



COMUNE DI  
REGGIO NELL'EMILIA

I.D. n. **38**

in data **29/02/2024**

# Estratto del Verbale di Seduta

DELLA GIUNTA COMUNALE DI REGGIO EMILIA

L'anno **duemilaventiquattro** addì **29 - ventinove** - del mese **febbraio** alle ore **09:55** nella sede municipale, ritualmente convocata, si è riunita la Giunta Comunale, per la trattazione del seguente oggetto:

## **2024 BICIPLAN\_PIANO CICLISTICO DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA. APPROVAZIONE**

Alla discussione dell'oggetto sopraindicato, sono presenti:

VECCHI Luca	Sindaco	SI
PRATISSOLI Alex	Vicesindaco	SI
BONVICINI Carlotta	Assessore	SI
CURIONI Raffaella	Assessore	SI
DE FRANCO Lanfranco	Assessore	NO
MARCHI Daniele	Assessore	NO
RABITTI Annalisa	Assessore	SI
SIDOLI Mariafrancesca	Assessore	SI
TRIA Nicola	Assessore	NO

Presiede: **VECCHI Luca**

Assiste il Segretario Generale: **GANDELLINI Dr. Stefano**

**LA GIUNTA COMUNALE****Richiamati:**

- a. la deliberazione di Consiglio Comunale n. 188 del 19/12/2023 con cui è stata approvata la nota di aggiornamento al D.U.P. (Documento Unico di Programmazione);
- b. la deliberazione di Consiglio Comunale n. 189 de 19/12/2023 con cui sono stati approvati il Bilancio di Previsione 2024 – 2026 ed i relativi allegati;
- c. la deliberazione di Giunta Comunale n. 12 del 30/01/2024 con cui si è provveduto ad approvare il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) 2024/26 e ad aggiornare il Piano Esecutivo di Gestione 2024, precedentemente approvato con deliberazione di GC 2024/3 del 11/1/2024;
- d. la deliberazione di Giunta Comunale n. 55 del 07/03/2023 con la quale sono state approvate le modifiche alla macro-struttura organizzativa dell'ente "Area sviluppo territoriale", compresa la ridenominazione della struttura di Policy mobilità sostenibile in Servizio Mobilità Urbana;
- e. il decreto del Sindaco P.G. nr. 82669 del 24.03.2023 con cui è stato attribuita all' Arch. Paolo Gandolfi la responsabilità di direzione ad interim del "Servizio Mobilità Urbana";
- f. la determinazione del Direttore Generale RUD 628 del 21.06.2023 con cui è stata disposta la proroga del contratto di lavoro dell' Arch. Gandolfi.

**Premesso che:**

- la legge 02/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia;
- all'art 6 vengono definite le caratteristiche dei Piani Urbani della Mobilità Ciclistica denominati «biciplan», finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

*I BiciPlan definiscono*

- a) la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;*
  - b) la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati;*
  - c) la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere a) e b);*
  - d) gli interventi volti alla realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e c) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;*
  - e) il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;*
  - f) gli interventi che possono essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;*
  - g) gli obiettivi da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana, nel triennio di riferimento, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;*
  - h) eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;*
- lo Stato, le regioni, gli enti locali e gli altri soggetti pubblici interessati, nell'ambito delle rispettive competenze, nel rispetto del quadro finanziario definito e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio, perseguono questo obiettivo in modo da rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle necessarie infrastrutture di rete una componente fondamentale delle politiche della mobilità in tutto il territorio nazionale e pervenire a un sistema generale e integrato della mobilità, sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale, e accessibile a tutti i cittadini.

**Atteso che:**

- la Regione Emilia-Romagna ha approvato con DGR n. 1840 dell' 08 novembre 2021 la 'Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile' in cui specifica che la pianificazione di settore, attraverso cui si attuano gli obiettivi strategici definiti nei vari documenti di programmazione regionale, dovrà a sua volta considerare la dimensione tematica e settoriale dello sviluppo sostenibile inserendo gli obiettivi e i target della Strategia regionale all'interno dei piani e programmi.
- Il PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - concorre al raggiungimento dei seguenti obiettivi regionali goal n. 11 – città e comunità sostenibili – per quanto attiene:

- alla promozione della sostenibilità, dell'innovazione e dell'attrattività dei centri storici;
  - alle scelte in materia di accessibilità e mobilità;
  - agli Investimenti su una nuova mobilità sostenibile;
  - alla riduzione al 2025 a 35 il numero di giorni di superamento del valore limite previsto per i PM10.
- Il Nuovo Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2030) approvato con Delibera dell'Assemblea Legislativa n° 152 del 30.01.2024 all'art 9 "Strumenti attuativi del Piano" prevede che, per il raggiungimento degli obiettivi generali sulle emissioni di PM10, NOx, NH3, COV e SO2, siano gli Enti Locali, ad indicare nei piani e negli strumenti per le materie di competenza le misure necessarie da attuare, tra cui i PUT ed i PUMS.
  - Il Consiglio Comunale di Reggio Emilia con deliberazione ID n. 91 dell' 8 maggio 2023 ha approvato il Piano Urbanistico Generale (PUG), ai sensi dell'art. 46 comma 6 della L.R. 24/2017 e con deliberazione ID n. 96 del 15 maggio 2023 ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Reggio Emilia (PUMS 2023).

**Premesso inoltre che:**

- Il PUMS – è uno strumento che sviluppa un insieme di progetti di mobilità sostenibile che porteranno, da qui al 2033, al miglioramento della fruibilità e dell'accessibilità del centro storico e dei centri attrattori, all'incremento della qualità urbana e delle condizioni di sicurezza della rete stradale e alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico in un'ottica di incremento della sostenibilità degli spostamenti, con grande attenzione alla ciclabilità, alla qualità e messa in sicurezza delle infrastrutture, all'alleggerimento del traffico nelle zone centrali della città;
- il PUMS fra i 5 temi principali da perseguire in scenari di medio periodo (5 anni ) e lungo periodo (10 anni) individua un nuovo concetto, quello della Città30, oggi presente nelle strategie di diverse città italiane, che stanno approvando i propri Piani, ovvero l'idea di abbassare le velocità medie consentite all'interno dei centri abitati, restituendo lo spazio stradale a tutti gli utenti in un'ottica di aumento della sicurezza stradale e della qualità dello spazio pubblico;
- il PUMS in continuità con il PUM e con l'evoluzione normativa individua nella ciclabilità uno degli assett per il contenimento dell'inquinamento atmosferico identificando i principali interventi che interesseranno la ciclabilità del Comune e fra questi introduce la novità delle infrastrutture Superciclabili.

**Dato atto che:**

- il Comune di Reggio Emilia da decenni ha identificato nella mobilità ciclistica una delle componenti principali della mobilità urbana e anticipando il quadro legislativo che nel tempo si sarebbe delineato e che nella sopracitata legge 02/2018 ha trovato la propria cornice nazionale, ha approvato il Biciplan 2008 all'interno del procedimento del PUM (Piano Urbano della Mobilità) approvato con Delibera di CC ID 112 del 05.05.2008 PG 9480 dotando il territorio di uno strumento che sul medio e lungo periodo sviluppava la Rete Portante ciclistica;
- con tale strumento di Pianificazione Strategica si delineava una Rete Portante di infrastrutture dedicate costituita da 12 ciclovie radiali, con origine dai Viali di Circonvallazione e 3 anelli concentrici che costituivano i collegamenti trasversali; si ipotizzavano poi 7 itinerari di spiccata valenza ambientale denominati "greenway" con il compito di collegare il centro abitato con i Comuni limitrofi attraversando e valorizzando parti di particolare valore paesaggistico del territorio;
- le 12 ciclovie si sviluppavano all'interno della città urbanizzata con la finalità di fornire percorsi quanto più rettilinei e veloci fra il centro e le varie parti del territorio al fine di intercettare il maggior numero di spostamenti ricorrenti legati agli itinerari casa-scuola e casa-lavoro che svolgendosi primariamente negli orari di punta hanno importanti ricadute sulla rete viaria in termini di traffico, congestione, sicurezza;
- i tre anelli trasversali concentrici avevano il compito di assicurare i collegamenti fra le varie parti del territorio.

**Sottolineato che:**

- a distanza di 15 anni il quadro conoscitivo dello stato di attuazione BiciPlan 2008 rileva che la rete portante è completata al 75% per complessivi 99 km, la dotazione di piste ciclabili e di percorsi verdi ammonta a 278 km, con un incremento in lunghezza dal 2008 del 78%; la dotazione per abitante di piste ciclabili (comprensive di percorsi verdi) è oltre 1,5 m, raggiungendo e superando l'obiettivo previsto dal PAIR 2020 per i comuni oltre i 30.000 abitanti; l'estensione totale dei percorsi per la ciclabilità, comprese le greenway, raggiunge i 405 km con un incremento del 97% dal 2008;
- lo split modale rilevato in diverse annualità ha fornito i seguenti risultati :

<b>Anno</b>	<b>Quota di spostamenti in bicicletta</b>
2006	14,2%
2012	16,4%
2015	23,1%

- a fronte di questi risultati è emersa la necessità di una revisione generale del BiciPlan 2008 alla luce delle novità normative al Codice della Strada - fortemente accelerate dal quadro pandemico del 2020 - e dal disegno della città che ha dovuto rispondere alle nuove esigenze di espansione, riqualificazione, mobilità e quadro degli inquinanti, ponendo poi alla base della progettazione una importante richiesta di sicurezza per la componente ciclistica;
- il nuovo quadro normativo, accogliendo la visione delle migliori esperienze europee sulla ciclabilità, persegue un'idea di preferenziazione in ambito urbano contrapposta a quella di separazione affermando il principio che ricavare spazio per la bicicletta in sede stradale necessita di lavori al fine di rendere compatibili le velocità dei mezzi che impegnano la carreggiata mediante un importante lavoro di moderazione delle velocità di tutti i mezzi che la occupano;
- è stato dato quindi un incarico professionale all'Arch Matteo Dondè con Determinazione Dirigenziale RUD 1417 del 06..12.2018 per la revisione del BiciPlan 2008. Da questo incarico prende avvio l'aggiornamento del nuovo Piano Ciclistico del Comune di Reggio Emilia che ponendosi in modo coordinato rispetto al PUMS ne ridefinisce caratteristiche e obiettivi.

#### **Evidenziato che :**

- x il BiciPlan 2024 definisce la nuova Rete Ciclabile Strategica (RCS) costituita da ciclovie, greenway e superciclabili;
- x conferma l'impianto del precedente strumento BiciPlan 2008 con la realizzazione delle 12 ciclovie, delle quali sono stati solo in minima parte rivisti i tracciati ritenendoli adeguati allo sviluppo della città; elimina i due anelli trasversali più esterni ritenendoli non adeguati alle nuove esigenze affidando questi collegamenti alla rete secondaria; conferma i tracciati delle principali greenway in particolare quelli dei tre principali corsi d'acqua Crostolo, Rodano e Modolena e ne aumenta il numero portandoli a 10; introduce i tracciati di 10 nuove infrastrutture denominate "Superciclabili";
- x le piste "Superciclabili" consistono in nuove infrastrutture riservate in modo esclusivo ai ciclisti, caratterizzate da alto standard qualitativo che le rende percorribili da mezzi con un'alta velocità di crociera quali le nuove biciclette a pedalata assistita o cargo bike e che sfruttando corridoi appositamente identificati nella maglia urbana si prestano a spostamenti intercomunali veloci aumentando lo shift modale della bicicletta;
- x il BiciPlan 2024 analizza il dato incidentogeno che ha coinvolto i ciclisti al fine di adottare le modalità che assicurino il maggior grado di sicurezza; fa proprio il concetto di "ciclabilità integrale" con la definizione degli obiettivi, delle strategie e delle azioni necessarie per il suo raggiungimento con un approfondimento delle

opere d'arte utili per lo sviluppo della ciclabilità e definisce il il quadro economico per la realizzazione della Rete Ciclabile Strategica;

- x il Biciplan 2024 riprende gli indirizzi strategici del PUMS, mantenendo un valore programmatico mentre la natura prescrittiva dei provvedimenti è trasferita alla fase progettuale dei singoli interventi previsti;
- x nel BiciPlan 2024 sono approfonditi il tema dei Servizi legati alla promozione della ciclabilità al fine di creare un territorio naturalmente vocato alla bicicletta.

**Richiamati inoltre** gli incontri di condivisione degli obiettivi del nuovo BiciPlan con le Associazioni che si occupano del tema "ciclabilità" in particolare la Fiab – Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta - gli incontri di presentazione del nuovo strumento durante la Settimana Europea della Mobilità 2023 e il momento collegiale di condivisione delle strategie e azioni del BiciPlan con i membri delle Consulte Cittadine al fine di raccogliere sollecitazioni e spunti per migliorare il nuovo Piano Ciclistico.

**Dato atto** dunque che la delibera in oggetto non necessita di apposizione del parere contabile, ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs 267/2000, in quanto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente.

**Visto** il parere di regolarità tecnica espresso dal Dirigente del Servizio Mobilità Urbana formulato sulla presente deliberazione ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs 267/2000.

**Visti:**

- il D. Lgs. n. 267/2000 T.U.EE.LL., e in particolare gli artt. 48 in tema di competenze della Giunta Comunale e 49 relativo al parere del responsabile del Servizio;
- lo Statuto Comunale vigente, e in particolare l'art. 33 in tema di competenze della Giunta Comunale.

Con voti unanimi, palesemente espressi

**DELIBERA**

1. DI APPROVARE e fare proprie le premesse alla presente deliberazione;

2. DI APPROVARE il BiciPlan 2024 - Piano Ciclistico del Comune di Reggio Emilia - così come composto dagli elaborati di seguito elencati:

- **Relazione di Piano** che contiene:
  1. ALLEGATO A – SERVIZI ED ECONOMIA DELLA BICICLETTA, CASI STUDIO
- **Tavole di Piano**
  1. TP1 – STATO DI ATTUAZIONE DELLA RETE PORTANTE DEL BICIANPLAN 2008

2. TP2 – RETE CICLABILE STRATEGICA E SERVIZI PER LA CICLABILITA'
3. TP2A – SISTEMA DELLE SUPERCICLABILI
4. TP2B – SISTEMA DELLE CICLOVIE
5. TP2C – SISTEMA DELLE GREENWAY
6. TP3 – SISTEMA DELLE CICLOVIE: SVILUPPO
7. TP4 – RETE CICLABILE SECONDARIA E "ZONE 30"
8. TP5 – OPERE D'ARTE PER LO SVILUPPO DELLA CICLABILITA'
9. TP6 – RETE STRATEGICA E ATTRATTORI
10. TP7 – MAPPA VELOPOLI

- **Progetto delle Ciclovie: Quaderno e Tavole**

- QUADERNO DELLE CICLOVIE
- CICL 1 Est – STATO DI FATTO\_ tratta esterna
- CICL 1 Est – STATO DI FATTO\_ tratta interna
- CICL 1 Est – PROGETTO\_ tratta esterna
- CICL 1 Est – PROGETTO\_ tratta interna
- CICL 1 Ovest – STATO DI FATTO\_ tratta esterna
- CICL 1 Ovest – STATO DI FATTO\_ tratta interna
- CICL 1 Ovest – PROGETTO\_ tratta esterna
- CICL 1 Ovest – PROGETTO\_ tratta interna
- CICL 2 – STATO DI FATTO
- CICL 2 – PROGETTO
- CICL 3 – STATO DI FATTO
- CICL 3 – DI PROGETTO
- CICL 4 – STATO DI FATTO
- CICL 4 – PROGETTO
- CICL 5 – STATO DI FATTO
- CICL 5 – PROGETTO
- CICL 6 – STATO DI FATTO
- CICL 6 – PROGETTO
- CICL 7 – STATO DI FATTO\_ tratta esterna
- CICL 7 – STATO DI FATTO\_ tratta interna
- CICL 7 – PROGETTO\_ tratta esterna
- CICL 7 – PROGETTO\_ tratta interna
- CICL 8 – STATO DI FATTO
- CICL 8 – PROGETTO
- CICL 9 – STATO DI FATTO
- CICL 9 – PROGETTO
- CICL 10 – STATO DI FATTO
- CICL 10 – DI PROGETTO
- CICL 11 – STATO DI FATTO
- CICL 11 – PROGETTO
- CICL 12 – STATO DI FATTO\_ tratta esterna

- CICL 12 – STATO DI FATTO\_ tratta interna
- CICL 12 – PROGETTO\_ tratta esterna
- CICL 12 – PROGETTO\_ tratta interna
- RING I – STATO DI FATTO
- RING I – PROGETTO

3. DI DEMANDARE ai competenti uffici gli atti successivi alla presente deliberazione.

Inoltre,

### **LA GIUNTA COMUNALE**

**Ritenuto** che ricorrono particolari motivi d'urgenza, al fine di allineare gli strumenti attuativi derivanti dal Piano con quanto in esso previsto.

**Visto** l'art 134 comma 4 del D.P.R. 267/2000.

Con voti unanimi palesemente espressi

### **DELIBERA**

di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile.

Letto, approvato e sottoscritto.

**IL PRESIDENTE**

**VECCHI Luca**

**IL SEGRETARIO GENERALE**

**GANDELLINI Dr. Stefano**