzazione di una pavimentazione in misto stabilizzato.

ER 4 Ciclovia della Mesola
L'itinerario parte dall'abitato di Mesola sul Po di Goro e si dirige verso il Bosco della Mesola costeggiandolo fino al taglio della Falce, dove incrocia Adria Bike – ciclovia Adriatica (ER 37). Poi segue il Po di Volano, passando dall'abbazia di Pomposa in direzione di Codigoro fino a Fiscaglia (Migliarino), dove termina sull'innesto della ciclovia ER 2d (Ferrara – Comacchio). Il tracciato segue strade promiscue veicolari e tratti in sede propria come la ciclabile Codigoro – Pomposa e la Migliaro – Migliarino. Il tracciato misura circa Km 60.5 nella parte di territorio compreso dell'area Leader.
Gli indicatori considerati esprimono i seguenti valori
•Tratti in sede propria Km 26.3 pari al 43.3 %. ;
•Tratti in promiscuo veicolare Km 34.3 pari al 56.7 %

indicazioni progettuali
nel tratto fra Migliaro e Massa Fiscaglia la ciclovia segue strade comunali proposte dalla amministrazione comunale .
Potrebbe essere studiato un percorso in sede propria lungo il Volano in sponda destra più interessante dal punto di vista ambientale e paesaggistico. Si tratta di una possibilità da approfondire in sede progettuale in accordo con l'Autorità di Bacino.

ER 37 Ciclovia Adriatica
La ciclovia Adriatica rappresenta con la VENTO la principale infrastruttura ciclabile che interessa l'area di studio. Tale ciclovia è infatti inserita nell'ambito delle ciclovie di interesse nazionale e nella sua configurazione totale collega Trieste con la Puglia fino a S. Maria di Leuca. Attualmente è stato istituito un tavolo di coordinamento fra le regioni della costa adriatica.
Da alcuni anni, nell'ambito del progetto comunitario Italia – Slovenia Adria – Bike è stato tracciato l'itinerario Ravenna – Trieste e tabellato il percorso in comune di Ravenna. Il tracciato da Goro a Cervia è attualmente tabellato e corre lungo la Sacca di Goro, il Bosco della Mesola e i lidi ferraresi, per poi proseguire verso Comacchio e passare per l'argine di Agosta fino al Reno, in corrispondenza dell'approdo del traghetto.
Da Sant'Alberto si dirige verso la costa, fino a Casalborsetti e percorre i lidi ravennati fino a Punta Marina. Successivamente utilizza la pista ciclabile per Ravenna e prende la pineta di Classe fino a all'innesto con la ciclovia Romea sul fiume Savio. Il tracciato misura circa Km 126.5 nella parte di territorio compreso dell'area Leader.
Una valutazione del tracciato è riportata in seguito sulla

base degli indicatori Ministeriali per la valutazione delle ciclovie

indicazioni progettuali
La ciclovia Adriatica si presta ad alcune varianti e proposte di modifiche di tracciato sulla base di nuovi progetti e di alcune valutazioni circa lo stato di fatto. L'aspetto più rilevante da segnalare sono i nuovi progetti

ER 19 Ciclovia del Reno

ER 19 Ciclovia Adriatica, nuovo tratto su argine (Bellocchio-argine Reno)

dell'Amministrazione comunale di Comacchio che presentano, nella realizzazione della arginatura fra la valle di Bellocchio e l'argine del Reno e la ciclabile in fase di completamento, l'elemento di maggiore interesse. Il nuovo argine dotato di pavimentazione ciclabile consente di collegare Lido di Spina e Porto Garibaldi alla ciclovia Adriatica tramite il sottopasso previsto sulla Via Romea: in tale modo si può evitare di percorrere la strada sull'argine di Agosta per arrivare a Sant'Alberto. Per questo motivo si propone come nuovo tracciato della ciclovia Adriatica, l'itinerario che da Porto Garibaldi prosegue per Lido di Spina percorrendo la nuova ciclabile prevista lungo il canale, arrivando a Bellocchio attraverso il sottopasso e percorrendo il nuovo argine raggiungendo il Reno, attraversato in traghetto a S. Alberto per raggiungere il vecchio tracciato. Per migliorare l'itinerario sarebbe auspicabile un attraversamento con passerella sul Reno in posizione da definire.

ER 19 Ciclovia del Reno

La ciclovia segue il corso d'acqua da Molinella fino alla foce nei pressi di Casalborsetti. Il tracciato è segnalato e tabellato, si sviluppa per la maggior parte sulla sommità dell'argine sinistro del fiume Reno e viene indicato con il nome di "percorso ciclo naturalistico del Primaro".
Il fondo è quasi del tutto naturale inerbito e in terra battuta. Il tracciato misura circa Km 76.1 nella parte di territorio compreso dell'area Leader.
Gli indicatori considerati esprimono i seguenti valori
•Tratti in sede propria Km. 31.7 pari al 41.6 % ;
•Tratti in promiscuo veicolare Km. 15.1. pari al 19.8 %
•Tratti su argine o carraie senza pavimentazione Km 29.3 pari al 38.6%

indicazioni progettuali
La ciclovia presenta un ampio tratto su argine naturale che non è facilmente accessibile ai ciclisti se gli sfalci non sono frequenti, per tale motivo è necessario sistemare ed adeguare la sommità arginale con la realizzazione di una pavimentazione in misto stabilizzato.

ER 21d Ciclovia Bologna – Ferrara diramazione Malalbergo

La ciclovia segue il corso d'acqua del Po di Primaro da Ferrara fino all'innesto sul Reno a Traghetto dove incrocia la ciclovia ER 19.
Il tracciato segue l'argine del Po di Primaro che in diversi punti è stato realizzato in sede propria con fondo in terra battuta . Dove l'argine viene abbandonato la ciclovia segue una strada provinciale SP 7 con traffico non trascurabile. Nei pressi della località Traghetto si percorre la strada Valletta.
Il tracciato misura circa Km 11.7 nella parte di territorio compreso dell'area Leader.
Gli indicatori considerati esprimono i seguenti valori
•Tratti in promiscuo veicolare Km 7.4 pari a 62.4 %
•Tratti su argine o carraie senza pavimentazione Km 4.4 pari al 37.6 % ;

indicazioni progettuali
La ciclovia presenta tratti su argine naturale che non è facilmente accessibile ai ciclisti se gli sfalci non sono frequenti, per tale motivo è necessario sistemare ed adeguare la sommità arginale con la realizzazione di una pavimentazione in misto stabilizzato.

ER 27 Ciclovia del Lamone

L'itinerario si sviluppa sulla sommità arginale del corso d'acqua in sinistra idraulica e in parte in Destra. Nell'area Leader il percorso parte da Russi nei pressi di Palazzo San Giacomo su un tracciato in misto stabilizzato a destra del fiume. In seguito, dopo l'incrocio con la Strada San Vitale nei pressi di Traversara prosegue per Villanova di Bagnacavallo e Mezzano fino a interessare le valli bonificate per colmata dove prosegue per le zone umide di Punte Alberete

e Valle della Canna, giungendo alla foce tra Marina Romea e Casalborsetti. Quasi tutto il tracciato si sviluppa su un fondo naturale con erba e terra battuta. L'itinerario è provvisto di segnaletica ed è tabellato come "Percorso ciclo naturalistico del Lamone". Il tracciato misura circa Km 42.0 nella parte di territorio compreso dell'area Leader.
Gli indicatori considerati esprimono i seguenti valori
•Tratti in sede propria Km 4.9 pari al 11.6 % ;
•Tratti in promiscuo veicolare trascurabile
•Tratti su argine o carraie senza pavimentazione Km.36.9 pari al 87.4 %

indicazioni progettuali
Quasi tutto il tracciato si sviluppa su argine con terra battuta ed erba. Questa situazione limita la ciclabilità in quanto gli sfalci non sono frequenti come sarebbe necessario e quindi l'utilizzo può essere avvenire solo con MTB. E' quindi necessario che tutto il tratto venga pavimentato almeno con misto stabilizzato per permettere l'uso a una vasta utenza di ciclisti.

ER 6 Ciclovia di Mezzo
Questo tracciato è stato indicato dalla Regione Emilia Romagna come corridoio, in quanto al momento non esiste uno studio specifico, nè indicazioni precise. Sulla base degli elaborati regionali il percorso segue la Strada San Vitale da Ravenna fino a Bagnacavallo per poi dirigersi verso Bologna.
La proposta del presente Masterplan vede l'utilizzo dell'argine del Montone e la relativa strada promiscua con traffico veicolare non elevato, dalla chiusa di S. Marco in destra idraulica fino a Ragone. Poi si propone di imboccare la pista ciclabile S. Pancrazio – Russi per arrivare al centro abitato e dirigersi verso Palazzo S. Giacomo, connettendosi alla ciclovia del Lamone. In prossimità del ponte ferroviario, nell'area del futuro parco previsto nelle vasche dell'ex Zuccherificio, si prevede di realizzare una passerella ciclopedonale sul fiume e collegarsi a via Muraglione nei pressi di Boncellino per arrivare alla stazione di Bagnacavallo. Da qui in avanti il tracciato della ciclovia sarà da studiare in una fase progettuale successiva.
Il tracciato misura circa Km 52.7 nella parte di territorio compreso dell'area Leader.
Gli indicatori considerati esprimono i seguenti valori
•Tratti in sede propria Km 31.7 pari al 60.1 % ;
•Tratti in promiscuo veicolare Km 21.0 pari a 39.9 %

indicazioni progettuali
Questo tracciato ha diversi vantaggi: utilizza l'argine del Montone con strade esistenti che potrebbe essere esteso fino a Forlì e dare compimento all'anello Ravenna – Forlì utilizzando gli argini del Ronco e Montone.
A Russi si può collegare Palazzo S. Giacomo e la Villa Romana con la futura area del parco delle biomasse nelle vasche dell'ex Zuccherificio e consentire un collegamento da Bagnacavallo.
Da considerare la necessità di realizzare una passerella ciclopedonale sul fiume Lamone.

ER 29 Ciclovia Ravenna - Firenze
Questo tracciato segue il corso del fiume Ronco fino a Forlì poi si dirige verso Faenza parallelamente alla Via Emilia anche se a una certa distanza e in seguito si dirige a Firenze percorrendo la Valle del Lamone.
Nel tratto interessato dall'area Leader il tracciato segue l'argine del Ronco da Ravenna con una strada in promiscuità con modesto traffico veicolare. Il fondo è asfaltato e in alcuni tratti in misto stabilizzato. Il tracciato misura circa Km 23.7 nella parte di territorio compreso dell'area Leader.
Gli indicatori considerati esprimono i seguenti valori
•Tratti in promiscuo veicolare Km 20.7 pari al 87 %.
•Tratti su argine o carraie senza pavimentazione Km 3.0 pari al 12.3 %

indicazioni progettuali
Questo tracciato ha una parte prevalente su promiscuo , ma con basso traffico e coincide anche con l'itinerario del cammino "Via romea di Stade" che si dirige verso S. Sofia lungo la valle del Bidente – Ronco.
Si tratta di sistemare i pochi tratti arginali liberi.

ER 31 Ciclovia Romea
La ciclovia è un tracciato storico che prende il nome dai 'romei' ovvero dai pellegrini che si recavano a Roma per vedersi concessa indulgenza. Questo itinerario corre lungo il fiume Savio dalla foce fino a Cesena e prosegue poi in direzione di Bagno di Romagna, dove si congiunge a un'altra via di pellegrinaggio "Via Romea di Stade", che si sviluppa nella valle del Bidente provenendo da Ravenna lungo il Ronco (ER29).
La ciclovia Romea del Savio, più propriamente, corre sull'argine destro ed è interamente realizzata, a partire da Castiglione di Cervia fino a Cesena . E' segnalata e dotata di aree di sosta attrezzate. Il fondo è in misto stabilizzato ben tenuto. E' in progetto il completamento del tratto mancante tra il Canale del Duca in comune di Cervia e la foce in comune di Ravenna. In alternativa si può percorrere la strada Ragazzena con traffico non trascurabile. Il tracciato misura circa Km 23.5 nella parte di territorio compreso dell'area Leader.
Gli indicatori considerati esprimono i seguenti valori
•Tratti in sede propria Km 12.0 pari al 51 % ;
•Tratti in promiscuo veicolare Km 1.9 pari al 8 %;
•Tratti su argine o carraie senza pavimentazione Km 9.7 pari al 41 %

indicazioni progettuali
Si prevede il completamento dell'intervento sull'argine del fiume Savio in destra idraulica in analogia con gli interventi precedenti, ovvero di realizzare una pavimentazione in misto stabilizzato nel tratto restante in comune di Cervia e Ravenna per il tratto di foce.

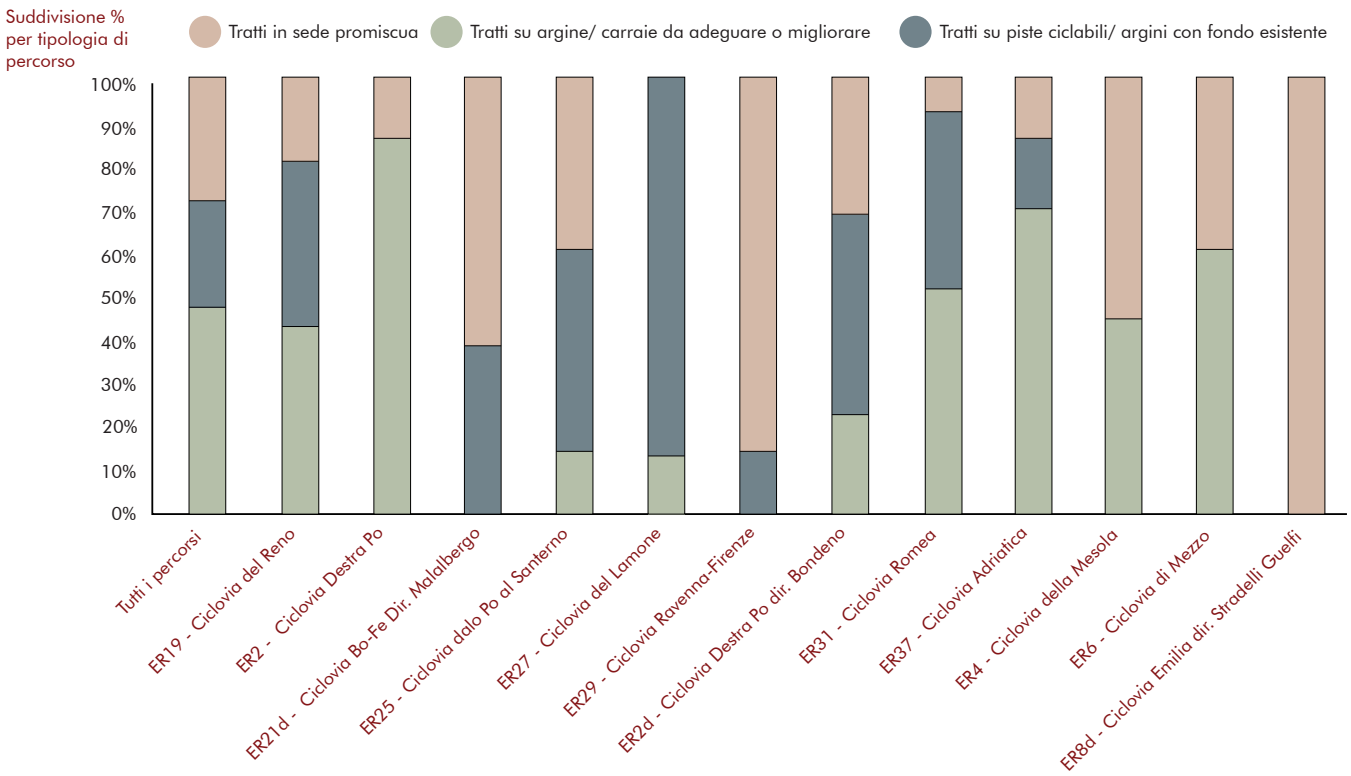
ER 8d Ciclovia Emilia dir. Stradelli Guelfi
Nel territorio del comune di Cervia, il tracciato corre lungo la SP 254 strada molto trafficata soprattutto in

estate e con limite 70 Km/h, per tale motivo non è assolutamente idonea ai ciclisti.
Il tracciato misura circa Km 10.7 nella parte di territorio compreso dell'area Leader.
Gli indicatori considerati esprimono i seguenti valori
•Tratti in promiscuo veicolare Km 10.7 pari al 100%.

indicazioni progettuali
Come già indicato nella parte di analisi è prevista la realizzazione di una pista ciclabile sul lato nord della strada provinciale 254. Ciò consente di mettere in sicurezza i ciclisti e di ammirare il paesaggio delle saline in tranquillità. La pista ciclabile inoltre può assolvere un compito di mobilità sostenibile favorendo il raggiungimento delle località costiere da parte dei residenti delle frazioni interne e, se prolungata fino a Forlì, dei cittadini forlivesi.

VALUTAZIONE SINTETICA COMPARATA DELLE CICLOVIE

Dopo aver fatto una analisi per singola ciclovia si è proceduto ad una sintesi complessiva allo scopo di fornire un quadro generale della rete ciclabile e del suo livello di adeguatezza e funzionalità.
Nel grafico seguente sono riportati i risultati delle singole tratte di ciclovie nella loro configurazione attuale compresi gli interventi in corso di realizzazione, che interessano l'area Leader. In totale lo sviluppo della rete delle ciclovie presente nell'area Leader ammonta a circa 610 Km



Da una prima osservazione si può notare che due ciclovie sono per buona parte o totalmente in sede promiscua: ER 29 che interessa il corso del Ronco da Ravenna fino al confine con Forlì e la E 8d che interessa il comune di Cervia nel tratto delle saline di Cervia. Ma mentre la prima corre su strada a traffico modesto, la seconda si sviluppa lungo la SP 254 molto trafficata e con limite 70 Km/h, per tale motivo la ciclovia non può utilizzare la sede stradale, ma dovrà essere realizzata una pista ciclabile in affiancamento come peraltro prevede il Masterplan della rete ciclabile del comune. Nella tavola di progetto è infatti indicato la nuova ciclovia in sede propria. Anche altre ciclovie hanno una quota superiore al 50 % in promiscuo, ma hanno traffico non elevato sulla base delle informazioni (poche) presenti. La problematica dei tratti promiscui riguarda essenzialmente la disponibilità di dati e conteggi sui flussi di traffico per verificare gli standard richiesti (flussi inferiori a 500v/g e punte orarie 50 V/h). E' quindi necessario in fase progettuale verificare tali standard e, se non rispettati, individuare percorsi alternativi o affiancamento di piste ciclabili e/o interventi di moderazione del traffico.
Un altro aspetto da segnalare riguarda la presenza di diversi tratti su argine con fondo non adeguato ovvero con presenza di terra battuta con tappeto erboso o di tracce di carraie. In particolare la ciclovia del Lamone ha uno sviluppo largamente dominante con questa tipologia. Questa situazione non è compatibile con un livello base di ciclabilità in quanto solo quando è stato compiuto uno sfalcio si può percorrere, ma solo in MTB e questo avviene solo alcune volte all'anno. Anche gli

argini del Reno, Savio e Idrovia hanno tratti significativi in questa situazione. Questi tratti dovranno almeno essere sistemati con fondo in misto stabilizzato per assicurare un livello minimale di percorribilità.
Allo stato attuale la migliore ciclovia è rappresentata dalla Destra Po che è quasi interamente in sede propria con pochi tratti di promiscuo.
Infine un discorso a parte riguarda la ciclovia Adriatica. Questa è la principale infrastruttura che attraversa il territorio con oltre 120 Km di sviluppo e tocca i centri più densamente abitati e interessati dal turismo balneare. Ma soprattutto è l'unica ciclovia inserita nell'elenco delle SNCT (SISTEMA NAZIONALE CICLOVIE TURISTICHE) del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.
Per questa ciclovia si è cercato di applicare i criteri dell'allegato A del DM 375/2017 per valutare il livello di qualità rispetto i livelli minimo, buono e ottimo.
La metodologia è stata illustrata in precedenza, mentre in questa parte si è svolta una prevalutazione rimandando l'applicazione puntuale dei criteri alla fase di progettazione di fattibilità tecnica – economica.
La valutazione è stata condotta sul tracciato di progetto che prevede lo sviluppo della ciclovia nell'argine delle valli di Comacchio nel tratto Bellocchio – Argine Reno.
Lo stato di progetto del percorso ciclabile permette il raggiungimento di un livello "minimo" per il tronco in esame mediante interventi sugli standard tecnici di progettazione.
Livelli superiori al minimo non sono raggiungibili a causa del vincolo, difficilmente superabile, della presenza di una sezione della ciclabile superiore ai 2,50 m (dimensione minima da CdS) attualmente riscontrata nella quasi totalità dei percorsi in sede propria esistenti.
Per facilità di valutazione il percorso complessivo ER37 dal Comune di Cervia a sud, fino al Comune di Goro a nord, per una lunghezza complessiva di km 126,6 viene suddiviso in due tronchi, TRONCO 1 e TRONCO 2, corrispondenti, rispettivamente, ai comuni di Cervia e Ravenna a sud e di Comacchio e Goro a nord.
Entrambi i tronchi presentano una lunghezza superiore ai 40 km (estensione minima prevista nella Direttiva 375).
A livello funzionale, nelle successive fasi di approfondimento, risulterà opportuno inserire il tratto terminale del Tronco 1, una tratta di circa 9 km nel Comune di Ravenna, da Casalborsetti al confine comunale nord, all'interno del Tratto 2, allo scopo di far coincidere la fine del Tratto 1/ l'inizio del Tratto 2, in corrispondenza di un centro abitato.

Valutazione del tronco Comune di Cervia – Comune di Ravenna (TRONCO 1) secondo la Direttiva n. 375/2017 SNCT		
.		
Lunghezza del tronco (km):	70,4 km	
B.2a Stato di progetto: soddisfatto il requisito di sicurezza – protezione dal traffico motorizzato		
Lunghezza tratti in sede propria (km)	63,3 km	90,0 %
Lunghezza tratti in sede promiscua (km)	7,1 km	10,0 %
Il tronco soddisfa il requisito dell'estensione inferiore al 25% di tratti in promiscuo, limitatamente a strade a basso traffico (500 v/giorno) e con velocità basse (< 50 km/h)		
Lo stato di progetto non prevede interventi di realizzazione di ulteriori tratte di percorso ciclabile in sede propria.		
Analogamente, non risulta necessario l'adeguamento di tratte mediante interventi di moderazione della velocità.		
B.2b Stato di progetto: soddisfatto il requisito di sicurezza – protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc.)		
Risulta necessaria un valutazione sull'eventuale messa in sicurezza dei tratti arginali/su rilevato mediante sistemi di protezione (ad esempio, staccionate), al fine della classificazione come "livello minimo".		
B.3b Stato di progetto: soddisfatto il requisito di percorribilità/ fondo viabile:		
Lunghezza tratti con fondo in terra battuta/ghiaia da pavimentare	11,74 km	16,7 %
Lunghezza tratti pavimentati	58,66 km	83,3 %
Risulta necessario l'adeguamento del fondo viabile nei tratti attualmente con fondo in terreno e/o con materiali lapidei sciolti, allo scopo di ottenere pavimentazioni di tipo compatto. Gli interventi di progetto prevedono l'impiego di inerti stabilizzati e fissati a "triplo strato" mediante emulsioni bituminose e/o naturali, in alternativa, è possibile ricorrere alla pavimentazione di tipo bituminoso tradizionale. Il livello minimo, per considerare la tratta come "sufficiente" per l'aspetto della percorribilità del fondi viabile, è il raggiungimento del valore di 90% della lunghezza complessiva con pavimentazione di tipo compatto. Risulta perciò necessario un adeguamento di almeno 4,7 km.		
B.3a e B3.c – altri requisiti di percorribilità:		
Risultano soddisfatti i requisiti di percorribilità di: "pendenza longitudinale" con presenza di livellette di estensione limitata con pendenza ≤ 5% e pendenza media dell'itinerario principale <2%; "linearità, visibilità" con curve di raggio di curvatura non inferiore ai 5 m		
Ulteriori interventi di adeguamento di progetto necessari al fine del raggiungimento del livello "minimo":		
- utilizzo nella segnaletica verticale del logo specifico SNCT e dell'identificativo della ciclovia turistica		
- presenza di aree di sosta ogni 50 km o più ravvicinate		
- presenza di servizi igienici ad inizio/fine tronco		
- presenza di punti approvvigionamento acqua potabile ad inizio/ fine tronco		

Valutazione del tronco Comune di Comacchio – Comune di Goro (TRONCO 2) secondo la Direttiva n. 375/2017 SNCT		
.		
Lunghezza del tronco (km):	56,2 km	
B.2a Stato di progetto: soddisfatto il requisito di sicurezza – protezione dal traffico motorizzato		
Lunghezza tratti in sede propria (km)	44,6 km	79,4 %
Lunghezza tratti in sede promiscua (km)	11,6 km	20,6 %
Il tronco soddisfa il requisito dell'estensione inferiore al 25% di tratti in promiscuo, limitatamente a strade a basso traffico (500 v/giorno) e con velocità basse (< 50 km/h)		
Si precisa che nello stato di progetto è prevista la realizzazione di alcune tratte di percorso ciclabile in sede propria, per un lunghezza complessiva di circa 15 km, di cui 13 in Comune di Comacchio e 2 in Comune di Goro.		
Si precisa inoltre che nello stato di progetto risulta necessario l'adeguamento di due brevi tratte ad uso promiscuo di estensione totale 2,5 km, mediante interventi di moderazione della velocità ed implementazione della segnaletica stradale.		
B.2b Stato di progetto: soddisfatto il requisito di sicurezza – protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc.)		
Risulta necessaria un valutazione sull'eventuale messa in sicurezza dei tratti arginali/su rilevato mediante sistemi di protezione (ad esempio, staccionate), al fine della classificazione come "livello minimo".		
B.3b Stato di progetto: soddisfatto il requisito di percorribilità/ fondo viabile:		
Lunghezza tratti con fondo in terra battuta/ghiaia da pavimentare	20,82 km	37,1 %
Lunghezza tratti pavimentati	35,36 km	62,9 %
Risulta necessario l'adeguamento del fondo viabile nei tratti attualmente con fondo in terreno e/o con materiali lapidei sciolti, allo scopo di ottenere pavimentazioni di tipo compatto. Gli interventi di progetto prevedono l'impiego di inerti stabilizzati e fissati a "triplo strato" mediante emulsioni bituminose e/o naturali, in alternativa, è possibile ricorrere alla pavimentazione di tipo bituminoso tradizionale. Il livello minimo, per considerare la tratta come "sufficiente" per l'aspetto della percorribilità del fondi viabile, è il raggiungimento del valore di 90% della lunghezza complessiva con pavimentazione di tipo compatto. Risulta perciò necessario un adeguamento di almeno 15,2 km.		
B.3a e B3.c – altri requisiti di percorribilità:		
Risultano soddisfatti i requisiti di percorribilità di: "pendenza longitudinale" con presenza di livellette di estensione limitata con pendenza ≤ 5% e pendenza media dell'itinerario principale <2%; "linearità, visibilità" con curve di raggio di curvatura non inferiore ai 5 m		
Ulteriori interventi di adeguamento di progetto necessari al fine del raggiungimento del livello "minimo":		
- utilizzo nella segnaletica verticale del logo specifico SNCT e dell'identificativo della ciclovia turistica		
- presenza di aree di sosta ogni 50 km o più ravvicinate		
- presenza di servizi igienici ad inizio/fine tronco		
- presenza di punti approvvigionamento acqua potabile ad inizio/ fine tronco		

Limitazione degli accessi e vincoli

Sulla base dei sopralluoghi e delle informazioni reperite, si evidenzia che diversi itinerari sono soggetti a vincoli e restrizioni degli accessi ovvero in determinati periodi - soprattutto durante la stagione di caccia - viene vietato o sconsigliato l'accesso. Ciò significa che nel periodo da settembre a febbraio non è consentito utilizzare l'itinerario. Tale misura rappresenta una limitazione che pregiudica lo stesso concetto di ciclovia e di accessibilità, in quanto l'utilizzo deve avvenire normalmente tutto l'anno tranne per ragioni meteoclimatiche o di emergenza (piene, utilizzo del sedime per lavori idraulici, ecc). Questa situazione dovrà trovare una risposta da parte degli enti locali per non pregiudicare il potenziale utilizzo e garantirne la piena accessibilità.

Valutazioni economiche degli interventi

Si è proceduto con la determinazione di una stima degli importi necessari alla realizzazione degli interventi previsti. La metodologia di stima del quadro economico si basa sul un calcolo dettagliato della componente 'lavori' degli interventi, questa voce viene a sua volta ricavata dalla stima del costo chilometrico dei singoli interventi tipologici di cui si compone ogni singola tratta oggetto di studio. All'importo della componente lavori, vengono poi aggiunte le somme a disposizione della stazione appaltante composte da oneri fiscali, spese tecniche, imprevisti e lavori in economia, ecc..

Gli interventi tipologici individuati, sono:
A) Realizzazione di percorso ciclabile su argine esistente (con argine che non necessita di adeguamenti strutturali, come innalzamento e/o allargamento per motivi idraulici)
Costo dell'intervento: € 100.000 / km

variante alla tipologia A): Percorso ciclabile su argine esistente da adeguare mediante riprofilatura della sezione arginale o mediante la costruzione di un muro di sostegno.
Costo dell'intervento: € 200.000 - 500.000 / km

B) Percorso da realizzare su terreni agricoli
Costo dell'intervento: € 160.000 / km

C) Percorso strada bianca esistente da adeguare o su carraia con fondo misto in terreno e stabilizzato da adeguare
Costo dell'intervento: € 25.000 - 45.000 / km

D) Percorso su strada esistente con fondo in asfalto
Costo dell'intervento: € 3.100 / km

E) Piste ciclabili esistenti
Costo dell'intervento: € 1.250/ km

F) Piste ciclabili in sede propria di nuova realizzazione (tratti urbani)
Costo dell'intervento: € 350.000 - 400.000 / km

G) Finitura superficiale triplo strato
Costo dell'intervento: € 55.00 / km

H) Realizzazione di passerelle ciclopedonali
Per la stima dei costi si rimanda a valutazioni specialistiche contestualizzate ai singoli punti di attraversamento.

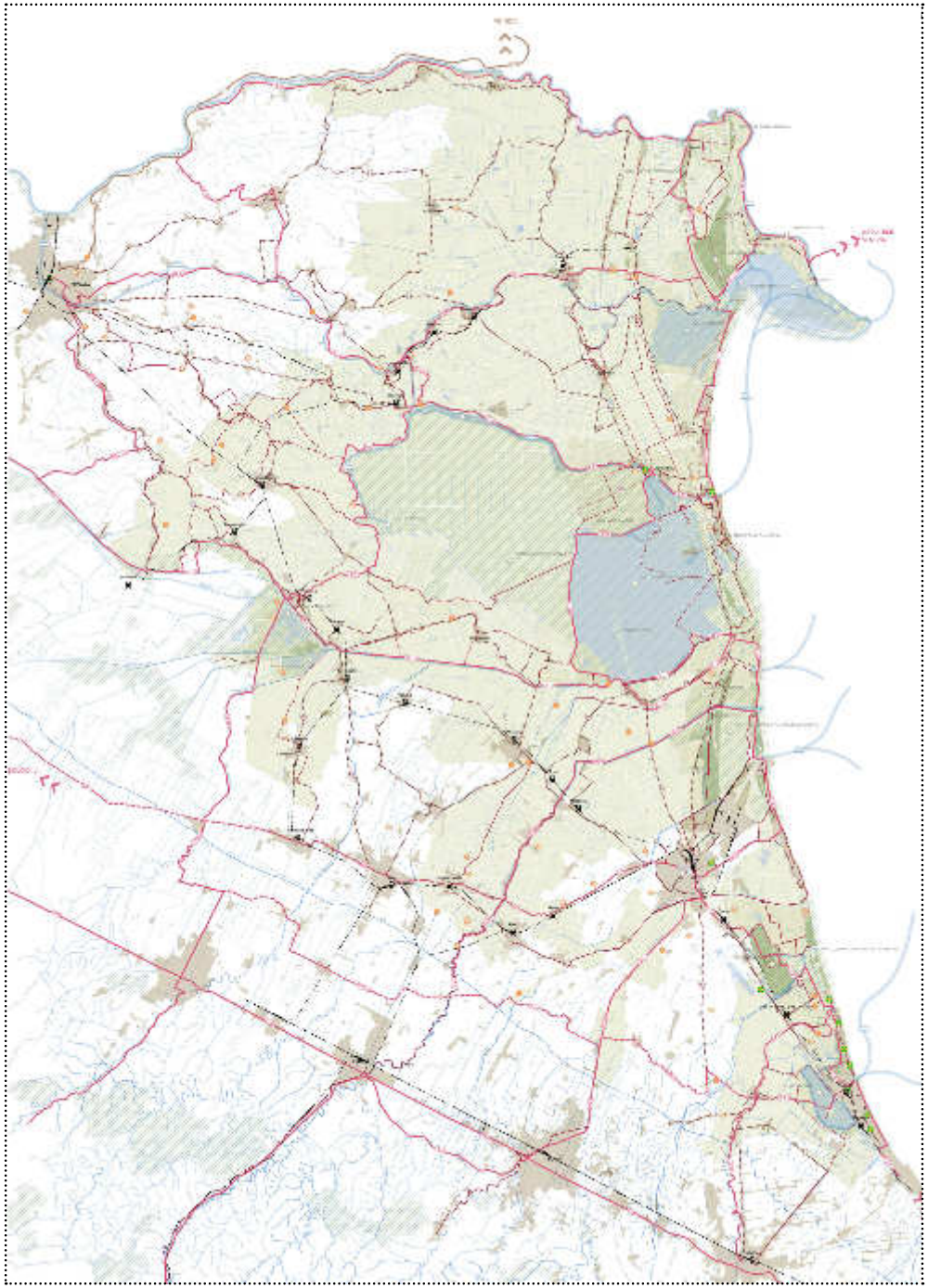
I) Interventi puntuali di protezione degli attraversamenti stradali:
Realizzazione di attraversamenti ciclopedonali dotati di protezione dell'utenza debole mediante segnaletica verticale luminosa e lampeggiante (€. 7.000,00 / cad)
Realizzazione di attraversamenti ciclopedonali dotati di impianto semaforico a chiamata in grado di garantire in sicurezza il transito di pedoni e ciclisti mediante l'arresto del flusso veicolare (€. 20.000,00 / cad)

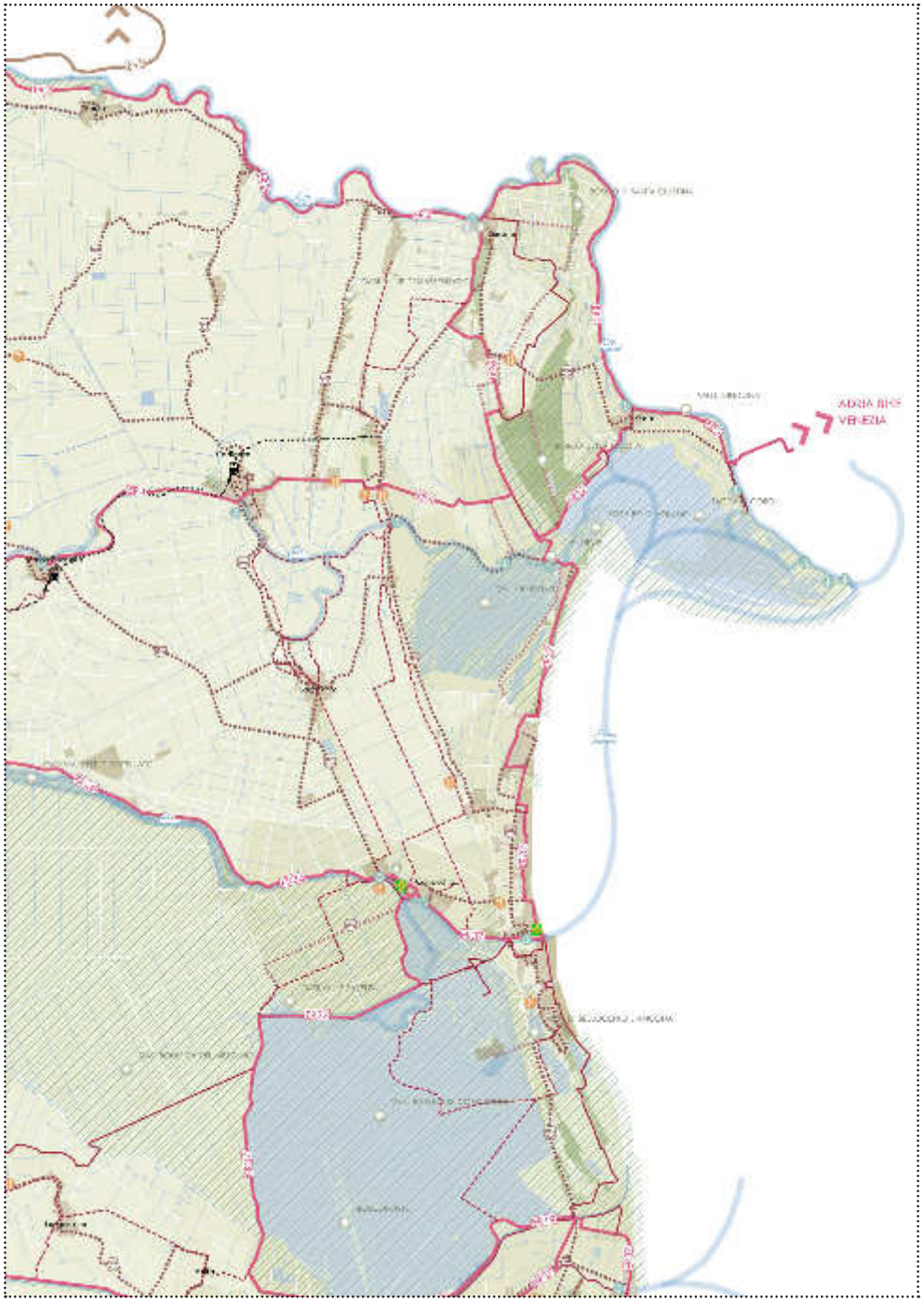
STATO DI FATTO DELLA RETE INTERMODALE

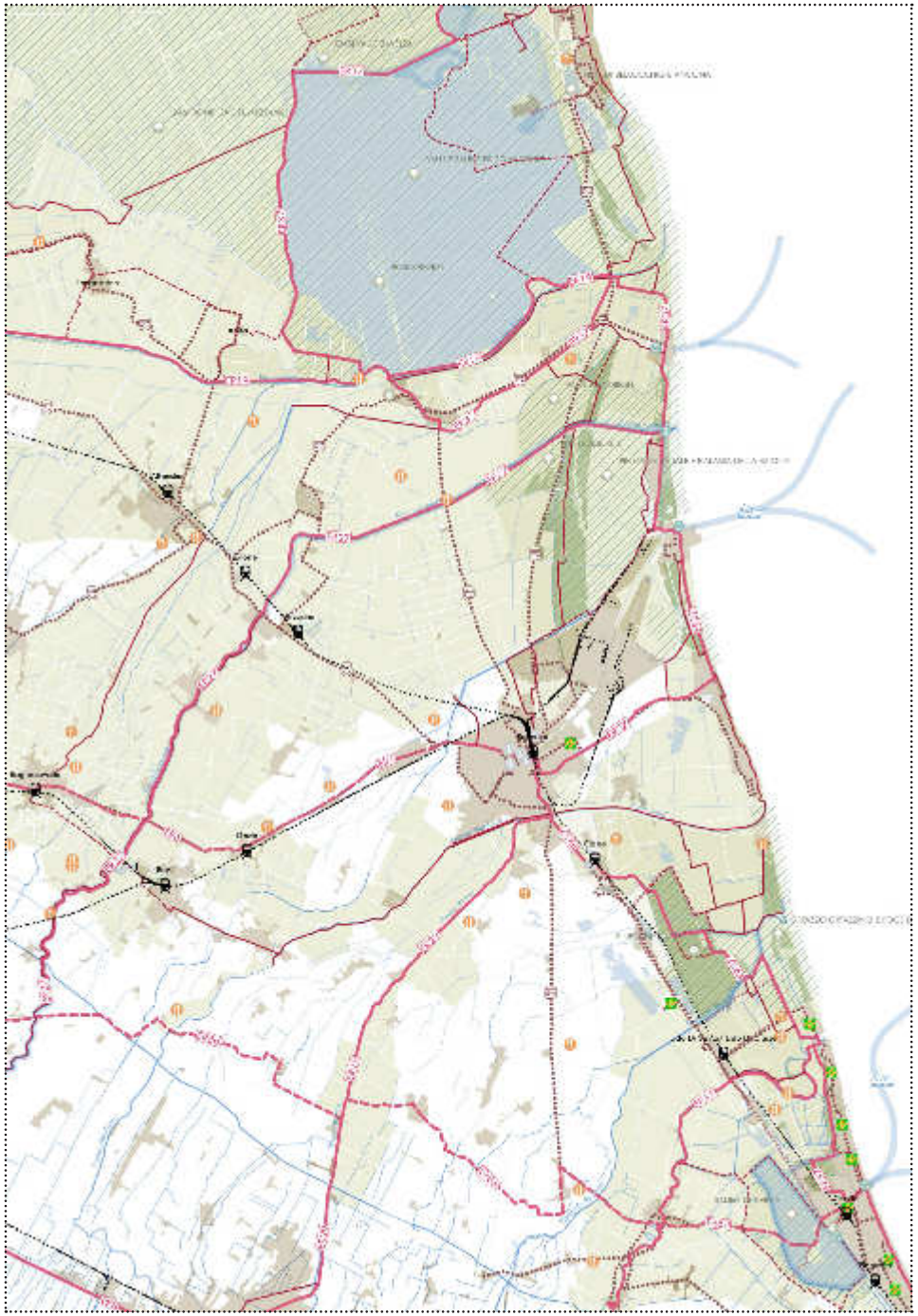
Il Masterplan prende come riferimento il sistema delle ciclovie regionali individuate dalla Regione Emilia–Romagna nel documento "Rete previsionale delle ciclovie regionali" ed elaborati tecnici approvati dalla Giunta regionale il 21/07/2014 e successiva L.R. 5/06/2017 "interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità".

La struttura portante del sistema intermodale è quindi imperniata su tali assi che seguono in molti casi vie d'acqua come il Fiume Po, il Volano, l'idrovia ferrarese, il Reno, il Lamone, il Ronco, il Montone e Savio che assumono carattere di greenways, ovvero di itinerari al di fuori degli ambiti urbanizzati con particolari evidenze ambientali e paesaggistiche.
Tutti questi itinerari hanno la prerogativa di convergere sulla costa, confluendo sulla direttrice della Ciclovia Adriatica come un fiume che raccoglie i propri tributari.
Il sistema dell'Area Leader è quindi un grande bacino ciclabile con il corso principale (ciclovia Adriatica) e tanti affluenti (ciclovie – greenways) che accompagnano il turista verso i territori interni.
Il sistema così configurato non sempre è adeguato a standard di ciclabilità ottimali o accettabili, e presenta in diversi casi limitazioni di carattere infrastrutturale: come fondo deteriorato, promiscuità veicolare critica, punti di intersezione pericolosi, ecc. Inoltre vi sono sparsi nel territorio veti di accesso, che, anche se temporanei per la stagione di caccia o altri motivi, ne impediscono la piena fruizione.
I principi di progettazione seguiti dal Masterplan assumono come linee guida l'utilizzo continuativo degli assi ciclabili, a parte cause di avverse condizioni meteo-climatiche o di forza maggiore.
Accanto a questo sistema di area vasta si è riportato una rete di connessione secondaria, rappresentata da: tracciati ferroviari, linee di autobus extraurbani e flixbus e itinerari ciclabili di secondari proposti dagli enti locali con funzione di collegamento fra ciclovie regionali o fra i principali nodi intermodali individuati dallo studio.

- RETE PORTANTE
- CENSIMENTO DEGLI ITINERARI INTERMODALI SU CUI INNESTARE LA RETE, DEI SERVIZI E DELLA PROGETTAZIONE IN CORSO
- FRUIBILITÀ
- RETE SECONDARIA




ADRIA BUS
VENEZIA



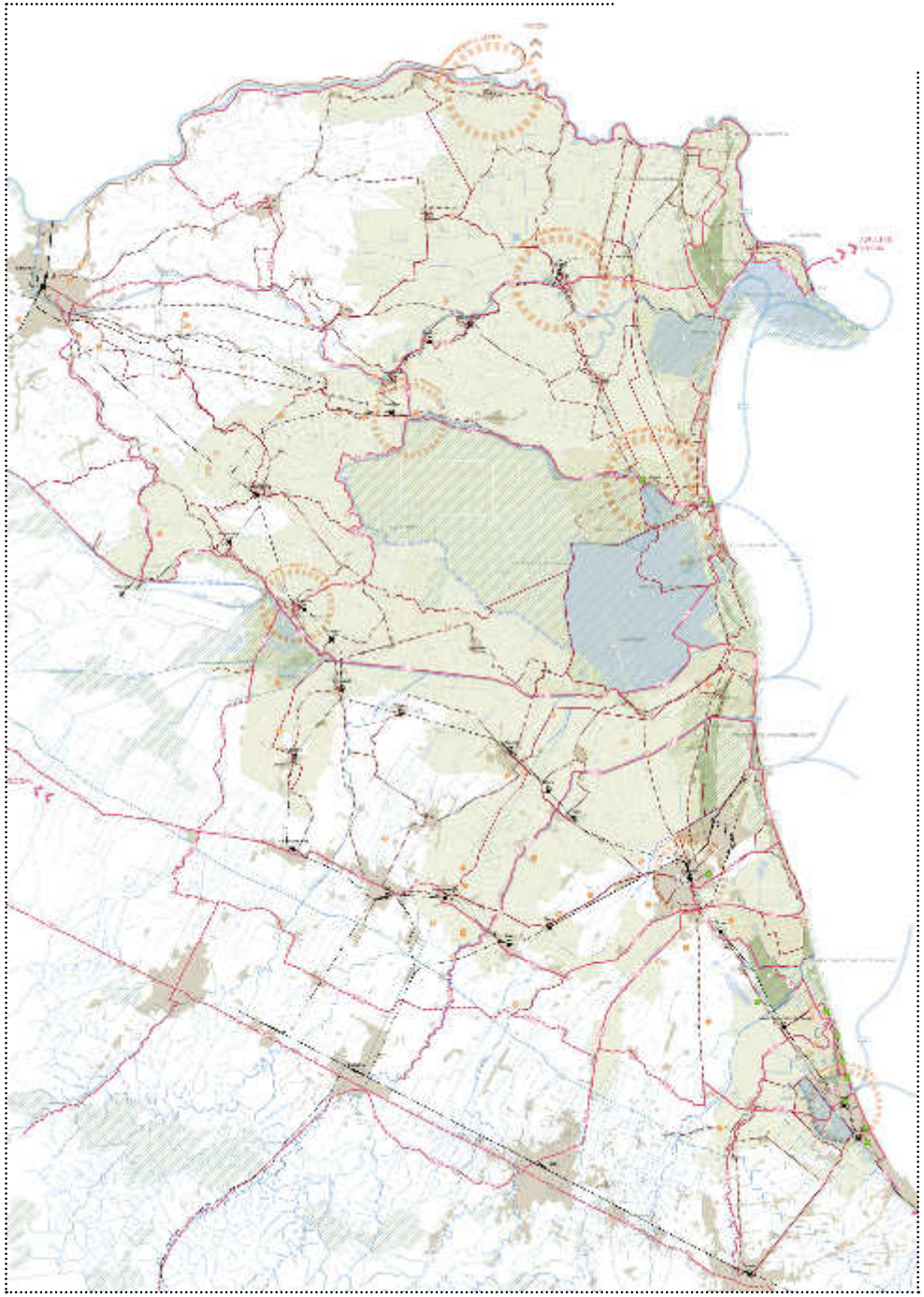
STATO DI PROGETTO DELLA RETE INTERMODALE

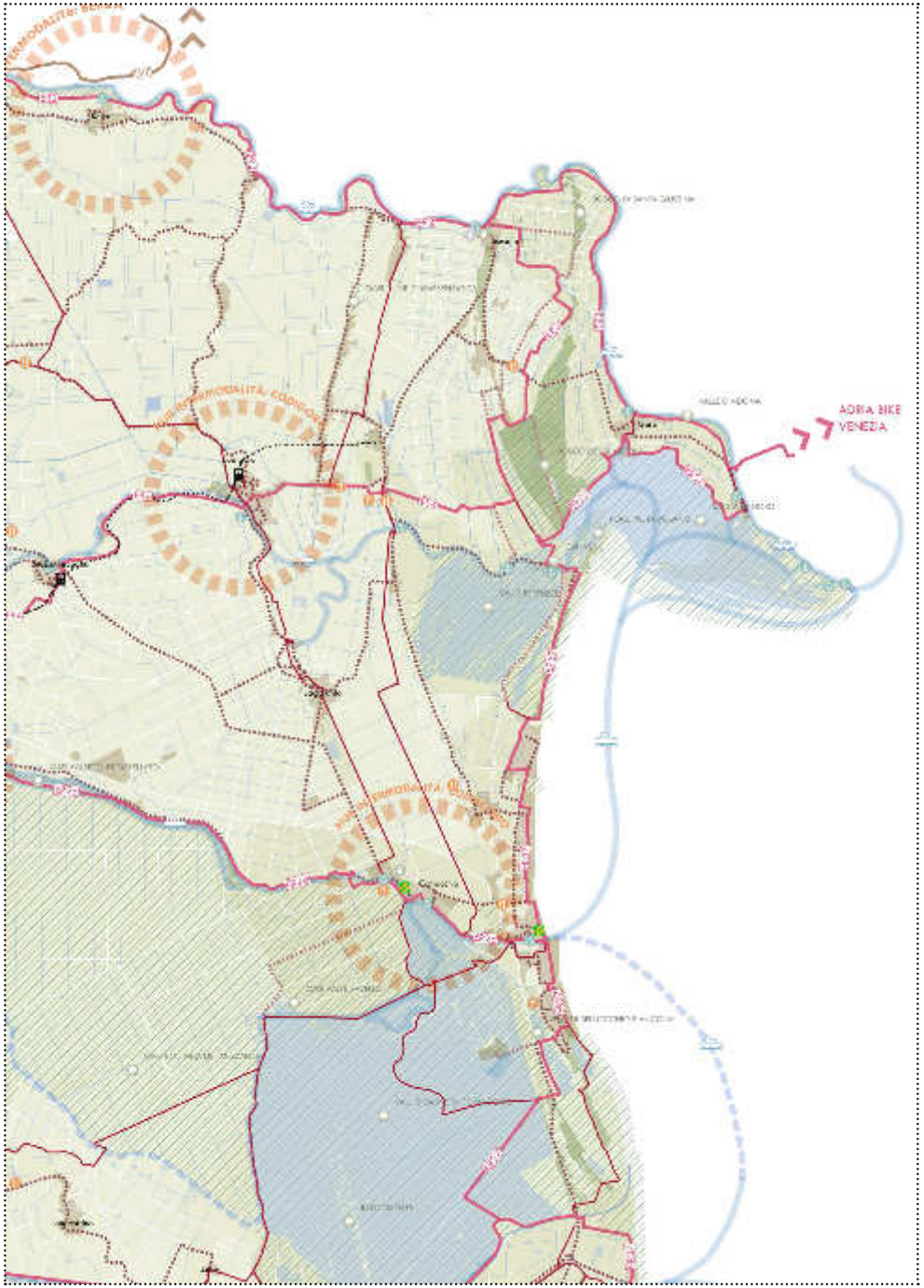
Le ciclovie individuate sono state oggetto di analisi per valutare le loro caratteristiche e la rispondenza ai criteri di adeguatezza e funzionalità rispetto determinati standard. Sotto questo punto di vista sono da considerare i criteri ECF (European Cyclist Federation) per le reti Eurovelo e recentemente gli elementi dell'allegato A del DM 375/17 del Ministero Infrastrutture e Trasporti – MIT applicabile al Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche SNCT.
Nell'ambito del Masterplan, non essendo possibile svolgere una ricognizione di dettaglio su tutta la rete ciclabile (che ammonta ad oltre 600 Km), sono stati presi in considerazione criteri semplificati, basati sul tipo di fondo, il livello di promiscuità e sul grado di rischio dei punti di intersezione.
Poiché molte delle ciclovie appartenenti alla rete dell'Area Leader si sviluppano lungo argini di corsi d'acqua, la priorità riguarda certamente la sistemazione del fondo, dato che in molti casi la presenza di vegetazione limita fortemente o addirittura impedisce, la percorribilità. Per la ciclovia Adriatica, che rappresenta la principale infrastruttura ciclabile in quanto inserita nell'elenco del SNCT, oltre alla VENTO, devono applicarsi i criteri e gli standard citati in precedenza. Allo stato attuale, pur con la variante di tracciato proposta nel comune di Comacchio nel tratto Bellocchio – argine Reno, la ciclovia non soddisfa tali criteri minimi previsti. In tal caso si dovrà, in fase di progettazione di fattibilità tecnico – economica, realizzare una verifica puntuale degli elementi di criticità ed individuare le soluzioni progettuali per il raggiungimento del livello minimo o buono previsto.
Dopo la predisposizione di tutta la rete principale ad una condizione minima o buona di ciclabilità è stata messa a sistema con la rete di connessione secondaria individuata nello stato di fatto. Dalla loro sovrapposizione è stato così possibile individuare 7 polarità (HUB), ovvero punti nevralgici dove convergono più itinerari, principali e secondari, e dove è possibile uno scambio intermodale treno+bici+auto+barca+bus.

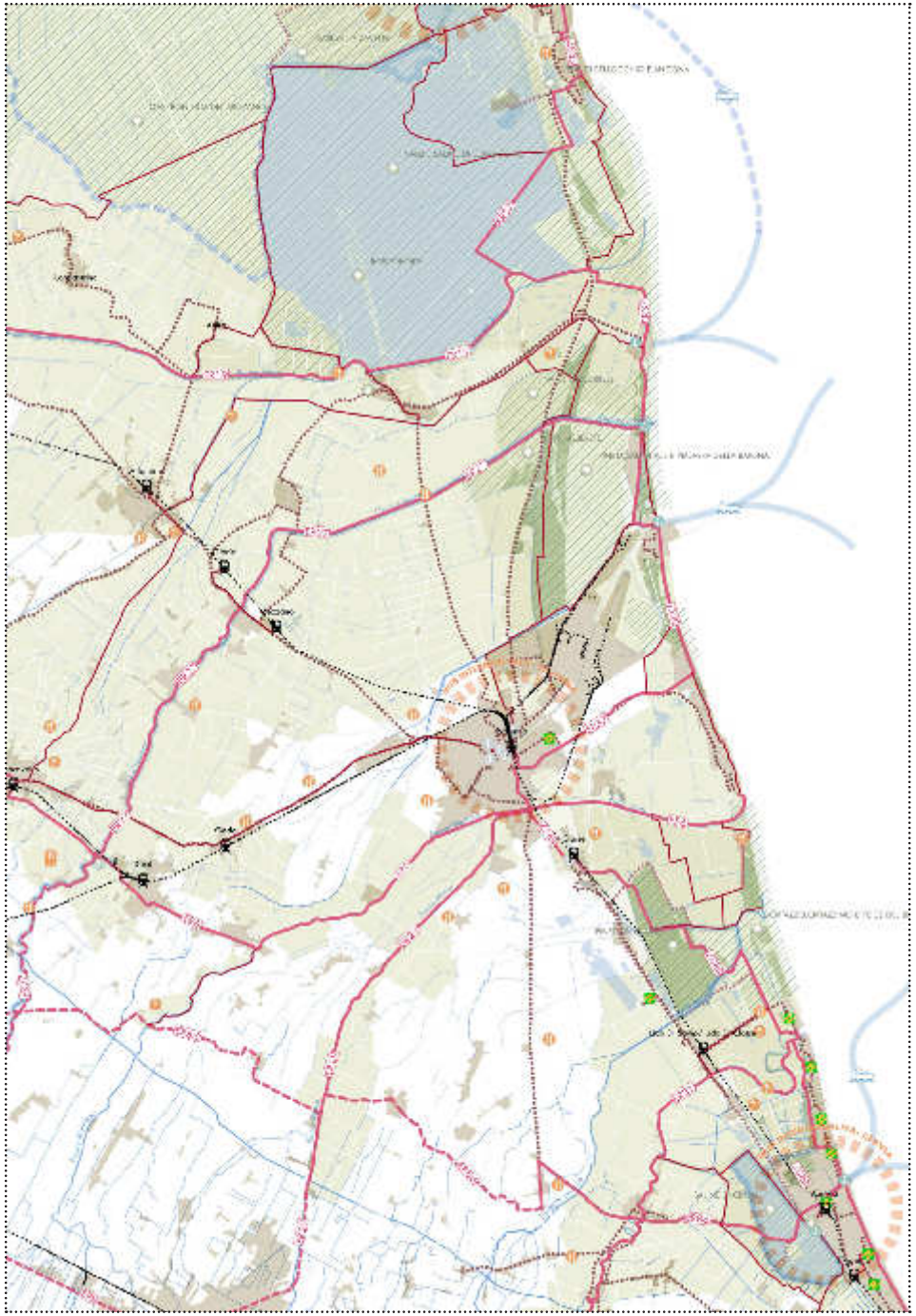
CRITERI DI VALUTAZIONE E INTERVENTO ADOTTATI

VERIFICA E MIGLIORIE SULLA RETE PORTANTE CICLABILE

INDIVIDUAZIONE NODI (HUB)




ADRIA BIKE
VENEZIA



5. APPROFONDIMENTI TERRITORIALI

LA RETE DEGLI ITINERARI PRINCIPALI E CONNESSIONI

Gli itinerari principali sono affiancati dalla ricognizione di percorsi segnalati dai Comuni e dagli enti territoriali, al fine di selezionare quelli più interessanti per costruire la rete intermodale tra Ciclovie regionali, nodi intermodali e punti di interesse ambientale - paesaggistico. Di seguito è presentata una descrizione degli itinerari previsti per ogni Comune.

ITINERARI INTERMODALI

Rete ciclabile principale

- Piste ciclabili in sede propria esistente
- Piste ciclabili in sede propria di progetto
- Ciclovia in promiscuo con veicoli (<500 veicolo/giorno)
- Ciclovia in promiscuo con veicoli da moderare
- Ciclovia su argine/carraia da pavimentare
- Ciclovia su argine/carraia con fondo praticabile
- Connessioni intermodali
- Rete Eurovelo

Rete navigabile

- Itinerari navigabili esistenti
- Itinerari navigabili da potenziare

Trasporto pubblico

- Trasporto pubblico extraurbano
- Percorsi ecobus

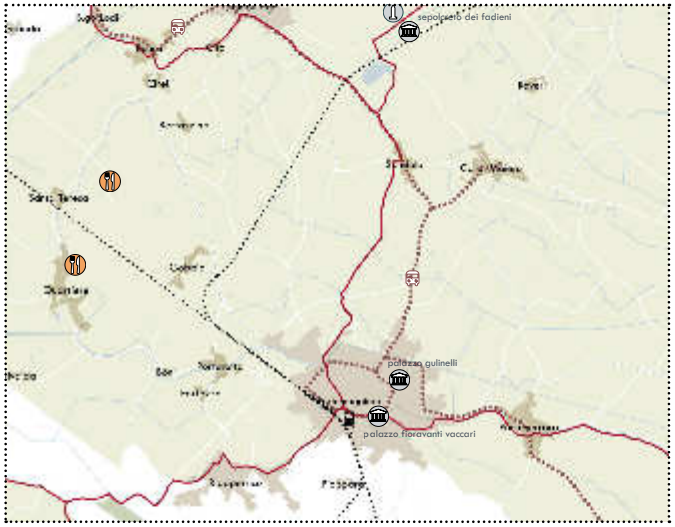
NODI INTERMODALI

- Stazioni FS
- Tracciati ferroviari
- Stazioni FLIXBUS
- Partenze escursioni nautiche
- Approdi turistici
- Traghetti
- Nuovi approdi
- HUB intermodali di studio

PROVINCIA DI FERRARA

UNIONE VALLI E DELIZIE: PORTOMAGGIORE-ARGENTA-OSTELLATO

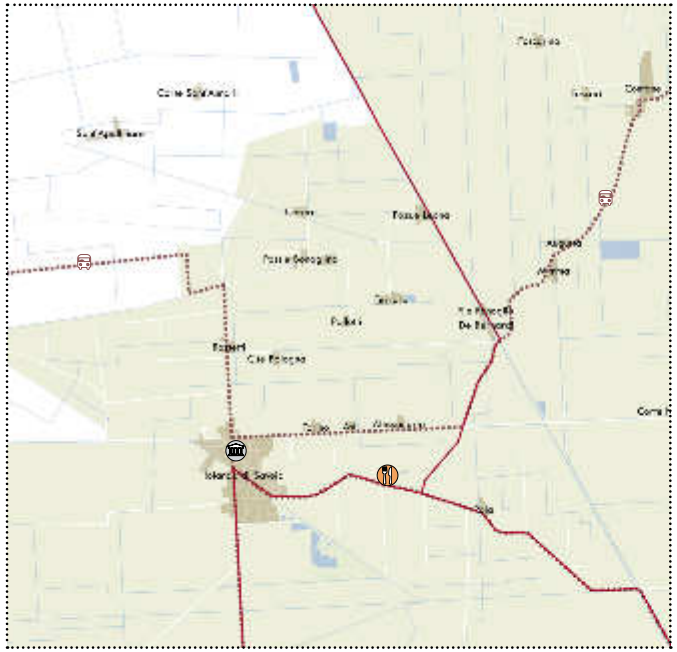
La priorità per il territorio dell'Unione delle Valli e Delizie è il percorso sul Po di Primaro (già ciclovia di interesse regionale ER19 - Ciclovia del Reno). Il percorso presenta punti critici specialmente per quanto riguarda la mancanza di segnaletica che indichi i punti di interesse e luoghi di sosta presenti lungo il percorso. L'itinerario risulta consultabile è mappato per la maggior parte dal visore che hanno fatto in comune, potremmo sfruttare le informazioni contenute li. Anita è un centro turistico con grande potenziale di sviluppo ma poco segnalato e non collegato con il percorso lungo il Po di Primaro e nemmeno con Comacchio e Boscoforte, si propone quindi un collegamenti con il centro e l'ampliamento dei servizi presenti con offerta maggiormente dedicata al cicloturismo.
Il comune di *Argenta* dovrà necessariamente rafforzare le connessioni a est con l'Oasi di Bando e attraverso il corridoio del Po di Primaro, a nord con Portomaggiore e Ostellato, collegati da un anello chiuso ciclabile, a sud garantire la massima accessibilità all'area dell'Oasi di Campotto. In quest'ultima, saranno garantiti punti di deposito biciclette per garantire l'intermodalità con i percorsi che attraversano su barca l'Oasi di Campotto. Il percorso attuale necessita di interventi su pavimentazione e segnaletica e presenta alcuni punti critici in cui si propone di inserire degli attraversamenti regolati con semaforo a chiamata.
A *Portomaggiore* si vuole rafforzare il collegamento con le Delizie del Verginese (soggetta a futuri interventi di riqualificazione) e del Benvignante.
A Portomaggiore il tratto di ferrovia che collega la Delizia del Verginese è in fase di dismissione. Si propone di pensare al suo riutilizzo come collegamento tra Portomaggiore e Ostellato su trasporto turistico su rotaia.
Riguardo la rete per il comune di *Ostellato* si propone di rendere il corridoio principale che attraversa l'Oasi Vallette di Ostellato, un percorso multimodale. L'area infatti è attualmente attraversata dalla ciclovia regionale ER2d, dal percorso in bus extraurbano, da percorsi navigabili del canale circondariale interrotti in più punti. Il Masterplan intende eliminare le disconnessioni presenti sul percorso navigabile, inserendo nuovi approdi per i mezzi su acqua e agevolando il collegamento con la ciclabile attraverso un traghetto che trasporti le bici da una sponda all'altra. Il percorso ciclabile inoltre andrà pavimentato e adeguatamente segnalato e il collegamento con il centro di Ostellato sarà reso sicuro con un attraversamento semaforico.

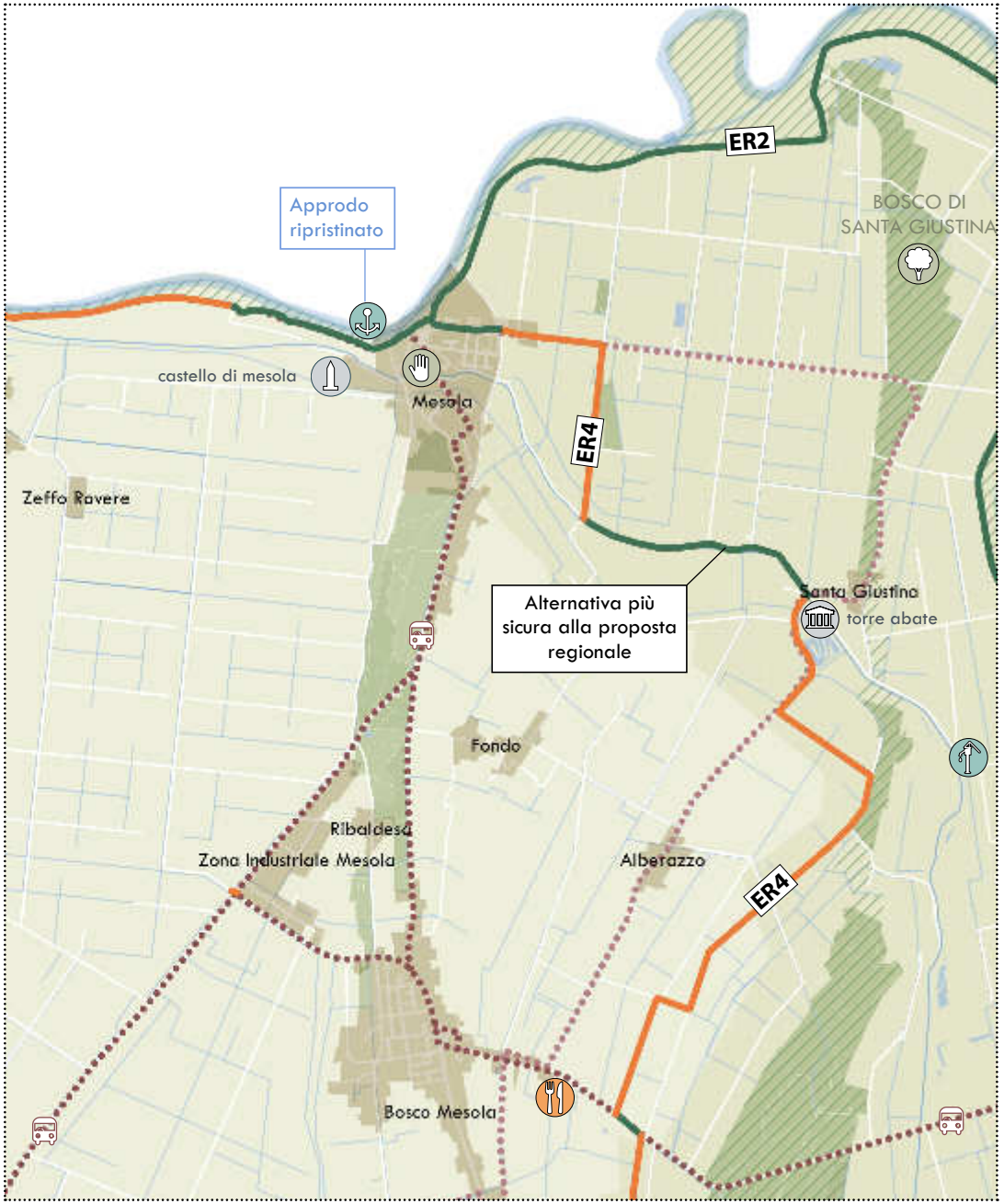


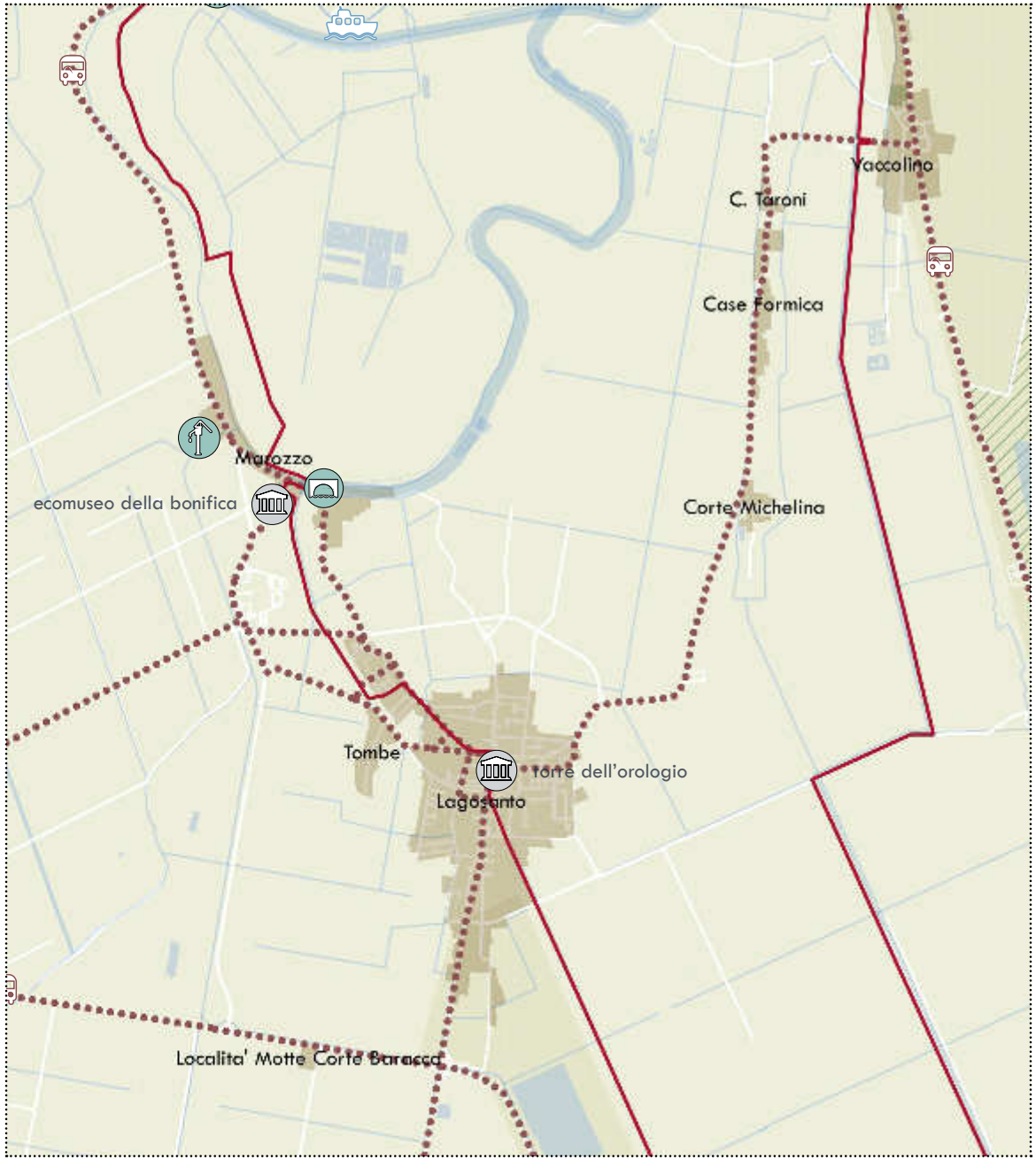
ALTO FERRARESE: BERRA-MESOLA-GORO-JOLANDA DI SAVOIA-LAGOSANTO-CODIGORO-FISCAGLIA

Il comune di *Berra* è localizzato nei pressi del fiume Po ed è interessato dalla ciclovia Destra Po ER 2.
E' il comune il cui territorio è interessato per la maggior parte dal corridoio della ciclovia VenTo.
L'amministrazione comunale ha posto particolare interesse alla valorizzazione dell'area dell'attracco

della Porta del Delta di Serravalle, dove è presente un ristorante, un'area con strutture a servizio di turisti. L'area rappresenta un nodo particolarmente caratteristico sia dal punto di vista ambientale (ramificazione del Po tra Po di Goro e Po di Venezia) che ricettivo. Nell'area è presente un edificio dismesso, che si propone di recuperare e si prevede di rendere strutturale la connessione con la sponda veneta del Po per un collegamento via traghetto con la ciclovia VenTo. A *Jolanda di Savoia* si fa riferimento alla progetutalità esistente del Museo Diffuso dei Paesaggi Rurali (finanziato con Misura 413 - Azione 7 - Intervento C.1 e C.3 della programmazione Leader 2007-2013) per il quale è stato realizzato un percorso di visita composto da tracciati ciclopedonali e da tre punti di osservazione del paesaggio posizionati all'interno del circuito, con la presenza di due pannelli informativi che spiegano le caratteristiche del luogo. Il circuito esistente sarà connesso da Sud dal percorso in bus e ciclabile proveniente da Fiscaglia e da Nord da Berra con cui si





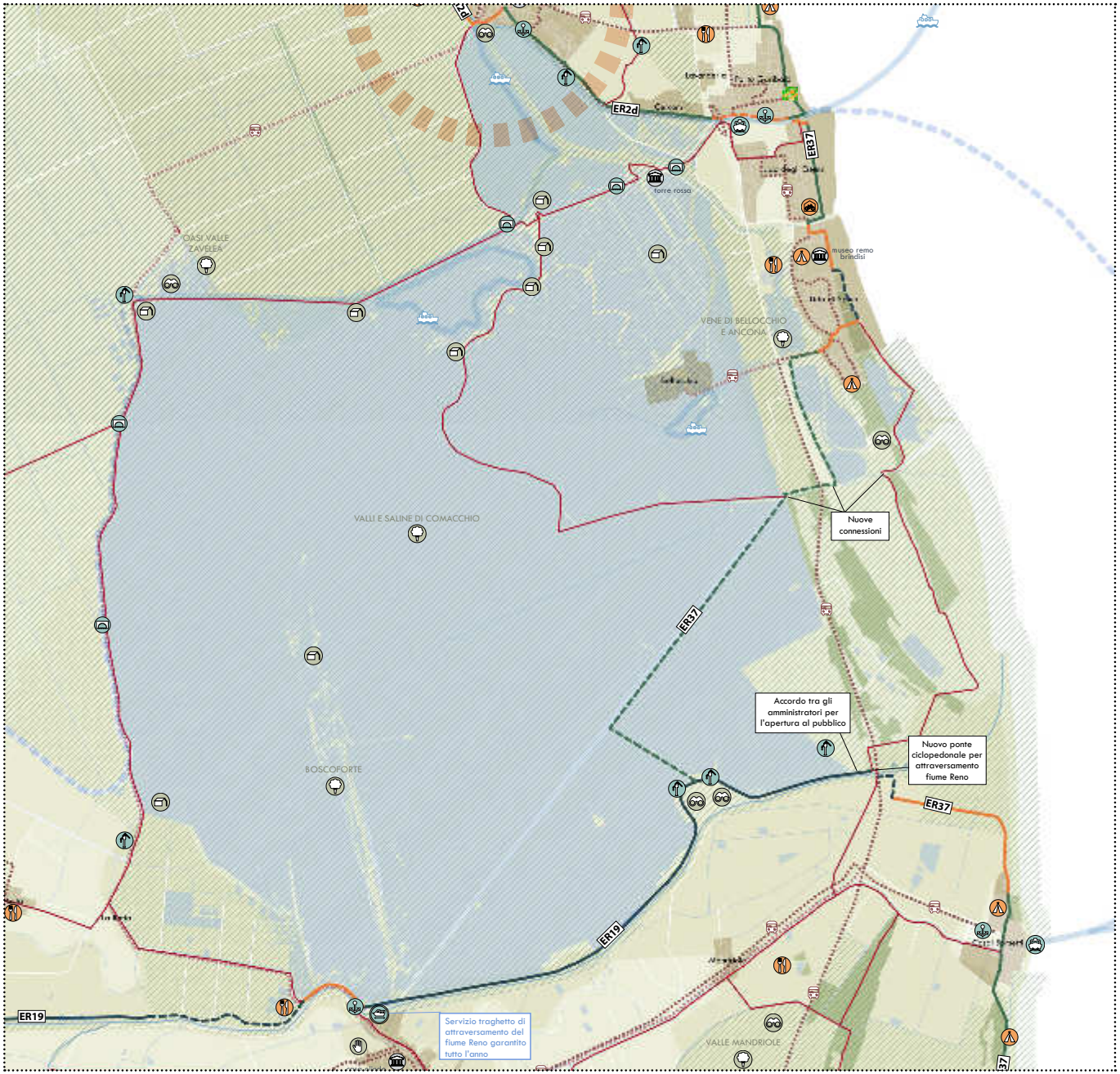


innesta via bus con il percorso esistente e via bici con il percorso proposto lungo l'argine del canale.
Il comune di *Mesola* è attraversato dalla ciclovia ER4 Ciclovia della Mesola che al suo stato attuale presenta diversi incroci pericolosi specialmente nel tratto che interessa la SS 309 Romea. Il progetto del Masterplan propone di spostare a est il corridoio della ciclovia in modo da includere alcuni punti turistici di rilievo come Torre Abate, lasciando il tracciato previsto, solo come percorso su trasporto pubblico su gomma. Si prevede inoltre di rendere maggiormente accessibile la zona del Bosco della Mesola, in quanto esistono attualmente limitazioni all'accesso al pubblico nel periodo di caccia.
A Goro ha inzio la Ciclovia Adriatica ER37 ed è uno snodo importante di collegamento con la parte del Parco del Delta del Po Veneto ed Emiliano Romagnolo. Il Masterplan propone di rinforzare l'approdo esistente sul Po e renderlo strutturale per gite lungo il fiume, a maggior percorrenza e flusso di turismo. Inoltre si propone di connette il percorso ciclabile previsto dalla regione ER2 al faro di Gorino.
Il comune di *Lagosanto* ha manifestato l'interesse per il collegamento con Comacchio attraverso l'uso della strada comunale G. Matteotti – Poderale Capuccini e la prosecuzione verso Codigoro passando per Marozzo e il Volano. Inoltre si segnala l'esigenza di trovare un collegamento diretto con il mare e il Lido delle Nazioni, per raggiungere il quale è necessario prestare particolare attenzione all'attraversamento della SS309 Strada Romea. In questo senso il Masterplan individua il percorso già esistente del trasporto pubblico su gomma come strategico per connettere a Comacchio e al mare, per poi cambiare all'uso della bicicletta nel centro storico di Lagosanto.
Il comune di *Codigoro* presenta una serie di opportunità per connessioni e nodi di servizio all'intermodalità. Il collegamento verso Nord verso le Dune di Massenzatico è uno dei tratti di maggiore interesse: potrà avvenire attraverso il trasporto pubblico locale (già esistente) che attraversa Pontelangorino e con un percorso ciclabile che tocca la località Ex-Falco, ora oggetto di un'Apea,

Borgata Caprile. Il comune è interessato anche da infrastrutture ciclabili esistenti (ER4) che consentono la connessione Est-Ovest con i comuni confinanti attraverso il Po di Volano. Il Masterplan intende rinforzare le connessioni con l'asse Nord e la valorizzazione di aree in trasformazione o in momentaneo abbandono. Una di queste aree è l'Ex-Enaoli, area di proprietà regionale concessa in comodato d'uso al comune, che si propone di ripristinare a uso ricettivo, a cui si aggiunge la funzione didattico-ambientale.
Per quanto riguarda la navigabilita, il comune è interessato da un tratto di Idrovia ferrarese, che trova però momenti di disconnessione in alcuni punti, da risolvere per dare continuità al percorso da Ferrara fino al mare.
Il comune di *Fiscaglia* è interessato principalmente dalla ciclovia del Volano ER4 che fornisce un collegamento tra i 3 centri di Migliarino, Migliaro e Massa Fiscaglia. Rispetto allo stato attuale del collegamento, la ciclabile non costeggerà più il fiume ma connetterà lungo la linea ferroviaria i centri di Massa Fiscaglia e Migliaro. La ciclovia attuale presenta infatti tratti non continui con sponde non agibili in determinate zone. Per tale motivo il comune sta studiando un percorso alternativo su strada promiscua via Canarolo – via Colombara.
Il collegamento con Codigoro avverrebbe con via Castagnina.

COMACCHIO E ADRIATICA

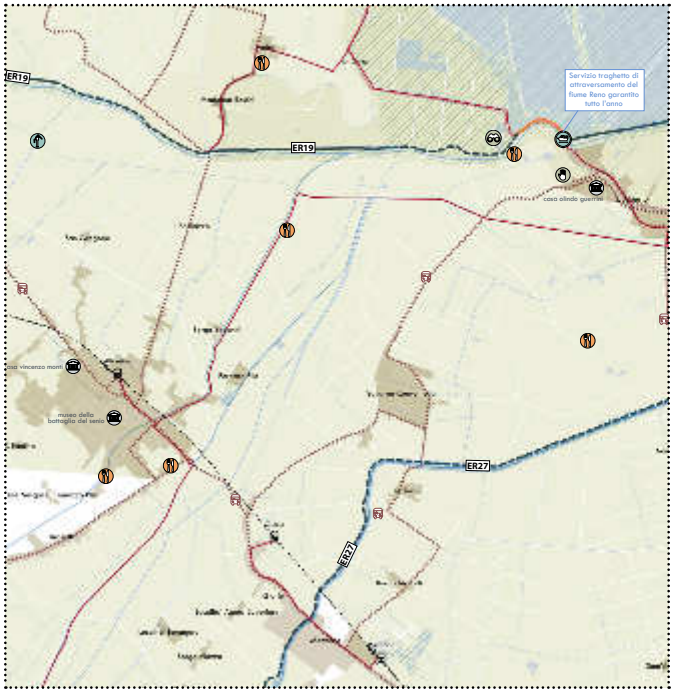
Il comune di Comacchio si trova in posizione stretegica rispetto all'Area Leader e la sua estensione e centralità necessita di un approfondimento specifico. Comacchio sta attraversando un momento di rilancio del territorio e valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale del complesso vallivo e delle Saline. La missione si sostanzia nella definizione di una strategia complessiva e integrata di valorizzazione delle valli con approccio di medio lungo termine, coniugando la conservazione ambientale con la fruizione turistica sostenibile e uno sfruttamento ittico ponderato ed equilibrato. A questo proposito il



Comune ha in progetto interventi interessanti come il progetto di Valorizzazione del Patrimonio Culturale e Ambientale delle Valli di Comacchio finanziato dal POR FEASR, che prevede la realizzazione di un collegamento ciclabile fra Comacchio e Porto Garibaldi, la vena di Bellocchio e il Reno attraverso le Valli con un sottopasso della Romea. Il progetto prevede anche il ripristino di alcuni collegamenti infrastrutturali: ponte canale Fosse Foce, ponte canale Foce Fattibello e ponte pedonale Saline. Il percorso fino al mare che si verrebbe a definire potrebbe apportare valore aggiunto all'itinerario della ciclovia Adriatica che corre lungo la costa e che presenta tuttovia delle disconnessioni da superare attraverso la predisposizione di nuovi attraversamenti e la risoluzione di blocchi dovuti a elementi legati all'infrastrutturazione idraulica. Sono inoltre allo studio interventi per la realizzazione di due percorsi ciclabili in sicurezza, uno nel tratto che dalla valle conduce al Lido degli Estensi e uno che colleghi Porto Garibaldi a Lido di Volano attraverso una connessione di tutti i segmenti urbani già fruibili e realizzando altresì interventi di adeguamento del verde pubblico e dell'arredo urbano.
Il Masterplan inserisce gli interventi in corso di progettazione nello stato di progetto, integrando le proposte con alcune ipotesi di attraversamento del fiume Reno tramite traghetto a nord di Sant'Alberto e a sud est delle Valli. La rete che si viene a creare costituisce un corridoio importante per l'intermodalità nel Delta e lungo la linea adriatica. Nodo di questo ambito territoriale è il centro storico di Comacchio, in cui convergono percorsi d'acqua (idrovia ferrarese) la Ciclovia Regionale 2d, e la linea di autobus extraurbani che connette Ravenna a Codigoro. Il centro storico, nella fattispecie nella zona di confluenza delle diverse percorrenze, ha le potenzialità per proporre un hub di scambio che possa servire l'ambito territoriale, ma abbia la forza per crescere fino a diventare un polo attrattivo per tutta l'area del Delta e per la regione stessa.

UNIONE BASSA ROMAGNA: BAGNACAVALLO, CONSELICE, ALFONSINE.

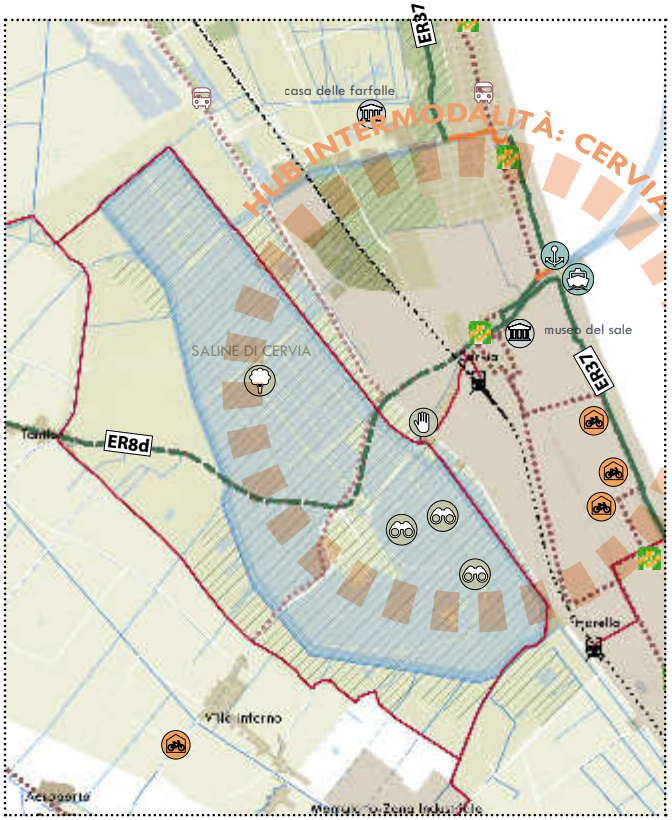
Il territorio è attraversato da due importanti assi ciclabili che connettono in direzione Nord-Sud (ER27 Ciclovia del Lamone) e Est-Ovest (ER6). Tali assi sono stati analizzati e i tracciati verificati per poter individuare il grado di progettazione e di cantierabilità del progetto, oltre che le possibili proposte di connessioni intermodali. L'area dell'unione afferente al perimetro Leader ha il valore aggiunto di essere connessa (eccetto Conselice) da una rete ferroviaria capillare. Il comune di *Conselice* rafforza la sua connessione verso nord con un itinerario che connette il Museo S. Patrizio all'Oasi di Campotto. Quest'ultima, come già precisato, dovrà predisporre un accordo con l'ente di gestione per estendere il periodo di visita all'area e consentire la massima accessibilità.

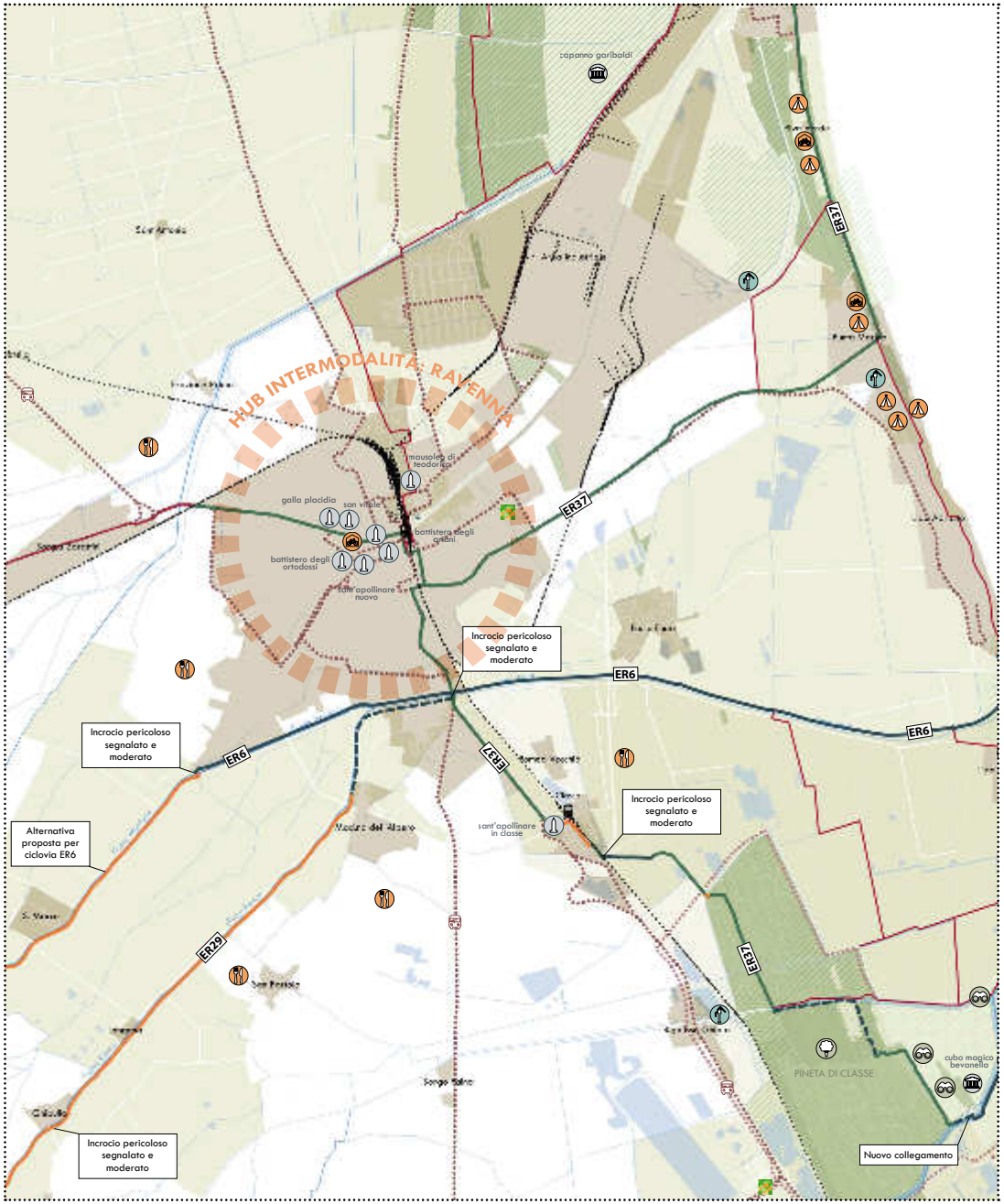


Per il comune di *Alfonsine*, il Masterplan prevede di rafforzare la connessione con Sant'Alberto e il Reno, e di conseguenza con la costa. Questo itinerario consentirebbe di percorrere in sicurezza il tratto che da Bagnacavallo (con la ER6) giunge ad Alfonsine e poi al mere lungo il fiume Reno. Il trasporto pubblico locale esistente connette tutti i centri e lefrazione poste lungo la lina ferroviaria, si propone di connettere il percorso e le fermate esistenti alle stazioni ferroviarie con percorsi in sicurezza per pedoni e ciclisti, specialmente per le fermate di Glorie e Mezzano.
Il comune di *Bagnacavallo* sarà connesso dal nuovo itinerario proposto per la ER6, che percorrerà l'argine del fiume Montone fino a Ragone per poi attraversare Russi e giungere Bagnacavallo. Tale scelta consente di dare maggior rilievo alle località che presentano punti di attrattiva per i turisti e permette un miglior collegamento e scambio con ulteriori mezzi di trasporto.

RAVENNA, CERVIA E RUSSI

Il comune di *Ravenna* è uno snodo fondamentale per ragioni storiche, architettoniche, paesaggistiche oltre che un centro intermodale su cui convergono diverse reti ciclabili principali. L'amministrazione ha svolto un lavoro di censimento delle ciclabili e di raccolta di proposte da parte di enti e associazioni che sono confluite in un database costantemente aggiornato. E' stata ribadita l'importanza di creare un sistema di area vasta incentrato sulle ciclovie regionali con collegamenti locali e in particolare la connessione Nord tra Ravenna, Pineta di S. Vitale, le pialasse e Marina Romea per congiungersi alla ciclovia Adriatica.
Il comune di *Cervia* ha realizzato nel 2016 un Masterplan della rete cicloturistica. Nel documento si tracciano le linee guida per la realizzazione di un sistema della mobilità lenta che valorizzi le aree di interesse ambientale – paesaggistico tra cui le Saline e la Pineta.
E' prevista la realizzazione, oltre il completamento degli assi sovra comunali, della Ciclovia delle Saline (o Anello





del Sale) itinerario di quasi 20 Km che lambisce le saline ai margini della Riserva Naturale. Inoltre, sono in corso i lavori di realizzazione della ciclabile della fascia retrostante i bagni a Milano Marittima che diventerà un'asse portante della ciclovia Adriatica.
Il comune di *Russi* è attualmente impegnato nella valorizzazione di Palazzo San Giacomo e le pertinenze, compresa la Villa Romana e le aree delle ex vasche Zuccherificio, inserite come intervento di compensazione ambientale per la centrale a Biomasse. Il progetto, denominato Parco delle Biomasse propone un centro didattico a Palazzo San Giacomo ,orientato sul tema delle fonti energetiche, proponendosi come un centro di interesse da collegare con percorsi ciclabili dalla città e dalle aree limitrofe.

Visualizzazione itinerario ciclabile nella rete intermodale dell'Area Leader

6. HUB INTERMODALI

NODI INTERMODALI E CRITERI DI INDIVIDUAZIONE

Con la proposta di definizione degli HUB dell'intermodalità il Masterplan intende identificare in precisi punti ad alta frequenza, nuovi nodi di transito e di servizio. Gli HUB sono identificati sulla base di criteri qualitativi e quantitativi: in base alla posizione, al territorio servito e alle velocità di connessione con vari mezzi di trasporto passeggeri. Nella localizzazione si sono privilegiate le aree in cui è già presente una stazione ferroviaria attiva e dotata di servizi minimi ai viaggiatori. In assenza di stazioni sono state incluse nel sistema le aree adibite a parcheggio scambiatore, stazioni degli autobus e nodi di servizio per turisti ad alta frequentazione. Le strategia di implementazione della rete intermodale passa attraverso l'attivazione degli HUB mettendo in atto strategie che vanno dal semplice potenziamento dello spazio pubblico intorno alle stazioni di transito esistenti per incoraggiare il transito e la connessione in sicurezza con le altre modalità di trasporto presenti, alla fornitura di rack per biciclette su autobus e treni, al sostegno a programmi di condivisione di biciclette, oltre a servizi di navetta locale (shuttle) ad alta frequenza.

Collettivamente, la suite integrata di servizi di mobilità è destinata a soddisfare le esigenze degli utenti di transito nel territorio dell'area Leader Delta 2000. All'interno di un territorio vasto e diversificato come l'Area Leader, le stazioni di transito dell'intermodalità varieranno in termini di dimensioni, servizi e contesto. Dal momento che ogni località presenta opportunità e sfide uniche basate sul suo contesto e sulle sue funzioni di trasporto, non esiste una singola definizione o descrizione per un Hub. Per riflettere le diverse esigenze degli utenti di transito e le realtà dell'ambiente esistente, si sono definiti tre livelli generali di hub per la mobilità: minimo, medio, massimo. I livelli sono differenziati per servizi e infrastrutture presenti, definiti per ogni Hub in base alla scala e al contesto.

Supporto a infrastrutture ciclabili e servizi

- Albergabici
- Velostazione
- Kit per le riparazioni
- Ciclofficina
- Parcheggio Bici scoperto
- Parcheggio Bici
- Bike sharing
- Colonnine di ricarica E-bike
- Bicigrill
- Servizio BICI+TRENO
- Servizio BICI+BUS (Bike Shuttle)

Supporto a trasporto pubblico e auto

- Parcheggio Sosta lunga
- Parcheggio gratuito
- Area Camper
- Punto Bus

Informazioni-Segnaletica

- Pannello Informativo sulla rete dell'Intermodalità
- WiFi
- Punto informazione turistica
- Vendita biglietti integrati itinerari interni
- App per Intermodalità Area Leader

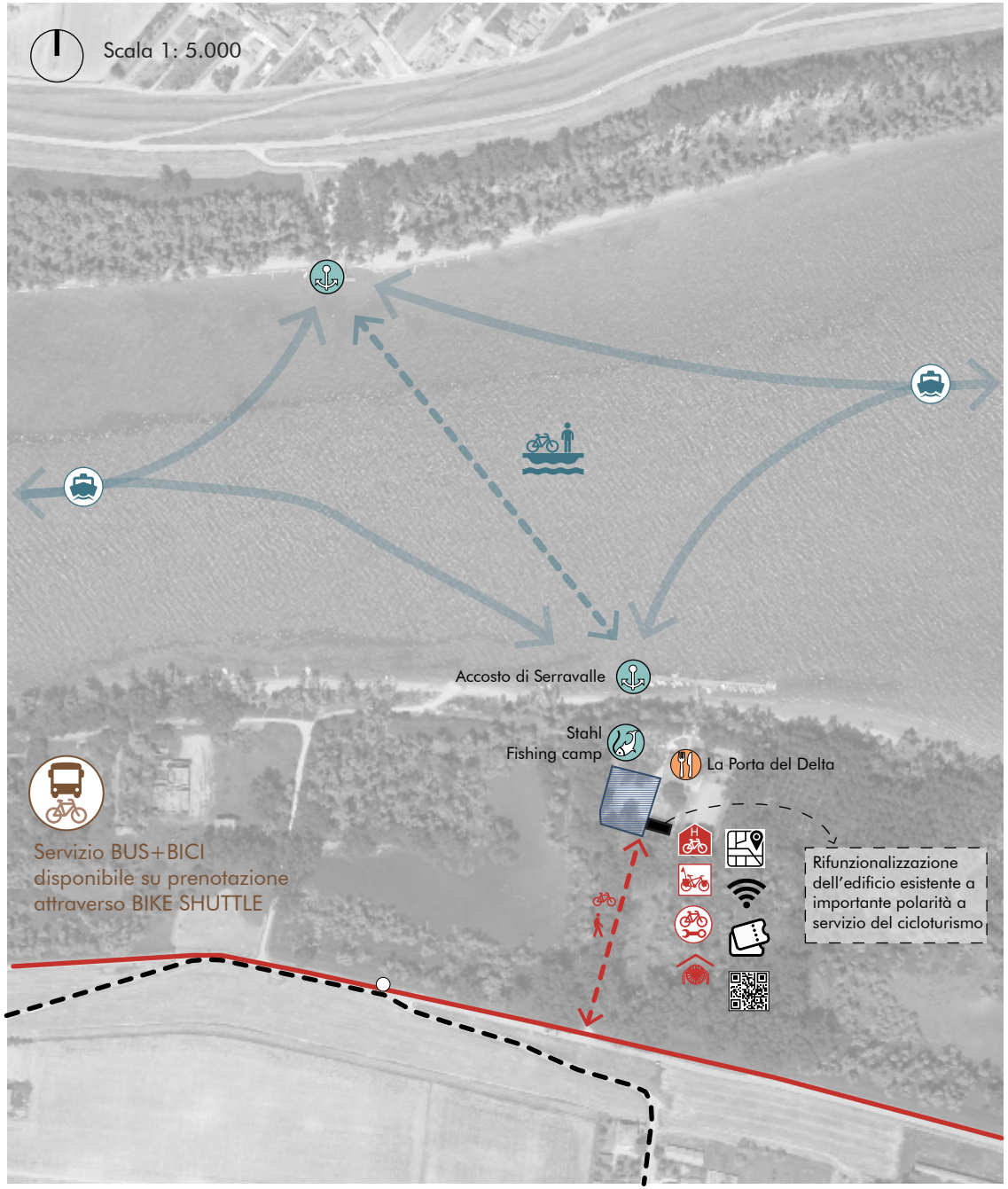
HUB dell' Intermodalità

Serravalle di Berra

L'approfondimento su Serravalle di Berra nasce dalla volontà della amministrazioni di ripristinare il collegamento nautico tramite traghetto per ciclisti e pedoni tra l'"Accosto di Serravalle" e l'approdo di Pappozze, aldilà del Po. Tale connessione risulta strategica soprattutto dal punto di vista del cicloturismo poichè consentirebbe il collegamento diretto tra la Ciclovia Fe20 (Destra Po) e la Ciclovia Eurovelo 8 (VenTo). Allo stato attuale infatti le due ciclovie sono connesse soltanto dal ponte situato nei pressi di Ro Ferrarese, a 26 km da Serravalle.

L' "Accosto di Serravalle" è situato in una zona strategica, all'interno di un area boscosa sulle rive del Po in cui è situato il ristorante "La Porta del Delta" e lo "Sthal Fishing Camp" un piccolo villaggio turistico incentrato sulla pesca che offre lezioni e ospitalità all'interno di piccole casette affittabili per le vacanze. Nell'area in cui sorgono il ristorante e il villaggio di pescatori è presente un ulteriore edificio, che l'amministrazione vuole rifunzionalizzare inserendovi numerosi servizi per i cicloturisti. Si è previsto infatti un'albergabici al suo interno, con tutte le funzioni che una polarità di questo tipo deve garantire (una ciclofficina, una velostazione, un'area parcheggio coperto per bici, il wi-fi, uno sportello informativo dotato di pannelli e mappe sulla rete dell'intermodalità, vendita di biglietti integrati...)

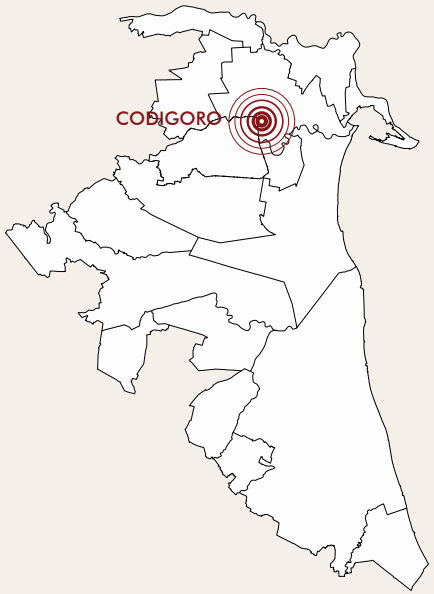
Prevedendo l'inserimento di tali funzioni all'interno dell'area e il ripristino del traghetto, è necessario garantire l'accessibilità adeguata anche mediante trasporto pubblico; pertanto l'itinerario della Linea TPL extraurbana locale (312) sarà deviato per servire il principale nodo dell'intermodalità. L'accessibilità ciclabile all'area è garantita dalla Ciclovia Destra Po (Fe 20), mentre la connessione con il centro di Serravalle non necessita di interventi specifici, se non l'aggiunta di segnaletica, dato lo scarso traffico automobilistico che caratterizza questa località.



LEGENDA

- Linee TPL extraurbane
- Linee TPL extraurbane di progetto (modifica dell'itinerario)
- Fermate Bus
- Ciclovie Regionali
- Percorsi Nautici
- Traghetto per bici e pedoni
- Approdi Turistici
- Stazione di Pesca
- Nodo intermodale
- Albergabici
- Velostazione
- Ciclofficina
- Parcheggio Bici coperto
- Servizio di Bike Shuttle. Trasporto bici e recupero ciclisti
- Pannello Informativo sulla rete dell'Intermodalità
- WiFi
- Vendita biglietti integrati itinerari interni
- App per Intermodalità Area Leader
- Aree Parcheggio
- Ristorante "La Porta del Delta"
- Area Leader
- Area boscosa

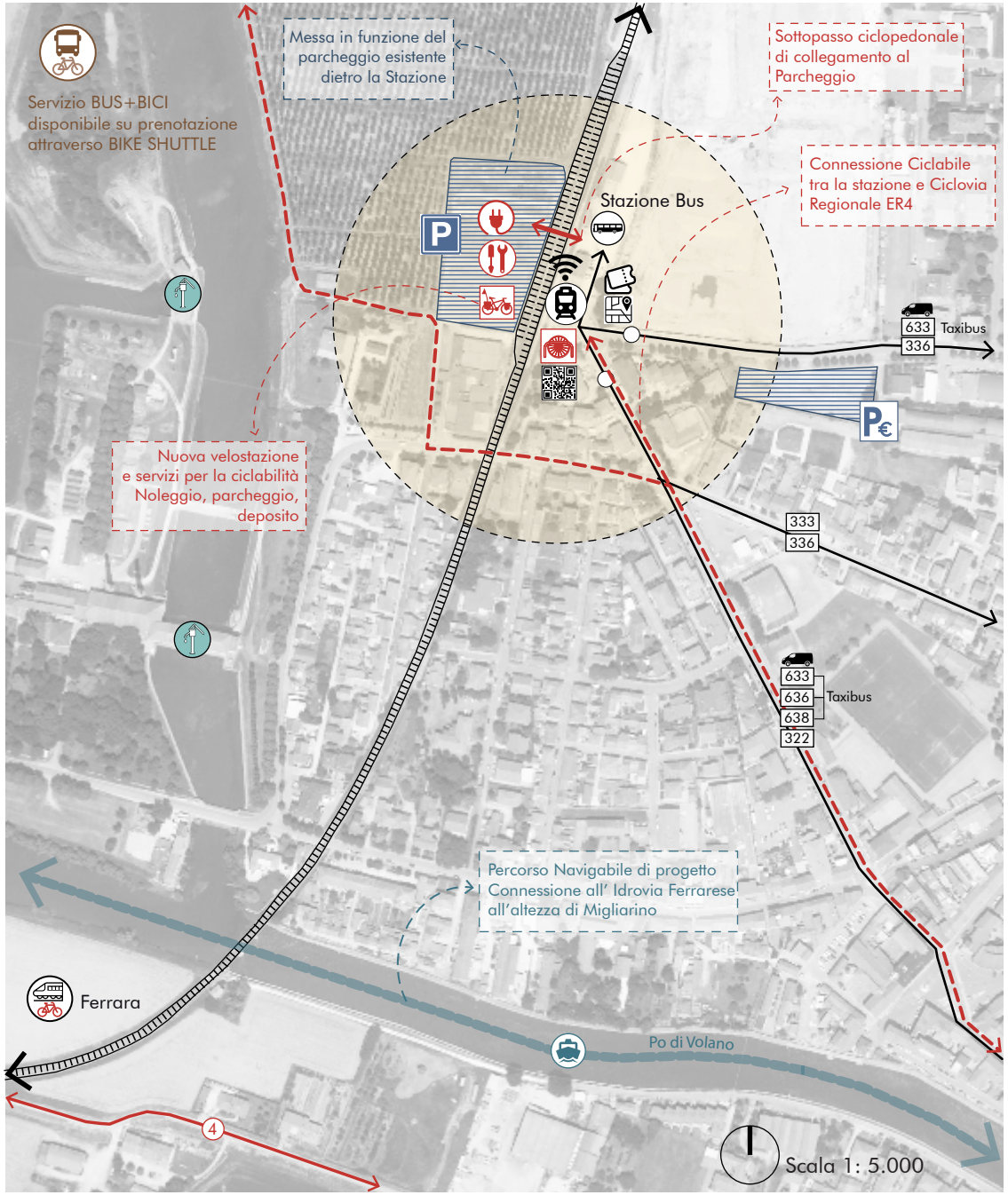
Torino
Venezia
EUROVELO 8
(VenTO)
Veneto
Pappozze
Attivazione del servizio di traghetto per ciclisti e pedoni. Connessione tra la Ciclovia VenTo e la FE20
Percorsi Nautici lungo il Po
Percorsi Nautici lungo il Po
Valorizzazione turistica dell' attracco di Serravalle
FE 20
2
2
2
2
Ro
VenTo
Po di Goro
FE 20
Ciclovia Destra Po
Goro
Cambiamento nell'itinerario della Linea 312, per consentire il servizio all'area dell'attracco della Porta del Delta di Serravalle
312
Jolanda di Savoia
Copparo
Ferrara
312
312
312
312
Mesola
Goro
Gorino
Scala 1:10.000



HUB dell' Intermodalità
Codigoro

La stazione dei treni di Codigoro è potenzialmente strategica per diventare un'importante nodo dell'intermodalità dotato di tutti i servizi necessari ad accogliere i flussi dei diversi livelli di mobilità. All'uscita della stazione ferroviaria si trova quella degli autobus, che vede convergere le linee di trasporto pubblico extraurbane e tre linee di taxibus. Dietro alla stazione si trova un parcheggio di elevate dimensioni che allo stato attuale risulta scollegato dalla stazione stessa poichè aldilà della ferrovia, che non presenta attraversamenti o sottopassaggi nelle immediate vicinanze. Diventa pertanto fondamentale potenziare il collegamento tra parcheggio e stazione dei treni. In previsione di un futuro intervento che si sviluppi con tale proposito sono stati posti alcuni servizi per la ciclabilità nei pressi del grande parcheggio di interscambio. In questo modo la zona della stazione diventerebbe un importante nodo dell'intermodalità anche in ottica di cicloturismo.

Per quanto riguarda il tema della navigabilità, allo stato attuale il Po di Volano risulta navigabile dal mare fino alla località di Lodigiana, dove è presente una chiusa che blocca il passaggio delle imbarcazioni. Si considera pertanto percorso nautico esistente il tratto che parte dall' attracco di Codigoro fino al mare, mentre Percorso nautico di progetto la connessione tra Codigoro e tale chiusa. Un intervento puntuale per risolvere il blocco della navigazione consentirebbe di unire il percorso sul Po di Volano con l'Idrovia Ferrarese, all'altezza di Migliarino, e di giungere pertanto da Ferrara al mare in barca.



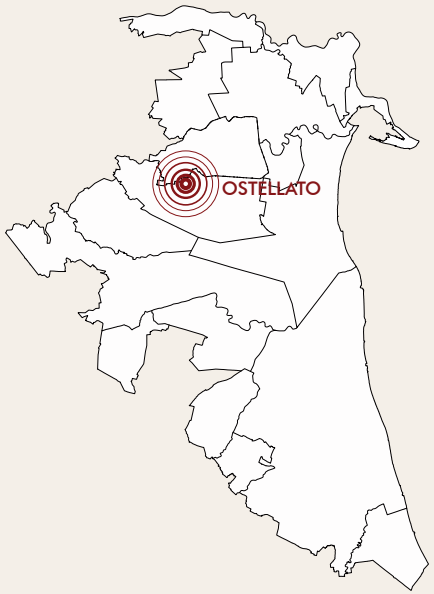
Percorso Nautico di progetto

Allo stato attuale il Po di Volano risulta navigabile dal mare fino alla località di Lodigiana, dove è presente una chiusa che blocca il passaggio delle imbarcazioni. Si considera pertanto percorso nautico esistente il tratto che parte dall' attracco di Codigoro fino al mare, mentre Percorso nautico di progetto la connessione tra Codigoro e tale chiusa. Un intervento puntuale per risolvere il blocco della navigazione consentirebbe di unire il percorso sul Po di Volano con l'Idrovia Ferrarese, all'altezza di Migliarino, e di giungere pertanto da Ferrara al mare in barca.

LEGENDA

- Stazione FS
- Linee TPL extraurbane
- Fermate Bus
- Ciclovie Regionali
- Ciclabili Urbane
- Ferrovia
- Percorsi Nautici
- Percorsi Nautici di progetto
- Approdi Turistici
- Velostazione
- Kit per le riparazioni
- Parcheggio Bici scoperto
- Parcheggio Bici coperto
- Bike sharing
- Colonnine di ricarica E-bike
- Servizio BICI+TRENO
- Servizio di Bike Shuttle. Trasporto bici e recupero ciclisti
- Pannello Informativo sulla rete dell'Intermodalità
- WiFi
- Punto informazione turistica
- Vendita biglietti integrati itinerari interni
- App per Intermodalità Area Leader
- Aree Parcheggio
- Parcheggio Sosta lunga
- Parcheggio gratis per pendolari
- Monumenti UNESCO
- Nodo Intermodale

Jolanda di Savoia
Mezzogoro Ariano F. 336
636 Mezzogoro Ariano F.
322 Ariano F. Mezzogoro Jolandadi Savoia Ferrara
636 Taxibus 322 336
633 636 322 Taxibus
633 Taxibus
633 636 322 Taxibus
633 Taxibus 336
633 Taxibus
333 336
633 636 638 322 Taxibus
Connessione Ciclabile tra la stazione e Ciclovia Regionale
Idrovia Ferrarese
Massafiscaglia Ferrara
Fiscaglia Massa Fiscaglia
Po di Volano
633 638 336 Taxibus
638 Taxibus
638 333
636 Taxibus 322 336
633 333
636 Taxibus 322
Taxibus 636 322
Taxibus 633 333
336
633 Lagosanto
333 Lagosanto Comacchio Portogaribaldi Ravenna
Goro Mare
Lagosanto Comacchio
4 Pomposa Goro Gorino
638 Taxibus
Taxibus 638 Pomposa Bosco Mesola Goro Gorino
Servizio BUS+BICI disponibile su prenotazione attraverso BIKE SHUTTLE
Scala 1:10.000



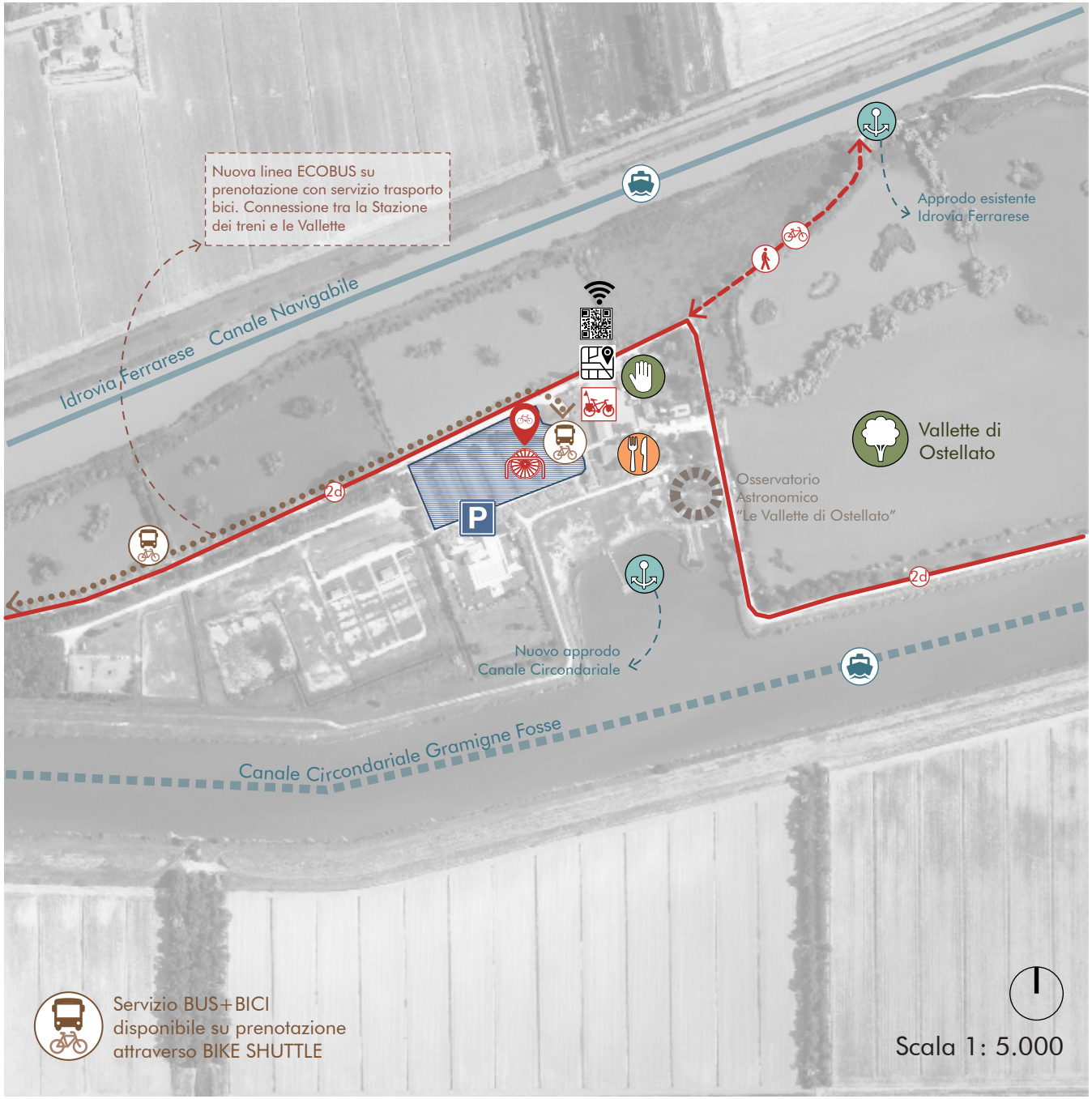
HUB dell' Intermodalità

Ostellato

Partendo dall'analisi dello stato attuale, ad Ostellato sono stati riconosciuti due principali nodi dell'intermodalità, il primo individuato dalla Stazione dei treni, il secondo dall'area di accesso alle "Vallette di Ostellato", dotata di parcheggio, ristorante e prossima a due approdi turistici attualmente non attivi.

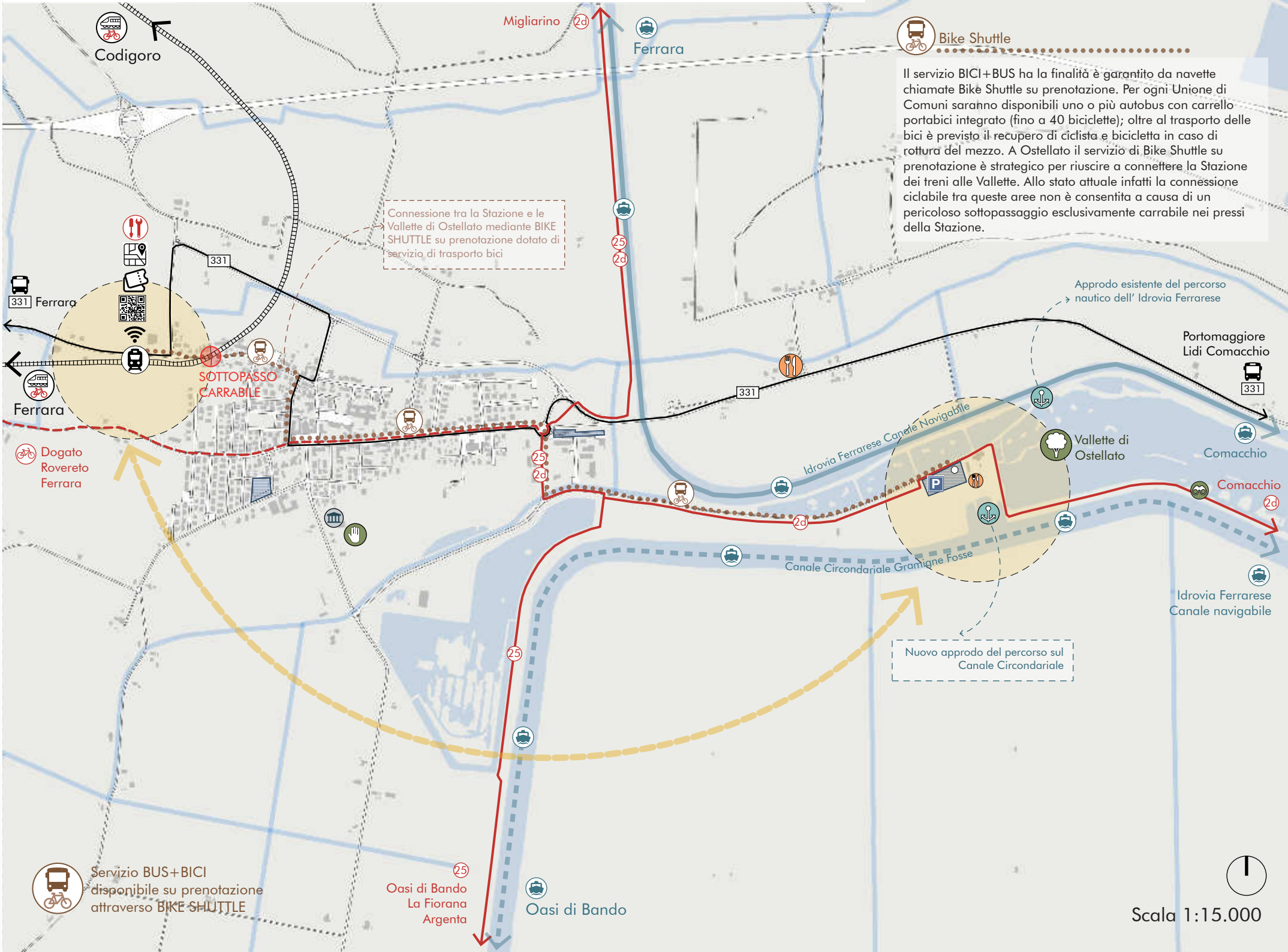
La prima criticità riscontrata corrisponde alla connessione tra questi due nodi, che può avvenire solo mediante automobile, dato che nessuna linea di trasporto pubblico serve le Vallette, e la connessione ciclabile tra le due è resa molto pericolosa da un sottopassaggio nelle immediate vicinanze della stazione troppo stretto per ospitare una pista ciclabile, quindi esclusivamente destinato al traffico automobilistico.
Pertanto si è pensato di istituire il servizio BICI+BUS tramite Bike Shuttle su prenotazione, con la finalità di connettere i due principali nodi dell'intermodalità, che dovranno ospitare le funzioni necessarie ai cicloturisti per ottimizzare il servizio intermodale.

Un'ulteriore intervento riguarda la navigabilità dei due canali passanti per il comune di Ostellato. Si prevede infatti la riattivazione dell'approdo situato lungo l'Idrovia Ferrarese, a breve distanza dal nodo intermodale del parcheggio e dell'approdo esistente lungo il Canale Circondariale. La funzionalizzazione di quest'ultimo deriva dall' ipotesi di rendere navigabile il canale circondariale fino all'Oasi di Bando. Il tratto di canale che da Ostellato giunge a Bando infatti non presenta interruzioni e rappresenta una connessione nautica importante dal punto di vista turistico per il grande pregio panoramico e naturalistico.



LEGENDA

- Linee TPL extraurbane
- Fermate Bus
- Ciclovie Regionali
- Ciclabili Urbane
- Ferrovia
- Percorsi Nautici
- Percorsi Nautici di progetto
- Approdi Turistici
- Servizio di Bike Shuttle. Trasporto bici e recupero ciclisti
- Area d'interscambio
- Kit per le riparazioni
- Bike sharing
- Parcheggio Bici scoperto
- Pannello Informativo sulla rete dell'Intermodalità
- WiFi
- Vendita biglietti integrati itinerari interni
- App per Intermodalità Area Leader
- Agriturismo Ristorante
- Centro Visita del Parco


Codigoro
Migliarino
2d
Ferrara
Bike Shuttle
Il servizio BICI+BUS ha la finalità è garantito da navette chiamate Bike Shuttle su prenotazione. Per ogni Unione di Comuni saranno disponibili uno o più autobus con carrello portabici integrato (fino a 40 biciclette); oltre al trasporto delle bici è previsto il recupero di ciclista e bicicletta in caso di rottura del mezzo. A Ostellato il servizio di Bike Shuttle su prenotazione è strategico per riuscire a connettere la Stazione dei treni alle Vallette. Allo stato attuale infatti la connessione ciclabile tra queste aree non è consentita a causa di un pericoloso sottopassaggio esclusivamente carrabile nei pressi della Stazione.
Connessione tra la Stazione e le Vallette di Ostellato mediante BIKE SHUTTLE su prenotazione dotato di servizio di trasporto bici
25
2d
331
331 Ferrara
Ferrara
SOTTOPASSO CARRABILE
Approdo esistente del percorso nautico dell' Idrovia Ferrarese
Portomaggiore
Lidi Comacchio
331
Idrovia Ferrarese Canale Navigabile
Vallette di Ostellato
Comacchio
Comacchio
2d
Dogato
Rovereto
Ferrara
Canale Circondariale Gramigne Fosse
Idrovia Ferrarese
Canale navigabile
Nuovo approdo del percorso sul Canale Circondariale
Servizio BUS+BICI
disponibile su prenotazione
attraverso BIKE SHUTTLE
Oasi di Bando
La Fiorana
Argenta
Oasi di Bando
Scala 1:15.000

HUB dell' Intermodalità

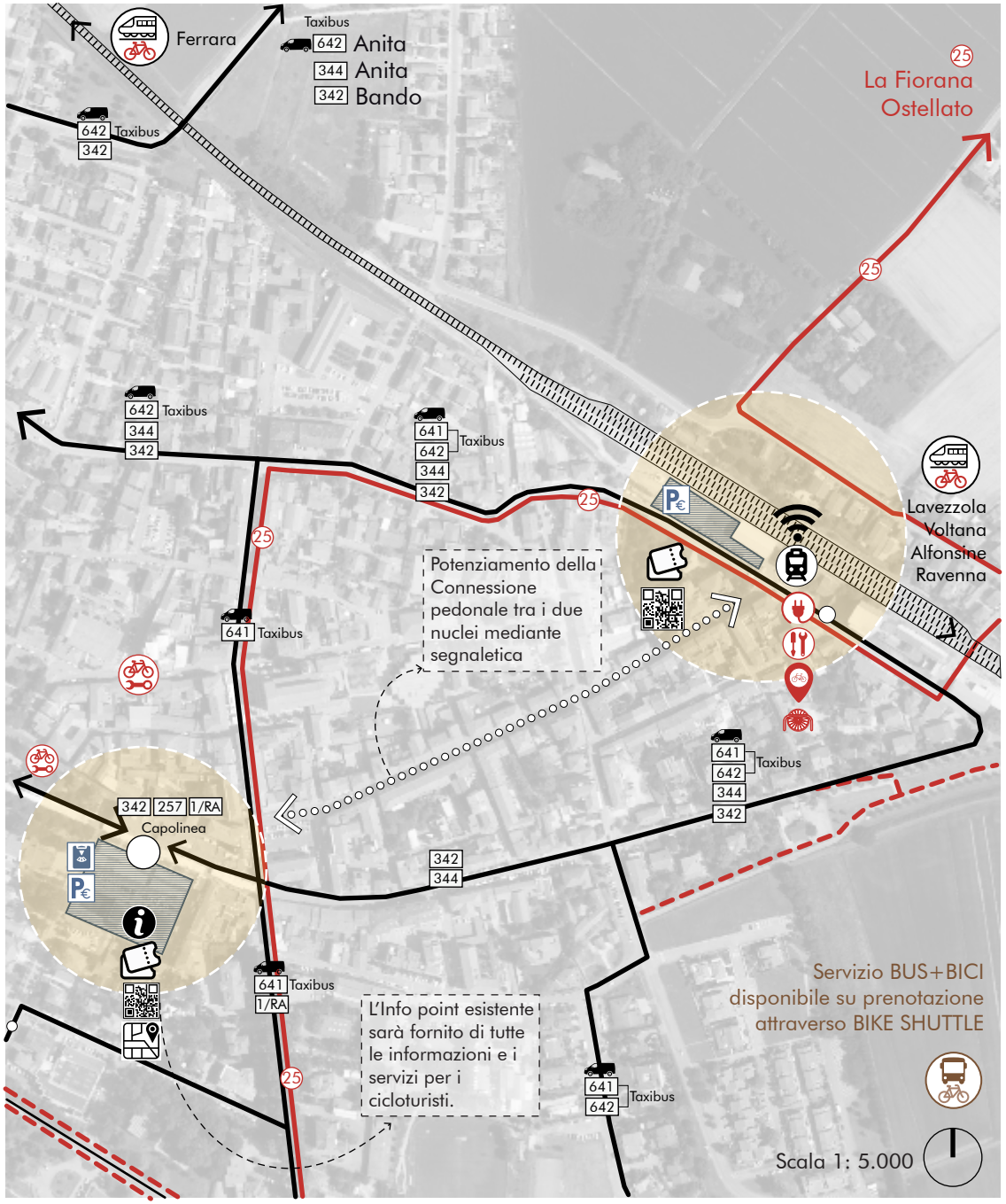
Argenta

Ad Argenta sono stati individuati due principali nodi dell'intermodalità:

Il primo riguarda la zona della Stazione, che allo stato attuale è sprovvista dei servizi per i ciclisti e per l'interscambio dei mezzi. Il parcheggio nei pressi della stazione è di limitate dimensioni, e nell'area convergono due Linee di trasporto pubblico extraurbano (344 e 342) e due di Taxibus su prenotazione. Gli interventi nell'area riguardano l'inserimento di servizi per la ciclabilità quali una colonnina di ricarica per bici elettriche, una rastrelliera di bici per il bike sharing, una zona di posteggio bici scoperta e il kit per le autoriparazioni delle biciclette. All'interno della stazione, alle casse, saranno inoltre acquistabili i biglietti integrati per gli itinerari interni all'area e pannelli informativi dotati di QRcode per scaricare sul proprio telefono le mappe con i percorsi ciclabili e i servizi intermodali.

Il secondo principale nodo dell'intermodalità è rappresentato da Piazza Marconi, strategica poichè, oltre ad essere un parcheggio a pagamento è il capolinea di tre Linee di trasporto pubblico extraurbano (342,257,1/RA). In uno degli affacci della Piazza si trova inoltre un punto di informazione turistica, che sarà provvisto di supporti e indicazioni per i cicloturisti, sui percorsi ciclabili e sulla mobilità integrata a servizio di questi (QRcode, pannelli informativi sulla rete dell'intermodalità, App per l'intermodalità, wi-fi e vendita dei biglietti integrati).

Data la limitata distanza tra questi due principali nodi di interscambio è necessario potenziare la connessione ciclopedonale tra questi attraverso segnaletica adeguata.



Linee Autobus Extraurbano

Linea 344 Ferrara, San Nicolò, Molinella, Codifiume, Argenta, Anita

Linea 342 Ferrara, Voghiera, Portomaggiore, Bando, Argenta

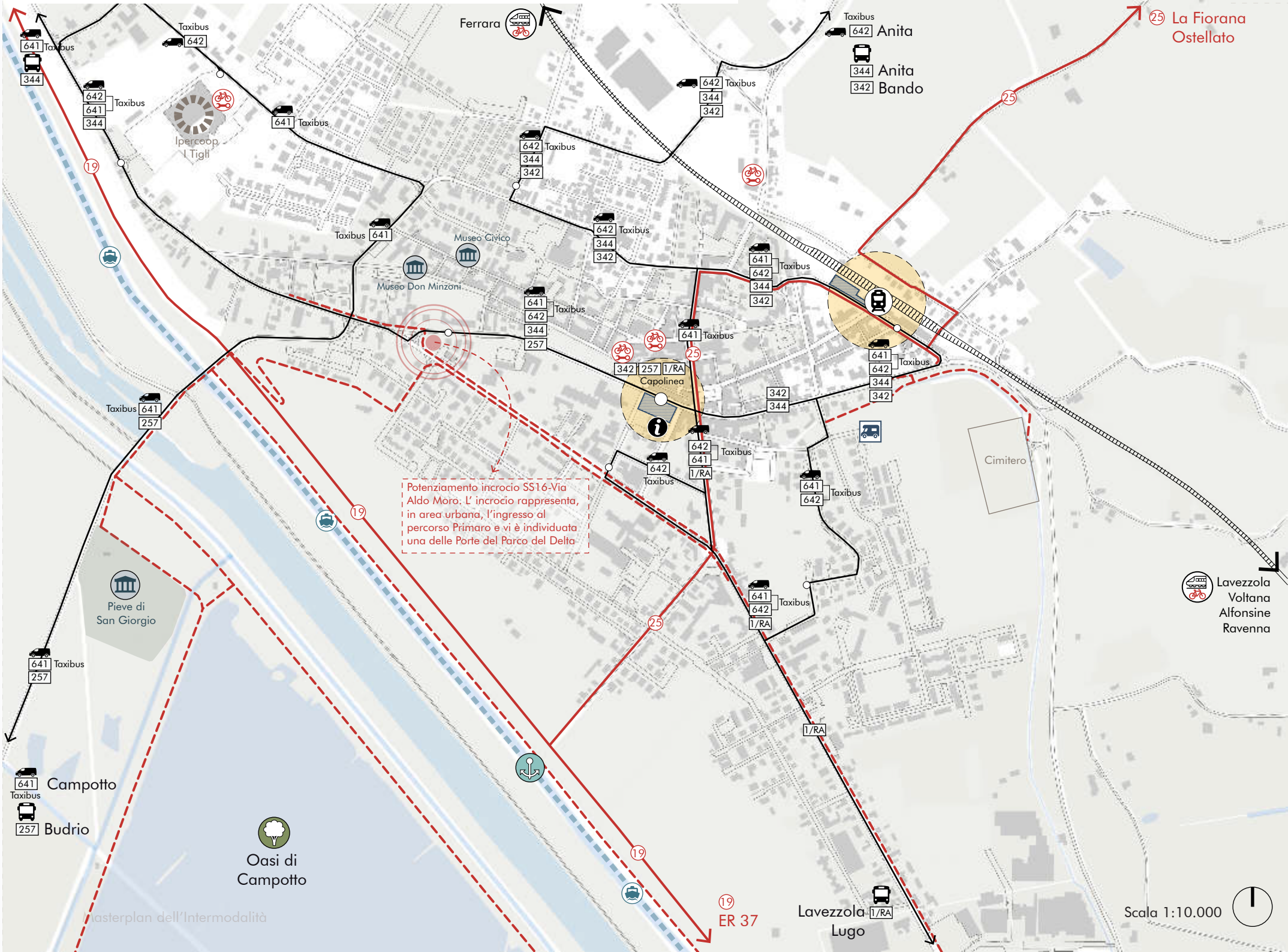
Linea 257 Bologna, Budrio, S. Antonio, Argenta

Linea 1/RA Lugo, Lavezzola, Argenta

Allo stato attuale nessuna delle Linee extraurbane passanti da Argenta offre il servizio di trasporto Bici. Per compensare a questa criticità è previsto, come in tutta l'Area Leader il servizio di "Bike shuttle", su prenotazione per il trasporto bici di singoli o gruppi di ciclisti e su chiamata per il soccorso in caso di danni ai mezzi.

LEGENDA

- Linee TPL extraurbane
- Linee Taxibus
- Fermate Bus
- Fermate Flixbus
- Ciclovie Regionali
- Ciclabili Urbane
- Ferrovia
- Percorsi Nautici
- Approdi Turistici
- Servizio di Bike Shuttle. Trasporto bici e recupero ciclisti
- Nodi Intermodali
- Kit per le riparazioni
- Parcheggio Bici scoperto
- Bike sharing
- Colonnine di ricarica E-bike
- Ciclofficina
- Stazione FS
- Servizio BICI+TRENO
- Pannello Informativo sulla rete dell'Intermodalità
- WiFi
- Punto informazione turistica
- Vendita biglietti integrati itinerari interni
- App per Intermodalità Area Leader
- Aree Parcheggio
- Parcheggio Sosta breve
- Parcheggio Sosta lunga
- Monumenti/Musei
- Area Leader


Ferrara
Taxibus 642 Anita
344 Anita
342 Bando
25 La Fiorana Ostellato
641 Taxibus
344
642 641 344 Taxibus
Ipercoop I Tigli
641 Taxibus
642 344 342 Taxibus
Taxibus 641
Museo Civico
Museo Don Minzoni
641 642 344 257 Taxibus
342 257 1/RA
Capolinea
641 Taxibus
641 642 344 342 Taxibus
342 344
Taxibus 641 257
642 641 1/RA Taxibus
642 Taxibus
641 642 Taxibus
Cimitero
Potenziamento incrocio SS16-Via Aldo Moro. L' incrocio rappresenta, in area urbana, l'ingresso al percorso Primaro e vi è individuata una delle Porte del Parco del Delta
Pieve di San Giorgio
641 642 1/RA Taxibus
Lavezzola
Voltana
Alfonsine
Ravenna
641 Taxibus 257
641 Taxibus Campotto
257 Budrio
Oasi di Campotto
19 ER 37
Lavezzola 1/RA
Lugo
Scala 1:10.000
Masterplan dell'Intermodalità

HUB dell' Intermodalità

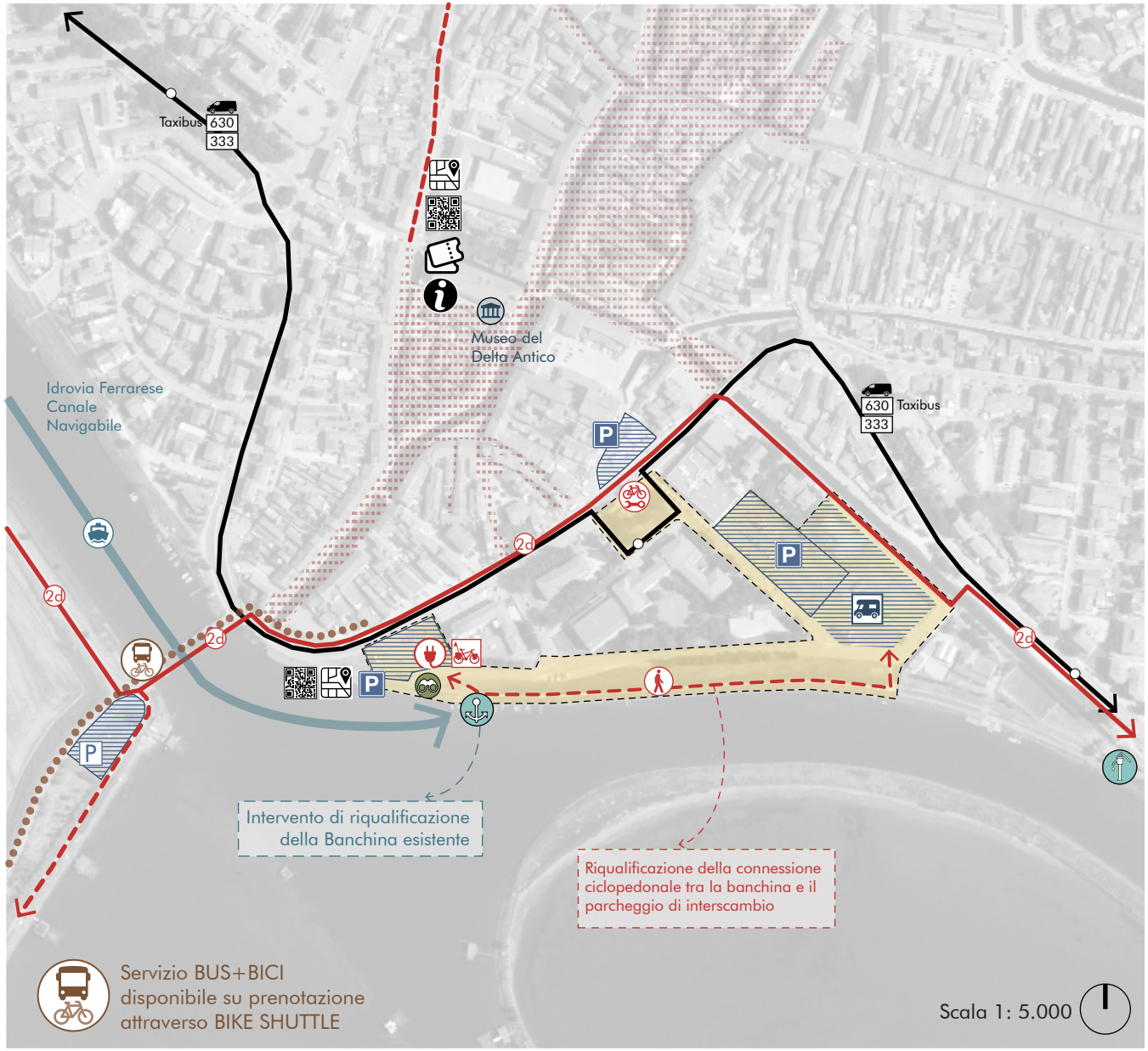
Comacchio

L'assenza della ferrovia a Comacchio ha portato a modificare l'approccio progettuale rispetto alla localizzazione del principale nodo dell'intermodalità; questo infatti è stato individuato attraverso la connessione ciclopedonale di due aree urbane strategiche situate immediatamente a sud del Centro Storico (ZTL).

La prima comprende la banchina esistente all'imbocco del canale circondariale, e il piccolo parcheggio ad essa adiacente caratterizzato dalla presenza di una torretta di legno per il birdwatching. In quest'area si prevede di inserire una velostazione per il noleggio delle biciclette, per i turisti che attraccano nella banchina (che si prevede di rimettere in funzione come approdo turistico riqualificandola), una colonnina di ricarica per E-bike e il pannello informativo sulla rete dell'intermodalità, con annesso QRcode legato all'app sull'intermodalità.

La seconda area strategica è rappresentata dal grande parcheggio e dall'area camper situati a cento metri dall'approdo citato, e destinati a diventare il principale nodo di interscambio a servizio di chi giunge a Comacchio in macchina.

Si prevede pertanto di potenziare la connessione ciclopedonale tra questi principali nodi dell'intermodalità, attraverso la segnaletica che vada a indirizzare chi arriva dal Canale Navigabile al parcheggio e viceversa. Tale connessione è stata individuata in un sentiero esistente sulla riva delle valli, che si prevede di riqualificare rendendolo facilmente accessibile, per offrire agli utenti una piacevole passeggiata in contatto con le valli.



LEGENDA

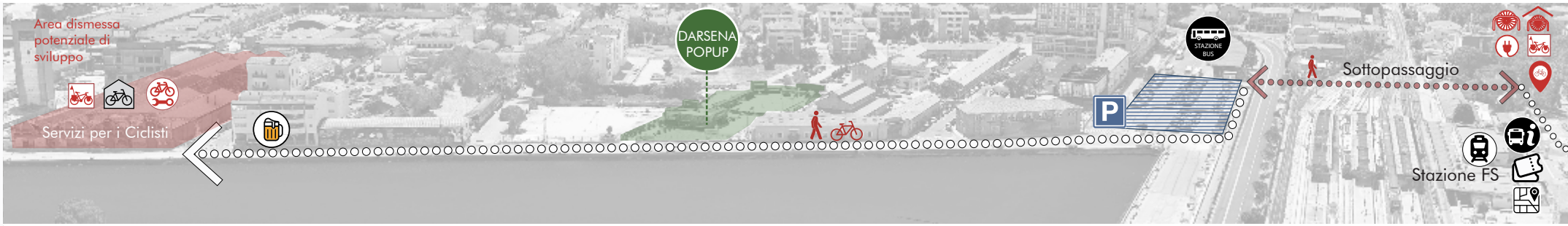
- Linee TPL extraurbane
- Fermate Bus
- Linee Taxibus
- Fermate Flixbus
- Ciclovie Regionali
- Ciclabili Urbane
- Percorsi Nautici
- Approdi Turistici
- Servizio di Bike Shuttle. Trasporto bici e recupero ciclisti
- Zona ZTL
- Area d'interscambio
- Velostazione
- Ciclofficina
- Parcheggio Bici scoperto
- Bike sharing
- Colonnine di ricarica E-bike
- Pannello Informativo sulla rete dell'Intermodalità
- Punto informazione turistica
- Vendita biglietti integrati itinerari interni
- App per Intermodalità Area Leader
- Aree Parcheggio
- Parcheggio Sosta lunga
- Parcheggio gratis per pendolari
- Area Camper
- Area Leader
- Agriturismo
- Area Leader
- Monumenti/Musei
- Torre osservazione birdwatching
- Idrovora

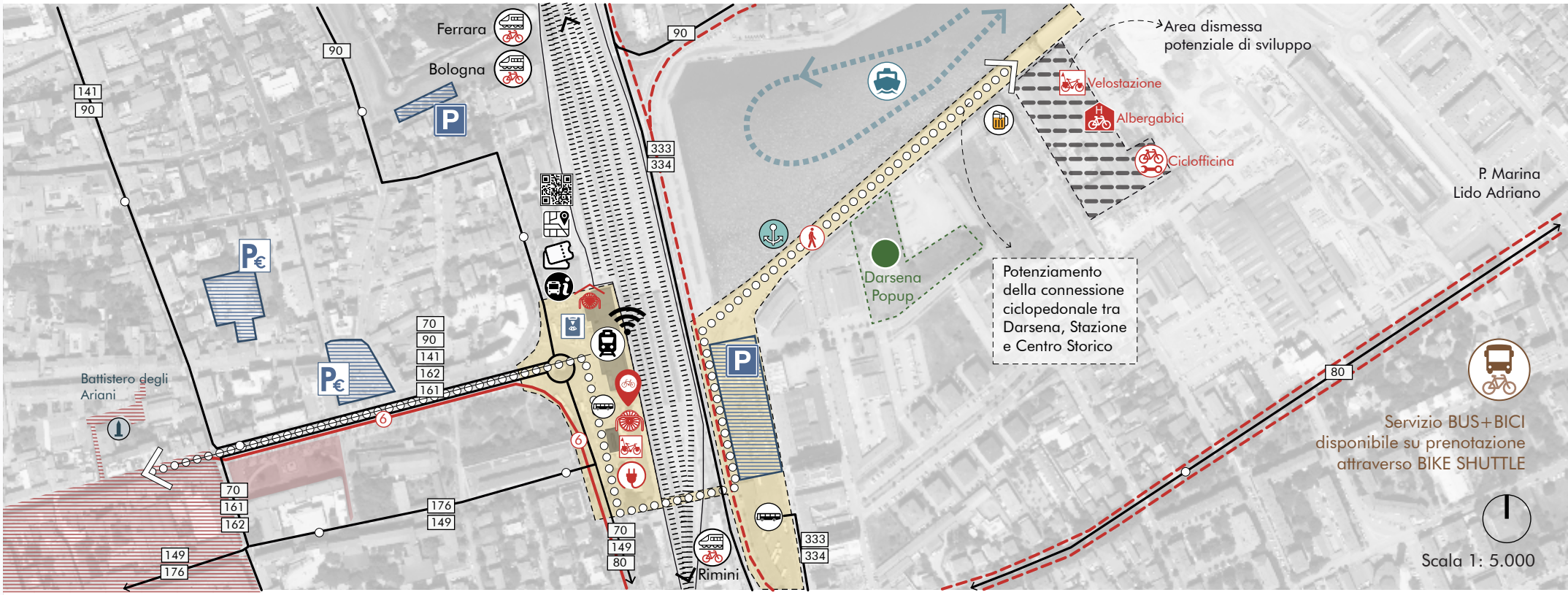
Taxibus
Il TAXIBUS é un servizio a chiamata che si effettua tutti i giorni feriali. Il viaggio deve essere prenotato di norma entro il giorno precedente. E' possibile prenotare il servizio per periodi continuativi. Eventuali rinuncie devono essere comunicate sempre entro le ore 15.00 del giorno precedente l'effettuazione.
La prenotazione può essere effettuata dal lunedì al venerdì dalle 9.00 alla 15.00 e al sabato dall 9.00 alla 12.00
333 Lagosanto-Codigoro
Taxibus 630 Lagosanto-Ospedale del Delta
Idrovia Ferrarese-Canale Navigabile
2d Ostellato Ferrara ER 25
Taxibus 630 333
Ospedale
630 631 632 Taxibus
632 Taxibus
Taxibus 632
Porto Garibaldi
Lido degli Estensi
Lido di Spina
Cittadella dello Sport
Progetto in costruzione
630 333 Taxibus
630 631 Taxibus
333 Taxibus 631
2d
P
Porto Garibaldi (ER37)
333
Porto Garibaldi
Ravenna
Taxibus 631
Porto Garibaldi
Lido di Pomposa
Lido degli Scacchi
Lido delle Nazioni
Scala 1:10.000
ER19
ER25

HUB dell' Intermodalità

Ravenna

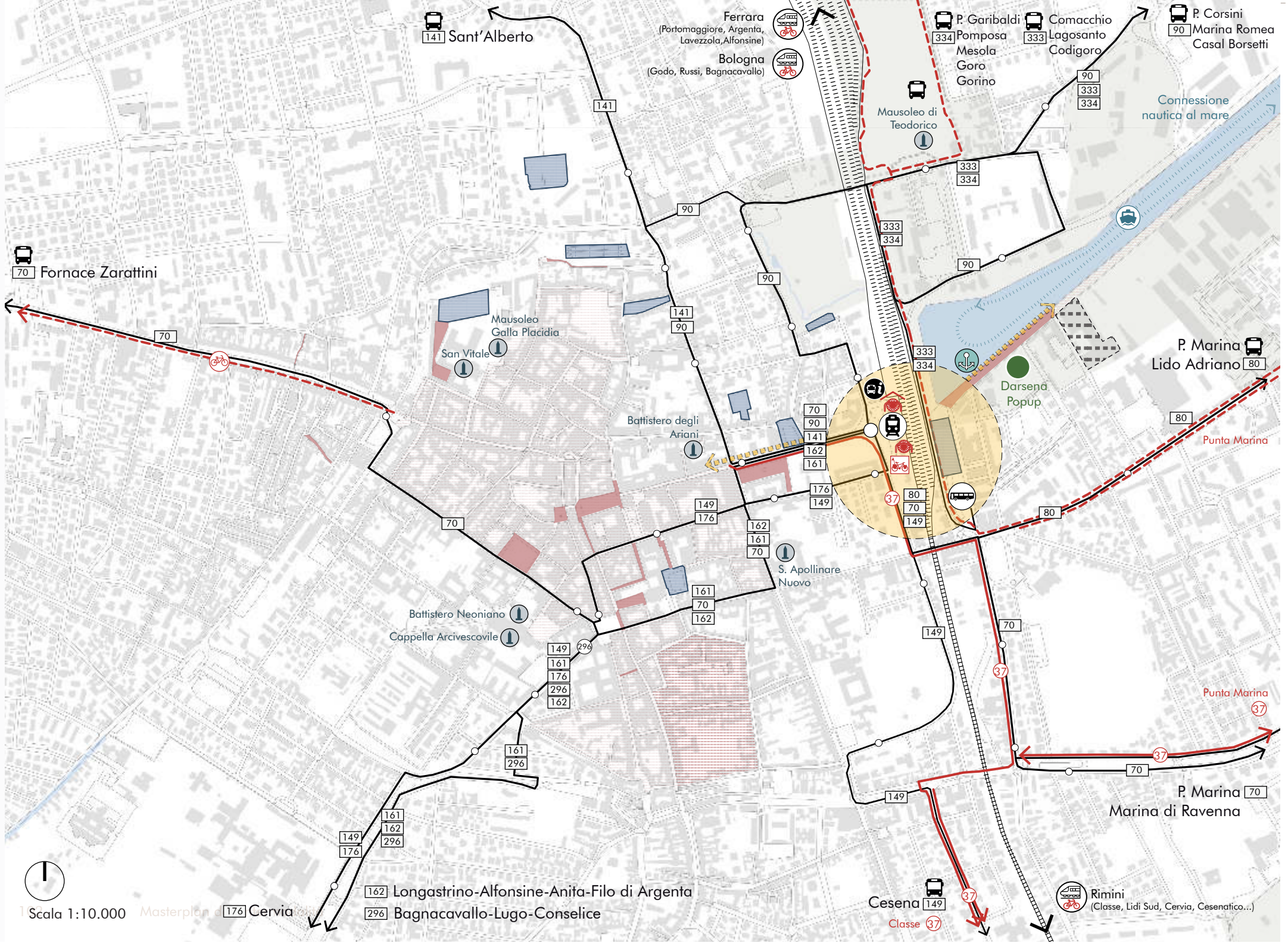
La zona della stazione di Ravenna presenta, allo stato attuale, numerosi servizi legati all'intermodalità. Aldilà della ferrovia si trova la stazione degli autobus nella quale convergono alcune linee extraurbane, e un vasto parcheggio gratuito, vocazionalmente adatto ad assolvere alla funzione di interscambio per i pendolari. A fianco della stazione è inoltre presente una piccola velostazione per il noleggio e la riparazione delle biciclette. Quasi la totalità delle linee TPL extraurbane transitano e fermano davanti alla stazione che è situata a pochi passi dal Centro Storico.
Nella zona della Darsena, negli ultimi anni sono stati realizzati numerosi interventi tesi a riqualificare e rivitalizzare l'intera area industriale che versava in condizioni di abbandono e degrado. Nonostante la proprietà di molti dei capannoni industriali sia privata sono nate piccole attività di interazione sociale come la Darsena Popup, che vede al suo interno campi da gioco e spazi ricreativi condivisi. Negli ultimi cinque anni l'intera zona della Darsena ha mutato il suo ruolo all'interno della città, soprattutto nella percezione dei suoi abitanti, che la considerano un'importante spazio pubblico in cui passeggiare e trascorrere parte del proprio tempo libero. Recentemente è stato attivato il collegamento nautico tra la Darsena e il mare tramite battello, estremamente strategico per i turisti che giungono in stazione e devono raggiungere le spiagge.
Partendo da queste considerazioni, a livello progettuale non ci si è limitati a ipotizzare l'inserimento di funzioni a servizio dell'intermodalità e del cicloturismo, ma si è riconosciuta l'importanza di potenziare la connessione tra il Centro Storico e la Darsena di Ravenna, passando attraverso alla stazione dei treni e a tutte le funzioni di interscambio ad essa connesse. Tale approccio consentirebbe di riqualificare l'intera zona della stazione e di aumentare il pregio e il ruolo pubblico della Darsena, di enorme potenziale di sviluppo.

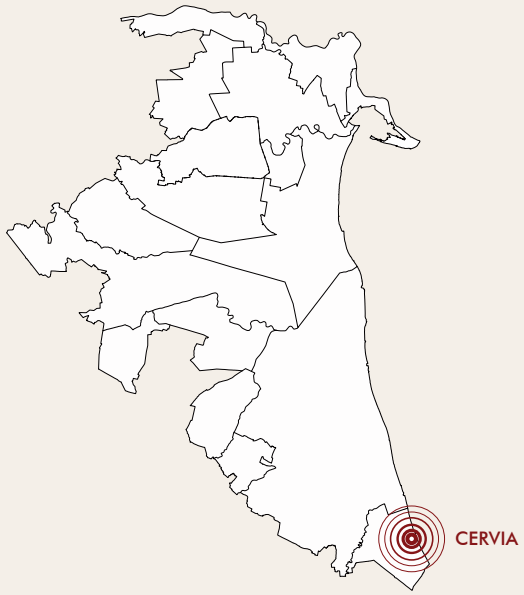




LEGENDA

- Linee TPL extraurbane
- Fermate Bus
- Ciclovie Regionali
- Ciclabili Urbane
- Ferrovia
- Percorsi Nautici
- Approdi Turistici
- Zona ZTL
- Area Pedonale
- Area d'interscambio
- Albergabici
- Velostazione
- Ciclofficina
- Parcheggio Bici scoperto
- Parcheggio Bici coperto
- Bike sharing
- Colonnine di ricarica E-bike
- Servizio BICI+TRENO
- Servizio di Bike Shuttle. Trasporto bici e recupero ciclisti
- Pannello Informativo sulla rete dell'Intermodalità
- Aree Parcheggio
- Parcheggio Sosta breve
- Vendita biglietti integrati itinerari interni
- Parcheggio Sosta lunga
- Parcheggio gratuito
- Monumenti UNESCO
- Punto Bus
- Connessione pedonale
- WiFi
- App per Intermodalità Area Leader


141 Sant'Alberto
Ferrara
(Portomaggiore, Argenta, Lavezzola,Alfonsine)
Bologna
(Godo, Russi, Bagnacavallo)
334 P. Garibaldi
Pomposa
Mesola
Goro
Gorino
333 Comacchio
Lagosanto
Codigoro
90 P. Corsini
Marina Romea
Casal Borsetti
Mausoleo di Teodorico
Connessione nautica al mare
70 Fornace Zarattini
Mausoleo Galla Placidia
San Vitale
Battistero degli Ariani
Darsena Popup
P. Marina Lido Adriano 80
Punta Marina
S. Apollinare Nuovo
Battistero Neoniano
Cappella Arcivescovile
Punta Marina
P. Marina 70
Marina di Ravenna
Scala 1:10.000
176 Cervia
162 Longastrino-Alfonsine-Anita-Filo di Argenta
296 Bagnacavallo-Lugo-Conselice
Cesena 149
Classe 37
Rimini
(Classe, Lidi Sud, Cervia, Cesenatico...)



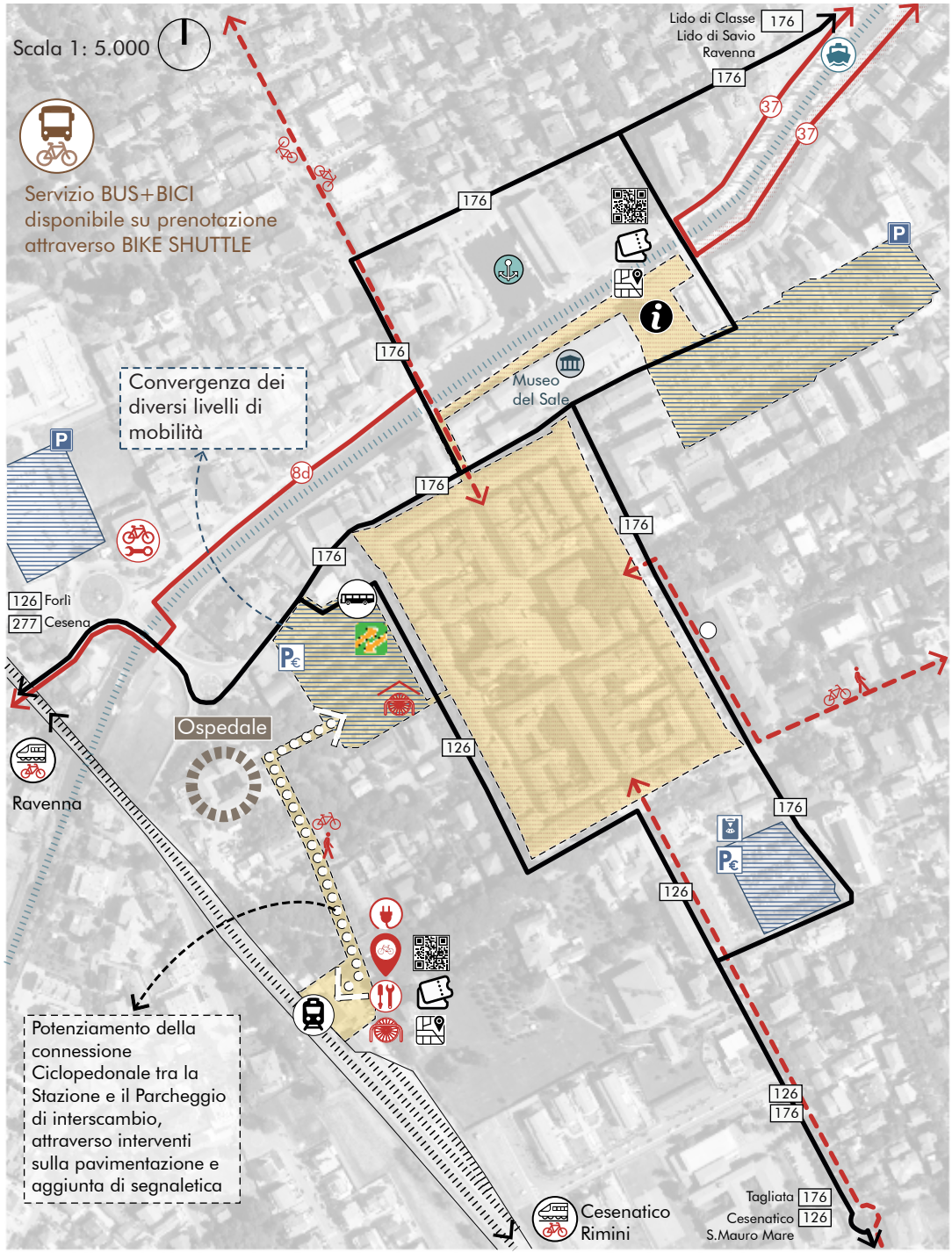
HUB dell' Intermodalità

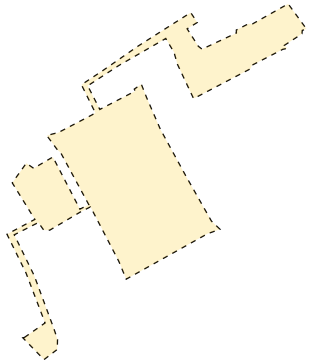
Cervia

All'interno dell'area urbana di Cervia è stato individuato un principale nodo dell'intermodalità nel parcheggio Circonvallazione, alle porte del Centro Storico. Oltre a offrire numerosi stalli, il parcheggio è capolinea di tutte le linee di trasporto pubblico extraurbane, è sede di una fermata di flixbus ed è situato tra la Stazione dei treni e una delle porte del centro storico, a zona traffico limitato.

A livello progettuale è stato messa a sistema proprio quell'area urbana derivata dalla connessione della Stazione dei treni con il Centro Storico e la zona ZTL di Cervia, comprendendone i principali Parcheggi, serviti dal Trasporto pubblico.
La zona ZTL del centro rappresenta infatti una zona filtro sicura per la connessione ciclopedonale dei diversi luoghi dell'intermodalità e l'area urbana ideale per trovare i servizi legati al cicloturismo.

Il nodo dell'intermodalità di Cervia non è pertanto localizzato in una superficie limitata ma è rappresentato dall'interconnessione di differenti luoghi strategici da raggiungere facilmente a piedi o in bici, muovendosi all'interno di uno dei Centri Storici più attrattivi della riviera romagnola.





Nodo dell'Intermodalità

A livello progettuale è stato mesa a sistema l'area urbana derivata dalla connessione della Stazione dei treni con il Centro Storico e la zona ZTL di Cervia, comprendendone i principali Parcheggi, serviti dal Trasporto pubblico.
Il "Parcheggio Circonvallazione" è particolarmente strategico, poichè oltre a essere situato a pochi passi dalla stazione, è il capolinea della maggior parte delle linee TPL urbane e di tutte quelle Extraurbane. Il Centro Storico rappresenta una zona filtro sicura per la connessione pedonale dei diversi nodi della mobilità.

LEGENDA

- Linee TPL extraurbane
- Fermate Bus
- Ciclovie Regionali
- Ciclabili Urbane
- Ferrovia
- Percorsi Nautici
- Percorsi Nautici di progetto
- Approdi Turistici
- Servizio di Bike Shuttle. Trasporto bici e recupero ciclisti
- Zona ZTL
- Area d'interscambio
- Albergabici
- Velostazione
- Kit per le riparazioni
- Ciclofficina
- Parcheggio Bici scoperto
- Parcheggio Bici coperto
- Bike sharing
- Colonnine di ricarica E-bike
- Punto Bus
- Servizio BICI+TRENO
- Pannello Informativo sulla rete dell'Intermodalità
- WiFi
- Punto informazione turistica
- Vendita biglietti integrati itinerari interni
- App per Intermodalità Area Leader
- Aree Parcheggio
- Parcheggio Sosta breve
- Parcheggio Sosta lunga
- Parcheggio gratis per pendolari
- Area Leader

Ravenna
Scala 1:10.000
Servizio BUS+BICI
disponibile su prenotazione
attraverso BIKE SHUTTLE
176 Lido di Classe
Lido di Savio
Ravenna
Traghetto
Ciclopedonale
Centro
Storico
Cervia FS
Centro Visite
Saline di Cervia
126 Forlì
277 Cesena
Cesenatico
Rimini
176 Tagliata
Cesenatico
Cesenatico
San Mauro Mare
126
176
37
8d
126
277

7. IMMAGINE COORDINATA

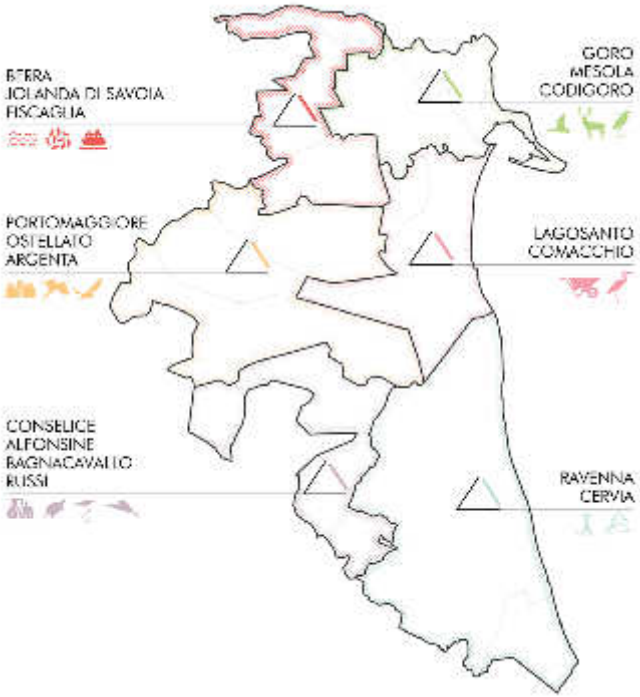
L'IMMAGINE COORDINATA DELLE VIE CICLABILI DEL DELTA

La sfida di segnalare in maniera coordinata le Vie Ciclabili del Parco del Delta, è stata affrontata proponendo una rete unitaria per percorrenza, riconoscibilità e identità.
L'obiettivo è l'elaborazione di un piano di wayfinding che parta dalla lettura dinamica delle risorse del territorio materiali e immateriali, per rendere tangibile al visitatore la percezione di trovarsi immerso in un contesto di aree protette uniche nel suo genere.
In primis dunque l'idea di rendere immediatamente chiara la coesione territoriale e al contempo evidenziare e valorizzare le caratteristiche locali, così che ciascun itinerario assuma caratteri connotativi per ogni contesto evidenziato.

L'identità visiva del Parco è ottenuta attraverso l'utilizzo di un logo comune: la lettera greca delta (Δ), che si modifica assumendo cromie differenti quante sono le zone territoriali individuate.
Nello specifico sono stati riconosciuti 6 macro ambiti, così cromaticamente distinti:
- Goro, Mesola e Codigoro – verde;
- Berra, Jolanda di Savoia e Fiscaglia – arancione;
- Lagosanto e Comacchio – rosa;
- Portomaggiore, Ostellato e Argenta – giallo;
- Ravenna e Cervia – azzurro;
- Conselice, Alfonsine, Bagnacavallo e Russi – lilla.

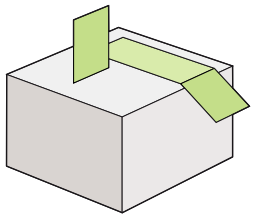
La scelta iconografica proposta per rappresentare ciascun Comune, di natura animale, vegetale o altro, si affianca in maniera coerente e consequenziale ai progetti già sviluppati in convenzione con il Parco del Delta del Po per il sostegno della cartellonistica e segnaletica coordinata e per la progettazione dei punti di accesso al Parco.
I simboli identificano chiaramente i Comuni, mettendo in evidenza a chi attraversa per la prima volta queste terre, le sue eccellenze. Per esempio a Comacchio, famosa per le valli e la fauna, è stato associato un fenicottero; Mesola, con il celebre Bosco, è rappresentata da un cervo; Cervia, famosa per le suggestive saline, dal sale; e così via.

Per l'identificazione dei diversi itinerari si propone di utilizzare un elemento modulare di base che dia la possibilità di essere declinato a seconda delle specificità di ciascun accesso, snodo HUB di interscambio, pur preservando una percezione unitaria e una continuità narrativa dell'intera rete. I materiali saranno progettati in accordo con la realizzazione del progetto delle Porte del Parco, per dotare il territorio di un linguaggio capace di un racconto coeso e integrato, pur nella sua complessità di ambiti.
L'elemento, in base alla funzione e localizzazione lungo i tracciati o nei punti intermodali evidenziati e approfonditi dal Masterplan, sarà così declinato:
- **elemento di identificazione** con maggior numero di informazioni. Questi elementi sono concepiti per essere localizzati nei punti nevralgici di interscambio, come le esempio le stazioni FS. Devono riassumere e indicare i vari itinerari percorribili con bici, barca, bus o a piedi, oltre che i servizi e le bellezze artistiche, storiche e paesaggistiche dell'area;
- **elemento di indicazione** degli itinerari e dei suoi fruitori. Pensati per essere localizzati in punti di interscambio, come le fermate dei bus o all'attracco di traghetti fluviali o marittimi. I pannelli mostreranno informazioni sui percorsi limitrofi e sui mezzi per raggiungerli, oltre a presentare link a app o pagine web di approfondimento e specifiche dell'area;
- **elemento di orientamento** nel territorio. Si tratta di moduli più piccoli la cui funzione principale è quella di fornire informazioni di chilometraggio lungo i percorsi, unendovi anche qr code connesi a mappe online e indicatori di direzione.

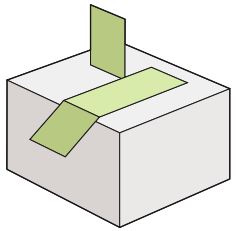


ELEMENTO MODULARE SEMPLICE

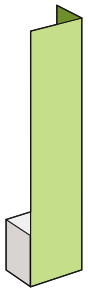
lato A

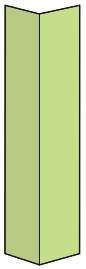


lato B



Elemento di identificazione



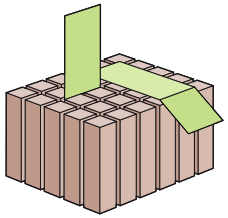


Elemento di indicazione

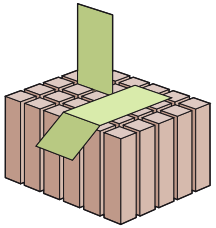
Elemento di orientamento

ELEMENTO MODULARE IN LEGNO

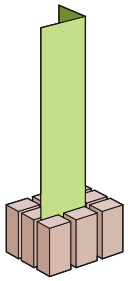
lato A

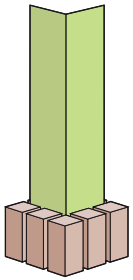


lato B

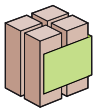


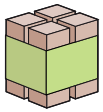
Elemento di identificazione





Elemento di indicazione





Elemento di orientamento

CARTELLONISTICA

Fronte

Retro

8. CONCLUSIONI E QUESTIONI APERTE

CONCLUSIONI E QUESTIONI APERTE

L'Area Leader del Gal Delta 2000 è una delle zone naturali italiane meglio preservate e tutelate d'Italia. Inoltre costituisce meta per un tipo di turismo capace di esaltarne le qualità senza consumarne le risorse.
Si ritiene che il territorio abbia le carte in regola per ambire a competere con equivalenti aree europee, che attualmente rappresentano scelta preferenziale di alcuni utenti, attratti dalla presenza di un'infrastruttura fisica e di servizio al turismo capillare e diffusa.
L'assenza nel panorama italiano di uno studio sistematico sull'intermodalità legata al turismo posiziona il presente Masterplan come occasione di alto valore e di elevato pontenziale di visibilità nel mercato naionale ed europeo. Il Masterplan dell'intermodalità mette in atto un processo di sistematizzazione della rete esistente, valutazione e produzione di nuove connessioni e sistemi di fruizione del territorio. In generale, è possibile affermare come la rete esistente sia già fruita da un consistente numero di turisti e che si tratti di percorsi e attività mediamente articolati a livello locale, ma che non sono inscritte all'interno di una proposta territoriale; si presentano dunque con caratteristiche di frammentarietà e disomogeneità rispetto ai *competitors* regionali e soprattutto europei.

Le azioni previste del Masterplan puntano a iscrivere l'Area Leader del Delta del Po nelle geografie del **turismo internazionale** come territorio **accessibile, connesso e integrato**. L'obiettivo a breve termine è di orientare gli investimenti, i finanziamenti e le occasioni di riqualificazione sugli assi e i nodi prioritari, al fine di cominciare a **ricucire le disconnessioni**, mitigare i detrattori ambientali e stimolare ulteriore progettazione e investimenti.

L'obiettivo a lungo termine è di definire una rete a maglie lunghe e corte, che identifichi fortemente il territorio, abbia un'immagine coesa e coordinata e ottenga respiro internazionale. Per raggiungere questo traguardo si ritiene strategico il coinvolgimento non solo dei comuni e degli Enti interessati dal Masterplan, ma anche deglio operatori economici, degli stakeholders e delle comunità di riferimento in un processo di scmabio di conoscenza e co-progettazione.
Il progetto propone inoltre di costruire un'offerta coesa che dia al viaggiatore la sensazione di attraversare un territorio accogliente ed organizzato ricco di servizi a supporto delle infrastrutture e di informazioni a sostegno della rete degli itinerari. Si vuole infatti ribadire che la sola infrastruttura o ricucitura della rete esistente non è sufficiente a produrre un modello di alto valore che possa rappresentare un volano per l'economia turistica dell'area e allo stesso tempo un modello per aree dalle medesime caratteristiche.

Obiettivo ulteriore è infatti la definizione di un modello che, forte della mancanza di equivalenti studi in Italia, possa essere valutato e adattato a contesti simili e costituire caso di studio e di azione a livello internazionale.
Applicare al territorio **strategie di sviluppo locale** concepite come parte di un sistema a grande scala, sistematizzando le risorse in un'ottica e verso obiettivi a scala locale e nazionale, potrebbe certamente rappresentare per l'Italia una grande risorsa, non solo per la riqualificazione sostenibile del territorio e del paesaggio, ma per valorizzare numerose reti già esistenti, che costituiscono un forte potenziale da esplorare e rinforzare.