

## **CONSIGLIO DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA**

### **I convocazione in modalità videoconferenza**

**Seduta pubblica del 13/03/2024**

Presiede la CONSIGLIERA METROPOLITANA ACCORSI SARA

Per la trattazione dell'oggetto sotto specificato sono presenti i Consiglieri:

<b>Accorsi Sara</b>	<b>Larghetti Simona (*)</b>
<b>Bassi Emanuele</b>	<b>Mantovani Dario</b>
<b>Bittini Loretta</b>	<b>Panzacchi Barbara</b>
<b>Carapia Simone</b>	<b>Polazzi Mattia</b>
<b>Cima Franco</b>	<b>Ruscigno Daniele</b>
<b>Crescimbeni Paolo</b>	<b>Veronesi Giampiero</b>
<b>Fabbri Maurizio</b>	

Sono assenti i Consiglieri:

**Lepore Matteo (Sindaco metropolitano) (\*\*)**

**Baccilieri Diego**

**Bertoni Angela**

**Celli Davide**

**Panieri Marco (\*\*)**

**Santoni Alessandro (\*\*)**

Presenti n. 13

Scrutatori: Carapia Simone, Cima Franco, Ruscigno Daniele

Partecipa la SEGRETARIA GENERALE RIVA MARIA (\*)

(\*) presente presso la sede della Città metropolitana - Via Zamboni, 13 - Bologna, collegato in videoconferenza.

(\*\*) assente giustificato

AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITA' SOSTENIBILE  
SERVIZIO PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITA'

**Oggetto: ATTO RICOGNITIVO INERENTE ALLA STRATEGIA DEL PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE PER LA MOBILITÀ CICLISTICA IN RAPPORTO ALLA BICIPOLITANA BOLOGNESE**

**IL CONSIGLIO METROPOLITANO**

**Decisione**

- 1) **Dà atto** che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvato con Deliberazione del Consiglio metropolitano n. 54 del 27.11.2019, ha natura strategica, assolvendo innanzitutto, anche in una prospettiva giuridicamente data, a una funzione di indirizzo, come esplicitato anche nella Relazione del PUMS stesso (Premessa normativa).
- 2) **Dà atto** che il PUMS, ai fini della definizione dello scenario di Piano - definito in seguito "Scenario PUMS (2030)" - relativamente alla strategia per lo sviluppo della mobilità ciclistica, individua:
  - a. una rete portante metropolitana multilivello per supportare gli spostamenti ciclabili di maggior rilevanza strutturata in:
    - i. rete ciclabile per la mobilità quotidiana;
    - ii. rete cicloturistica;
  - b. criteri uniformi di pianificazione a livello metropolitano (cap. 4.3) tesi a promuovere uno sviluppo organico e distribuito nei diversi ambiti del territorio metropolitano, mirando a livelli omogenei di dotazione funzionali e alla massimizzazione dell'efficacia e dell'uso della rete;
  - c. soluzioni progettuali atte a garantire un progressivo e generalizzato innalzamento della sicurezza per ciclisti, anche a favore di una maggior confidenza e familiarità degli utenti (automobilisti compresi) che - in una prospettiva di lungo periodo - potranno trovare caratteristiche comuni su tutta la rete metropolitana, uniformando e consolidando i propri comportamenti, con effetti positivi sia sulla sicurezza che sull'abitudine alla mobilità ciclistica.
- 3) **Informa** che garantire gli standard di cui sopra è in corso di redazione il Manuale di progettazione per la messa a punto delle soluzioni tecniche per la realizzazione della rete ciclabile metropolitana e reti locali, a partire dalle *Linee guida per il sistema regionale della*

*ciclabilità.*

- 4) **Dà atto** che l'assetto della rete ciclabile individuata dal PUMS ha valore descrittivo per quanto riguarda il ruolo degli assi, mentre ha valore puramente indicativo per quanto riguarda il preciso posizionamento e andamento planimetrico dei tracciati individuati; pertanto tale assetto non integra, per l'effetto, contorni, caratteri ed effetti localizzativi, anche solamente di massima, e/o comunque effetti direttamente conformativi dei suoli e delle aree interessate. Il posizionamento dei tracciati ciclabili viene quindi definito ed esattamente identificato in sede di progettazione, fermo restando che il tragitto, così come individuato, deve comunque rispondere a criteri di minimizzazione delle percorrenze e semplificazione degli itinerari e leggibilità.
- 5) **Dà atto** che l'Area Pianificazione territoriale e mobilità sostenibile, al fine di perseguire gli obiettivi del PUMS e dare attuazione alla strategia per la mobilità ciclistica, ha progressivamente promosso sul territorio la progettazione e realizzazione della rete ciclabile metropolitana, denominata Bicipolitana bolognese, in coerenza con i criteri individuati nel Piano (cap. 4.3), la quale costituisce la concreta ed effettiva estrinsecazione e attuazione degli obiettivi e degli indirizzi del PUMS in ordine alla mobilità ciclistica, nonché l'evoluzione sia in termini progettuali che comunicativi della rete ciclabile metropolitana: la "rete ciclabile per la mobilità quotidiana" e la "rete cicloturistica" si sono dunque evolute nella "Bicipolitana per tutti i giorni" e nella "Bicipolitana per il tempo libero".
- 6) **Informa** che grazie allo svolgimento, e alla parziale realizzazione dei progetti finanziati sulla rete ciclabile metropolitana si è sviluppato un importante passaggio culturale e tecnico spostando l'attenzione dal tema squisitamente pianificatorio e progettuale a quello infrastrutturale e comunicativo, anche con l'identificazione di un'immagine coordinata, l'avvio di campagne di comunicazione ad hoc per la promozione della Bicipolitana bolognese, la produzione di materiali informativi e divulgativi e la creazione di un sito dedicato.
- 7) **Dà atto** che occorre, per l'effetto (di cui al punto 4), procedere ad una ricognizione dei tracciati costituenti la Bicipolitana bolognese (Linee e Connessioni), così come effettivamente definite e delineate in chiave territoriale e progettuale, al fine di attestarne la corrispondenza rispetto alle reti ciclabili metropolitane definite dal PUMS.
- 8) **Dà atto** che la Bicipolitana per tutti i giorni è costituita da 20 linee, di cui 10 radiali, 6 trasversali e 4 tangenziali, oltre alle connessioni, come di seguito elencate:
  - a) Linea 1 - Anzola dell'Emilia-Imola (con 3 diramazioni: San Lazzaro – Villanova; Ozzano – Monterenzio; Castel San Pietro – Medicina);
  - b) Linea 2 - Crevalcore-Porretta Terme (con 3 diramazioni Sasso - San Benedetto VS, Osteria – Pieve; Crevalcore - Sant'Agata);

- c) Linea 3 - Bologna-Bazzano (con 2 diramazioni: Zola - Monte San Pietro; Bazzano – Savigno);
- d) Linea 4 - Bologna-Parco Città Campagna;
- e) Linea 5 - Bologna-Trebbo di Reno;
- f) Linea 6 - Bologna-Galliera;
- g) Linea 7 - Bologna-Malalbergo;
- h) Linea 8 - Bologna-Baricella;
- i) Linea 9 - Bologna-Molinella;
- j) Linea 10 - Bologna-Pianoro;
- k) Linea 11 - Sasso Morelli-Casalfiumanese;
- l) Linea 12 - Castel Guelfo-Castel del Rio;
- m) Linea 13 - Sant'Agata Bolognese-Castenaso;
- n) Linea 14 - Castel Maggiore-Medicina;
- o) Linea 15 - Castello d'Argile-Minerbio;
- p) Linea 16 - Crevalcore-Molinella;
- q) T1 - Tangenziale interna Bologna;
- r) T2 - Tangenziale esterna Bologna;
- s) T3 - Tangenziale interna Imola;
- t) T4 - Tangenziale esterna Imola.

I tracciati delle Linee sono stati identificati, abbinando principalmente tratte di rete strategica e alcune di integrativa, secondo i seguenti criteri:

- a) individuazione delle principali direttrici con linee dirette, riconoscibili, capillari ed estese sul territorio per formare una maglia di connessioni ciclabili uniforme e diffusa;
- b) prolungamento delle direttrici radiali del Bicipan di Bologna (Allegato 2 PUMS) per garantire continuità e riconoscibilità delle linee nei diversi territori, dandone medesima numerazione e colorazione;
- c) ossatura portante rappresentata dalle radiali e dai tracciati di via Emilia per il collegamento est-ovest e Ciclovía del Sole per il collegamento nord-sud (rispettivamente Linea 1 e Linea 2) a cui afferiscono:
  - le linee tangenziali di Imola e Bologna
  - le linee trasversali che in particolare garantiscono capillarità della rete tra i comuni di pianura e i centri abitati minori.

Le Linee sono completate dalle Connessioni in qualità di assi che ampliano l'offerta di rete ciclabile sul territorio permettendo il collegamento a centri minori, frazioni, poli funzionali, aree industriali. Tale rete si completa ulteriormente dei collegamenti ciclabili di carattere locale

e urbano. Le Linee e le Connessioni sono rappresentate nella tavola “Ricognizione Tavola 1A Bicipolitana per tutti i giorni”.

- 9) **Dà atto** che l’estensione della rete ciclabile della Bicipolitana di tutti i giorni è l’esatta trasposizione di quella individuata dal PUMS come documentato dai dati riportati nelle seguenti tabelle:

<b>Biciplan PUMS</b>	<b>km</b>	<b>Bicipolitana</b>	<b>km</b>
rete strategica metropolitana	493	linee metropolitane	607
rete strategica Bologna	95	linee Bologna	98
<b>totale strategica</b>	<b>588</b>	<b>totale linee</b>	<b>705</b>
rete integrativa	381	connessioni	274
<b>totale Biciplan</b>	<b>969</b>	<b>totale Bicipolitana</b>	<b>979</b>

<b>da Biciplan</b>	<b>a Bicipolitana</b>	<b>differenza km</b>
rete strategica metropolitana	linee metropolitane	+ 114
rete strategica Bologna	linee Bologna	+ 3
rete integrativa	connessioni	- 107
<b>totale Biciplan</b>	<b>totale Bicipolitana</b>	<b>+10</b>

- 10) **Informa** che verranno mantenuti i medesimi target per lo scenario PUMS al 2025 relativamente allo sviluppo del 70% della rete strategica, e quindi il target corrisponderà allo sviluppo del 70% delle Linee; ciò comporterà un obiettivo più sfidante al 2025 in quanto come si evince dalla tabella sopra le Linee hanno un’estensione maggiore rispetto alla rete strategica.
- 11) **Dà atto** che la Bicipolitana per il tempo libero è costituita da 16 linee, di cui 4 coincidenti o parzialmente coincidenti con le linee per tutti i giorni, come di seguito elencate:
- a) Linea 1 - Ciclovia Emilia (ER8);
  - b) Linea 2 - Ciclovia del Sole (EV7);
  - c) Linea 3 - Ciclovia Pedemontana (ER10);
  - d) Linea 12 - Ciclovia del Santerno (ER25);
  - e) Linea 17 - Ciclovia del Navile (ER21);
  - f) Linea 18 - Ciclovia della Lana;
  - g) Linea 19 - Ciclovia Savena;
  - h) Linea 20 - Ciclovia Alto Reno;
  - i) Linea 21 - Ciclovia Antiche Paludi Bolognesi;
  - j) Linea 22 - Ciclovia Samoggia;

- k) Linea 23 - Ciclovía di Mezzo (ER6);
- l) Linea 24 - Ciclovía Val di Zena (ER23);
- m) Linea 25 - Ciclovía del Reno (ER19);
- n) Linea 26 - Ciclovía Idice;
- o) Linea 27 - Ciclovía Sillaro;
- p) Linea 28 - Ciclovía BoRa

Anche i tracciati sopra sono sostanzialmente coincidenti con la rete cicloturistica definita dal PUMS, così come rappresentate nella tavola “Ricognizione Tavola 1B Bicipolitana per il tempo libero”.

- 12) **Da atto** che a contribuire alla progettazione e realizzazione della Bicipolitana sono attualmente attivi diversi finanziamenti di natura statale, regionale, metropolitana e comunale.
- 13) **Informa** che le avviate attività di Monitoraggio biennale del PUMS, come previste ai sensi del D.M. del MIT del 04/08/2017 e ss.mm. e ii., provvedono ad un aggiornamento costante dello stato di attuazione della Bicipolitana a livello metropolitano;
- 14) **Dà atto** infine che il presente provvedimento non comporta riflessi contabili diretti e/o indiretti sulla situazione economica-finanziaria e sul patrimonio dell’Ente, secondo quanto indicato in motivazione.

### **Motivazione**

Per il raggiungimento dei principali obiettivi e target del PUMS, la sfida più grande è rappresentata dalla diversione modale degli spostamenti motorizzati verso la modalità ciclistica. Infatti il PUMS assume le politiche e azioni per favorire l’uso della bicicletta come determinanti nell’abbattimento delle emissioni climalteranti: la mobilità ciclistica rappresenta una delle componenti fondamentali per il riequilibrio modale e il raggiungimento dell’obiettivo principe del PUMS di riduzione del 40% delle emissioni, mediante un incremento di 240.000 unità di spostamenti giornalieri in bici entro il 2030 (Scenario di Piano).

La Città metropolitana di Bologna da diversi anni pianifica, progetta e promuove lo sviluppo dell’infrastruttura ciclabile sul suo territorio di competenza. Tale attività è inquadrata nel contesto normativo e pianificatorio di riferimento dettato dalla legislazione e programmazione nazionale, regionale e metropolitana.

In questo contesto, la Città metropolitana ha approvato, in coerenza con le previsioni di sviluppo e la finalità del PRIT2025, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Bologna Metropolitana e il Piano Territoriale Metropolitano che definiscono e assumono, rispettivamente, la rete per la mobilità ciclistica come un’infrastruttura funzionale sia agli spostamenti quotidiani delle persone che alla fruizione turistica e del tempo libero del territorio, nonché come architrave dell’organizzazione

urbana e parte integrante della rete ecologico-ambientale. Il PUMS ha quindi sviluppato al suo interno il Biciplan metropolitano come strumento pianificatorio di riferimento per le strategie di area vasta legate alla mobilità ciclistica, questo anche in virtù della sua integrazione come componente del PTM e alla sua coerenza con il PSM (Piano Strategico Metropolitano).

Il PUMS è orientato alla realizzazione di un vero e proprio progetto socioculturale di lungo respiro, capace di portare ad un cambiamento radicale delle abitudini di residenti e city users della Città metropolitana di Bologna, verso un sistema di mobilità non più legato all'utilizzo dell'automobile, ma incentrato su trasporto pubblico e mobilità attiva. In questo senso il PUMS nel delineare la strategia sulla mobilità ciclistica porta avanti una nuova visione che, proprio partendo dalla mobilità attiva, si pone l'obiettivo di migliorare la vivibilità del territorio bolognese e il senso di comunità che lo contraddistingue, promuovendo un'idea di società basata sull'uguaglianza e l'inclusività.

Per la mobilità ciclistica il PUMS ha individuato una rete ciclabile integrata ed estesa a tutto il territorio metropolitano, classificandola in rete per la mobilità quotidiana (strategica e integrativa) e rete cicloturistica (ai diversi livelli territoriali).

L'Area Pianificazione territoriale e mobilità sostenibile della Città metropolitana di Bologna, al fine di soddisfare e dar effettivamente seguito ai predetti obiettivi e indirizzi strategici del PUMS, ha lavorato su due fronti principali: analisi e progettazione dell'infrastruttura ciclabile, e sua condivisione con gli enti territorialmente competenti, oltre alla riconoscibilità e comunicazione della rete. Coerentemente con questo approccio ha portato avanti l'attuazione della rete ciclabile metropolitana con la realizzazione progressiva sul territorio del progetto Bicipolitana a partire dai criteri individuati nel Piano (cap. 4.3). In quest'ottica sono quattro i pilastri su cui il progetto Bicipolitana si fonda e si sviluppa in attuazione di quanto previsto dal PUMS: definizione di standard progettuali e segnaletica condivisa, realizzazione delle infrastrutture di rete, implementazione di servizi dedicati ai ciclisti e diffusione della cultura della bicicletta.

La scelta di adottare il termine Bicipolitana, mutuandolo da esperienze già consolidate a livello nazionale, discende dalla volontà di contribuire a rendere il "sistema di trasporto ciclistico" come facilmente riconoscibile e percepibile da parte dell'utente, a favore di una comunicazione standardizzata ed efficace.

La Bicipolitana si compone di 36 linee di cui 20 per gli spostamenti di tutti i giorni e 16 linee dedicate al tempo libero e al cicloturismo, di cui 4 completamente o parzialmente coincidenti con le linee per la mobilità quotidiana (ossia Linee 1-2-3-12).

In un'ottica attuativa, e per definire un quadro generale sullo stato di fatto della Bicipolitana ed individuare le strategie di realizzazione futura e le azioni volte alla riconoscibilità ed omogeneità delle infrastrutture nel corso del 2021 sono state avviate attività di analisi e ricognizione della rete ciclabile metropolitana e per l'elaborazione dello studio di prefattibilità sulla rete ancora da

realizzare/riqualificare e per la parallela definizione di criteri progettuali reiterabili, standard qualitativi omogenei e indicazioni tecniche di supporto per la progettazione e la redazione dei piani di segnalamento. La pre-fattibilità elaborata è stata presentata nel febbraio 2023 alla Conferenza metropolitana ed in seguito approvata (Atto del Sindaco metropolitano n. 55 del 14-03-2023). La pre-fattibilità della Bicipolitana si è estesa su circa 700 km della rete, coinvolgendo 45 Amministrazioni comunali che si sono confrontate direttamente con la Città metropolitana di Bologna per discutere le scelte progettuali (sedi e tracciati) da sviluppare in maniera coordinata.

Ad oggi, sulla base della suddetta Prefattibilità, l'Area Pianificazione territoriale e mobilità sostenibile sta elaborando i Progetti di Fattibilità Tecnico ed Economica per circa 70 km di rete, attività portata avanti in stretto coordinamento con i Comuni interessati per rispondere il più possibile alle esigenze del contesto locale di inserimento e sviluppare la progettazione della Bicipolitana come occasione di riqualificazione complessiva del territorio. Anche molti Comuni stanno sviluppando autonomamente progettazioni e realizzazioni coerenti con quanto definito nella pre-fattibilità.

Parallelamente alle attività per il finanziamento, la progettazione e realizzazione dell'infrastruttura della Bicipolitana si è avviata anche una specifica attività sul tema "Riconoscibilità e comunicazione" al fine di definire gli elementi fondamentali del brand Bicipolitana, elaborare l'immagine coordinata ed il sistema di segnaletica e strutturare una comunicazione efficace per promuovere/migliorare la percezione della Bicipolitana e dell'uso della bici da parte degli utenti della strada attuali e potenziali, aumentandone la consapevolezza per favorire la diffusione di una cultura bike friendly. L'obiettivo è quello di promuovere e divulgare nei modi più efficaci la cultura della bicicletta mediante un approccio strategico e complessivo, ovvero la veicolazione di un cambio culturale in essere a livello territoriale, di comportamenti corretti e virtuosi legati alla mobilità ciclistica e all'uso dello spazio stradale anche in un'ottica di spazio condiviso, nonché la diffusione delle informazioni legate allo sviluppo e alla realizzazione della Bicipolitana.

Visto quanto sopra con la presente Deliberazione il Consiglio provvede alla ricognizione dei tracciati della Bicipolitana bolognese "per tutti i giorni" e "per il tempo libero" (come rappresentati nelle tavole allegate), quale estrinsecazione ed attuazione della strategia sulla mobilità ciclistica definita dal PUMS derivante dalla territorializzazione dei tracciati delle reti ciclabili per la mobilità quotidiana e cicloturistica.

Ai sensi dell'art. 1, comma 8, della L. n. 56/2014 il Consiglio metropolitano è l'organo di indirizzo e controllo, propone alla Conferenza lo Statuto e le sue modifiche, approva regolamenti, piani e programmi; approva o adotta ogni altro atto ad esso sottoposto dal Sindaco metropolitano; esercita le altre funzioni attribuite dallo Statuto. Su proposta del Sindaco metropolitano, il Consiglio adotta gli schemi di bilancio da sottoporre al parere della Conferenza metropolitana.

Lo Statuto della Città metropolitana<sup>1</sup> prevede all'articolo 27<sup>2</sup>, commi 1, 2, 3 le attribuzioni del Consiglio metropolitano e, in particolare, la deliberazione in oggetto rientra nelle previsioni del comma 2 lett. a) “*atti fondamentali che la legge riserva alla competenza dei Consigli comunali, con particolare riferimento a regolamenti, piani e programmi*”.

La presente deliberazione non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente, in quanto trattasi di atto ricognitivo inerente alla strategia del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città metropolitana di Bologna.

## **Pareri**

Si sono espressi favorevolmente, acquisendo in atti i rispettivi pareri, il Dirigente DELPIANO ALESSANDRO dell' AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITA' SOSTENIBILE in relazione alla regolarità tecnica

Si dà conto che il presente atto è stato proposto dalla Consigliera delegata (Simona Larghetti) competente per materia.

Sentite le competenti Commissioni consiliari I e II nella seduta congiunta del 13 marzo 2024.

## **Allegati:**

Si allegano al presente atto, quali sue parti integranti e sostanziali, le seguenti tavole:

- Ricognizione Tavola 1A Bicipolitana per tutti i giorni
- Ricognizione Tavola 1B Bicipolitana per il tempo libero

richiamate in dettaglio ai punti 8 e 11 del dispositivo.

---

<sup>1</sup> approvato dalla Conferenza metropolitana il 23/12/2014, pubblicato sul Bollettino ufficiale della Regione E.R. n. 365 del 29/12/2014 ed efficace il 23 gennaio 2015, s.m.i.

<sup>2</sup> L'articolo 27 dello Statuto prevede che:

1. Il Consiglio metropolitano è organo con funzioni normative e deliberative, nonché di indirizzo, programmazione e controllo sull'attività politico-amministrativa della Città metropolitana.
2. Spettano al Consiglio metropolitano le seguenti competenze:
  - a) deliberare gli atti fondamentali che la legge riserva alla competenza dei Consigli comunali, con particolare riferimento a regolamenti, piani e programmi;
  - b) proporre alla Conferenza metropolitana lo Statuto e le sue modifiche;
  - c) approvare gli atti di organizzazione dei servizi pubblici di ambito metropolitano;
  - d) adotta, su proposta del Sindaco metropolitano, gli schemi di bilancio da sottoporre al parere della Conferenza metropolitana e approvare le variazioni agli stanziamenti di competenza delle missioni e dei programmi;
  - e) approvare l'adesione e la partecipazione a istituti, associazioni e altre organizzazioni pubbliche e private, nonché il relativo recesso;
  - f) deliberare i criteri per la concessione di sovvenzioni, contributi, sussidi ed ausili finanziari e l'attribuzione di vantaggi economici di qualunque genere a persone ed enti pubblici e privati;
  - g) definire le delimitazioni territoriali e le perimetrazioni di competenza della Città metropolitana;
  - h) adottare ogni atto che sia sottoposto dal Sindaco metropolitano;
  - i) esercitare le altre funzioni a esso attribuite dallo statuto.
3. Il Consiglio si esprime, con proprio parere motivato, sulle dichiarazioni e sulle linee programmatiche presentate dal Sindaco e sugli eventuali adeguamenti successivi.

Per quanto concerne i contenuti della discussione svoltasi in ordine alla proposta di deliberazione in esame, si fa rinvio al resoconto integrale della seduta trascritto nel processo verbale conservato agli atti d'ufficio.

Numero presenti 12: esce il consigliere Veronesi Giampiero.

Messa ai voti dalla Consigliera metropolitana ACCORSI SARA, la presente deliberazione è approvata con voti favorevoli n. 10 (Ruscigno Daniele, Accorsi Sara, Bassi Emanuele, Bittini Loretta, Cima Franco, Crescimbeni Paolo, Fabbri Maurizio, Larghetti Simona, Mantovani Dario, Panzacchi Barbara) contrari n. 0 e astenuti n. 2 (Carapia Simone, Polazzi Mattia), resi mediante utilizzo di apposita piattaforma per il voto elettronico.

La presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio della Città metropolitana per 15 giorni consecutivi.

Bologna, 13/03/2024

LA SEGRETARIA GENERALE <sup>3</sup>

Maria Riva

LA CONSIGLIERA METROPOLITANA <sup>3</sup>

Sara Accorsi

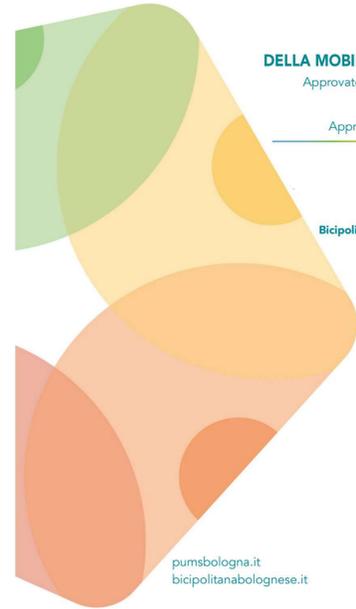
---

<sup>3</sup> Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi degli artt. 20 e 21 del Codice dell'amministrazione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'art. 3 del D.Lgs. 12 febbraio 1993 n. 39 e l'art. 3 bis, co.4bis del Codice dell'amministrazione digitale (D.Lgs. 82/2005).

**PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**  
 Approvato il 27 Novembre 2019  
**RICOGNIZIONE**  
 Approvata il 13 Marzo 2024

Relazione  
**TAVOLA 18**  
 Biciplan metropolitano  
 Rete cicloturistica  
 Bicipolitana per il tempo libero

scala 1:100.000



[pumsbologna.it](http://pumsbologna.it)  
[bicipolitanabolognese.it](http://bicipolitanabolognese.it)

Bologna  
 ad alta velocità

**LEGENDA**

**ITINERARI CICLOTURISTICI INTERNAZIONALI E NAZIONALI**

-  Eurovelo 7 - Ciclovía del Sole (percorso principale)
-  Eurovelo 7 - Ciclovía del Sole (percorso bis)
-  Eurovelo 7 - Ciclovía del Sole (percorso integrativo)
-  Ciclovía Emilia
-  Ciclovía del Navile
-  Ciclovía della Lana

**ITINERARI CICLOTURISTICI REGIONALI**

-  Ciclovía Pedemontana
-  Ciclovía Val di Zena
-  Ciclovía del Santerno
-  Ciclovía di Mezzo
-  Ciclovía del Reno
-  Ciclovía Bo-Ra

**ITINERARI CICLOTURISTICI METROPOLITANI**

-  Ciclovía Savena
-  Ciclovía Alto Reno
-  Ciclovía Antiche Paludi Bolognesi
-  Ciclovía Samoggia
-  Ciclovía Idice
-  Ciclovía Sillaro

**CICLOVIE DEI PARCHI**

-  Ciclovía dei Gessi
-  Ciclovía della memoria
-  Ciclovía di Monteveglio

**ITINERARI ESCURSIONISTICI**

-  Flaminia Minor
-  La Via degli Dei
-  Il Sentiero della Linea Gotica
-  L'Alta Via dei Parchi
-  Appennino Bike Tour
-  La Piccola Cassia
-  Via della Lana e della Seta
-  Via Mater Dei
-  Cammino di Sant'Antonio

**INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

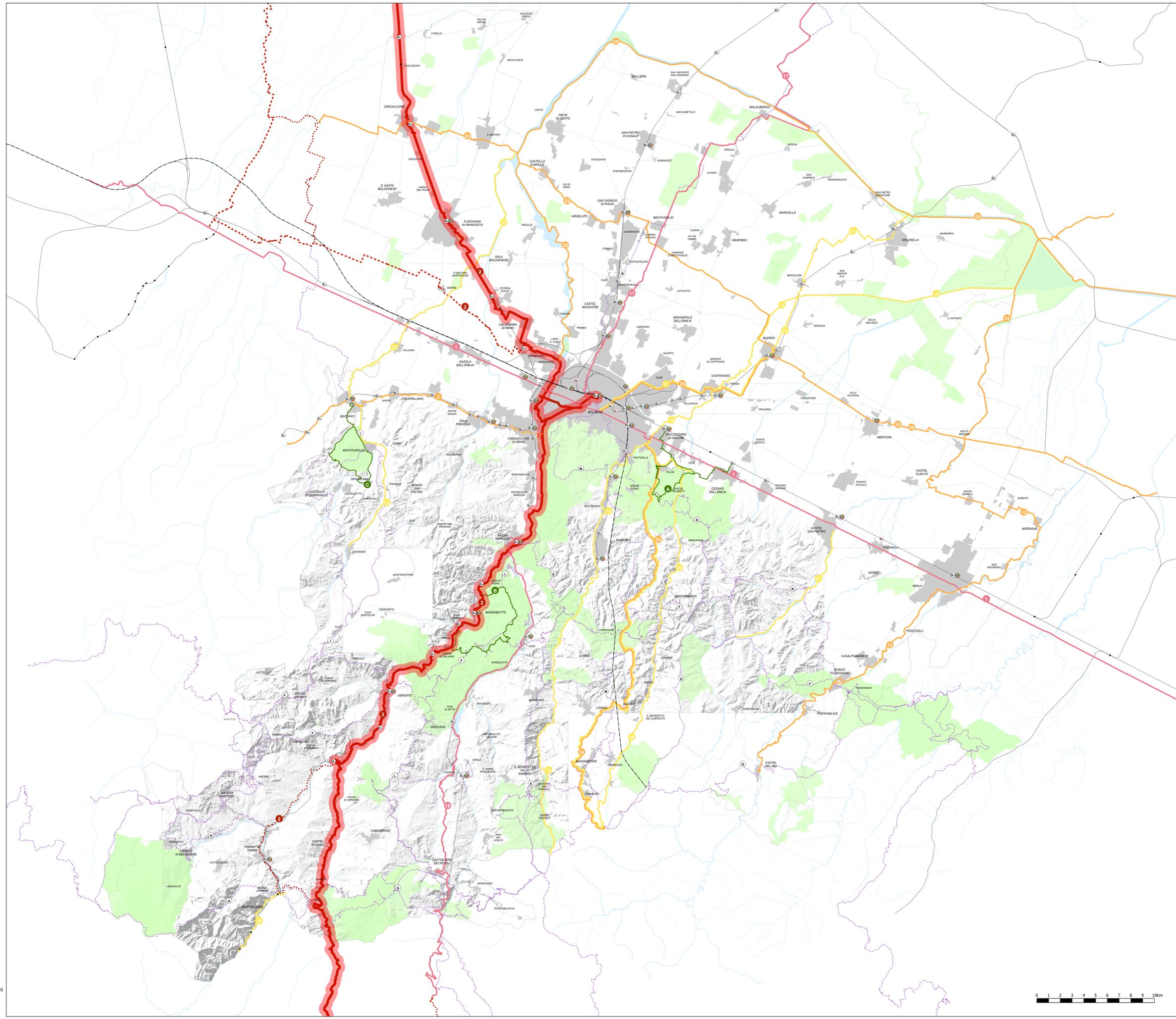
-  Centri di Mobilità
-  Stazioni e Fermate ferroviarie del SFM (PTCP Artt.12.6 e 12.7)
-  Stazioni e Fermate ferroviarie di progetto
-  Stazioni e fermate ferroviarie esterne al confine provinciale o non SFM
-  Linee Alta Velocità/Alta Capacità
-  Tracciati ferroviari esistenti e di progetto
-  Viabilità locale
-  Principali connessioni ciclabili extraprovinciali

**FUNZIONI URBANE**

-  Centri urbani
-  Confine amministrativo metropolitano

**ELEMENTI DI INTERESSE NATURALISTICO**

-  Zone di tutela naturalistica, Zone Speciali di Conservazione e Zone di Protezione Speciale, Parchi regionali e provinciali, Riserve naturali regionali, Parchi pubblici urbani e extraurbani
-  Reticolo idrografico principale



## **PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE**

(di cui all'art. 49 D.Lgs. 267/2000 e ss.mm.ii.)

### **AREA RISORSE PROGRAMMAZIONE E ORGANIZZAZIONE**

PROPOSTA DI Deliberazione del Consiglio metropolitano N.1083/2024

**OGGETTO: ATTO RICOGNITIVO INERENTE ALLA STRATEGIA DEL PUMS PER LA MOBILITÀ CICLISTICA IN RAPPORTO ALLA BICIPOLITANA BOLOGNESE**

Ai sensi dell'art. 49 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, D.lgs. 267/2000, si esprime parere di regolarità contabile **NON APPOSTO** in merito alla proposta di delibera indicato in oggetto, relativamente a:

E/S	ANNO	CAPITOLO	DESCRIZIONE CAPITOLO	IMPORTO

*Bologna, 07/03/2024*

**BARBIERI ANNA<sup>1</sup>**

*firmato digitalmente*

---

<sup>1</sup> Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi degli artt. 20 e 21 del Codice dell'amministrazione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'art. 3 del D.Lgs. 12 febbraio 1993 n. 39 e l'art. 3 bis, co.4bis del Codice dell'amministrazione digitale (D.Lgs. 82/2005).

## PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA

(di cui all'art. 49 D. Lgs. n. 267/2000 e ss.mm.ii.)

### AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E MOBILITA' SOSTENIBILE

#### SERVIZIO PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITA'

Proposta di Deliberazione del Consiglio metropolitano N.1083/2024

**OGGETTO:** *ATTO RICOGNITIVO INERENTE ALLA STRATEGIA DEL PUMS PER LA  
MOBILITÀ CICLISTICA IN RAPPORTO ALLA BICIPOLITANA BOLOGNESE*

Ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000, si esprime parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica ed alla correttezza amministrativa della proposta indicata in oggetto.

Si attesta, ai sensi dell'art. 6 bis della L. n. 241/1990, l'insussistenza di conflitto di interessi.

*Bologna, 04/03/2024*

**DELPIANO ALESSANDRO<sup>1</sup>**  
*firmato digitalmente*

---

<sup>1</sup> Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi degli artt. 20 e 21 del Codice dell'amministrazione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'art. 3 del D.Lgs. 12 febbraio 1993 n. 39 e l'art. 3 bis, co.4bis del Codice dell'amministrazione digitale (D.Lgs. 82/2005).