



COMUNE DI BENTIVOGLIO

Provincia di Bologna

Piazza dei Martiri della Libertà 2 - 40010 - Bentivoglio (BO)

STRATEGIA PER LA RIGENERAZIONE URBANA

1 Analisi urbana e quadro diagnostico

Il problema che l'Amministrazione comunale con questa strategia intende affrontare è quello in senso lato del traffico, che nel contesto territoriale del Comune di Bentivoglio presenta punte di criticità estremamente elevate, andando ad incidere non soltanto sulla qualità ambientale ma anche sulla qualità della vita quotidiana dei cittadini. Per questo motivo affrontare questo tema, sotto le sue numerose sfaccettature, significa lavorare per la rigenerazione urbana dei centri abitati del Comune e per una effettiva possibilità di ricucitura del tessuto urbano e di quello sociale.

A testimonianza del rilievo politico e amministrativo riconosciuto a questa materia citiamo il fatto che il Comune si è dotato, pur essendo uno strumento facoltativo, di un Piano Generale del Traffico Urbano nel 1999, di cui è stato commissionato un aggiornamento nella seconda metà del 2017 (det. 96 del 05/09/2017 e successiva integrazione det. 57 del 25/05/2018).

Nelle Premesse del nuovo Piano in corso di approvazione si legge già in sintesi una parte di quanto questa Strategia intenda realizzare e il contesto delle pianificazioni sovraordinate in cui cii si trova ad operare, all'interno delle quali la Strategia intende collocarsi :

“Gli obiettivi strategici del PGTU vanno ricercati nelle pianificazioni sovraordinate, di carattere generale e di settore:

- PAES Bentivoglio e Unione Reno Galliera
- Zonizzazione acustica
- il PAIR
- il PTCP ed il PMP
- le linee guida del PUMS

Da tutti questi documenti emerge la necessità di incentivare qualsiasi politica che favorisca l'utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata, sia per gli spostamenti all'interno dei centri abitati, sia per quelli all'interno del territorio comunale, sia soprattutto per le relazioni con Bologna e con i grandi attrattori presenti nell'area (Interporto e Centergross in particolare), relazioni che costituiscono una quota importante della mobilità.”

Se da un lato quindi si va sempre maggiormente delineando un quadro di pianificazioni sovraordinate che richiamano gli enti territoriali ad un impegno per la qualità dell'aria, per la riduzione del consumo di suolo, che passa anche attraverso forme di mobilità alternativa, dall'altro lato per il Comune di Bentivoglio la questione “traffico” rappresenta una specificità particolarmente acuta, causata dalla sua collocazione geografica, dalla localizzazione nel territorio comunale o in aree limitrofe di rilevantissimi poli attrattori, dalla inadeguatezza del sistema stradale principale e di quello secondario.

Il territorio comunale si sviluppa in prevalenza in direzione nord-sud, seguendo l'andamento delle principali direttrici viarie (A13 Bologna Padova, la SP45 Saliceto la Sp4 Galliera e SS 64 Porretana in direzione Nord Sud; SP3 Trasversale di Pianura, SP44 Bassa Bolognese in direzione Est-Ovest). I principali centri abitati, oltre al capoluogo di Bentivoglio sono: Castagnolo Minore, Santa Maria in Duno, Saletto, Fabbriera, San Marino e la frazione di San Marco.

Per la sua collocazione geografica, il territorio di Bentivoglio è attraversato da consistenti flussi di transito, che non hanno relazioni dirette con le aree attraversate e che occupano impropriamente sedi stradali spesso

inadeguate, creando pericoli e sottraendo spazi fisici ad una mobilità con caratteristiche più "locali" e che potrebbe più largamente svolgersi con modalità "dolci".

Nel centro del capoluogo, si trovano servizi di eccellenza, anch'essi di valenza metropolitana:

- l'Ospedale di Bentivoglio (155 posti letto, di cui 10 in day hospital; circa 630 operatori tra personale medico e non; 8500 ricoveri l'anno, 700 parti, 35.000 accessi al Pronto Soccorso); si evidenzia peraltro che l'ospedale ha come unico accesso la via Marconi nel centro del capoluogo;

- le strutture della Fondazione Seragnoli quali l'Hospice di Bentivoglio e il Campus Universitario (Accademia delle scienze di medicina palliativa);

- l'Istituto Ramazzini, con circa 30 dipendenti, centro avanzato di ricerca sul cancro.

Infine, a livello locale, si aggiungono i poli scolastici e i servizi al cittadino perlopiù concentrati nel centro di Bentivoglio (scuole, Comune, Biblioteca, Poste, centro anziani, negozi, banche, ecc.).

Tutte queste realtà, seppure con caratteristiche ed esigenze diverse, necessitano di una elevata accessibilità e anche di una offerta multimodale di collegamenti.

All'interno del territorio comunale si trovano poli funzionali, realtà industriali e servizi di eccellenza di valenza metropolitana: l'Interporto di Bologna, la Zona Industriale di Via Romagnoli (Marposs, Gruppo IMA, SAMP, ecc.) lungo la Sp45 Via Saliceto e l'area artigianale di Via Barche, ad Est della A13.

L'ingresso dell'Interporto di Bologna si trova a ridosso della frazione di Castagnolino, producendo un riversamento quotidiano sul centro abitato di Castagnolino e Santa Maria in Duno di traffico di attraversamento di automobili e di furgoni e, talvolta, anche di mezzi pesanti. Ricordiamo che all'Interporto lavorano circa 4.000 persone e che nei giorni lavorativi transitano per l'accesso interportuale oltre 5.000 mezzi pesanti.

In aree limitrofe al territorio comunale insistono altri importanti poli attrattori come il Centergross, l'area industriale di Castel Maggiore e quella di Stiatice e Larghe di Funo.

La presenza infatti di poli attrattori di carattere sanitario e soprattutto di carattere produttivo e logistico, insieme alla presenza di una viabilità principale come la Trasversale di Pianura, la via Galliera e la stessa Autostrada congestionate nell'ora di punta o bloccate da incidenti più o meno rilevanti, determina la ricerca di scorciatoie o di percorsi alternativi da parte degli automobilisti e dei camionisti. Il problema principale della maglia stradale esistente è quindi l'utilizzo improprio da parte del traffico di attraversamento, spesso con caratteristiche (di velocità e di dimensioni) non compatibili con la consistenza della viabilità interessata. Il territorio di Bentivoglio è attraversato da consistenti flussi di traffico che non hanno relazioni con le attività insediate, ma hanno la loro origine e destinazione al di fuori del Comune.

La rete viaria comunale può essere valutata solo considerando gli assi viari situati al di fuori o ai margini del territorio comunale:

- direttrice Nord-Sud della SS64 Porrettana/Ferrarese, ad Est;

- direttrice Nord-Sud della SP4 Galliera, ad Ovest;

- direttrice Est-Ovest della SP3 Trasversale di Pianura, a Sud.

Il buon funzionamento di queste strade dovrebbe garantire un consistente drenaggio dei flussi di transito, alleggerendo la viabilità interna da traffico improprio, non legato alle attività interne; per contro, un loro cattivo funzionamento induce traffico di transito, spesso veloce e talvolta costituito da veicoli pesanti, su una viabilità non adatta a supportarlo.

La restante rete stradale principale del Comune è costituita da una sorta di T che attraversa, in senso Est- Ovest e Nord-Sud, il territorio. Tali strade sono:

- la SP44 Bassa Bolognese in direzione Est-Ovest, che collega la Sp4 Galliera (S. Giorgio di Piano) alla SS64 ed alla SP5 (Minerbio), attraversando tutto il territorio comunale ed il centro abitato di Bentivoglio;

- la SP 45 Saliceto in direzione Sud-Nord, che ha inizio dalla SP44 (davanti al Castello di Bentivoglio) e si prolunga, attraversando il comune di Castel Maggiore, fino a Bologna.

Da queste strade, ed in particolare da quelle parti di esse che interessano il centro abitato di Bentivoglio, il traffico di transito è ineliminabile se non realizzando una viabilità alternativa (la circonvallazione Sud di Bentivoglio), peraltro già presente nel PSC comunale, ma di cui non sono visibili le condizioni economiche di fattibilità.

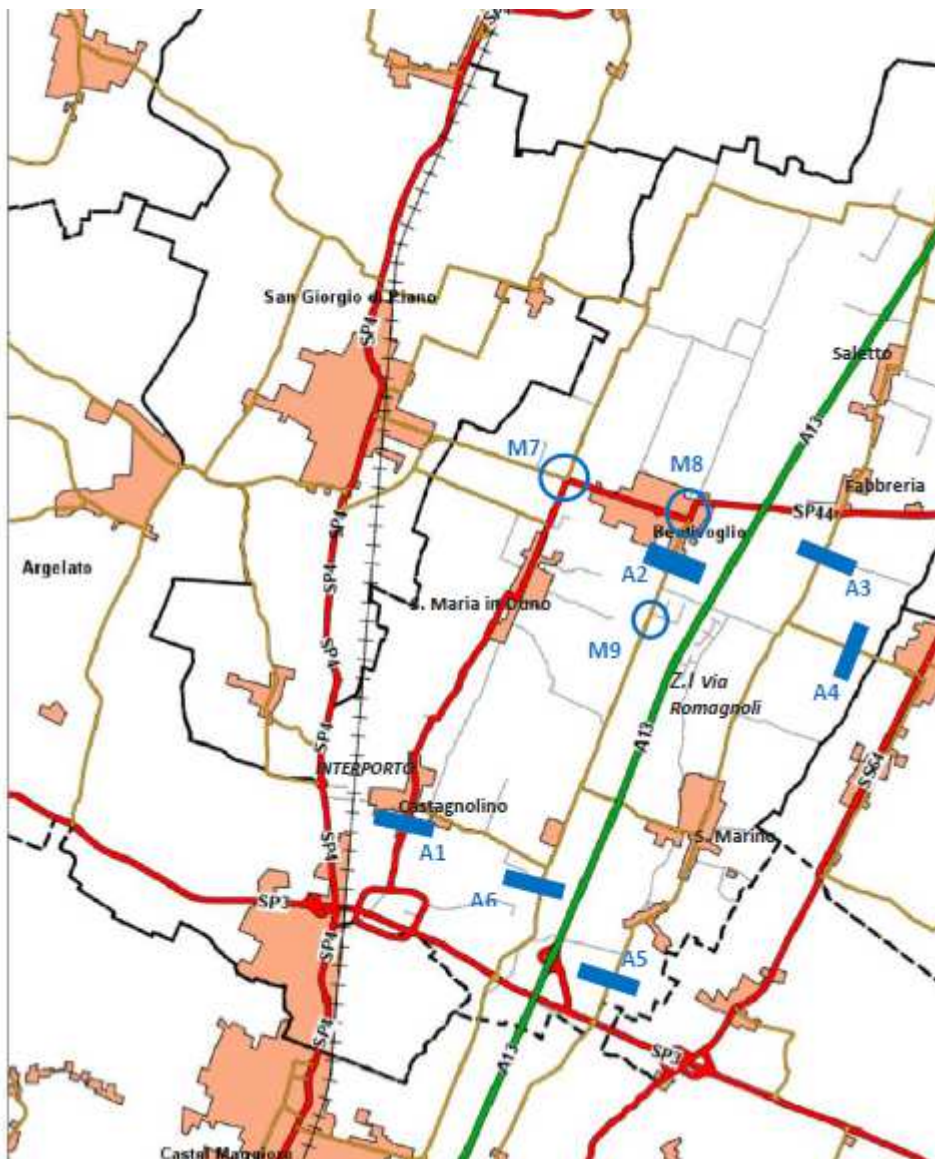


Figura 1: planimetria del territorio con indicazione dei nomi delle principali strade e di quelle interessate dalla Strategia. I simboli Ax e Mx fanno riferimento ai punti in cui è stato effettuato il rilievo del traffico, come più avanti specificato

Per quanto riguarda l'uso delle strade locali come alternativa alla viabilità principale, per ragioni di costo del pedaggio, di rallentamenti causati dal livello di servizio pessimo, di veri e propri blocchi della circolazione a causa dei frequenti incidenti, si riassume quanto segue:

- l'alternativa alla A13 è rappresentata dalla via Saletto-via di Mezzo di Saletto-via Sammarina oppure via Saletto-via Barche-via Saliceto;
- l'alternativa alla via Galliera è la via Santa Maria in Duno oppure la via Saliceto;

l'alternativa alla SP3 è la via Ringhiera oppure la via Saliceto-via Marconi.

Fatta eccezione per la Via SP 45 Saliceto e la SP 44 Bassa Bolognese, le strade del territorio comunale presentano sezioni stradali ridotte, che in alcuni casi giustificerebbero un senso unico di marcia o un senso unico alternato. Per adattarsi a questa sede viaria ristretta, i veicoli utilizzano, incrociandosi, le banchine laterali non pavimentate, generando situazioni di scarsa sicurezza per i veicoli stessi, ma soprattutto per i pedoni e i ciclisti. Ciò comporta scarse condizioni di sicurezza soprattutto in attraversamento dei centri abitati e per i residenti che devono raggiungere la propria abitazione.

Mancano sistemi di moderazione e controllo della velocità, ad eccezione di alcuni centri abitati (Santa Maria in Duno, San Marino, Saletto) dove comunque è necessaria una loro implementazione.

A dimostrazione di quanto affermato sono i dati di traffico misurati e i dati diffusi annualmente dall'Ufficio statistica della Città Metropolitana in materia di incidentalità (https://www.cittametropolitana.bo.it/statistica/Engine/RAServeFile.php/f/IncidentiStradali/2017_Anticipazione-Incidenti_e_infortunati.pdf): nel 2017 gli incidenti che hanno avuto luogo a Bentivoglio sono 50 (esclusi gli incidenti senza morti o feriti) mentre nel 2016 sono stati 44, i feriti 83 contro i 78. Se questi dati vengono rapportati alla popolazione, il Comune di Bentivoglio è uno dei Comuni a maggiore tasso di incidentalità della Città Metropolitana di Bologna.

In occasione dell'aggiornamento del PGTU è stato effettuato un articolato rilievo del traffico di cui qui si riporta la sintesi.

TAB. 1.1				
SEZ	TIPO	POSIZIONE	MOVIMENTI RILEVATI	PERIODO DI RILEVAZIONE
A1	CONTEGGIO AUTOMATICO	Via S. Maria in Duno, tra via Ringhiera e accesso Interporto (località Castagnolino)	Flusso per direzione e per classi Velocità	Settimana 13 - 19/11
A2	CONTEGGIO AUTOMATICO	Via Saliceto, tra la nuova rotonda con via Barche e l'incrocio con la SP44 nell'abitato di Bentivoglio	Flusso per direzione e per classi Velocità	Settimana 6 - 12/11
A3	CONTEGGIO AUTOMATICO	Via Saletto, tra la rotonda con la SP44 e via Barche	Flusso per direzione e per classi Velocità	Settimana 6 - 12/11
A4	CONTEGGIO AUTOMATICO	Via Barche, tra via Saletto e la SS64	Flusso per direzione e per classi Velocità	Settimana 13 - 19/11
A5	CONTEGGIO AUTOMATICO	Via S. Marina, tra l'innesto di via di Mezzo di Saletto e l'incrocio con la SP3	Flusso per direzione e per classi Velocità	Settimana 13 - 19/11
A6	CONTEGGIO AUTOMATICO	Via Saliceto, tra via Ringhiera e lo svincolo con la SP3	Flusso per direzione e per classi Velocità	Settimana 6 - 12/11
M7	CONTEGGIO MANUALE E VIDEO	Rotonda Sp44 / Via Santa Maria in Duno/ Via Marconi	Flussi per direzione e per classi Movimenti di svolta	Giovedì 09/11 orari 7.00 - 9.00 17.00 - 19.00
M8	CONTEGGIO MANUALE E VIDEO	Incrocio Marconi/Saliceto	Flussi per direzione e per classi Movimenti di svolta	Giovedì 09/11 orari 7.00 - 9.00 17.00 - 19.00
M9	CONTEGGIO MANUALE	E/U Zona Industriale (Via Romagnoli e Marposs)	Flussi per direzione e per classi Movimenti di svolta	Giovedì 09/11 orari 7.00 - 11.00 17.00 - 19.00

Figura 2: indicazione dei punti di rilevamento

TAB 1.2: Sintesi dei principali dati di traffico							
Sezione - Via	direzione	DATO GIORNALIERO (TGM)			ORA DI PUNTA		
		Tot veic	veic per direzione	% auto furgoni	mattina	sera	morbida
A1 - Via S. Maria in Duno	Interporto	3087	1488	93,5	343	57	100
	V. Ringhiera		1566	94,6	30	243	111
A2 - Via Saliceto (lato nord)	Bentivoglio	9418	4800	94,6	186	548	307
	Rotatoria		4529	94,3	586	195	263
A3 - Via Saletto	Fabbreria	4711	2772	93,5	571	104	95
	V. Barche		1826	92,8	76	395	82
A4 - Via Barche	SS64	2198	1163	97,6	97	150	65
	Saletto		1198	98,5	177	79	63
A5 - Via San Marina	S. Marino	1680	860	96,9	76	86	58
	Sp3		801	98,0	82	64	40
A6 - Via Saliceto (lato sud)	Bentivoglio	10237	5018	88,0	369	505	298
	Sp3		5025	88,0	548	421	247

Punta mattina = 7.00 – 8.00, 8.00 – 9.00

Punta sera = 17.00 – 18.00, 18.00-19.00

Punta morbida = 12.00 – 13.00, 13.00 – 14.00

Figura 3: dati di traffico rilevati

TAB 1.4:					
Sez	Via	da	a	Punta mattina	Punta sera
M7 – rotatoria Sp44/S. Maria in Duno	Sp 44	Sp44 (lato San Giorgio)	Via S. Maria in Duno	264	78
			Bentivoglio	718	471
	Via S. Maria in Duno (lato Bologna)	Via S. Maria in Duno	Bentivoglio	117	106
			A tutti gli altri rami	47	269
M8 - incrocio Castello di Bentivoglio	Via Marconi	centro	periferia	815	834
		periferia	centro	736	895
	Via Saliceto	periferia	Bentivoglio	375	842
		Bentivoglio	periferia	905	736
	Sp44 (lato Saletto)	periferia	Bentivoglio	565	328
		Bentivoglio	periferia	114	241
M9 Via Romagnoli / Saliceto	Via Romagnoli	Romagnoli	Saliceto (lato Bentivoglio)	15	188
		Romagnoli	Saliceto (lato Bologna)	9	139
	Via Saliceto	Via Saliceto (lato Bologna)	Via Romagnoli	187	13
		Via Saliceto (lato Bentivoglio)	Via Romagnoli	259	12

Figura 4: dati misurazioni manuali

TAB 1.3: Sintesi dei principali dati sulla velocità						
Sezione - Via	direzione	Limite di velocità (Km/h)	Tot per direzione veic/giorno	Vel media Km/h	Superamento limite di velocità %	Picco di velocità Km/h
A1 - Via S. Maria in Duno	Interporto	50	1488	56	71	107
	V. Ringhiera		1566	55		120
A2 - Via Saliceto (lato nord)	Bentivoglio	70	4800	51	60	106
	Rotatoria		4529	51		102
A3 - Via Saletto	Fabbreria	50	2772	41	42	93
	V. Barche		1826	51		85
A4 - Via Barche	SS64	50	1163	76	95	160
	Saletto		1198	74		162
A5 - Via San Marina	S. Marino	50	860	62	81	122
	Sp3		801	57		118
A6 - Via Saliceto (lato sud)	Bentivoglio	70	5018	67	44	158
	Sp3		5025	61		147

Figura 5: dati sulla velocità di percorrenza

Da questi dati non solo emerge la sproporzione tra il numero di mezzi che percorrono le strade del territorio comunale con esigenze di esclusivo attraversamento e quelli che invece hanno Bentivoglio come destinazione, ma emerge anche con evidenza una velocità media e massima di percorrenza lontana o lontanissima dai limiti di velocità.

Non va infine trascurato il fatto che il Comune non ha avuto, e non ha tuttora, la capacità finanziaria (e probabilmente nemmeno quella economica) per fare fronte alle necessità manutentiva del proprio patrimonio stradale, che subisce, in virtù dell'uso che ne viene fatto, una usura accelerata. Per questo motivo, in molte situazioni, gli asfalti sono ammalorati, i sottofondi danneggiati, i sistemi di ritenuta assenti o insufficienti, la segnaletica scarsa o vetusta, le banchine talvolta assenti.

Per quanto riguarda la viabilità ciclistica, nel territorio esiste una rete abbastanza estesa, con un interesse anche cicloturistico, che tuttavia non garantisce ancora l'interconnessione dei diversi centri abitati del Comune realizzare (Saletto-Fabbreria-Bentivoglio, San Marco-San Marino, via Canali e Crociali, Santa Maria in Duno-località Giulianella). Sia le piste extraurbane che quelle urbane presentano inoltre punti di discontinuità importanti.

Alla luce dell'illustrazione relativa al traffico veicolare sul territorio comunale, appare evidente il fatto che l'unico modo per consentire la circolazione pedonale o ciclabile in sicurezza sia quello di realizzare una viabilità dedicata.

1 Piano di azione: obiettivi e indicatori

La Strategia di Rigenerazione Urbana sulla quale l'Amministrazione comunale intende impegnarsi si pone i seguenti obiettivi:

- alleviare la pressione del traffico di attraversamento sui centri abitati per motivi funzionali (formazione di code, rallentamenti, ecc) e per motivi ambientali (rumore e qualità dell'aria);
- migliorare la sicurezza stradale per tutti gli utenti della strada, sia quella percepita sia quella effettiva dal punto di vista tecnico e del codice della strada
- favorire la mobilità ciclistica, pedonale e attraverso il trasporto pubblico, da parte dei residenti in particolare ma anche da parte di pendolari e cicloturisti

Il raggiungimento di questi obiettivi generali ha sicuramente un effetto positivo sulla qualità della vita dei residenti, sulla possibilità loro offerta di utilizzare maggiormente gli spazi pubblici per aggregazione e socializzazione e soprattutto di farlo con maggiore tranquillità, sia per quanto riguarda la sicurezza, sia per quanto riguarda la qualità ambientale percepita e misurata.

Per il raggiungimento degli obiettivi generali della Strategia il Piano di azione individua due filoni di lavoro:

- 1) Interventi sulla circolazione veicolare
- 2) Interventi per la pedonalità la ciclabilità, il trasporto pubblico

Nella Strategia sono stati inseriti investimenti riconducibili a pianificazioni sovraordinate, come ad esempio il PUMS, per i quali siano già stati richiesti finanziamenti attraverso specifici bandi o che siano già stati finanziati o avviati dall'amministrazione comunale. La Strategia si configura quindi come un vero e proprio piano di azione pluriennale all'interno del quale sono stati sistematizzate e organizzate necessità da molto tempo non prese in considerazione per scarsità di risorse e investimenti, in parte pianificati e in parte in corso di attuazione.

L'ordine di grandezza degli investimenti inseriti nella Strategia importo raggiunge gli 8 milioni di euro. Di questi un milione rientrano nella richiesta di contributo sul bando Rigenerazione Urbana, 900.000 euro fanno riferimento a progetti presentati su altri bandi regionali, 1.630.000 euro sono le risorse già individuate per investimenti in corso o in procinto di partire, 4.850.000 circa sono le risorse necessarie alla prosecuzione della Strategia per le quali non sono visibili al momento concrete possibilità di finanziamento, da ricercarsi attraverso futuri bandi nazionali e regionali e attraverso risorse proprie dell'Ente.

L'arco temporale di attuazione del Piano è di due anni, 2019 e 2020, per gli investimenti per i quali le risorse sono già stanziare e per gli investimenti per i quali le risorse sono state richieste attraverso bandi (in caso di conferma del finanziamento).

Il quadro complessivo delle risorse necessarie è il seguente: in giallo (colonna1) sono indicati gli importi dei progetti per i quali si chiede il cofinanziamento sul bando di rigenerazione urbana, in arancio (colonna 2) gli importi per i quali è stato richiesto un cofinanziamento su altri bandi, in verde (colonna 3) le risorse già oggi disponibili per progettazioni e interventi, in viola (colonna 4) le risorse da reperire in annualità future attraverso risorse proprie, cofinanziamenti ecc, in azzurro (colonna 5) il totale delle righe.

TOTALE INTERVENTI SULLA CIRCOLAZIONE VEICOLARE				€ 969.500,00	€ -	€ 160.000,00	€ 3.550.000,00	€ 4.679.500,00
TOTALE INTERVENTI PER LA PEDONALITA', LA CICLABILITA', IL TRASPORTO PUBBLICO				€ -	€ 425.800,00	€ 1.725.000,00	€ 1.145.000,00	€ 3.295.800,00
TOTALE INTERVENTI 1 E 2				€ 969.500,00	€ 425.800,00	€ 1.885.000,00	€ 4.695.000,00	€ 7.975.300,00

Figura 6: totale costi della Strategia, vedi file riassuntivo "Prospetto riassuntivo degli interventi e delle azioni della Strategia"

Riportiamo ora il dettaglio dei due macro ambiti di intervento. Ogni intervento si articola in sotto-interventi come meglio descritto nel paragrafo successivo.

Ambiti di intervento:

1. INTERVENTI SULLA CIRCOLAZIONE VEICOLARE

Interventi:

- 1.1. Mitigazione del traffico sul centro abitato di Bentivoglio
- 1.2. Controllo e moderazione del traffico sui centri abitati minori
- 1.3. Limitazioni di traffico
- 1.4. Interventi sulla viabilità minore
- 1.5. Miglioramento sistema di sosta
- 1.6. Interventi sulla sicurezza stradale

2. INTERVENTI PER LA PEDONALITÀ, LA CICLABILITÀ, IL TRASPORTO PUBBLICO

Interventi:

- 2.1. Ampliamento rete ciclabile
- 2.2. Miglioramento del sistema di sosta delle biciclette e della segnaletica

- 2.3. Interventi per la circolazione pedonale
- 2.4. Interventi per la ricucitura di percorsi pedonali
- 2.5. Interventi per la sicurezza, visibilità e confort delle fermate del trasporto pubblico locale

La grande parte degli interventi possono essere realizzati su aree di proprietà pubblica, del Comune o della Città Metropolitana per quanto riguarda la viabilità provinciale. A tal fine sarà importante concordare con la Città Metropolitana i dettagli degli interventi previsti nelle strade di sua competenza.

L'attuazione di alcuni interventi richiede l'esproprio di porzioni di aree private da individuarsi attraverso specifiche progettazioni di dettaglio.

La Strategia agli interventi associa AZIONI, per le quali si rinvia al paragrafo successivo.

Per quanto attiene gli **INDICATORI DI RISULTATO** suddivisi per ambito di intervento:

1) interventi sulla circolazione veicolare:

- Ci si propone di **ridurre la velocità media** di attraversamento dei centri abitati e di percorrenza delle strade extraurbane, di **ridurre il numero di superamenti del limite di velocità**, di **abbassare la velocità massima misurata**, confrontando i dati di una apposita misurazione con quella effettuata nel 2017 per l'aggiornamento del PGTU.
- Ci si propone di **migliorare il livello di servizio** delle strade maggiormente trafficate, nello specifico della SP44 via Marconi.
- Ci si propone anche di **ridurre il numero di veicoli** che utilizzano le strade secondarie come viabilità alternativa/scorciatoie. Tale riduzione è rilevabile attraverso una nuova rilevazione del traffico da confrontare con quella del 2017.
- indici utili a verificare l'efficacia degli interventi sulla sicurezza sono quelli legati all'**incidentalità**, sia in generale sulle strade, sia facendo riferimento ai nodi critici della viabilità, sia in riferimento agli incidenti che vedono coinvolti i pedoni. Anche questa riduzione è misurabile confrontando i nuovi dati con i dati storici.

2) interventi per la pedonalità, la ciclabilità, il trasporto pubblico

- indicatori utili a valutare l'efficacia degli interventi sono i dati degli **spostamenti a piedi e degli spostamenti in bicicletta**, rilevati prima e dopo gli interventi.
- Particolarmente utile può essere verificare variazioni sul numero di **bambini e ragazzi che si recano a scuola e piedi e in bicicletta**.
- Interessante è anche verificare la **propensione della popolazione residente** a fare passeggiate o giri in bicicletta prima e dopo gli interventi, tramite interviste.
- Per quanto attiene la sosta delle biciclette è utile registrare il numero di **mezzi in sosta in una giornata tipo e/o l'utilizzo medio degli stalli**.
- Dati utili per le valutazioni sul trasporto pubblico locale sono le **prenotazioni del bus a chiamata Prontobus**, il numero di abbonamenti di Tper, il numero medio di passeggeri.
- Un ulteriore indicatore interessante può derivare da un **sondaggio/questionario tra i cittadini** in merito a: percezione del pericolo, percezione della limitazione della propria libertà di movimento, disponibilità ad utilizzare mezzi alternativi all'auto di proprietà, effettivo numero di spostamenti a piedi, in bici, con tpl o altro.

1 Interventi e azioni

Procediamo ora ad illustrare più nel dettaglio gli **INTERVENTI** introdotti nel paragrafo precedente, indicando la priorità di ciascuno, la stima dei costi, i tempi di realizzazione e altri aspetti peculiari.

1. AMBITO DEGLI INTERVENTI SULLA CIRCOLAZIONE VEICOLARE

Gli interventi per cui si richiede il contributo sono i seguenti:

1.1.2 Completamento via Berlinguer

1.2.1 Interventi per la moderazione del traffico sulla direttrice via Saletto

1.2.2 Interventi per la moderazione del traffico sulla direttrice via Santa Maria in Duno

1.4.2 Ampliamento via Ringhiera (comprensivo di 2.4.1)

1.4.4 Riqualificazione via Larghe (comprensivo di 2.4.2)

Per l'intervento 2.1.1 Pista ciclabile Bentivoglio-Fabbreria-Saletto è stato richiesto un contributo attraverso il "Bando per la Realizzazione di ciclovie di interesse regionale e promozione della mobilità sostenibile" FSC 2014-2020 (Asse tematico E).

Per gli interventi 2.1.6 Pista ciclabile interna oasi La Rizza e 2.1.7 Percorso ciclo-pedonale fascia boscata via Santa Maria in Duno è stato richiesto un contributo attraverso il bando PSR 2014-2020 operazione 8.5.01 "Investimenti diretti ad accrescere la resilienza ed il pregio ambientale degli ecosistemi forestali".

1.1. Mitigazione del traffico sul centro abitato di Bentivoglio

La situazione della SP44, nel tratto compreso fra la rotatoria del Cimitero e l'innesto della SP45 al Castello di Bentivoglio, è la seguente: i volumi di traffico, nei periodi di punta del mattino dei giorni feriali, sono molto elevati, ed arrivano fino a quasi 1.400 veicoli bidirezionali/ora, di cui quasi il 70% nella direzione più carica (verso il centro di Bentivoglio e la SP45); all'interno dell'ora di punta si hanno particolari concentrazioni, con valori dell'ordine dei 250-270 veicoli in 15' nella direzione più carica, corrispondenti ad un valore orario di oltre 1.000 veicoli/ora; il traffico pesante è sporadico, salvo alcuni periodi dell'anno ma soprattutto non ha alternative al passaggio per il centro dell'abitato; minori concentrazioni si hanno nell'ora di punta della sera, in cui le direzioni sono più equilibrate.

Carichi di traffico come quelli riscontrati al mattino sono al limite della capacità di deflusso della strada e generano instabilità di circolazione, nel senso che qualsiasi perturbazione si abbia in un punto, essa si ripercuote a monte fino a generare lunghi accodamenti, che possono arrivare ad impegnare la rotatoria Margherita Hack, alla confluenza tra la SP 44 e la via Santa Maria in Duno (a circa 1 km dall'intersezione). Nel tratto questa rotatoria e la rotatoria dell'Ospedale le perturbazioni possono essere causate dai passaggi pedonali presenti, ma soprattutto dalla rotatoria dell'Ospedale, che non riesce a smaltire le concentrazioni che si hanno all'interno dell'ora di punta.

Dopo la rotatoria, che provoca un effetto di "laminazione del traffico", i problemi si pongono all'innesto della SP45 Saliceto; l'attuale regolazione massimizza la fluidità delle direzioni più cariche, assegnando loro la precedenza.

Poiché la rotatoria dell'Ospedale attualmente rappresenta l'unico accesso per l'area residenziale compresa tra via Ho Ci Minh e via Berlinguer e per il polo scolastico, gli interventi qui previsti sono volti a scaricare la rotatoria aprendo nuove possibilità di accesso sia all'area residenziale che al Polo scolastico.

La soluzione al traffico nel capoluogo sarebbe rappresentata dalla **Circonvallazione**, prevista negli strumenti di pianificazione urbanistica. Tale opera è confermata nelle intenzioni dell'Amministrazione comunale ma non viene elencata tra le opere a cui si intende dare attuazione attraverso la Strategia a causa del suo costo, stimato in un importo non inferiore ai 5 milioni, per il quale al momento attuale non si intravedono coperture né risulta compatibile, anche in annualità future, con le disponibilità e le entrate del Comune di Bentivoglio.



Figura 6: entro il riquadro blu a destra è indicata l'intersezione via Marconi/via Berlinguer; in rosso è indicato il tratto di via Berlinguer esistente, in giallo quello che ci si propone di realizzare.

Nel riquadro blu a sinistra è indicata l'ubicazione del polo scolastico, in cui unico accesso oggi è quello dalla rotonda di via Marconi davanti all'ingresso dell'ospedale.

1.1.1 Riqualificazione intersezione via Marconi/via Berlinguer

La via Berlinguer, che attualmente è ancora in parte chiusa al traffico ma che a breve verrà presa in carico del Comune a seguito del collaudo del comparto residenziale che le ha dato origine, potrà fungere da secondo accesso all'area residenziale e al Polo scolastico. Un suo intenso utilizzo tuttavia genererà nuove problematiche all'intersezione con la provinciale via Marconi, soprattutto nell'ora di punta. Ci si propone quindi una completa risistemazione dell'intersezione, con il contestuale completamento e regolazione dei percorsi e degli attraversamenti pedonali.

L'area è interamente di proprietà pubblica. Non sono necessari espropri. E' tuttavia necessario concordare le modalità di attuazione dell'intervento con la Città Metropolitana in qualità di proprietario della strada. Il costo dell'intervento è stimato in 150.000 euro. Al momento non vi è copertura finanziaria.

1.1.2 Completamento via Berlinguer fino all'intersezione con via Vietta (RICHIESTO CONTRIBUTO)

Il collegamento di via Berlinguer con via Vietta garantirà una ulteriore terza via di accesso all'area residenziale e al Polo scolastico, evitando quindi l'attraversamento del centro abitato a chi proviene da ovest e deve raggiungere questi attrattori oppure, partendo da lì, deve recarsi in direzione ovest, contribuendo in modo significativo all'alleggerimento del carico di traffico sulla rotonda dell'Ospedale. Questa viabilità è prevista nel Piano Strutturale Comunale e nel RUE. L'importo previsto nell'Studio di Fattibilità è di euro 100.000. I tempi di attuazione sono stimati in 1 anno dalla assegnazione delle risorse.

1.2. Controllo e moderazione del traffico sui centri abitati minori

I dati rilevati nel corso dell'aggiornamento del PGTU evidenziano come la velocità massima di percorrenza, il numero di superamenti dei limiti di velocità e la velocità media di percorrenza siano rilevanti. Proprio per migliorare questo stato di cose si prevede la realizzazione di sistemi fisici che abbiano come effetto quello di indurre a ridurre la velocità di circolazione dei veicoli e, auspicabilmente, a non ritenere più vantaggioso scegliere la viabilità minore come alternativa a quella principale. Il problema del traffico sulla viabilità minore è soprattutto un problema di comportamento degli utenti, che non è adeguato alle caratteristiche delle strade che percorrono, con conseguenze sulla sicurezza e sulla vivibilità degli abitati attraversati.

L'esperienza ha dimostrato che le limitazioni ed i divieti, se non accompagnati da certezza di sanzione delle trasgressioni o da accorgimenti che impongano "fisicamente" un comportamento corretto hanno una

efficacia molto limitata. Un altro aspetto tenuto in considerazione nella Strategia è il fatto che ad incidere sulla velocità di percorrenza è anche percezione da parte del conducente di attraversare un centro urbano anziché un'area periferica.

Gli accorgimenti tecnici da adottare sono:

- **dossi e serie di dossi rallentatori** a norma, ma configurati in modo da consentire il passaggio delle moto e delle biciclette (dossi raccordati o collegati a restringimenti della carreggiata);
- **“chicanes”** realizzate in modo da non richiedere lavori stradali impegnativi, utilizzando segnaletica verticale (utilizzo di delineatori posizionati alternativamente da un lato e dall'altro della strada);
- **restringimenti ottici della strada**, realizzando di fatto dei tratti a senso unico alternato, con segnaletica orizzontale e/o pavimentazione diversificata;
- **pavimentazione diversificata** per piccoli tratti ripetuti a breve distanza.
- **segnaletica sia orizzontale che verticale**

1.2.1. Interventi per la moderazione del traffico sulla direttrice via Saletto (Saletto, Fabbriera, località Ocarine, San Marino) (RICHIESTO CONTRIBUTO)

L'insieme degli interventi lungo questa direttrice è calcolato in 50.000 euro. L'area di intervento è principalmente di proprietà comunale; i tempi di realizzazione sono stimabili il circa 6 mesi.

1.2.2. Interventi per la moderazione del traffico sulla direttrice via Santa Maria in Duno (Santa Maria in Duno, Castagnolino) (RICHIESTO CONTRIBUTO)

L'insieme degli interventi lungo questa direttrice è calcolato in 50.000 euro. L'area di intervento è principalmente di proprietà comunale; i tempi di realizzazione sono stimabili il circa 6 mesi.

1.2.3 Progettazione sistemazione dell'incrocio via Saletto/via Capo d'Argine a San Marino

L'incrocio in oggetto è pericoloso per via della non chiara delimitazione della sede stradale, che offre la possibilità di parcheggio disordinato, che impedisce la visibilità.

Il riordino dell'incrocio è oggetto di una progettazione già in corso, finanziata dal Comune. L'importo della progettazione è circa 5.000 euro.

1.2.4 Esecuzione sistemazione dell'incrocio via Saletto/via Capo d'Argine a San Marino

La realizzazione della sistemazione dell'incrocio non è finanziata. E' stimabile in 50.000 euro.

1.3. Limitazioni del traffico

1.3.1. Istituzione zona a traffico limitato con varchi elettronici a Castagnolino

Le strade comunali che conducono dalla viabilità provinciale all'accesso Sud dell'Interporto, sono impropriamente utilizzate da flussi di veicoli aventi caratteristiche, per numerosità e dimensione, incompatibili con le sezioni stradali; si tratta in particolare di:

- via Ringhiera (dalla SP45 all'abitato di Castagnolo Minore)
- via S. Maria in Duno (dalla SP44 alla viabilità di accesso all'Interporto).

Per tali strade, si prevede un intervento consistente nella istituzione di limitazioni di traffico, ai sensi dell'Art. 6 - comma 4 - sub b del D.Lgs 285/1992 (Nuovo Codice della Strada), il quale stabilisce che l'Ente proprietario della strada può: *“stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione ad esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade”*. A tale scopo verranno installate 3 o 4 telecamere con sistema elettronico di controllo e sanzionamento automatico, il cui costo è quantificato in 50.000 euro ed è interamente finanziato dal Comune. Le aree di installazione sono di proprietà comunale; i tempi di realizzazione sono stimabili in 6 mesi.

1.4. Interventi sulla viabilità minore

Via Larghe e via Ringhiera sono due vie comunali secondarie, che collegano tra loro viabilità principali e l'Interporto (SS 61 via Porrettana-Ferrarese, SP 45 Saliceto, ingresso Interporto). Sono quindi utilizzate come viabilità alternativa oppure per raggiungere i centri abitati di San Marino e Castagnolino. Entrambe le strade necessitano di interventi di messa in sicurezza delle banchine, dei sistemi di ritenuta, delle uscite carrabili e pedonali delle case che vi si affacciano.

In particolare per quanto riguarda la via Ringhiera occorre sottolineare la sua rilevanza non solo per il traffico locale, per consentire agli abitanti di Santa Maria in Duno e Castagnolino di raggiungere agevolmente San Marino, dove hanno sede una Scuola Primaria e una Scuola dell'Infanzia, oppure la via Saliceto, ma anche, in condizioni di emergenza, per il traffico diretto all'ospedale o all'Interporto. Come già avvenuto nel recente passato, in caso di incidenti sulla SP3 nel tratto tra l'intersezione con la via Saliceto e Rotonda Segnatello, oppure sulla stessa Rotonda Segnatello, via Ringhiera è in grado di garantire l'ingresso o l'uscita dalla piattaforma logistica, evitando il riversamento dei camion nel capoluogo, lungo la via Santa Maria in Duno oppure sulla via Galliera. In caso invece di incidente sulla SP44 via Marconi nel centro di Bentivoglio e/o sul ponte sul Navile, il ponte di via Ringhiera sul Navile garantisce il superamento del canale Navile e quindi il collegamento del traffico est-ovest della pianura, particolarmente sensibile soprattutto per la presenza dell'Ospedale a Bentivoglio, evitando il riversamento di ulteriore traffico sulla SP3 Trasversale di Pianura, che, come noto, presenta livelli di servizio pessimi in una ampia fascia oraria diurna.

1.4.1. Progettazione ampliamento via Ringhiera

La progettazione esecutiva è già finanziata dal Comune ed è in corso

1.4.2. Ampliamento via Ringhiera (RICHIESTO CONTRIBUTO)

L'ampliamento consiste nell'adeguamento della sezione stradale a quanto previsto dal codice della strada per le strade locali extraurbane (F), cioè 5,5. Nell'intervento sono compresi: l'adeguamento come pista ciclo-pedonale del marciapiede esistente sulla via Ringhiera nel tratto urbano, come ricucitura tra il percorso ciclabile che si trova sulla rotatoria Pedrielli e la via Mezzo di Santa Maria in Duno (ZTL); la realizzazione di un tratto di marciapiede su via Santa Maria in Duno, che connette il marciapiede di via Ringhiera con il percorso pedonale esistente su via Santa Maria in Duno. L'intervento è quantificato in 500.000 euro. Le aree interessate non sono tutte di proprietà comunale ma sono necessari espropri di terreni agricoli. La durata dell'intervento è stimata in un anno e mezzo.



Figura 7: area limitrofa a Castagnolino. In verde è indicato il tratto della via Santa Maria in Duno interessato al percorso pedonale; in rosa il tratto di via Ringhiera interessato all'allargamento e a al percorso ciclo-pedonale; in arancione il tratto di via Ringhiera interessato all'allargamento (il restante tratto per arrivare sulla via Saliceto è stato oggetto di riqualificazione all'incirca una decina di anni fa quindi non necessita interventi).

1.4.3. Progettazione riqualificazione via Larghe

La progettazione esecutiva è già finanziata dal Comune ed è in corso

1.4.4. Riqualificazione via Larghe (RICHIESTO CONTRIBUTO)

La riqualificazione consiste nel realizzare piazzole di sosta per consentire la viabilità alternata in caso di mezzo che transitano contemporaneamente e parzialmente rettificare il ponte che si trova in prossimità del confine comunale. E' compresa anche la realizzazione di un tratto di marciapiede vicino all'intersezione con via Mezzo di Saletto. L'intervento è quantificato in 154.500 euro. Le aree interessate non sono tutte di proprietà comunale ma sono necessari espropri di terreni agricoli. La durata dell'intervento è stimata in un anno e mezzo

1.5. Miglioramento del sistema di sosta

La mole di traffico di attraversamento di Bentivoglio è pressochè incompatibile con l'utilizzo degli stalli che si trovano lungo la via principale (via Marconi) dato che le manovre di parcheggio ostruiscono il deflusso dei veicoli nell'ora di punta, contribuendo alla creazione di lunghe code; parallelamente l'uscita dagli stalli genera situazioni di pericolo e di rallentamento della circolazione. Diventa quindi necessario creare opportunità di parcheggio lungo le strade limitrofe, per poi procedere a disincentivare il parcheggio lungo la via principale.

1.5.1. Nuovi parcheggi lungo via Lipparini

Lungo la via Lipparini, parallela alla via principale, è possibile realizzare circa 12 posti auto e contestualmente completare il percorso pedonale che attualmente termina dietro al Municipio. L'area oggetto dell'intervento non è di proprietà comunale perciò deve essere oggetto di esproprio. L'intervento ha un costo stimato di euro 100.000; i tempi di realizzazione sono stimabili in un anno e mezzo. Al momento l'intervento non è finanziato.

1.6. Interventi sulla sicurezza stradale

1.6.1. Sistemi di ritenuta sui ponti comunali

Questo intervento consiste nella installazione di guard rail a norma con il codice della strada sui 3 ponti di proprietà comunale sul Canale Emiliano Romagnolo (via Saletto, via Sammarina, via Santa Maria in Duno). L'intervento ha un costo di 30.000 euro interamente finanziato dal Comune, la cui realizzazione è prevista per il mese di settembre 2018.

1.6.2. Sicurezza pedonale, ciclabile e veicolare sulla curva di via Asinari in ambito urbano

La curva di via Asinari a Bentivoglio è stata più volte oggetto di incidenti dato il suo stretto raggio di curvatura, portando talvolta i veicoli coinvolti ad entrare nel letto del Navile. L'uscita di strada dei mezzi contemporaneamente provoca rischio per i pedoni che potrebbero transitare tra la strada e canale, all'esterno della curva. L'intervento consiste nell'installazione sistemi di ritenuta e contestuale riqualificazione del percorso pedonale fino al raccordo con la via Argine Navile. Il costo è stimato in euro 30.000 interamente finanziati dal Comune; l'attuazione dell'intervento è prevista per ottobre 2018.

1.6.3. Revisione progetto ponte di via Saletto sul diversivo Navile

Il ponte di via Saletto, al momento della realizzazione del diversivo Navile da parte della Regione Emilia Romagna, non venne adeguato in altezza per consentire il passaggio della piena nella misura prevista per il diversivo. All'inizio degli anni 2000 venne redatto un progetto dal Comune, che però non trovò attuazione per assenza di risorse adeguate. Sono in corso le attività finalizzate alla revisione del progetto, sulla base delle nuove normative sismica e in materia di opere pubbliche, con costi a carico del Comune, per un importo stimato di 25.000 euro.

1.6.4. Ricostruzione ponte di via Saletto sul diversivo Navile

Una volta aggiornato il progetto, sarà fondamentale ricercare gli opportuni finanziamenti per consentire il rifacimento del ponte, dato che l'ordine di grandezza del costo non è compatibile con le risorse comunali. Il costo dell'intervento è stimato in 3.000.000 euro. Non vi è al momento copertura di tali costi.

1.6.5. Riparazione ponte via dell'Olmo sul Navile

Il ponte sul Navile di via dell'Olmo è un ponte di proprietà comunale sul quale dal ... 2018 è interdetta la circolazione veicolare per problemi strutturali. Si stima un costo di riparazione di euro 100.000. Non vi è al momento copertura di tali costi.

1.6.6. Monitoraggio e manutenzione dei ponti di proprietà comunale

Il Comune è proprietario di altri 3 ponti sul Navile: via Ringhiera, via Argine Navile e ... E' inoltre competente su un numero imprecisato di vecchi ponti, molti dei quali in muratura, su canali di bonifica. Si intende attuare un intervento di controllo e manutenzione il cui importo è stimato in euro 100.000. Non vi è al momento copertura di tali costi.

2. AMBITO DEGLI INTERVENTI SULLA PEDONALITA', LA CICLABILITA', IL TRASPORTO PUBBLICO

Gli spostamenti a piedi e in bicicletta, come già evidenziato, necessitano di sedi proprie, al fine di tutelare la sicurezza delle persone e di incentivare questo tipo di mobilità anche lungo strade molto trafficate, anche per percorrenze di media lunghezza con cadenza quotidiana.

La rete ciclabile esistente è presente all'interno dei centri urbani, sia del capoluogo, sia dei centri minori. I percorsi ciclabili extraurbani sono: Bentivoglio-San Marino, Bentivoglio-Santa Maria in Duno, Bentivoglio-San Giorgio di Piano. Gli interventi inseriti nella strategia hanno l'obiettivo di collegare tra loro tutti i centri abitati minori con il capoluogo e, in alcuni casi, tra loro (Bentivoglio-Fabbreria-Saletto, Bentivoglio-San Marino-San Marco), di realizzare tratti di particolare rilievo (lungo Navile, Funo-Castagnolino-Interporto) oppure raccordare tratti esistenti.

Gli interventi sul sistema dei percorsi pedonali affrontano invece la risoluzione di alcuni nodi particolarmente critici all'interno dei centri abitati. Si rileva comunque la necessità di un intervento manutentivo generalizzato, sia sulla qualità della pavimentazione sia sulle barriere architettoniche.

2.1. Ampliamento rete ciclabile

2.1.1. Pista ciclabile Bentivoglio-Fabbreria-Saletto (FSC 2014-2020 Asse tematico E)

Questa pista ciclabile mette in connessione due frazioni per un numero complessivo di 700 abitanti con il capoluogo, affiancando per circa la metà della sua lunghezza una strada provinciale con un carico di traffico rilevante, come si evince dai rilievi di traffico 2017, cioè la SP44 Bassa Bolognese - via Asinari. La pista deve interrompersi in corrispondenza del cavalcavia sulla A13, in riferimento il Comune di Bentivoglio ha stato richiesto l'adeguamento della sezione del ponte all'utilizzo ciclopedonale nel corso dell'iter regionale dalla VIA relativa al progetto di realizzazione della terza corsia della A13. Questa pista ciclabile è inserita nel DUP e nel RUE. La pista ciclabile è stata suddivisa in 2 stralci, il primo è Bentivoglio-Fabbreria, il secondo Fabbreria-Saletto.

E' stato richiesto un contributo regionale per la realizzazione del primo stralcio dal costo di 400.000 euro, partecipando al "Bando per la Realizzazione di ciclovie di interesse regionale e promozione della mobilità sostenibile" FSC 2014-2020 (Asse tematico E).

2.1.2. Pista ciclabile lungo Navile

Si tratta di una pista ciclabile a prevalente interesse cicloturistico: a Castello di Castel Maggiore arriva un percorso ciclabile che segue il Navile partendo da Bologna. La pista ciclabile oggetto dell'intervento rappresenta una prosecuzione di quella esistente, attraverso il territorio dei Comuni di Castel Maggiore, Argelato e Bentivoglio, fino all'intersezione tra la via Saliceto e via Canali e Crociali, a poca distanza dal Museo della Civiltà contadina. Sulla via Sammarina, anch'essa a poca distanza dal Museo, nasce il percorso ciclabile che conduce fino a Bentivoglio. L'intervento 2.1.5, cioè la pista ciclabile lungo via Canali e Crociali, costituisce un tratto di ricucitura tra la pista ciclabile in oggetto e quella San Marino-Bentivoglio. La pista ciclabile misura complessivamente circa 6,5 km, di cui 3,5 km nel territorio dei Comuni di Castel Maggiore e Argelato, 3 km nel territorio del Comune di Bentivoglio.

Questo intervento è finanziato dal Bando Periferie, con cofinanziamento comunale ed è in corso di realizzazione, sotto la responsabilità dell'Unione Reno Galliera. Il termine dei lavori è previsto per la primavera 2019. L'importo dell'opera è di 950.000 euro.

2.1.3. Pista ciclabile Funo-Castagnolino-Interporto

Si tratta di una pista ciclabile utile e necessario per collegare l'Interporto e Castagnolino a Funo, dove è presente una fermata del servizio ferroviario metropolitano. Lo scopo principale della pista quindi è quello di favorire e integrare il trasporto pubblico. La lunghezza della pista è di circa 1,7 km.

Questo intervento è finanziato dal Bando Periferie, con cofinanziamento comunale ed è in corso di realizzazione, sotto la responsabilità dell'Unione Reno Galliera. Il termine dei lavori è previsto per la primavera 2019. L'importo dell'opera è di 750.000 euro.

2.1.4. Pista ciclabile San Marco-San Marino

Si tratta di un tratto di circa 700 m, utile a collegare la località San Marco con San Marino, da dove parte la pista ciclabile per Bentivoglio e dove sono disponibili vari pubblici esercizi, completamente assenti a San Marco (bar, edicola, parrucchiera, fornaio, pizzeria, dottore, dentista,...).

Questo intervento è presente nel DUP e nel RUE; il costo è stimato in 100.000 euro; non ha copertura finanziaria.

2.1.5. Pista ciclabile via Canali e Crociali

Si tratta di una pista ciclabile di circa 1,2 km, che ha la funzione di ricucitura tra la pista lungo il Navile e la pista San Marino-Bentivoglio. Ha la specificità di terminare all'ingresso del Museo della Civiltà contadina. Anche questa pista, come quella lungo via Asinari, è interrotta dal cavalcavia autostradale sulla A13, per il quale è stato richiesto l'adeguamento ciclopedonale, contestualmente al rifacimento del ponte legato all'allargamento della A13.

Questo intervento è presente nel DUP e nel RUE; in costo è stimato in 200.000 euro e non ha copertura finanziaria.

2.1.6. Percorso ciclo-pedonale interno Oasi La Rizza

Si tratta della prosecuzione di 600 m del percorso ciclabile Bentivoglio-Oasi La Rizza (lungo il Navile a nord di Bentivoglio) e congiunge il capanno di Punta degli olmi con il capanno "piccolo", interni all'Oasi La Rizza, ricongiungendosi a nord con la strada comunale via dell'Olmo. Si tratta di un percorso a valenza naturalistica e turistica.

Per la realizzazione di tale percorso è stato richiesto un contributo di 7.500 euro partecipando al bando PSR 2014-2020 operazione 8.5.01 "Investimenti diretti ad accrescere la resilienza ed il pregio ambientale degli ecosistemi forestali"

2.1.7. Tratto Percorso ciclo-pedonale fascia boscata via Santa Maria in Duno

La fascia boscata è un'area con forestale che delimita a est l'Interporto. L'intervento si propone di realizzare un percorso ciclo-pedonale di 2.200 m, con valenza naturalistica e didattica, che colleghi la pista ciclabile di Santa Maria in Duno, in prossimità di via Lercaro, con la pista ciclabile di Castagnolino, in prossimità di via Jotti.

Per la realizzazione di tale percorso è stato richiesto un contributo di 18.300 euro partecipando al bando PSR 2014-2020 operazione 8.5.01 "Investimenti diretti ad accrescere la resilienza ed il pregio ambientale degli ecosistemi forestali"

2.1.8. Tratto di ricucitura via Santa Maria in Duno a Castagnolino

L'intervento di ricucitura riguarda la pista ciclabile urbana di Castagnolino che viene così collegata con la via Mezzo di Santa Maria in Duno, che è una strada a traffico limitato da diversi anni. Tale ricucitura rappresenta anche un primo tratto di collegamento tra l'abitato di Castagnolino e la pista ciclabile lungo Navile, che rappresenterebbe il completamento dell'anello ciclabile del Comune di Bentivoglio.

Questo intervento è inserito nei costi dell'intervento di riqualificazione di via Ringhiera

2.1.9. Tratto di ricucitura pista via Castagnolino a Castagnolino

L'intervento consiste nella realizzazione di un breve tratto di pista ciclabile di circa 100 m per ricucire la pista ciclabile lungo la via Castagnolino, a Castagnolino, con la pista ciclabile che attraversa la fascia boscata di separazione dall'area interportuale.

L'importo stimato è di 50.000 euro ma non ha copertura finanziaria.

2.2. Miglioramento sistema di sosta delle biciclette e segnaletica

Un più esteso uso della bicicletta come mezzo per gli spostamenti, sia da parte degli abitanti di Bentivoglio, sia da parte di cicloturisti, richiede una serie di interventi di lieve entità, che determinano tuttavia la qualità e l'efficacia complessiva degli interventi.

2.2.1. Integrazione segnaletica percorsi ciclabili

Occorre disporre sul territorio comunale indicazioni sui percorsi ciclabili, sulla loro lunghezza e sulle località che possono essere raggiunte percorrendoli.

Costo intervento stimato in 5000 euro, interamente finanziati dal Comune.

2.2.2. Integrazione sistema degli stalli per le biciclette

Importante dotare il territorio di stalli per le biciclette in corrispondenza dei punti di maggiore interesse (Palazzo Rosso, Castello, Oasi La Rizza, ...).

Costo intervento stimato in 5000 euro, interamente finanziati dal Comune.

2.3. Interventi per la circolazione pedonale

2.3.1. Illuminazione attraversamenti pedonali del capoluogo

Sono numerosi gli incidenti avvenuti in corrispondenza degli attraversamenti pedonali nel capoluogo, a causa dell'elevato traffico e dell'assenza di dispositivi di protezione per i pedoni. Si ritiene quindi prioritario per la sicurezza dei pedoni dotare tutti gli attraversamenti pedonali del capoluogo sulla via Marconi di una illuminazione specifica, volta a rendere più visibile l'attraversamento e il pedone.

Il costo dell'intervento è stimato in 20.000 euro, interamente finanziati dal Comune nel 2018.

2.3.2. Sicurezza pedonale, ciclabile e veicolare sulla curva di via Asinari in ambito urbano (vedi 1.6.2)

Questo intervento si prefigge di completare il percorso pedonale lungo il Navile, collegandolo alla strada a traffico limitato via Argine Navile. I costi dell'intervento, già finanziato dal Comune, sono compresi nei costi di 1.6.2.

2.3.3. Manutenzione e abbattimento barriere architettoniche percorsi pedonali

Si tratta di un intervento generalizzato sulla qualità della pavimentazione e sulle barriere architettoniche su tutti i percorsi pedonali dei centri urbani. La stima del costo è 200.000 euro; al momento non vi è copertura finanziaria.

2.4. Interventi per la ricucitura di percorsi pedonali

Gli interventi sui percorsi pedonali che qui vengono esplicitati sono collegati agli interventi a favore della circolazione veicolare e fanno parte del quadro economico ad essi relativo.

2.4.1. Tratti di ricucitura via Ringhiera (vedi 1.4.1; RICHIESTO CONTRIBUTO)

Inserito nella richiesta di contributo Bando Rigenerazione Urbana

2.4.2. Tratti di ricucitura via Larghe (vedi 1.4.2; (RICHIESTO CONTRIBUTO)

Inserito nella richiesta di contributo Bando Rigenerazione Urbana.

2.4.3. Riqualficazione intersezione via Marconi-via Berlinguer (vedi 1.1.1)

2.5. Interventi per la sicurezza, visibilità e confort delle fermate del trasporto pubblico locale

2.5.1. Interventi per la sicurezza, visibilità e confort delle fermate

Interventi di riqualficazione delle fermate nel territorio di Bentivoglio sono assolutamente necessari, in particolare sulle fermate extraurbane, dove, in quasi tutti i casi, le fermate sono identificate da un cartello posto sulla banchina stradale in erba, di dimensioni non adeguate ad ospitare persone in sosta e a garantirne la visibilità e la sicurezza. Questa necessità è stata evidenziata dall'Amministrazione comunale alla Città Metropolitana durante la fase di ascolto propedeutica alla redazione del PUMS.

Non vi sono al momento risorse comunali o di altri enti stanziati per questo tipo di interventi. Si stima una necessità di 200.000; al momento non vi è copertura.

Come si evince dalla lettura della Strategia, gli interventi proposti a finanziamento sono quelli che hanno la massima priorità dato che possono produrre il maggiore beneficio per i centri urbani, nei quali è molto alta la tensione e il disagio, rappresentati dai cittadini in tutte le occasioni pubbliche.

Procediamo ora alla illustrazione le **AZIONI** previste nella Strategia, che afferiscono all'ambito della comunicazione, della cultura, della scuola e dell'attività della Polizia Municipale. Una parte di queste azioni fanno già attualmente parte delle attività promosse dall'Amministrazione comunale o sono state oggetto di recenti sperimentazioni.

Per l'attuazione delle azioni previste dalla Strategia è infatti fondamentale il coinvolgimento del Corpo di Polizia Municipale dell'Unione Reno Galliera, sulla base di una delibera di indirizzo da adottare che, in coerenza con l'attività fino ad oggi svolta, veda un ruolo di coordinamento delle azioni di comunicazione, di attività informativa e di coinvolgimento dei soggetti target nelle azioni pianificate in capo al Corpo di Polizia Municipale.

1. Nell'ambito della **CIRCOLAZIONE VEICOLARE** si prevede:

1.1 la realizzazione di una **campagna informativa sulla sicurezza stradale**, rivolta ai residenti (5.500 persone circa), in particolare ai neopatentati, ma anche ai lavoratori delle aziende insediate nel territorio comunale (stimabili in circa 7.000 persone), attraverso la realizzazione e la distribuzione di materiale informativo cartaceo ed elettronico e l'organizzazione di incontri sul territorio. Il costo stimato per questa attività ammonta ad euro 2.000.

1.2 la realizzazione di **un rilievo del traffico** successivo all'esecuzione delle opere per cui è richiesto il finanziamento e per le quali già esiste copertura dal parte del Comune. Il costo stimato è di 10.000 euro.

2. Nell'ambito della **MOBILITA' SOSTENIBILE** ci si propone di stringere accordi formali con l'Istituto comprensivo per potenziale l'attività già in corso con gli studenti della Scuola Primaria e Secondaria di Primo Grado:

2.1 **Educazione pedonale e ciclabile nella scuola**

La diffusione dell'utilizzo dei mezzi alternativi all'auto privata non è solamente effetto della proposta di servizi confortevoli, efficienti ed economici, ma deriva anche dall'apprendimento di abitudini che vanno sviluppate fin dall'infanzia. Così come è noto l'effetto "educativo" che i bambini esercitano sugli adulti relativamente a comportamenti ecologici (ad esempio la raccolta differenziata dei rifiuti domestici), lo stesso effetto può aversi nei confronti delle scelte relative alla mobilità. Le attività devono essere rivolte anche all'apprendimento delle regole di circolazione (soprattutto a piedi ed in bicicletta) sulle strade.

Questa attività viene già oggi svolta in accordo con l'Istituto Comprensivo di Bentivoglio-San Giorgio di Piano, con un forte interesse da parte degli insegnanti e degli studenti.

Costo stimato 1000 euro per ogni anni scolastico, oltre all'impegno del personale del Corpo di Polizia Municipale.

2.2 **Progetto Pedibus**

con la collaborazione con l'Istituto comprensivo e di Associazioni di Promozione Sociale del territorio per promuovere la mobilità pedonale. Nell'AS 2017/18 sono state fatte due esperienze in via sperimentale, risultate molto positive.

Costo stimato 1000 euro per ogni anno scolastico.

2.3 Sostegno a **progetti di promozione della salute e di socializzazione** attraverso camminate e itinerari ciclistici in collaborazione con l'associazionismo, costo stimato 1.000 euro per ogni anno di attività. E' possibile dare avvio a questa attività procedendo ad una manifestazione di interesse tra le Società sportive o di promozione sociale del territorio per la gestione di calendari di attività su tutto l'anno.

2.4 Promozione della **conoscenza del servizio offerto dal trasporto pubblico**, da realizzarsi attraverso gli incontri sul territorio, in collaborazione con Società Reti Mobilità della Città Metropolitana di Bologna. Oltre che ai bambini in età scolare, vanno proposti ai cittadini eventi sul campo per la diffusione dell'utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata. Tali eventi hanno l'obiettivo di fare sperimentare "dal vero" sistemi di trasporto e modalità di spostamento che spesso non vengono utilizzati per mancanza di occasioni o per una supposta "scomodità" derivante più da consuetudini che da elementi reali. Costo stimato 500 euro per la promozione.

2.5 Per misurare il raggiungimento degli obiettivi della Strategia è necessario realizzare un **sondaggio/questionario** sui temi della mobilità, in particolare di quella sostenibile, ma anche sulla percezione della sicurezza/insicurezza. Questa azione deve essere eseguita prima dell'avvio della Strategia e a seguito del completamento delle opere già finanziate e di quelle per le quali si chiede il contributo. Il costo di questa azione è stimata in 10.000 euro.

4) Fattibilità e governance

Il governo della Strategia è in capo all'Amministrazione comunale che, in base alle risorse, alla capacità di spesa dell'Ente e alle opportunità di ottenere cofinanziamenti da parte di soggetti terzi, decide l'attuazione degli interventi qui previsti e li realizza attraverso i propri dipendenti e affidamento di lavori e servizi a personale qualificato.

Per quanto attiene i progetti per i quali è stato richiesto il cofinanziamento, in caso di ammissione a contributo l'Amministrazione dispone di risorse proprie (avanzo di amministrazione libero) adeguate alla copertura della propria quota di costo. La realizzazione di tali opere, dato che interessano esclusivamente strade di proprietà comunale, non sono subordinate a particolari condizioni che potrebbero intralciare la loro attuazione.

Come già descritto nel corpo della relazione sulla Strategia, tutti gli interventi qui previsti sono coerenti con la pianificazione urbanistica e con il Documento Unico di Programmazione dell'Ente.

Il coinvolgimento di soggetti terzi riguarda soltanto l'attuazione delle Azioni; tutti i soggetti individuati sono soggetti con i quali sussistono rapporti di proficua collaborazione, dai quali si rileva una piena adesione agli obiettivi della Strategia. Tali rapporti potranno essere formalizzati attraverso **convenzioni o accordi ad hoc**, al fine di dare maggiore risalto alla Strategia stessa.

Per quanto attiene infine la comunicazione e il coinvolgimento della cittadinanza, qualora si ottenesse il contributo, si ritiene di dedicare un numero del **periodico comunale** ai contenuti della Strategia e di realizzare un **ciclo di incontri pubblici** ad essa dedicato, certi di incontrare sollievo e soddisfazione nella cittadinanza.

Fa parte integrante della Strategia il Prospetto riassuntivo degli interventi e delle azioni della Strategia.

Prospetto generale interventi

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
		Strumento di pianificazione o bando regionale in cui l'intervento è inserito	Livello di progettazione o finanziamento	Anno di previsione	Interventi per cui è richiesto il contributo	Finanziamenti richiesti su altri bandi (non confermati)	Interventi interamente finanziati	Interventi da finanziare negli esercizi futuri	TOTALE	Fonte di finanziamento	Risultati attesi e indicatori di risultato
INTERVENTI SULLA CIRCOLAZIONE VEICOLARE											
1.1	Mitigazione traffico sul centro abitato di Bentivoglio		studio di fattibilità	2021				€ 150.000,00		fondi propri	Riduzione incidentali, alleggerimento della rotatoria dell'ospedale via Marconi
1.2	Completamento via Bertinardi, fino all'intersezione con via Vetta	PSC e PUE		2019	€ 215.000,00					fondi propri e contributo regionale	Alleggerimento della rotatoria dell'ospedale e conseguente riduzione del congestionamento, soprattutto al mattino
1.2 minori											
1.2.1	Interventi per la moderazione del traffico sulla direttrice via Saleto (Saleto, Fabbrica, San Marino)	DUP	studio di fattibilità	2019	€ 50.000,00					fondi propri e contributo regionale	Riduzione della velocità massima registrata, riduzione della velocità media registrata
1.2.2	Interventi per la moderazione del traffico sulla direttrice via Santa Maria in Duno (Santa Maria in Duno e Castagnolo)	DUP	studio di fattibilità	2019	€ 50.000,00					fondi propri e contributo regionale	Riduzione della velocità massima registrata, riduzione della velocità media registrata
1.2.3	Progettazione sistemazione incrocio via Saleto/Avia Capo d'Argine a San Marino	DUP	in corso	2018			€ 5.000,00				
1.2.4	Finalizzazione sistemazione incrocio via Saleto/Avia Capo d'Argine a San Marino	DUP		2019				€ 50.000,00		fondi propri	Riduzione incidentali
1.3 Limitazioni del traffico											
1.3.1	Inibizione zona a traffico limitato con varchi elettronici a Castagnolo	DUP	Progetto della Polizia Municipale	2019			€ 50.000,00			fondi propri	Eliminazione del transito dei mezzi pesanti, eliminazione del transito dei furgoni dei centri dell'intervento
1.4 Interventi sulla viabilità minore											
1.4.1	Progettazione esecutiva riquadro azione via Finghera	DUP	in corso	2018			€ 10.000,00			fondi propri	Riduzione incidentali, percezione di sicurezza sia da parte degli automobilisti che dei pedoni
1.4.2	Ampliamento via Finghera (banchina, sistemi di ritenuta, percorso ciclabile e pedonale)	DUP	studio di fattibilità	2019	€ 500.000,00					fondi propri e contributo regionale	Riduzione incidentali, percezione di sicurezza sia da parte degli automobilisti che dei pedoni
1.4.3	Progettazione esecutiva riquadro azione via Laghe	DUP	in corso	2018			€ 10.000,00			fondi propri	Riduzione incidentali, percezione di sicurezza sia da parte degli automobilisti che dei pedoni
1.4.4	Ripavimentazione via Laghe (banchina, sistemi di ritenuta, percorso ciclabile e pedonale)	DUP	studio di fattibilità	2019	€ 154.500,00					fondi propri e contributo regionale	Riduzione incidentali, percezione di sicurezza sia da parte degli automobilisti che dei pedoni
1.5 Miglioramento sistema di sosta											
1.5.1	Nuovi parcheggi lungo via Lippato	DUP		2020				€ 150.000,00		fondi propri	Uso dei parcheggi a seguito della riduzione degli stalli su via Marconi
1.6 Interventi sulla sicurezza stradale											
1.6.1	Sistemi di limitazione della velocità	DUP		2018			€ 30.000,00			fondi propri	Adeguamento al codice della strada
1.6.2	Sicurezza pedonale, ciclabile e veicolare sulla curva di via Adinai in ambito urbano	DUP		2018			€ 30.000,00			fondi propri	Riduzione incidentali, percezione di sicurezza in pedoni e ciclisti
1.6.3	Installazione segnaletica passiva via Saleto sul divieto Navile	DUP	in attesa	2018			€ 25.000,00			fondi propri	Sicurezza stradale
1.6.4	Ricostruzione ponte via Saleto sul diversivo Navile	DUP		2021				€ 3.000.000,00		fondi propri	Sicurezza del traffico
1.6.5	Riparazione ponte via dell'Olimo sul Navile	DUP		2021				€ 100.000,00		fondi propri	Apertura del ponte della via comunale dell'Olimo
1.6.6	Monitoraggio e manutenzione ponti di proprietà comunale	DUP		2019				€ 100.000,00		fondi propri	Sicurezza stradale
TOTALE INTERVENTI SULLA CIRCOLAZIONE VEICOLARE					€ 969.500,00	€ -	€ 160.000,00	€ 3.550.000,00	€ 4.679.500,00		
INTERVENTI PER LA PEDONALITA', LA CICLABILITA', IL TRASPORTO PUBBLICO											
2.1 Ampliamento rete ciclabile											
2.1.1	Pista ciclabile Bentivoglio-Fabbrica Saleto (primo e secondo tratto)	DUP, bando piste ciclabili PSC 2014/2020	studio di fattibilità	2019		€ 400.000,00		€ 390.000,00		fondi propri e contributo regionale	Incentivo all'uso della bicicletta: rilievo numero di fruitori, riduzione incidentali, studenti a scuola in bici
2.1.2	Pista ciclabile lungo Navile	DUP, bando periferie	progettazione esecutiva in corso di esecuzione	2018 e 2019			€ 950.000,00			fondi propri e contributo statale (bando periferie)	Incentivo alla fruizione turistica del territorio in collegamento con Bologna
2.1.3	Pista ciclabile Fiano-Castagnolo-Intervento	DUP, bando periferie	progettazione esecutiva in corso di esecuzione	2018 e 2019			€ 750.000,00			fondi propri e contributo statale (bando periferie)	Incentivo all'uso della bicicletta per raggiungere la stazione di Fiano per i lavoratori di Intervento e residenti di Castagnolo, rilievo numero fruitori
2.1.4	Pista ciclabile San Marino-San Marco	DUP		2021				€ 100.000,00		fondi propri	Collegamento della località San Marco con San Marino, dove ci sono esercizi commerciali e altri servizi (medico, dentista, ecc)
2.1.5	Pista ciclabile via Canali e Crociati	DUP		2021				€ 200.000,00		fondi propri	Ricostruzione pista lungo Navile e pista San Marino-Bentivoglio, passando per il Museo della Civiltà Contadina. Rilievo numero fruitori
2.1.6	Pista ciclabile interna oasi La Piazza	DUP, bando regionale		2019		€ 7.500,00				fondi propri e contributo regionale	Prolungamento del percorso ciclabile che dalla pista lungo Navile, attraverso San Marino e poi Bentivoglio, raggiunge l'Oasi La Piazza (SIC-ZPS, Rete Natura 2000, sito di interesse comunitario)
2.1.7	Percorso ciclo-pedonale fascia boscata via Santa Maria in Duno, tra via Lettato e via Ibbri	DUP, bando regionale		2019		€ 16.300,00				fondi propri e contributo regionale	Ricostruzione pista ciclabile Bentivoglio-Santa Maria in Duno con la pista ciclabile di Castagnolo, valorizzazione dell'area forestale realizzata come schematizzazione dell'intervento
2.1.8	Tratto di riconquista via Santa Maria in Duno a Castagnolo (corso compreso in 14.2)	DUP		2019						fondi propri e contributo regionale	Ricostruzione pista ciclabile Castagnolo con strada ZTL via Mezzo di Santa Maria in Duno e via Finghera (una volta attuata la limitazione di progetto)
2.1.9	Tratto di riconquista via Castagnolo a Castagnolo							€ 50.000,00		fondi propri	Completamento percorso ciclabile
2.2 segnaletica											
2.2.1	Integrazione segnaletica che indica i percorsi ciclabili	DUP		2018			€ 5.000,00			fondi propri	Migliore indicazione dei percorsi ciclabili esistenti ai fruitori occasionali
2.2.2	Integrazione al sistema degli stalli per le biciclette	DUP		2019				€ 5.000,00		fondi propri	Indispensabili presso i punti di interesse. Rilievo numero sosta.
2.3 Interventi per la circolazione pedonale											
2.3.1	Illuminazione attraversamenti pedonali del capoluogo	DUP		2018			€ 20.000,00			fondi propri	Riduzione incidentali. Maggiore percezione di sicurezza da parte dei pedoni
2.3.2	Sicurezza pedonale, ciclabile e veicolare sulla curva di via Rosari in ambito urbano (vedi 16.2)	DUP		2018						fondi propri	vedi 16.2
2.3.3	Manutenzione e abbattimento barriere architettoniche percorsi pedonali	DUP		2021				€ 200.000,00		fondi propri	Accessibilità ai principali servizi pubblici e lungo i principali percorsi
2.4 Interventi per la riconquista di percorsi pedonali											
2.4.1	Tratti di riconquista dei percorsi pedonali via Finghera (vedi 14.2)										Sicurezza stradale per i pedoni
2.4.2	Tratti di riconquista dei percorsi pedonali via Laghe (vedi 14.4)										Sicurezza stradale per i pedoni
Interventi per la sicurezza, visibilità e confort delle fermate del trasporto pubblico locale											
2.5.1	Interventi per la sicurezza, visibilità e confort delle fermate	Richiesto intervento in sede di disposizione del PUMS		2019				€ 200.000,00			Maggiore sicurezza per chi è in attesa dei mezzi pubblici, maggiore confort.
TOTALE INTERVENTI PER LA PEDONALITA', LA CICLABILITA', IL TRASPORTO PUBBLICO					€ -	€ 425.800,00	€ 1.725.000,00	€ 1.145.000,00	€ 3.295.800,00		
TOTALE INTERVENTI 1 E 2					€ 969.500,00	€ 425.800,00	€ 1.885.000,00	€ 4.695.000,00	€ 7.975.300,00		

Prospetto generale azioni

	Anno di previsione	Interventi da finanziare negli esercizi futuri	Fonte di finanziamento	Obiettivi
1 AZIONI AMBITO CIRCOLAZIONE VEICOLARE				
1.1	2019	€ 2.000,00	Risorse proprie	Informare e sensibilizzare rispetto alle tematiche della sicurezza
1.2	2021	€ 10.000,00	Risorse proprie	Misurare i risultati della Strategia rispetto al 2017
TOTALE AZIONI SULLA CIRCOLAZIONE VEICOLARE		€ 10.000,00		
2 AZIONI AMBITO MOBILITA' SOSTENIBILE				
2.1	2019	€ 1.000,00	Risorse proprie	Stimolare l'uso della bici e fare conoscere il Codice della Strada
2.2	2019	€ 1.000,00	Risorse proprie	Stimolare la mobilità sostenibile
2.3	2019	€ 1.000,00	Risorse proprie	Stimolare la mobilità sostenibile e la socializzazione
2.4	2019	€ 500,00	Risorse proprie	Promuovere la conoscenza dei servizi disponibili
2.5	2018 e 2021	€ 10.000,00	Risorse proprie	Misurare i cambiamenti nell'orientamento, della conoscenza, delle opinioni dei cittadini prima e dopo l'attuazione della Strategia
TOTAL AZIONI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE		€ 12.500,00		
TOTALE AZIONI 1 E 2		€ 22.500,00		

Prospetto interventi a contributo

		Coerenza con programmi	Conformità agli strumenti urbanistici e normativi	Responsabilità	Indicatori	Strumenti di controllo	Disponibilità bene	Vincoli	Tempi per cantiabilità dall'assegnazione e dei fondi	Livello progettuale	Durata prevista dei lavori	Fonti finanziamento	Confinanziamento di terzi (a parte Regione)	Strumenti di coinvolgimento	Criticità affrontata	Salubrità	Benessere
1	INTERVENTI SULLA CIRCOLAZIONE E VEICOLARE																
1.1	Mitigazione traffico sul centro abitato di Bentivoglio																
1.1.2	Completamento via Berlinguer, fino all'intersezione con via Vietta	DUP	PSC e RUE	Ufficio Tecnico comunale	Livello di servizio della SP44 via Marconi; numero di veicoli in transito; incidentalità; velocità media e massima di percorrenza; sicurezza percepita dai cittadini	Rilevo del traffico; sondaggio/questionario	Tutte aree di proprietà comunale	Non vi sono vincoli di carattere paesaggistico, archeologico, ambientale, urbanistico	1 anno (progettazione esecutiva, gara)	studio fattibilità	1 anno	risorse proprie comunali, senza indebitamento	no	Incontri pubblici nelle frazioni, notiziario comunale monografico, convenzioni con associazioni sportive, promozione sociale e Istituto comprensivo	Livello di servizio pessimo della SP 44 via Marconi; elevata incidentalità	Riduzione emissioni di gas di scarico nel centro abitato grazie alla riduzione del congestionamento	Minore pressione del traffico sul centro storico; maggiore vivibilità, minore rumore, migliore qualità dell'aria
1.2	Contributo e moderazione del traffico sui centri abitati minori																
1.2.1	Interventi per la moderazione del traffico sulla direttrice via Saletto (Saletto, Fabbriera, San Marino)	DUP	Codice della Strada	Ufficio Tecnico comunale	Incidentalità; numero di veicoli in transito; velocità media e massima di percorrenza; sicurezza percepita dai cittadini	Rilevo del traffico; sondaggio/questionario	Tutte aree di proprietà comunale	Non vi sono vincoli di carattere paesaggistico, ambientale, archeologico, urbanistico	6 mesi (progettazione esecutiva, gara)	studio fattibilità	2 mesi	risorse proprie comunali, senza indebitamento	no	Incontri pubblici nelle frazioni, notiziario comunale monografico, convenzioni con associazioni sportive, promozione sociale e Istituto comprensivo	Velocità eccessiva nei centri abitati e scarsa sicurezza per pedoni e ciclisti	Riduzione emissioni di gas grazie alla riduzione della velocità dei veicoli	Migliore vivibilità e maggiore sicurezza reale e percepita
1.2.2	Interventi per la moderazione del traffico sulla direttrice via Santa Maria in Duno (Santa Maria in Duno e Castagnolino)	DUP	Codice della Strada	Ufficio Tecnico comunale	Incidentalità; numero di veicoli in transito; velocità media e massima di percorrenza; sicurezza percepita dai cittadini	Rilevo del traffico; sondaggio/questionario	Tutte aree di proprietà comunale	Non vi sono vincoli di carattere paesaggistico, ambientale, archeologico, urbanistico	6 mesi (progettazione esecutiva, gara)	studio fattibilità	2 mesi	risorse proprie comunali, senza indebitamento	no	Incontri pubblici nelle frazioni, notiziario comunale monografico, convenzioni con associazioni sportive, promozione sociale e Istituto comprensivo	Velocità eccessiva nei centri abitati e scarsa sicurezza per pedoni e ciclisti	Riduzione emissioni di gas grazie alla riduzione della velocità dei veicoli	Migliore vivibilità e maggiore sicurezza reale e percepita
1.4	Interventi sulla viabilità minore																
1.4.2	Allargamento via Righiera (banchina, sistemi di ritenuta, percorso ciclabile e pedonale)	DUP	Codice della Strada, PSC e RUE	Ufficio Tecnico comunale	Incidentalità; velocità media e massima di percorrenza; sicurezza percepita dai cittadini	Rilevo del traffico; sondaggio/questionario	Aree per la maggior parte di proprietà comunale, piccole porzioni di proprietà privata	Non vi sono vincoli di carattere paesaggistico, ambientale, archeologico, urbanistico	8 mesi (gara)	progetto esecutivo	1 anno	risorse proprie comunali, senza indebitamento	no	Incontri pubblici nelle frazioni, notiziario comunale monografico, convenzioni con associazioni sportive, promozione sociale e Istituto comprensivo	Sede stradale non adeguata, velocità eccessiva di transito; insicurezza per pedoni, ciclisti e residenti (passi carrai); creazione viabilità alternativa in caso di blocco della SP3 o della SP44.		Maggiore sicurezza nel transito; possibilità di soluzione ad emergenze di protezione civile in seguito a blocchi SP3 e SP44.
1.4.4	Riqualificazione via Larghe (banchina, sistemi di ritenuta, percorso ciclabile e pedonale)	DUP	Codice della Strada, PSC e RUE	Ufficio Tecnico comunale	Incidentalità; velocità media e massima di percorrenza; sicurezza percepita dai cittadini	Rilevo del traffico; sondaggio/questionario	Aree per la maggior parte di proprietà comunale, piccole porzioni di proprietà privata	Non vi sono vincoli di carattere paesaggistico, ambientale, archeologico, urbanistico	8 mesi (gara)	progetto esecutivo	6 mesi	risorse proprie comunali, senza indebitamento	no	Incontri pubblici nelle frazioni, notiziario comunale monografico, convenzioni con associazioni sportive, promozione sociale e Istituto comprensivo	Sede stradale non adeguata; velocità eccessiva di transito; insicurezza per pedoni, ciclisti e residenti (passi carrai).		Maggiore sicurezza nel transito.
2	INTERVENTI PER LA PEDONALITÀ, LA CICLABILITÀ, IL TRASPORTO PUBBLICO																
2.1	Ampliamento rete ciclabile																
2.1.8	Tratto di riapertura via Santa Maria in Duno a Castagnolino (vedi 1.4.2)	DUP	Codice della Strada, PSC e RUE	Ufficio Tecnico comunale	Incidentalità; sicurezza percepita dai cittadini	Rilevo del traffico; sondaggio/questionario	Aree per la maggior parte di proprietà comunale, piccole porzioni di proprietà privata	Non vi sono vincoli di carattere paesaggistico, ambientale, archeologico, urbanistico	8 mesi (gara)	progetto esecutivo	1 anno	risorse proprie comunali, senza indebitamento	no	Incontri pubblici nelle frazioni, notiziario comunale monografico, convenzioni con associazioni sportive, promozione sociale e Istituto comprensivo	Sicurezza dei pedoni; raccordo percorsi esistenti; maggiore sicurezza nell'uscita dai passi carrai	Promozione degli spostamenti pedonali	Maggiore sicurezza reale e percepita; migliore qualità della vita negli spostamenti all'interno del centro abitato
2.4	Interventi per la riapertura di percorsi pedonali																
2.4.1	Tratti di riapertura dei percorsi pedonali via Righiera (vedi 1.4.2)	DUP	Codice della Strada, PSC e RUE	Ufficio Tecnico comunale	Incidentalità; sicurezza percepita dai cittadini	Rilevo del traffico; sondaggio/questionario	Aree per la maggior parte di proprietà comunale, piccole porzioni di proprietà privata	Non vi sono vincoli di carattere paesaggistico, ambientale, archeologico, urbanistico	8 mesi (gara)	progetto esecutivo	1 anno	risorse proprie comunali, senza indebitamento	no	Incontri pubblici nelle frazioni, notiziario comunale monografico, convenzioni con associazioni sportive, promozione sociale e Istituto comprensivo	Sicurezza dei pedoni; raccordo percorsi esistenti; maggiore sicurezza nell'uscita dai passi carrai	Promozione degli spostamenti pedonali	Maggiore sicurezza reale e percepita; migliore qualità della vita negli spostamenti all'interno del centro abitato
2.4.2	Tratti di riapertura dei percorsi pedonali via Larghe (vedi 1.4.4)	DUP	Codice della Strada, PSC e RUE	Ufficio Tecnico comunale	Incidentalità; sicurezza percepita dai cittadini	Rilevo del traffico; sondaggio/questionario	Aree per la maggior parte di proprietà comunale, piccole porzioni di proprietà privata	Non vi sono vincoli di carattere paesaggistico, ambientale, archeologico, urbanistico	8 mesi (gara)	progetto esecutivo	1 anno	risorse proprie comunali, senza indebitamento	no	Incontri pubblici nelle frazioni, notiziario comunale monografico, convenzioni con associazioni sportive, promozione sociale e Istituto comprensivo	Sicurezza dei pedoni; raccordo percorsi esistenti; maggiore sicurezza nell'uscita dai passi carrai	Promozione degli spostamenti pedonali	Maggiore sicurezza reale e percepita; migliore qualità della vita negli spostamenti all'interno del centro abitato