

# BICIAN PLAN DEI COMUNI DI FIORANO MODENESE, FORMIGINE, MARANELLO E SASSUOLO FASE PRELIMINARE



allegato A  
ASSI CICLABILI DI PROGETTO | SCHEDE DI PROGETTO





## INDICE DELLE SCHEDE DI PROGETTO

LINEA 1. ASSE STORICO.....	pag. 5
LINEA 2. MITI.....	pag. 49
LINEA 3. RADICI IN PIANO.....	pag. 83
LINEA 4. CIRCONDARIALE.....	pag. 117
LINEA 5. FIORANO - FORMIGINE.....	pag. 157
LINEA 6. SPEZZANO - FORMIGINE.....	pag. 169
LINEA 7. MAGRETA - SAN MICHELE.....	pag. 193
LINEA 8. MAGRETA - COLOMBARO.....	pag. 219
LINEA 9. COLOMBARO - GORZANO.....	pag. 253
LINEA 10. CIRCONVALLAZIONE SASSUOLO.....	pag. 265
LINEA 11. FIORANO - PONTE FOSSA.....	pag. 291



## LINEA 1\_ASSE STORICO

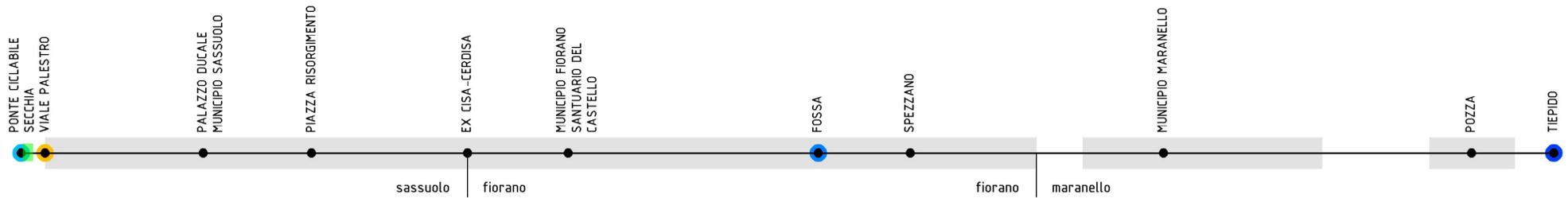


L'asse storico ricalca la viabilità pedemontana originaria di connessione dei centri urbani di Sassuolo, Fiorano e Maranello ai piedi del sistema collinare del territorio, la cui funzione di transito è stata sostituita/integrata, in seguito allo sviluppo urbanistico e industriale, dalla Circondariale prima e dalla Pedemontana poi.

L'importanza dell'asse storico è quella di garantire la connessione in direzione est-ovest tra il continuum abitato dei tre Comuni, una dorsale lungo la quale sono localizzati, oltre alla residenza, una serie di poli attrattori e centralità urbane di rilievo locale e territoriale.

Gran parte dell'asse storico è esistente sebbene siano riscontrabili criticità, anche marcate, legate sia alla sicurezza (frammentazione del percorso e assenza di elemento separatore) che alla larghezza della sezione, in alcuni casi riconducibile a semplici marciapiedi.

Nel caso di Fiorano, dove si sviluppa gran parte del percorso, il miglioramento dell'itinerario richiederebbe in alcuni tratti una riqualificazione complessiva dell'asse stradale di via Statale, la cui fattibilità e attuazione potrà eventualmente svilupparsi nel tempo.



TRATTO DA Ponte ciclabile SecchiaA via dei Moli  
 TIPO CICLOVIA via verde ciclabile

LUNGHEZZA 440 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento segnaletica

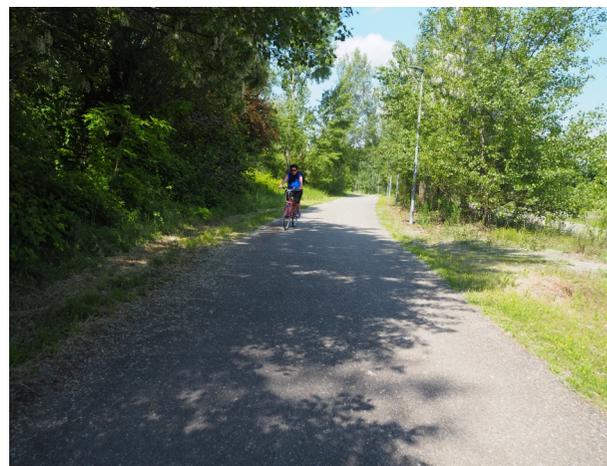
L'itinerario 1 ha inizio sul ponte ciclabile sul Secchia e da qui prosegue in direzione sud, lungo la greenway che si sviluppa lungo il fiume. Si tratta di un itinerario molto ampio, con fondo asfaltato, che non necessita di particolari interventi, se non un adeguamento della segnaletica alle intersezioni. L'itinerario prosegue fino ad incontrare via Dei Moli, sulla quale prosegue.



01



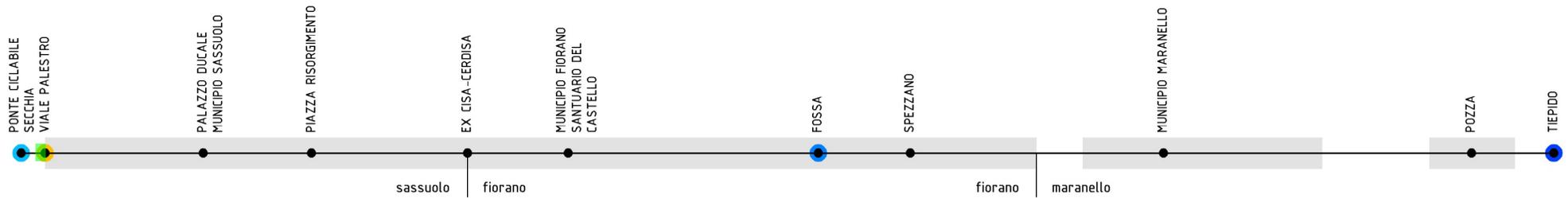
02



03



04



TRATTO DA percorso lungo Secchia A viale Palestro  
 TIPO CICLOVIA pista ciclabile in sede propria

LUNGHEZZA 190 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento separazione



01



02



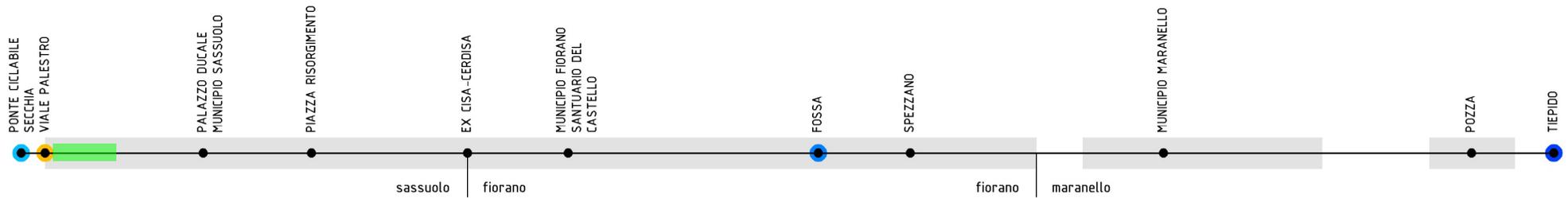
03



04

Su via Dei Moli, fino ad arrivare a viale Palestro è presente una pista ciclabile sul lato sinistro della strada.

Nel tempo con la manutenzione potrà essere abbandonata la colorazione verde del fondo ma soprattutto occorrerà provvedere a separare il percorso, in quanto bidirezionale, dalla carreggiata veicolare, con elemento fisicamente invalicabile.



TRATTO DA via Palestro A via Indipendenza  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 697 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento segnaletica

Giunti su via Palestro si prosegue con un percorso ciclopedonale, con un doppio attraversamento che consente di imboccare verso est via Indipendenza.

Su via Indipendenza il percorso ciclopedonale può in prospettiva essere allargato soprattutto nel tratto maggiormente utilizzato anche dai pedoni negli orari di ingresso e uscita da scuola. Si tratta in ogni caso di un percorso già fruibile, separato dalla strada tramite aiuola alberata e con una buona segnaletica.

Nel breve termine non risulta necessario intervenire se non potenziando la segnaletica verticale.

Questo tratto di percorso è condiviso anche con l'asse 7 "Magreta - San Michele".



01



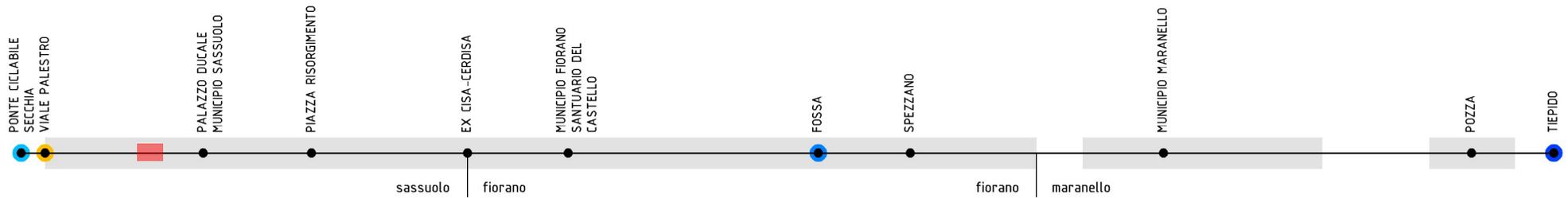
02



03



04



TRATTO DA via Indipendenza A via Parco  
 TIPO CICLOVIA strada a basso traffico

LUNGHEZZA 165 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuova regolamentazione



01



02

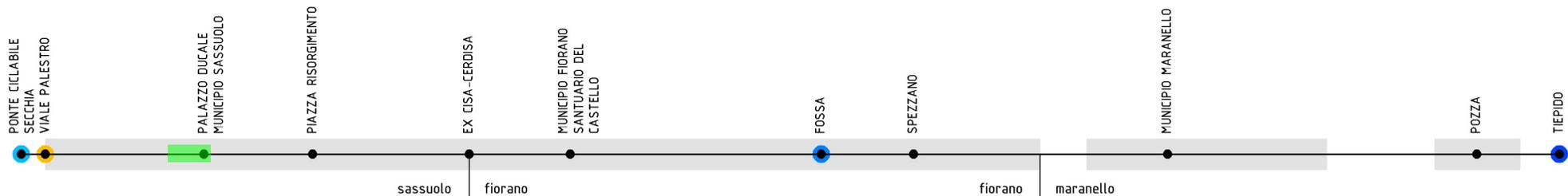


03



04

Superato il parco su via Indipendenza l'itinerario prosegue in direzione del Palazzo Ducale. Attualmente esiste un percorso pedonale separato dalla strada tramite cordolo e paletti dissuasori, ma non ha una sezione adeguata per ospitare pedoni e ciclisti e risulta poco illuminato. Vista la natura della strada senza uscita (strada a basso traffico a servizio della residenza) si ritiene sia da preferire il transito delle bici in promiscuità con i veicoli.



TRATTO DA via Parco A via Racchetta  
 TIPO CICLOVIA percorso pedonale

LUNGHEZZA 428 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento segnaletica e fondo

Proseguendo, la via si trasforma in percorso pedonale all'interno del Parco che conduce a Palazzo Ducale.

Si tratta di un percorso molto largo, con un fondo in stabilizzato che necessita solamente di un'adeguamento della segnaletica verticale. e di una nuova pavimentazione possibilmente in asfalto.



01



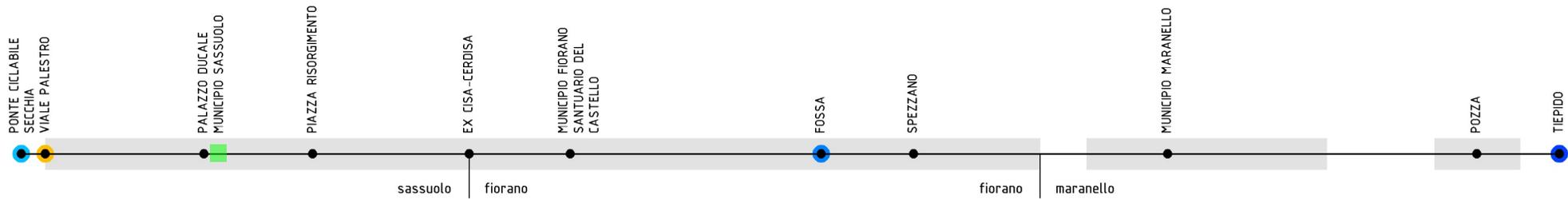
02



03



04



TRATTO DA via Racchetta A Piazza Martini Partigiani  
 TIPO CICLOVIA zona a traffico limitato

LUNGHEZZA 165 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE /



01



02



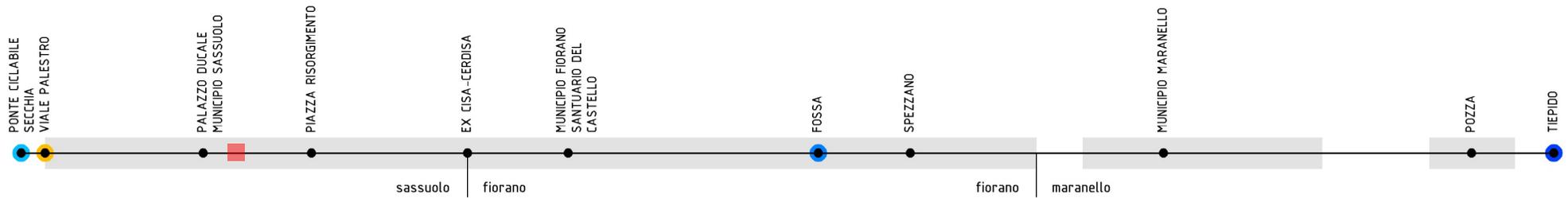
03



04

Al termine di via Parco, prima dell'ingresso nell'area del Palazzo Ducale, l'itinerario prosegue svoltando verso Piazza Martini Partigiani, lungo via Racchetta.

Si tratta di una via all'interno della Zona a Traffico Limitato, dove il transito delle biciclette avviene su strada in modo promiscuo, senza la necessità di prevedere ulteriori interventi.



TRATTO DA Piazza Martiri PartigianiA via Battisti  
 TIPO CICLOVIA strada 30

LUNGHEZZA 101 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuova regolamentazione

Piazza Martiri Partigiani è caratterizzata dalla preponderanza degli spazi dedicati agli autoveicoli, essendo occupata dal parcheggio e dai relativi spazi di circolazione per le auto. Per rendere più confortevole il passaggio delle biciclette, il progetto di riqualificazione complessiva della piazza predisposto dal Comune di Sassuolo considererà auspicabilmente anche l'ipotesi di limitare la velocità dei veicoli a 30 km/h.



01



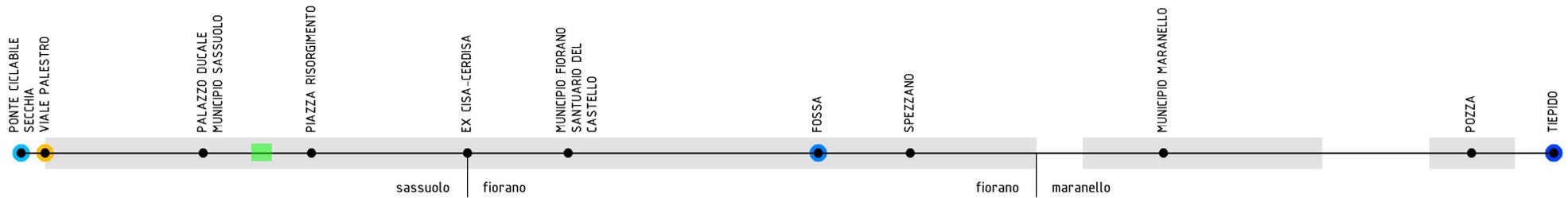
02



03



04



TRATTO DA Piazza Martiri Partigiani A Viale XX Settembre  
TIPO CICLOVIA zona a traffico limitato

LUNGHEZZA 190 m  
TIPO INTERVENTO PREVALENTE /



01



02

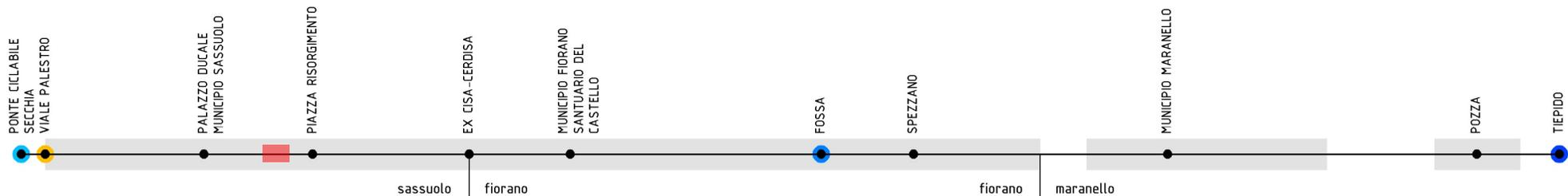


03



04

Da Piazza Martiri Partigiani si prosegue nel cuore del centro storico, lungo via Cesare Battisti e via Giuseppe Mazzini, passando per Piazza Garibaldi. Si tratta di vie e spazi già regolamentati come Zona a Traffico Limitata, dove le biciclette non hanno bisogno di spazi dedicati ma possono transitare in promiscuità alle poche automobili in transito.



TRATTO DA via XX Settembre A via Gramsci  
 TIPO CICLOVIA strada a basso traffico/corsia ciclabile

LUNGHEZZA 135 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuova regol./nuovo intervento(sezione 3E)

Il tratto di via Mazzini compreso tra viale XX Settembre e via Aravecchia funziona a senso unico in direzione del centro storico; qui è importante garantire il transito delle bici controsenso, o tramite la realizzazione di una corsia ciclabile monodirezionale in uscita dal centro (protetta da cordolo o fioriere) o con il dispositivo di segnaletica suggerito dal Ministero (v. Linee Guida Regionali).

Tra via Aravecchia e via Gramsci vige il doppio senso, per cui le biciclette in uscita dal centro possono utilizzare la corsia ciclabile già esistente (non adeguata per il transito bidirezionale), mentre quelle in ingresso al centro possono più confortevolmente muoversi in strada in promiscuo con le auto, evitando pericolosi attraversamenti alle estremità del percorso esistente.

Questo sistema garantisce una maggior fruibilità alle bici: queste si muovono sempre sulla destra rispetto al proprio senso di marcia e alle intersezioni crano ed hanno meno problemi di sicurezza.



01



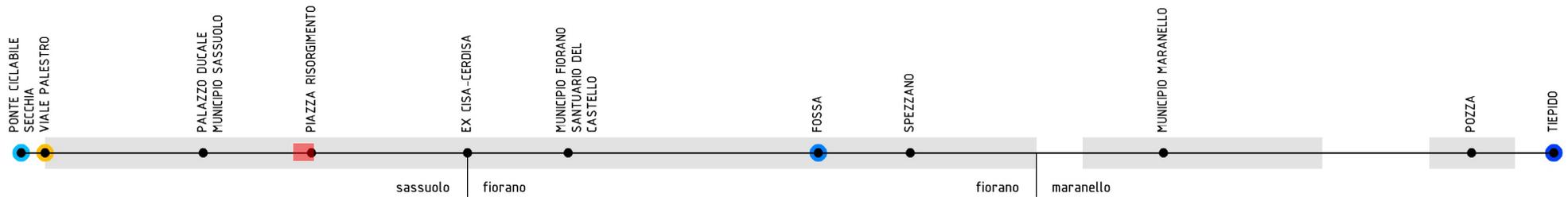
02



03



04



TRATTO DA via Gramsci A Piazza Risorgimento  
 TIPO CICLOVIA percorso cicloped./corsia ciclabile

LUNGHEZZA 162 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuova realizzazione (sezione 3E)



01



02



03



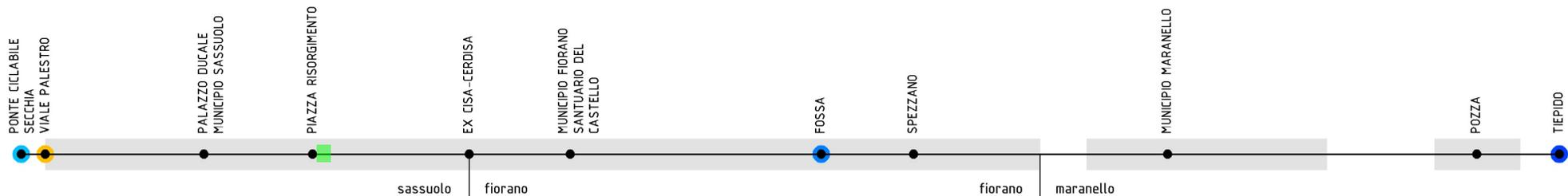
04

Da via Gramsci prosegue il senso unico in direzione di uscita dal centro storico. La strada presenta oggi una sezione composta da: marciapiede di circa 1 m, 8,3 m di carreggiata compresa la sosta laterale, e un percorso ciclopedonale di 2,5 m.

Visti gli alti flussi di pedoni e biciclette che si muovono in questa zona, l'intervento proposto punta a separare almeno parzialmente e progressivamente le diverse componenti.

In uscita dal centro le biciclette possono continuare ad utilizzare il percorso ciclopedonale esistente oppure possono essere spostate in strada (limitando a 30 km/h la velocità nel senso unico) in modo da ridurre/eliminare l'interferenza con i pedoni.

In ingresso al centro si propone la realizzazione di una pista monodirezionale separata da realizzare utilizzando lo spazio occupato dalla sosta in linea sul lato nord (circa 12 posti auto). In piazza Risorgimento la connessione tra il percorso di via Mazzini e questa nuova pista può essere creata nell'aiuola verde che delimita il parcheggio a sud. L'attraversamento rialzato esistente sarebbe usato solo dalle bici in uscita dal centro.



TRATTO DA Piazza Risorgimento A ingresso stadio via Mazzini  
 TIPO CICLOVIA pista contigua al marciapiede

LUNGHEZZA 30 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento segnaletica

Su tutto il percorso ciclabile di via Mazzini dal centro storico al comparto ex Cisa Cerdisa (via Adda) è in corso la progettazione di un intervento di "restyling" e miglioramento del Comune di Sassuolo.

In questo tratto iniziale di via Mazzini (circa 30 m) il percorso esistente è separato dalla strada tramite aiuola alberata. Da valutare nel progetto l'utilizzo della banchina in carreggiata per separare le due direzioni di marcia.

Andrà verificata la posizione dell'attraversamento su piazza Risorgimento una volta che si scelga la soluzione di progetto descritta nelle schede precedenti.



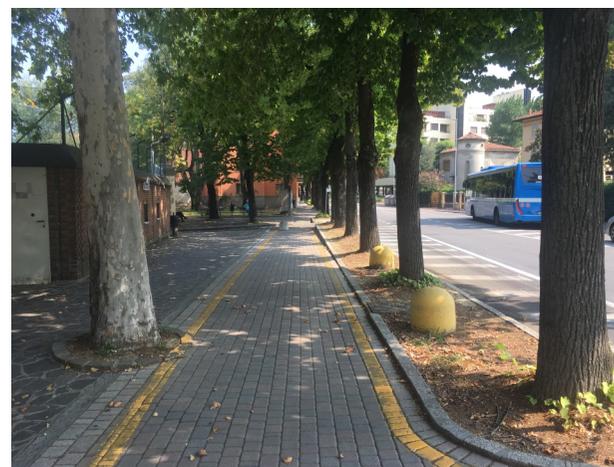
01



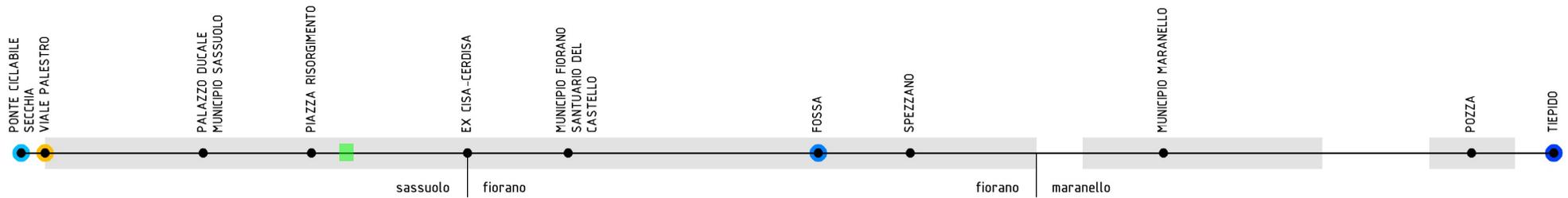
02



03



04



TRATTO DA ingresso stadio A secondo ingresso stadio  
 TIPO CICLOVIA pista ciclabile contigua al marciapiede

LUNGHEZZA 72m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento sezione-separazione (sezione 1E)



01



02



03

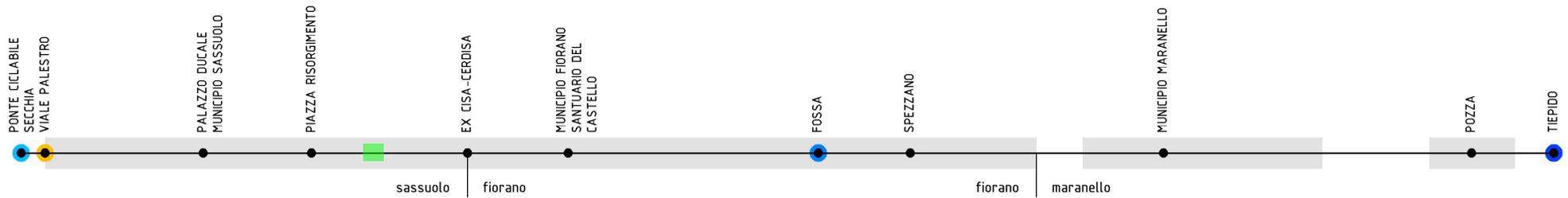


04

Nel progetto in fase di predisposizione da parte del Comune di Sassuolo si prevede di risolvere la problematicità di questo tratto (oggi sprovvisto della necessaria separazione dalle corsie veicolari) rialzando il percorso a quota strada mediante la realizzazione di un marciapiede, in continuità con la tipologia di percorso esistente nel tratto più ad est.

Inserire un elemento separatore di almeno 50 cm lasciando il percorso a raso, toglierebbe alla sua sezione utile i 50 cm che invece possono essere "guadagnati" con la realizzazione del marciapiede adeguatamente rialzato.

Nell'operazione andrà valutato anche il restringimento della carreggiata.



TRATTO DA secondo ingresso stadioA via Cavour  
 TIPO CICLOVIA pista contigua al marciapiede

LUNGHEZZA 237 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE adeguamento segnaletica

In questo tratto il percorso si sviluppa, già dedicato esclusivamente alle biciclette, tra la carreggiata e il filare alberato su marciapiede.

Riducendo la sezione della carreggiata stradale si può guadagnare lo spazio per un allargamento della pista che la renderebbe più confortevole per un uso bidirezionale.

Il progetto porrà particolare attenzione anche alla segnaletica verticale ed orizzontale che aiuti ad indicare le interferenze con passi carrai e sosta a bordo strada, presente in un breve tratto.



01



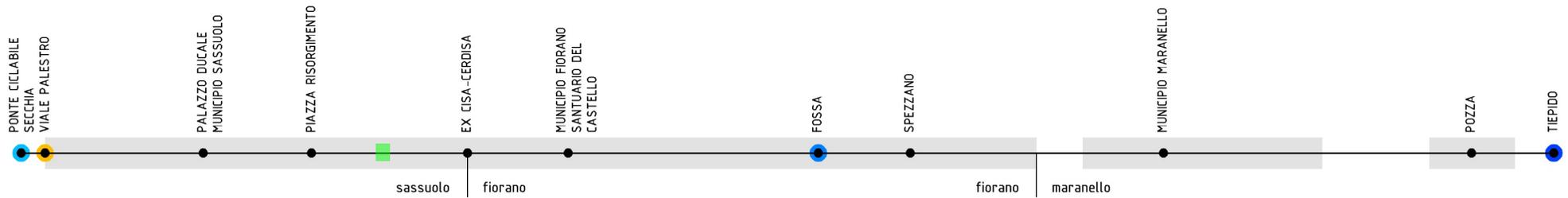
02



03



04



TRATTO DA via Cavour A via Caduti senza Croce  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 135m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE /



01



02



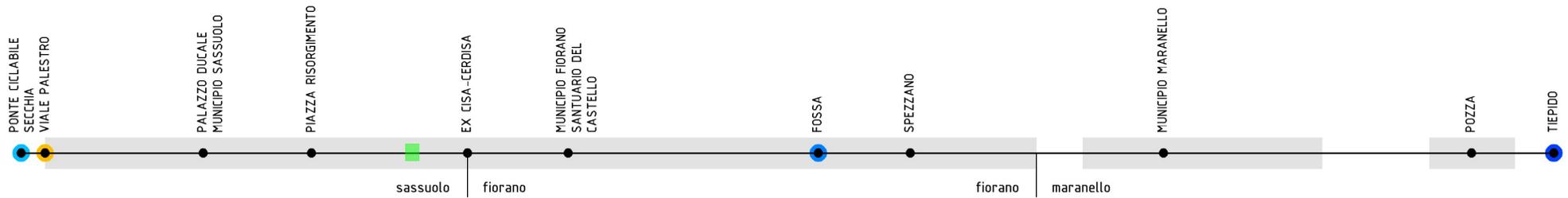
03



04

Sull'ultimo tratto di strada, prima di arrivare a via Caduti senza Croce, marciapiede e percorso ciclabile si uniscono in un percorso ciclopedonale che verrà allargato con la realizzazione del progetto in corso di stesura, restringendo la carreggiata in modo analogo a quanto previsto per i tratti già descritti.

In prossimità della rotatoria sono da valutare le possibilità di migliorare la visuale spostando gli armadi presenti e riducendo la spigolosità dell'angolo tra i due marciapiedi.



TRATTO DA via Caduti senza Croce A via Caduti sul lavoro  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 194 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE /

Arrivati alla rotatoria vi è un piccolo tratto iniziale di percorso ciclopedonale molto largo, che poi prosegue su via Adda con un percorso ciclopedonale su marciapiede di larghezza pari a circa 2,80 m.

Non si prevedono interventi.



01



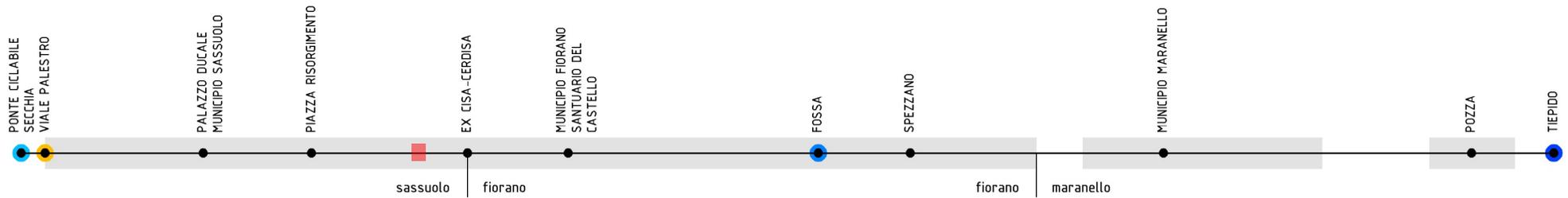
02



03



04



TRATTO DA via Caduti sul Lavoro A Circonvallazione sud est  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopeditonale

LUNGHEZZA 90 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo intervento (sezione 1E)



01



02

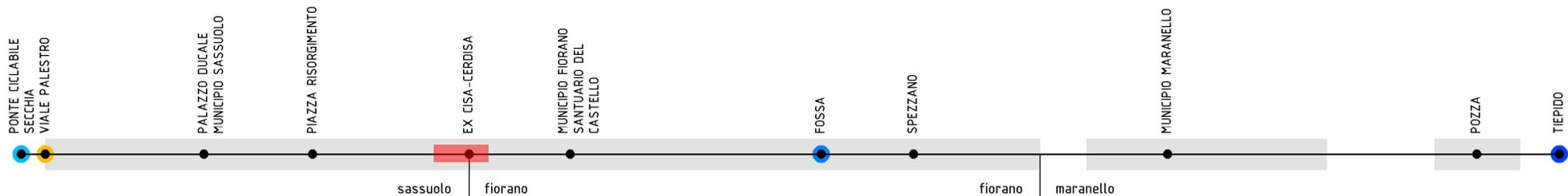


03



04

Il percorso ciclopeditonale esistente, che termina in corrispondenza di via Caduti sul Lavoro, verrà esteso fino alla circonvallazione secondo quanto previsto dal progetto in corso di ultimazione. Per attraversare il nodo critico della circonvallazione si sfrutteranno gli attraversamenti pedonali presenti sui rami ovest, sud ed est della rotatoria. In futuro sarà opportuno creare anche un percorso che dall'attraversamento sul ramo nord riesca a passare nelle aree verdi di margine sul lato dell'attuale COOP, in modo da rendere più agevole e lineare l'attraversamento del nodo sul suo lato nord.



TRATTO DA Circonvallazione sud est A via Diaz  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 456 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo intervento (sezione 1E)

Dalla Circonvallazione, superata la rotatoria, si prosegue su via Adda in direzione di Fiorano, con un percorso ciclopedonale sul lato nord della strada. Anche di questo percorso è già prevista la realizzazione in base al progetto in fase di predisposizione del Comune di Sassuolo.

Si porrà particolare attenzione nel superare l'accesso al parcheggio COOP e l'innesto di viale Ticino.

La nuova rotatoria che verrà realizzata come nodo di testa della nuova strada all'interno del comparto ex Cisa Cerdisa sarà dotata di attraversamenti ciclopedonali. Da qui si dipartiranno i percorsi ciclabili all'interno dell'area e il percorso dell'Asse 1 che si manterrà invece sul lato sud di via Statale Ovest, dove si trova oggi.



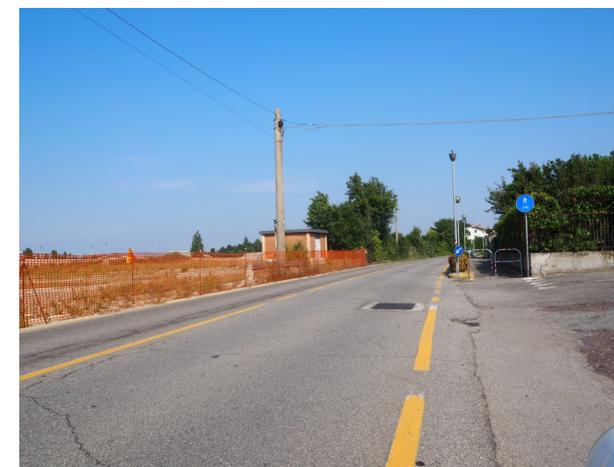
01



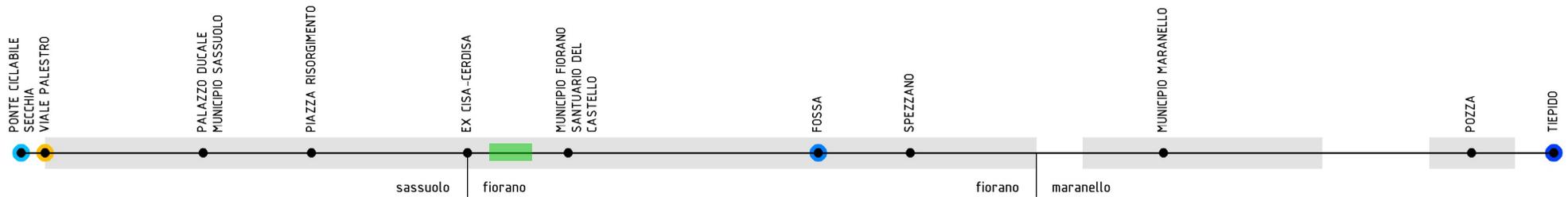
02



03



04



TRATTO DA via Diaz A distributore  
TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 569 m  
TIPO INTERVENTO PREVALENTE /



01



02



03



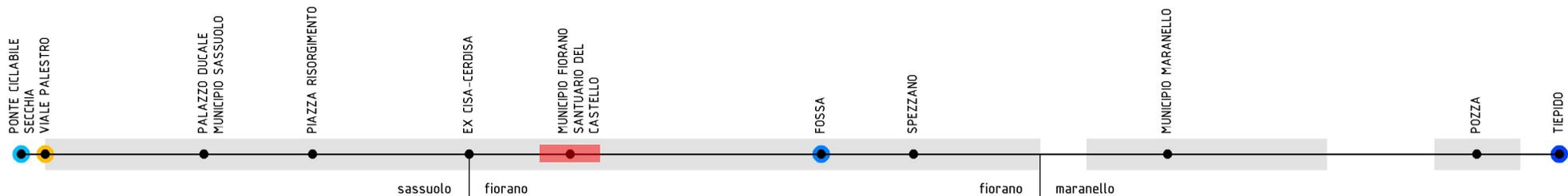
04

Passando in territorio di Fiorano, da via Diaz si diparte verso est un lungo percorso ciclopedonale sul lato sud della strada.

Si tratta di un percorso principalmente a raso, protetto da un doppio cordolo con aiuola. Il percorso è piuttosto stretto, ma la presenza bassa di pedoni e la futura presenza di un secondo percorso poco distante all'interno dell'area ex Cisa Cerdisa ne rendono accettabili le caratteristiche.

Sarebbe comunque difficile riuscire a ricavare lo spazio per un adeguamento.

Nel tratto che separa la fine del percorso dedicato e l'incrocio con via Marconi, si propone la realizzazione di due corsie ciclabili, o di alcuni interventi di segnalazione con pitogrammi e segnalazione, dal momento che sono presenti numerosi accessi e parcheggi che rendono meno sicuro il passaggio su strada. Questa soluzione è più indicata rispetto a quella di far proseguire il percorso bidirezionale dedicato sul lato sud fino a via Marconi, dove la presenza di sosta a pettine lo renderebbe pericoloso.



TRATTO DA via Statale Ovest A via S.Caterina da Siena  
 TIPO CICLOVIA corsie ciclabili/strada 30

LUNGHEZZA 412 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuova regol./nuovo intervento (sezione 3E)

Il percorso dedicato proveniente da ovest termina in corrispondenza della stazione di servizio IP su via Statale Ovest.

Il lavoro svolto dal Comune di Fiorano con il PGTU e, più nello specifico, il Masterplan per la riqualificazione del centro storico di Fiorano, prevede una forte moderazione del traffico in via Vittorio Veneto, per ridurre i flussi veicolari di attraversamento e rendere più gradevole lo spazio stradale.

Le biciclette quindi saranno invitate a muoversi in strada in condizioni di sicurezza e comfort migliori rispetto ad oggi.



01



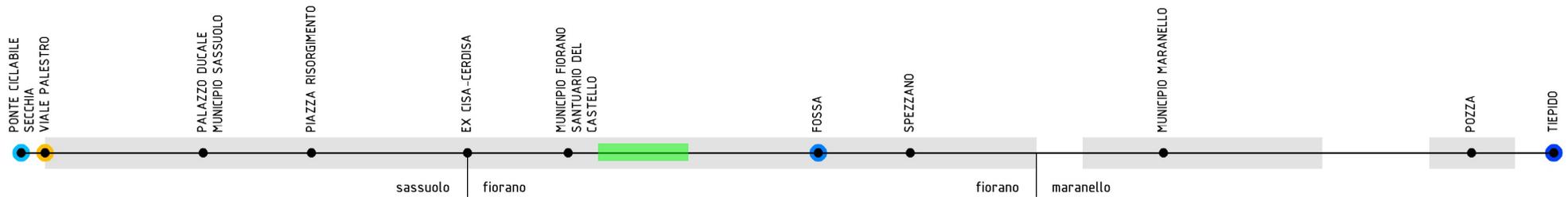
02



03



04



TRATTO DA via S. Caterina da Siena A Circondariale S.Francesco  
 TIPO CICLOVIA strada 30

LUNGHEZZA 720 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE moderazione del traffico



01



02



03



04

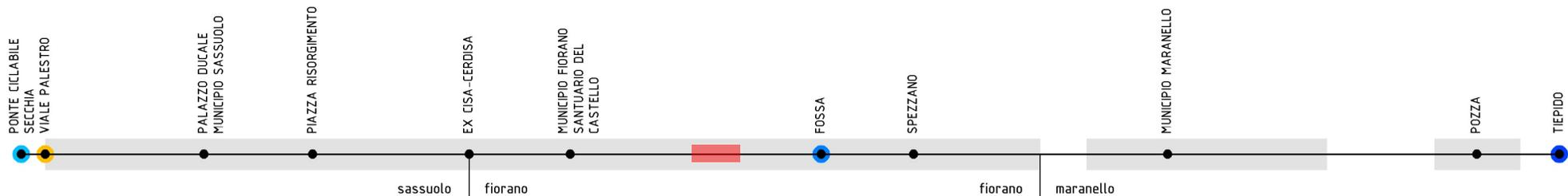
Nel tratto di via Statale Est compreso tra via S. Caterina da Siena e la Circondariale S. Francesco il PGTU comunale prevede una regolamentazione della velocità ai 30 km/h, accompagnata da interventi di moderazione del traffico.

Nell'immediato non sono previsti interventi nel tratto in questione.

Le possibilità per il miglioramento della fruizione ciclistica rispetto all'attuale sono da leggersi in prospettiva e potranno prendere in esame come riferimento queste due opzioni.

1. La pista attuale viene riservata all'uso delle biciclette in direzione ovest, spostando le biciclette in direzione est in strada in promiscuo con i veicoli, grazie all'istituzione del limite dei 30 km/h.

2. Le bici sono in strada nelle due direzioni e il percorso ciclopeditonale attuale viene convertito in marciapiede. La demolizione dell'aiuola esistente permette di allargare la carreggiata in modo da segnare due piccole corsie ciclabili. Alternativamente si possono utilizzare dei pittogrammi per indicare la presenza delle biciclette in strada.



TRATTO DA Circondariale S. Francesco A via Ferrari-Carazzoli  
 TIPO CICLOVIA corsia ciclabile

LUNGHEZZA 300 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo intervento (sezione 3E)

Nell'idea del PGTU, il limite di velocità del tratto compreso tra la Circondariale S. Francesco e via Ferrari-Carazzoli rimane a 50 km/h e necessita quindi di percorsi dedicati alle biciclette.

Il percorso ciclopedonale esistente sul lato nord viene convertito in un percorso ad uso monodirezionale delle biciclette dirette verso ovest, valutando di estenderne la sezione utile con la demolizione dell'aiuola presente.

Sul lato sud la proprietà privata della controstrada rende più complicato realizzare un percorso dedicato monodirezionale verso est. La controstrada può essere però utilizzata dalle biciclette in promiscuo con i veicoli (in direzione est), prevedendo poi di aprire un varco all'altezza dell'intersezione con via Capucchiera per consentire alle bici di riportarsi in strada e attraversare sul lato opposto.

Il superamento dell'intersezione con via Ferrari-Carazzoli può sfruttare la semaforizzazione esistente e in futuro, eventualmente, la realizzazione della rotonda ipotizzata dal PGTU.



01



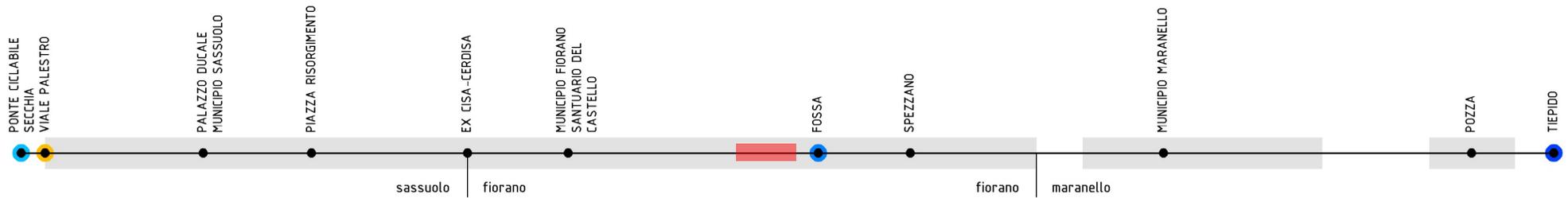
02



03



04



TRATTO DA via Ferrari-Carazzoli A via del Crociale  
 TIPO CICLOVIA corsia ciclabile

LUNGHEZZA 535 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo intervento (sezione 3E)



01



02



03

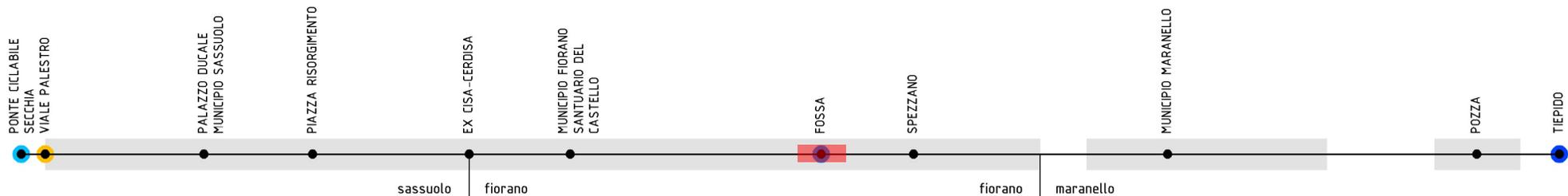


04

Anche per il tratto compreso tra via Ferrari-Carazzoli e via del Crociale il PGTU prevede che il limite di velocità rimanga a 50 km/h. Sarà quindi necessario garantire dei percorsi dedicati alle biciclette per la percorrenza del tratto.

Per migliorare la fruibilità ciclabile si propone di intervenire sull'esistente allargandone la sezione sfruttando le aree verdi adiacenti ed approfondendo l'eventuale necessità di fasce marginali di esproprio.

In secondo luogo, visto anche il basso numero di accessi laterali in questo tratto, si può valutare di riservare alle biciclette il percorso sul lato nord e dedicare ai pedoni il marciapiede a sud.



TRATTO DA via del Crociale A via Mondaini  
 TIPO CICLOVIA strada 30

LUNGHEZZA 285 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE moderazione del traffico

Tra via del Crociale e via Mondaini il PGTU prevede la realizzazione di una Strada 30 e interventi di moderazione del traffico.

In previsione le biciclette possano stare in strada in promiscuo con i veicoli una volta realizzati gli interventi di calmieramento delle velocità, lasciando ai pedoni l'utilizzo dei percorsi laterali, in modo da evitare interferenze bici-pedoni su spazi ristretti.

Nel frattempo, allo scopo di ridurre tali interferenze, il percorso esistente sul lato nord della strada può essere dedicato esclusivamente alle biciclette, riservando invece ai pedoni il marciapiede esistente sul lato sud della strada.

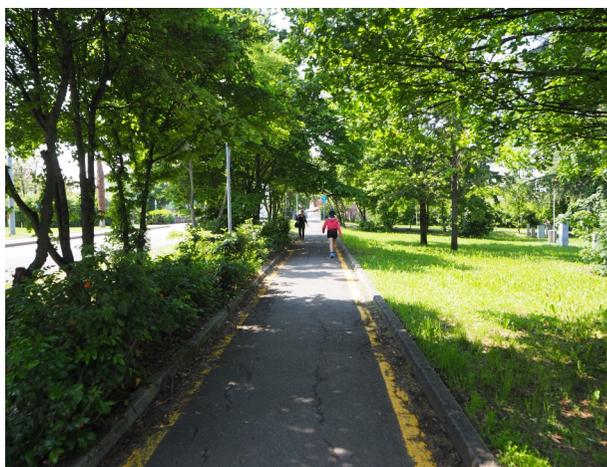
Un'ulteriore alternativa possibile a quanto sopra descritto è quella di utilizzare il percorso ciclopeditonale esistente, a est del ponte, come percorso monodirezionale in direzione ovest e realizzare una corsia ciclabile sul lato sud andando a restringere quanto possibile la carreggiata e sfruttando la banchina esistente.



01



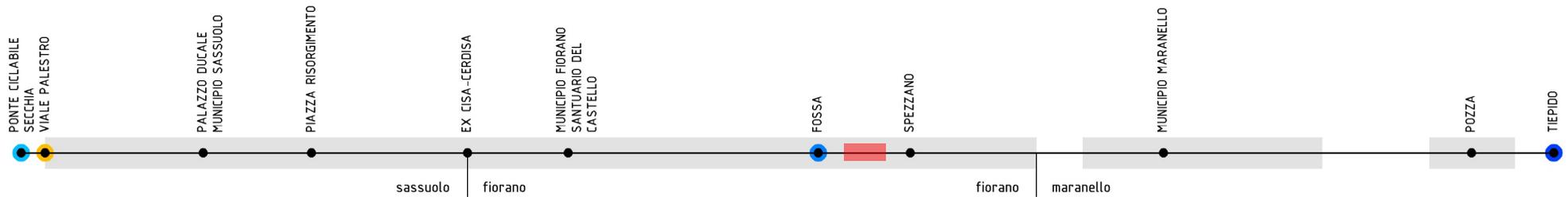
02



03



04



TRATTO DA via Mondaini A via F.lli Cervi  
 TIPO CICLOVIA strada 30

LUNGHEZZA 390 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE moderazione del traffico



01



02

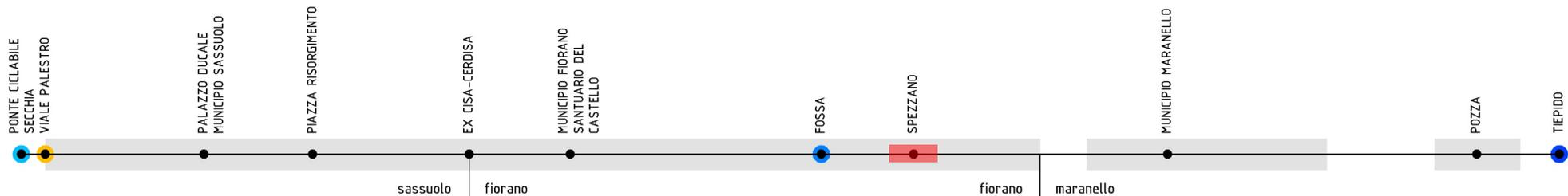


03



04

Anche per il tratto tra via Mondaini e via Fratelli Cervi si prevede nel PGTU una regolamentazione a 30 km/h e interventi di moderazione del traffico che permettano un utilizzo promiscuo della viabilità tra biciclette e mezzi motorizzati. Questa soluzione apre in prospettiva all'uso promiscuo della strada anche per le biciclette, convertendo in percorso esclusivamente pedonale l'attuale ciclopeditonale di dimensioni ristrette. In alternativa, e comunque in attesa di approfondire le modalità di concretizzazione dello scenario descritto, il percorso esistente sul lato nord della strada può essere riservato alle sole biciclette, lasciando i pedoni sul marciapiede esistente sul lato sud. In quest'ottica il percorso ciclabile sul lato nord andrebbe per quanto possibile allargato e protetto con elemento di separazione dalla carreggiata.



TRATTO DA via F.lli Cervi A via delCanaletto  
 TIPO CICLOVIA strada 30

LUNGHEZZA 350 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE moderazione del traffico

Per piazza Falcone e Borsellino, riconosciuta come una delle maggiori polarità urbane di Fiorano, il PGTU propone la realizzazione di una Zona 30 e una riqualificazione dello spazio stradale alla stregua di quella avviata per il centro storico di Fiorano.

Questa proposta rende più sicuro e permeabile lo spazio stradale anche per le biciclette, che potranno spostarsi in strada in entrambe le direzioni di marcia.

Nel tratto a est della piazza, mantenendo l'idea che le biciclette si spostino "naturalmente" sui due lati della strada, si può invece utilizzare il percorso esistente come monodirezionale verso ovest e ricavare lo spazio dalla carreggiata per realizzare una corsia monodirezionale a sud per i flussi ciclabili in direzione est.

Questo schema può funzionare fino all'intersezione semaforizzata con via del Canaletto.

Sulla piazza all'intersezione con via F.lli Cervi convergerà l'asse 6 Spezzano - Formigine, che avrà una sua continuità con il percorso di progetto su via Matteotti e via Don Monardi verso sud (con nuova passerella sul Fossa).



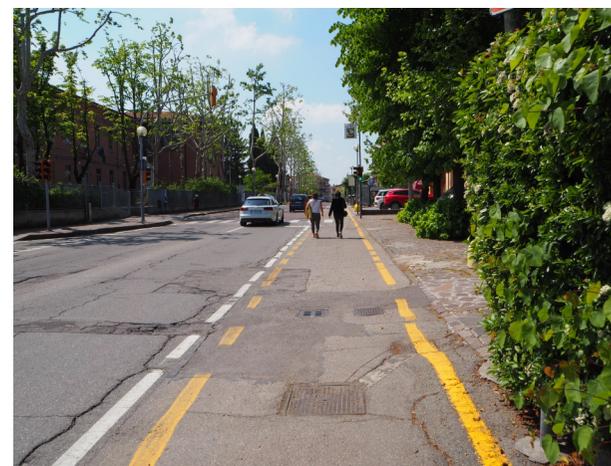
01



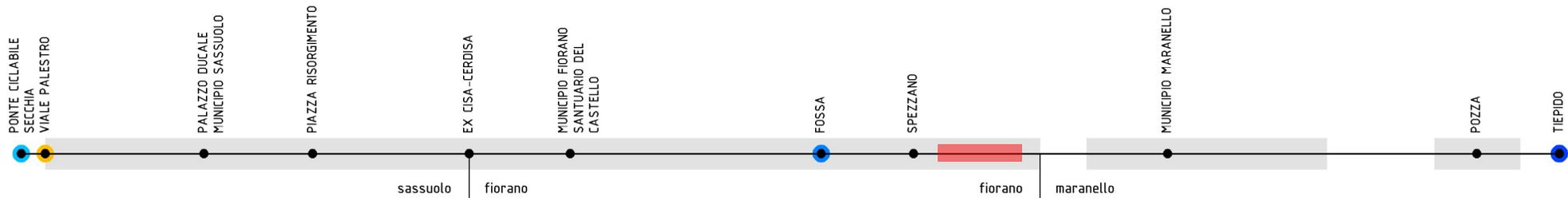
02



03



04



TRATTO DA via delCanaletto A via Motta  
 TIPO CICLOVIA corsia ciclabile

LUNGHEZZA 610 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo intervento (sezione 3E)



01



02



03



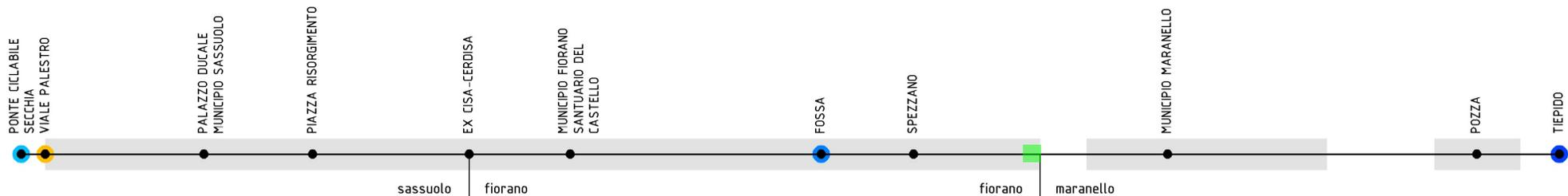
04

Per il tratto compreso tra via del Canaletto e via Motta, il PGTU prevede il mantenimento del limite di velocità di 50 km/h.

La soluzione suggerita per il miglioramento della fruizione ciclabile è quindi la separazione delle componenti.

Sul lato nord si propone l'utilizzo ciclabile del percorso esistente nella sola direzione ovest.

Sul lato sud si prevede invece la realizzazione di una nuova corsia ciclabile in direzione est, prendendo lo spazio necessario alla carreggiata ed ammettendo restringimenti localizzati nei punti in cui la sezione stradale non è sufficiente. Tale soluzione potrà essere verificata nel dettaglio con un rilievo e uno progetto di fattibilità dedicato.

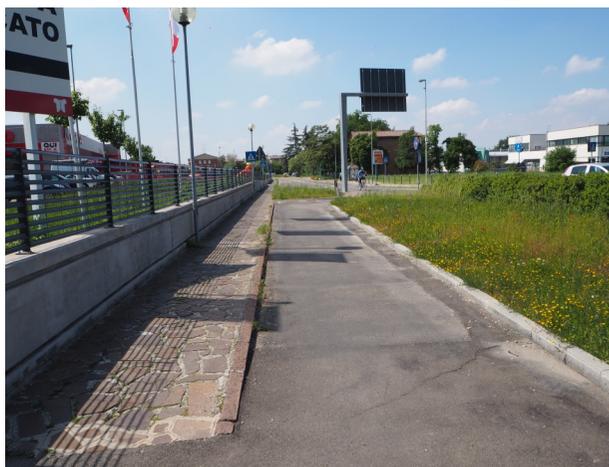


TRATTO DA via Motta A C.C. Maranello  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 210 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE

A partire dall'intersezione tra via Statale e via Motta la ciclabilità torna a svilupparsi su percorso ciclopedonale bidirezionale.

Il percorso esistente fiancheggia il comparto commerciale esistente (supermercato Rossetto) sul lato sud della carreggiata e consente di superare lo snodo di intersezione con la Circondariale in direzione di Maranello.



01



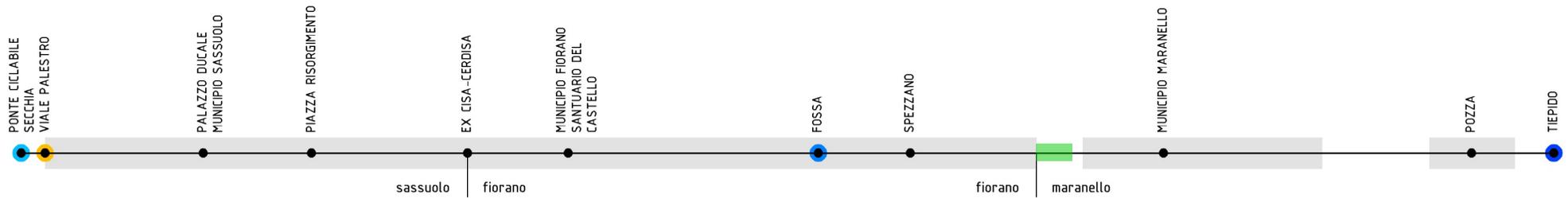
02



03



04



TRATTO DA C.C. Maranello A via Rep. di Montefiorino  
TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 320 m  
TIPO INTERVENTO PREVALENTE



01



02

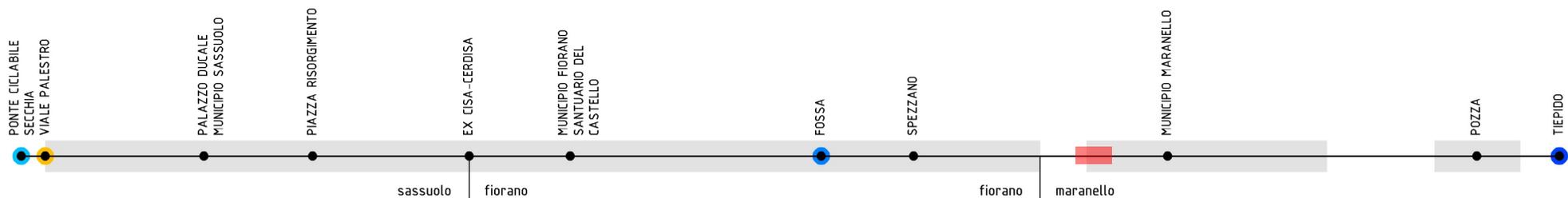


03



04

Il tratto compreso tra il confine comunale di Maranello e via Repubblica di Montefiorino è caratterizzato da un percorso ciclopedonale di dimensioni ristrette e pertanto non ottimale rispetto alle interferenze biciclette-pedoni. Tuttavia non si sono individuate tipologie di intervento funzionali al miglioramento della situazione attuale a causa dei vincoli dettati dalla geometria della strada e dagli affacci degli edifici a ridosso della stessa.



TRATTO DA via Rep. di Montefiorino A via Veneto  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 340 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE nuovo intervento (2A)

Il tratto tra via Repubblica di Montefiorino e via Veneto presenta una sezione stradale alla quale non è possibile prendere spazio per allargare il percorso su marciapiede esistente.

A partire dall'interruzione del percorso ciclopedonale si può continuare ad utilizzare il marciapiede esistente per raggiungere l'attraversamento sul fronte del parcheggio dell'attività Forghieri Srl per spostarsi sul lato nord e imboccare l'ampio marciapiede che conduce al parcheggio in prossimità del campo sportivo.

Alternativamente si può utilizzare il sopracitato marciapiede come monodirezionale verso est almeno fino all'altezza dell'edicola (dove andrebbe realizzato un nuovo attraversamento) e, provenendo dall'edicola, utilizzare il marciapiede esistente sul lato nord come monodirezionale verso ovest, per poi proseguire con una corsia ciclabile sul fronte dell'attività Forghieri srl fino all'attraversamento della strada.



01



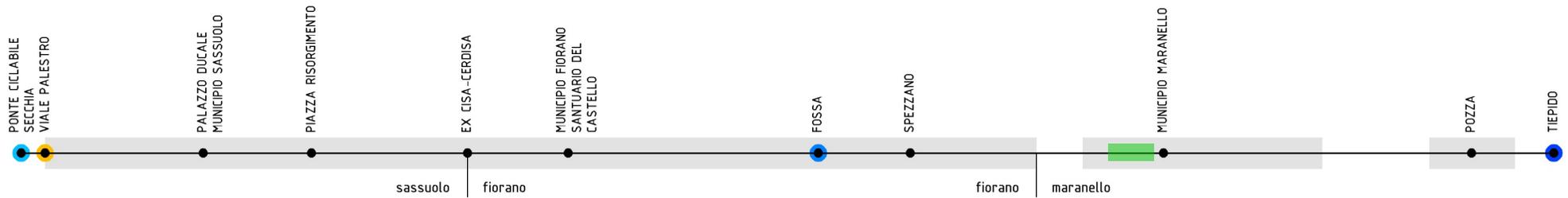
02



03



04



TRATTO DA via Claudia A via Nazionale  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 460 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE

Nel tratto tra via Claudia e via Nazionale è presente fino a via 25 Aprile una pista in sede propria separata con doppio cordolo e più a ovest un percorso ciclopedonale su marciapiede.



01



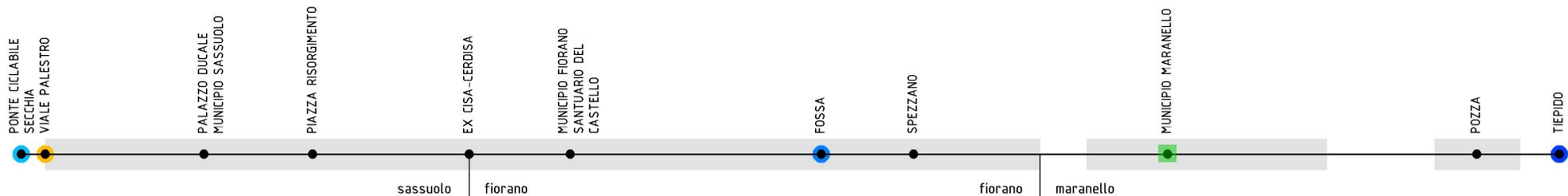
02



03



04



TRATTO DA via Nazionale A viale Ing. Stradi  
 TIPO CICLOVIA strada 30

LUNGHEZZA 145 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE

Piazza Libertà è stata recentemente regolamentata come Zona 30, in seguito ad interventi di moderazione del traffico quali la realizzazione di pedane di incrocio, attraversamenti pedonali rialzati e l'utilizzo di pavimentazione differenziata.

La viabilità della Zona 30 è percorribile in sicurezza dalle biciclette.

In futuro per la segnaletica di indirizzamento dell'Asse 1 andrà individuato un percorso preferenziale, che, in prima battuta, potrebbe utilizzare la strada sul lato sud della piazza e la traversa del parcheggio più vicina al Municipio, in modo da raccordarsi al percorso esistente su via Stradi con il minimo delle interferenze.



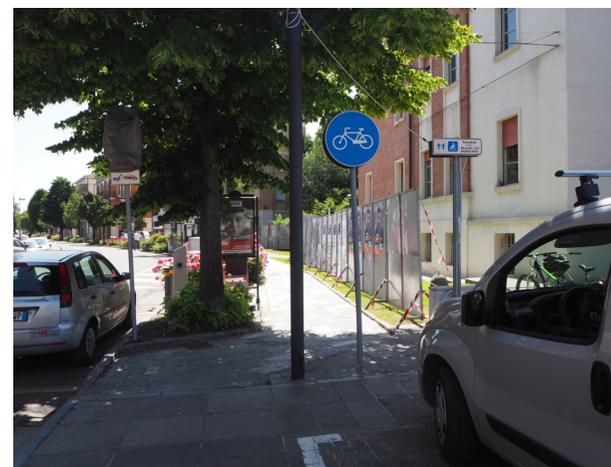
01



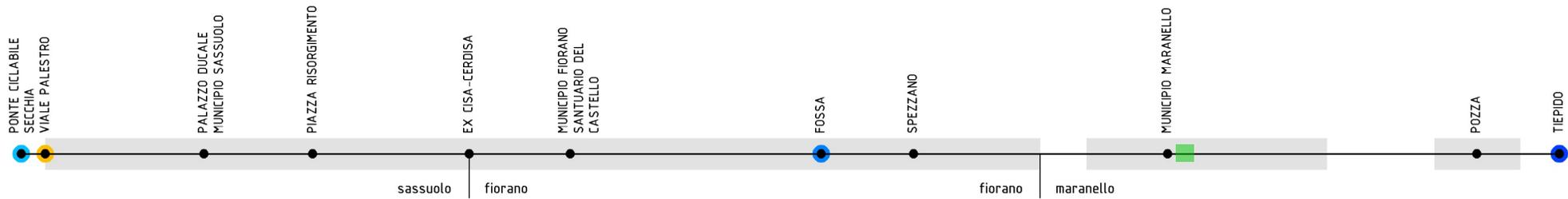
02



03



04



TRATTO DA piazza della Libertà A viale della Resistenza  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 245 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE



01



02

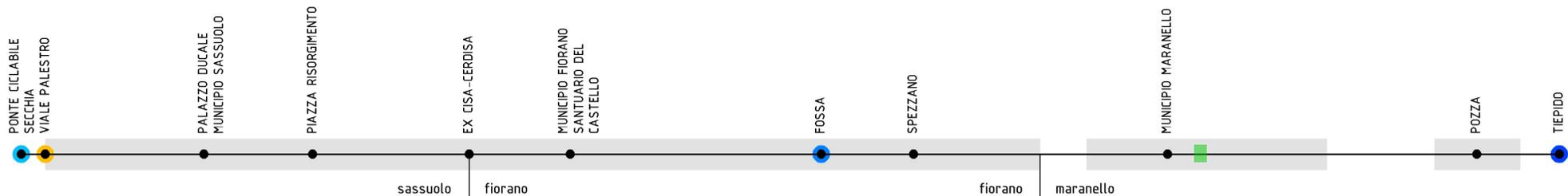


03



04

Il tratto compreso tra piazza della Libertà e viale della Resistenza è caratterizzato da una pista ciclabile contigua al marciapiede e affiancata a nord da un'aiuola alberata e arredo urbano. Dei pittogrammi a terra potrebbero migliorare la percezione degli spazi dedicate alle componenti ciclabile e pedonale, offrendo miglior comfort e sicurezza.



TRATTO DA viale della ResistenzaA via Speri  
 TIPO CICLOVIA percorso pedonale

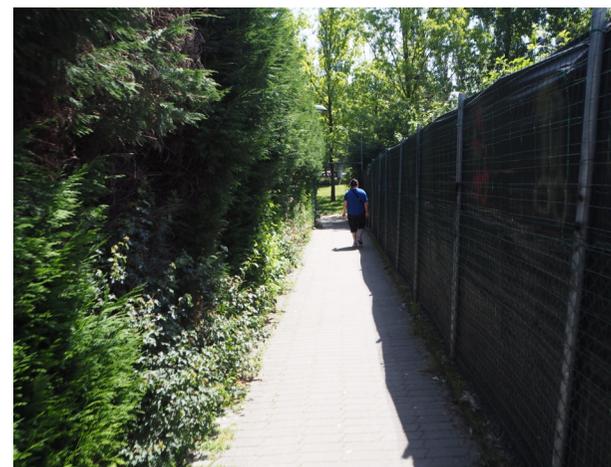
LUNGHEZZA 100 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE

Il percorso pedonale di collegamento tra viale della Resistenza e via Speri presenta un primo tratto intercluso tra due abitazioni e un secondo tratto in attraversamento al parco Due.

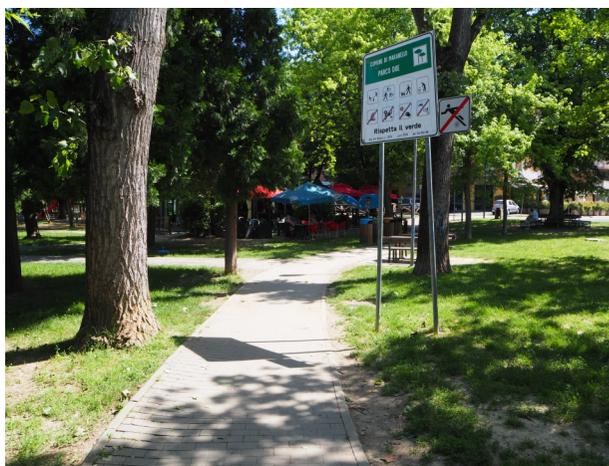
L'attraversamento al parco è migliorabile andando a realizzare una nuova pista unicamente dedicata alle biciclette per il tratto di connessione al percorso ciclopedonale esistente.



01



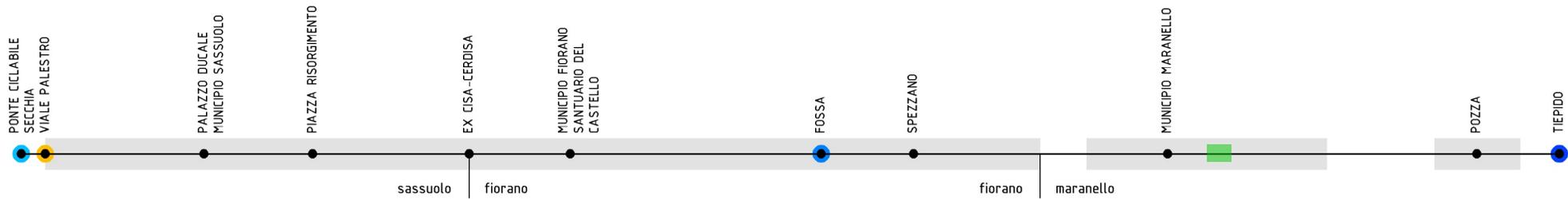
02



03



04



TRATTO DA via Speri A sottopasso Coop  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 380 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE



01



02

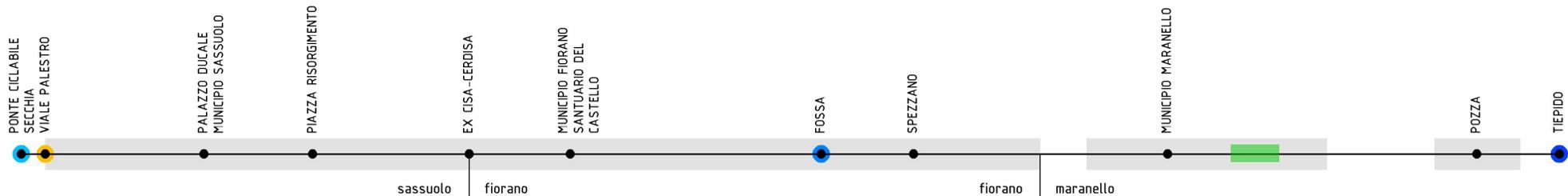


03



04

A partire dal parco Due ha inizio un percorso ciclopedonale che conduce fino al sottopasso del supermercato Coop, passando prima sul lato nord del parcheggio di piazza Amendola e successivamente a fianco delle scuole, in un'area separata dal traffico motorizzato.

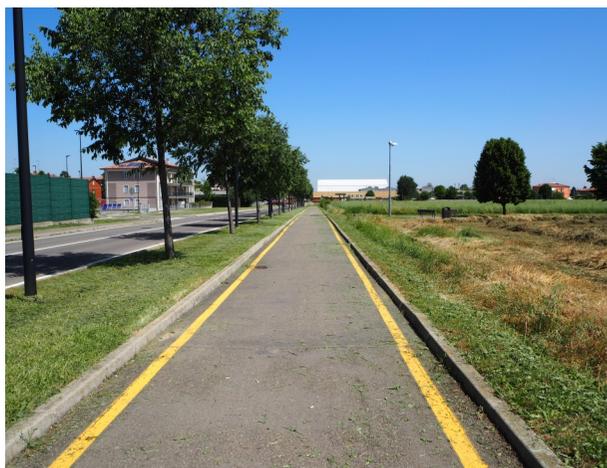


TRATTO DA sottopasso Coop A via Vignola  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

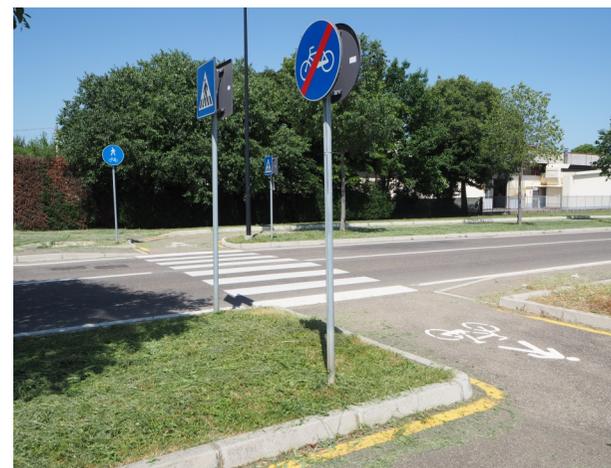
LUNGHEZZA 430 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE

Il percorso ciclopedonale compreso tra il sottopasso della Coop e via Vignola è separato dalla carreggiata da un'ampia aiuola verde alberata che rende sicura la percorrenza del tratto.

Si può valutare di rendere maggiormente visibile sia l'attraversamento su via Vignola in prossimità della rotatoria che quello su via 8 Marzo nel punto in cui il percorso si sposta da ovest ad est



01



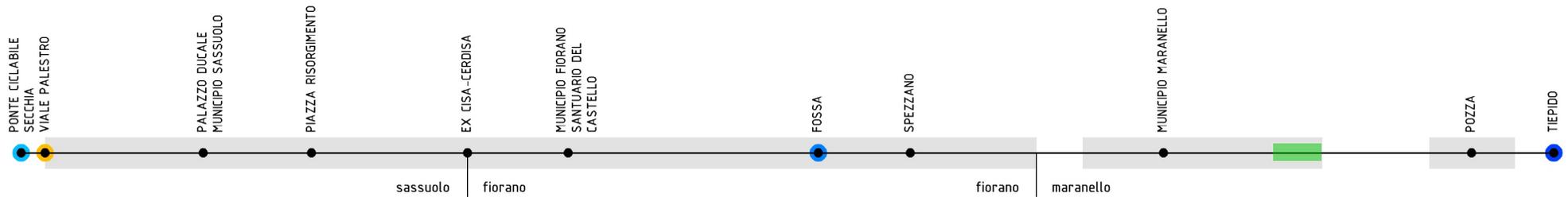
02



03



04



TRATTO DA via 8 Marzo A via Fonda  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 445 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE



01



02



03

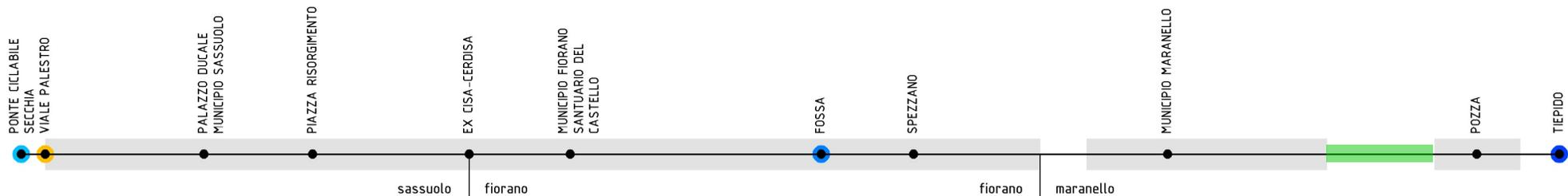


04

Il tratto compreso tra via 8 Marzo e via Fonda, al confine del centro abitato di Maranello, è caratterizzato da un percorso ciclopedonale con una sezione che lo rende non sempre facilmente percorribile, soprattutto in corrispondenza dei grandi alberi presenti ad est di via Martinella.

Nel tratto tra via Martinella e via Fonda, in seguito alla costruzione del nuovo supermercato, è stato realizzato un percorso ciclopedonale lungo il lato sud della carreggiata.

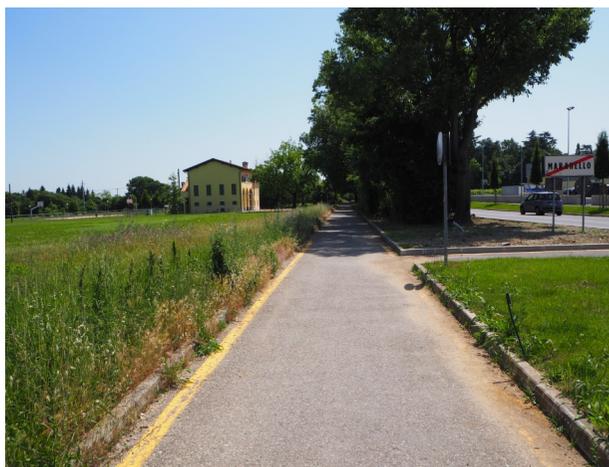
Va segnalata anche la previsione di realizzare un percorso ciclopedonale sui bordi est e sud del comparto ex Cemar, che connetterebbe il suddetto percorso e via Crociale. Messo in relazione con il percorso ciclopedonale esistente poco più a sud tra via Crociale e via 8 Marzo, questo percorso offre un'alternativa all'uso di via Vignola nelle relazioni tra il centro di Maranello e la futura area degli impianti sportivi da un lato, e le zone più ad est dall'altro.



TRATTO DA via Fonda A C.A. Pozza  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 630 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE

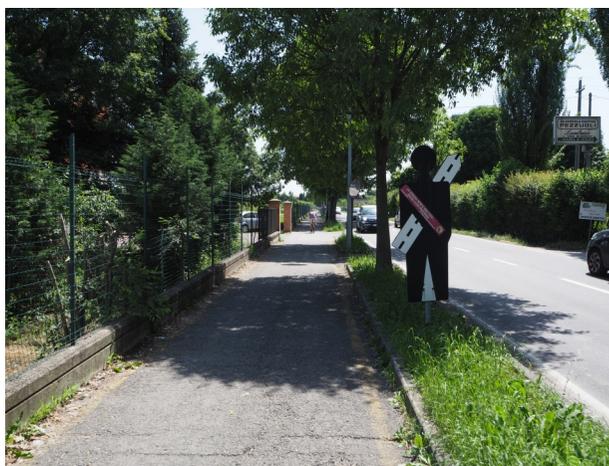
Il percorso ciclopedonale esistente compreso tra il centro abitato di Maranello e quello di Pozza si sviluppa lungo il lato nord di via Vignola ed è caratterizzato da una sezione generalmente adeguata, separato dalla carreggiata tramite una aiuola alberata.



01



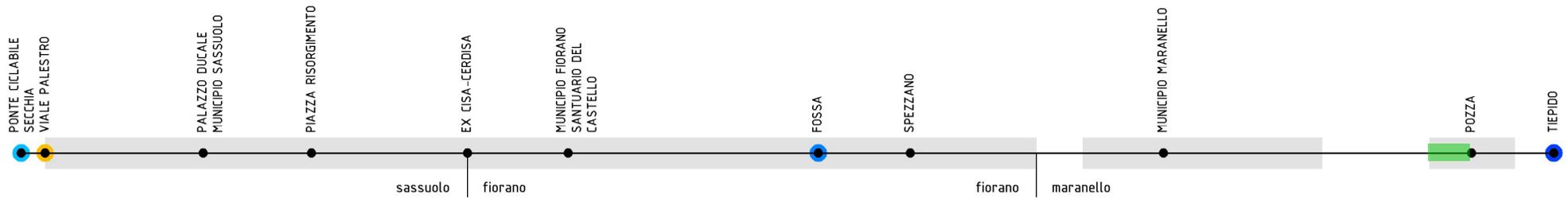
02



03



04



TRATTO DA C.A. Pozza A via Vandelli  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 230 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE



01



02



03

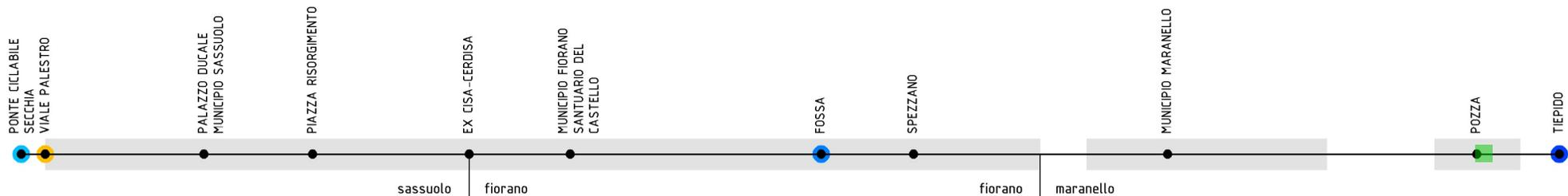


04

A partire dal confine est del centro abitato di Pozza il percorso ciclopedonale si sviluppa su un marciapiede che in alcuni tratti è caratterizzato da una sezione non ottimale considerando le interferenze pedoni-biciclette.

In prossimità dell'intersezione tra via Vignola e via Vandelli il percorso esistente si sposta sul lato sud per mezzo di un attraversamento pedonale semaforizzato. La manovra, oltre a non essere adeguatamente segnalata, presuppone tempi di attesa molto lunghi, causati dalla regolamentazione semaforica, sulla quale si potrà avviare un approfondimento specifico.

|



TRATTO DA via Vandelli A via Rossini  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 175 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE

Una volta superato l'attraversamento semaforizzato di via Vandelli il percorso ciclopedonale prosegue, lungo via Vignola, fino alla rotonda della S.S.12 Nuova Estense.

Volendo da Pozza raggiungere in bicicletta il Tiepido, considerata la pericolosità di un eventuale nuovo attraversamento a raso sulla statale, si preferisce indirizzare l'asse verso nord dove, in prossimità del Maranello Village, sono presenti due sottopassi ciclopedonali che permettono di superare in sicurezza la Pedemontana e la S.S.12.

All'altezza della chiesa di Pozza, l'asse devia così da via Vignola su via Rossini in corrispondenza dell'attraversamento pedonale esistente, di cui potrà eventualmente essere incrementata la visibilità con un'illuminazione dedicata.

Dall'approdo nord dell'attraversamento la connessione con via Rossini va migliorata intervenendo puntualmente sul marciapiede per realizzare una rampa di raccordo con il piano stradale.



01



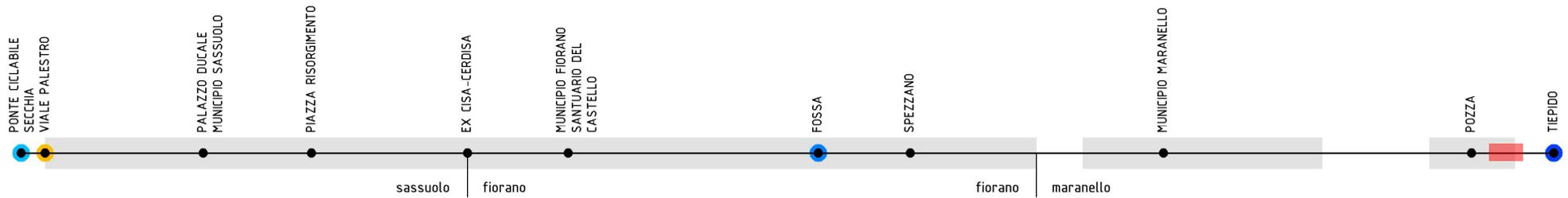
02



03



04



TRATTO DA via Vignola  
TIPO CICLOVIA strada 30

A via Pedemontana

LUNGHEZZA 385 m

TIPO INTERVENTO PREVALENTE moderazione del traffico



01



02



03

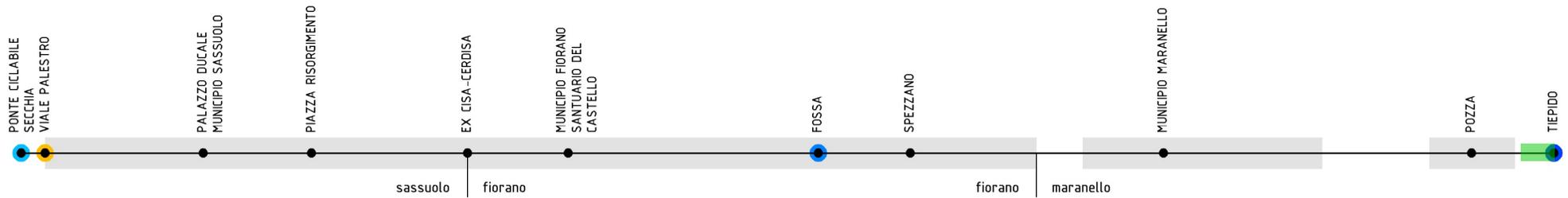


04

Via Rossini è inserita all'interno di un'isola ambientale "naturale" protetta dal traffico di attraversamento. Trattandosi di un lungo rettilineo in futuro la sicurezza potrà essere ulteriormente migliorata con interventi di moderazione del traffico.

Il tratto finale della via, caratterizzato da una strada chiusa, è già utilizzabile in sicurezza.

Il collegamento ciclopedonale tra il cul de sac e il sottopasso esistente della Pedemontana all'interno dell'area verde è in fase di realizzazione.



TRATTO DA via Pedemontana A torrente Tiepido  
 TIPO CICLOVIA percorso ciclopedonale

LUNGHEZZA 400 m  
 TIPO INTERVENTO PREVALENTE

A partire dal sottopasso esistente alla Pedemontana l'asse si sviluppa sui percorsi ciclopedonali esistenti che permettono di raggiungere il sottopasso esistente alla S.S.12 lambendo il Maranello Village. Superato il sottopasso il collegamento con il percorso del torrente Tiepido avviene tramite un sentiero sterrato che potrà essere migliorato intervenendo sul fondo.



01



02



03



04