

PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 3 Mobilità sostenibile e qualità dell'aria

Obiettivo Specifico 2.8 Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio

Azione 2.8.1 Piste ciclabili e progetti di mobilità dolce e ciclo-pedonale

SCHEDA PROGETTO DELLE OPERAZIONI INDIVIDUATE NELL'AMBITO DELL'ATUSS

1.DATI GENERALI DI PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

UN NUOVO COLLEGAMENTO CICLO- PEDONALE TRA IL CENTRO URBANO DI IMOLA, LA “ CURVA RIVAZZA DELL'AUTORDROMO E LA FRAZIONE DI ZELLO FUNZIONALE AI GRANDI EVENTI

1.2 Abstract del progetto

L'intervento, parte del futuro “corridoio” extraurbano previsto dal PRIT 2025 denominato “ciclovía Emilia ER 8” e inserito fra le bicipolitane e nel PUMS della Città Metropolitana di Bologna, prevede il completamento del collegamento ciclopedonale tra il centro urbano di Imola, la “Curva Rivazza” dell'Autodromo e la frazione di Zello per dare risposta alla domanda di mobilità “dolce” da e per il centro storico in occasione dei grandi eventi motoristici e concertistici e per gli spostamenti dei residenti nell'ottica di ridurre l'utilizzo dei automezzi inquinanti nell'area urbana della città.

La nuova infrastruttura di circa 800 metri collegherà il terminale esistente, collocato in prossimità dell'attuale limite del centro abitato sulla SS. 9, con la via Gratusa attraverso una “pista in sede propria” dotata dei necessari standard di protezione, che si snoderà sul fianco sud della sede stradale andando per lunghi tratti a occupare lateralmente le attuali fasce di rispetto stradali (scarpate, fossi e banchine) e alcune aree agricole.

In prospicenza con l'intersezione fra la Via Zello (comunale) e la strada statale (incrocio posizionato sul lato nord rispetto alla statale), sarà realizzata una nuova rotatoria, elemento di messa in sicurezza dell'incrocio che costituirà nei fatti la porta di ingresso all'abitato di Imola da e verso la Romagna.

1.3 Beneficiario*

Denominazione	COMUNE DI IMOLA
Partita IVA o CF	00794470377
Via/Piazza e n. civico	Via Mazzini, 4
CAP	40026
Comune	Imola
Provincia	Bologna

**Il beneficiario è inteso come un soggetto pubblico responsabile dell'avvio e dell'attuazione e della spesa del progetto*

1.4 Localizzazione del progetto (da compilare obbligatoriamente per i progetti di investimento)

Spazi in fregio alla sede stradale della SS 9 Emilia nella tratta fra il limite del centro urbano del Comune di Imola all'intersezione con la strada comunale via Gratusa .

1.5 Proprietà del bene oggetto di intervento (da compilare obbligatoriamente per i progetti di investimento)

I terreni previsti per la realizzazione della pista ciclabile sono di proprietà del Demanio, del Comune e alcune porzioni di proprietà privata, oggetto di esproprio.

2.DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	Priorità 2
Obiettivo specifico	2.8
Azione PR FESR 2021-2027	2.8.1

2.2 Inquadramento del progetto nell'ambito dell'ATUSS

L'intervento si inserisce pienamente nella strategia ATUSS con specifico riferimento all'obiettivo di potenziare i collegamenti legati alla mobilità dolce e di potenziare l'accessibilità ciclabile e pedonale da e verso il Centro Storico di Imola e l'Autodromo. Inoltre l'intervento è funzionale a ridurre il divario tra centro e periferia, consentendo ai cittadini e ai frequentatori dei grandi eventi di raggiungere comodamente e in sicurezza il centro senza l'utilizzo di automezzi inquinanti.

2.3 Coerenza del progetto con le strategie regionali di riferimento

Illustrare la coerenza dell'intervento con:

1. la strategia, i contenuti e gli obiettivi di riferimento del PR FESR 21-27;

l'intervento in oggetto è coerente con la priorità 2 del PR FESR ed in particolare con l'obiettivo 2.8 che prevede la realizzazione di piste ciclabili e interventi sulla mobilità dolce (promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio)

2. il Documento Strategico Regionale;

l'intervento è coerente con il DSR nella parte in cui si prevede la creazione di Agende Trasformative Urbane per lo Sviluppo Sostenibile Strategie per un'area urbana con almeno 50 mila abitanti, residenti in un unico comune o in una unione di comuni, come nel caso del Nuovo Circondario Imolese.

3. la Strategia Regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile;

l'intervento è coerente con l'obiettivo 11 dell'Agenda 2030 regionale: città e comunità sostenibili, anche attraverso nuove piste ciclabili.

4. la Strategia nazionale sulla mobilità sostenibile e intelligente;

l'intervento è coerente con l'obiettivo 11 dell'Agenda 2030 nazionale: città e comunità sostenibili, anche attraverso nuove piste ciclabili.

5. la Strategia Nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici; *la realizzazione della pista rientra tra le azioni verdi previste nella strategia nazionale con il duplice obiettivo di ridurre l'inquinamento atmosferico e di diminuire l'apporto dei veicoli a motore all'incremento delle temperature urbane.*

6. la Strategia regionale unitaria per la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici; *l'intervento è coerente con l'obiettivo regionale di favorire la riduzione progressiva delle emissioni di gas climalteranti.*

7. la programmazione regionale e con la normativa nazionale e comunitaria di settore tra cui il Piano Integrato della qualità dell'aria, il Piano Energetico Regionale e Piano triennale di attuazione del piano energetico, Piano regionale integrato dei trasporti 2025 .

la pista ciclabile favorisce il miglioramento della qualità dell'aria

2.4 Descrizione del progetto

La nuova pista ciclopedonale si insedierà sul lato destro direzione Faenza della Ss.9, nello spazio costituito dal margine asfaltato, banchina e rilevato stradale fra il centro abitato di Imola, alla chilometrica 76+195, e la sua intersezione con la via Gratusa (comunale) e via Zello.

La pista ciclopedonale, su "sede propria" rispetto all'adiacente sede stradale, sarà di larghezza media pari a ml 2,50 e sarà dotata da un'aiuola di separazione rispetto alla strada, aiuola di larghezza variabile; lo spazio di separazione fungerà sia da elemento di arredo con opere a verde di altezza limitata e, come richiesto da Anas, sarà sede, a difesa dell'utenza debole, di una adeguata barriera "guard-rail". Sul lato interno della pista, lato verso le colline, verranno installati i nuovi pali della illuminazione pubblica, le opere di arredo e le nuove alberature per garantire una adeguata ombreggiatura per l'utenza.

In prospicenza con l'intersezione fra la Via Zello (comunale) e la strada statale (incrocio posizionato sul lato nord rispetto alla statale), si prevede la realizzazione di una nuova rotatoria, inserita nel quadro economico complessivo dell'opera ma finanziata con risorse comunali (400.000 euro) a cui la pista ciclopedonale si affiancherà in tangenza: ciò con l'intento di andare a costituire una sezione di attraversamento ciclopedonale della statale per collegare l'area abitata e i servizi insediati sulla via Zello con la nuova ciclovia e quindi con il centro abitato di Imola. La rotatoria costituirà elemento di messa in sicurezza dell'incrocio e costituirà nei fatti la porta di ingresso all'abitato di Imola da e verso la Romagna.

Coerenza con i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile, laddove previsti dalla normativa vigente, o in assenza di questi con altri pertinenti strumenti di settore:

La nuova tratta ciclopedonale, oltre ad implementare la già estesa rete ciclabile urbana, costituirà parte del futuro "corridoio" extraurbano, previsto dal PRIT 2025, denominato "ciclovia Emilia ER 8" delle bicipolitane della CMBO ed è prevista nel PUMS approvato il 27/11/2019. Verso sud, dovrà affiancare il tracciato dell'omonima strada statale. L'intervento si inserisce quindi in una progettualità più ampia, volta allo sviluppo della mobilità ciclabile in particolare con vocazione turistica e sportiva, ma anche con precisa valenza trasportistica.

La qualità della metodologia/tecnologie/materiali utilizzati e delle procedure di attuazione dell'intervento: gli elementi di innovatività della proposta:

Dal punto strettamente viabilistico, l'intervento si pone in continuità agli obiettivi e finalità espresse nel vigente PGTU : la costituzione di un nuovo tracciato ciclopedonale in sede propria, la ricalibrazione delle larghezze delle corsie di marcia e la realizzazione della rotatoria a soluzione dell'intersezione della via Zello con la SS. Emilia rappresenteranno elemento di notevole aumento di sicurezza e fruibilità stradale grazie alla induzione a comportamenti e velocità di transito più consone allo standard cittadino.

La sostenibilità ambientale della proposta:

Dal punto di vista della sostenibilità ambientale l'intervento si pone l'obiettivo di attuare anche un miglioramento paesaggistico- architettonico del territorio periferico, inserendo lungo il tracciato nuovi filari di alberature autoctone e di aiuole, arredate a verde, anche con funzione di protezione e separazione dal traffico stradale, il tutto per recuperare tipologicamente l'analoga infrastruttura ciclabile che, all'altro lato della città verso Bologna, si snoda sulla SS.9 Emilia dalla località Piratello verso il Comune di Dozza.

La nuova pista e la nuova rotatoria (quest'ultima non oggetto del finanziamento ATUSS) saranno dotate di impianto di illuminazione pubblica dedicata.

L'integrazione con altri interventi previsti volti a contribuire al miglioramento della qualità dell'aria:

La capacità degli interventi proposti di ridurre le emissioni inquinanti di gas climalteranti e l'utilizzo dei veicoli privati:

La stima dei benefici ambientali attesi si baserà sulla stima dello "shift modale" indotto dall'intervento: la disponibilità di una rete ciclopedonale funzionale, sicura e interconnessa, favorirà, nel tempo, una modifica delle abitudini di mobilità individuale in direzione di uso sempre maggiore della bicicletta anche negli spostamenti casa-lavoro, a discapito di veicoli come auto e moto.

Il rapporto tra l'importo del sostegno, le attività intraprese e il conseguimento degli obiettivi:

La valutazione di tale cambiamento comportamentale, da esprimere sotto forma di km complessivi sottratti alla circolazione delle auto, deve necessariamente combinare dati sui livelli di utilizzo delle nuove infrastrutture, e informazioni inerenti

l'effettiva variazione dei comportamenti che possono essere reperite consultando l'utenza (ad esempio modalità di spostamento precedenti, caratteristiche del veicolo abituale, propensione a consolidare le abitudini di mobilità sostenibile). Una volta stimato un dato chilometrico, sarà possibile, applicando modelli di calcolo e fattori di emissione ricavati da banche dati specialistiche pervenire ad una stima delle emissioni evitate, sia con riferimento ai gas climalteranti, e quindi alla CO₂, che ai principali gas nocivi per la salute e quindi: CO, NO_x, PM10, ecc... Indagini ed elaborazioni ex post consentiranno una modellizzazione più precisa, tanto a livello di quantificazione dello shift modale indotto quanto di caratteristiche emissive del parco auto locale.

Per l'ubicazione del tracciato, la pista costituisce anche un importante tassello per incrementare l'attrattività turistica dell'autodromo in un'ottica di approccio integrato che si aggiunge all'altro intervento ATUSS della "casa degli eventi".

La pista infatti potrà collegare l'autodromo con la frazione ove è peraltro presente un parcheggio ad uso pubblico sulla via Emilia.

Con questo intervento si darà risposta alle esigenze del territorio: favorire lo sviluppo economico in modo sostenibile, attraverso il turismo.

3.TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata (data)	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE ai sensi del D.lgs 36/2023)		01/11/2023	28/06/2024
Progetto definitivo (PFTE ai sensi del D.lgs 36/2023)		01/11/2023	28/06/2024
Acquisizione aree		01/07/2024	27/09/2024
Progetto esecutivo		01/07/2024	29/11/2024
Indizione gara		02/12/2024	29/02/2025
Stipula contratto		03/03/2025	02/04/2025
Esecuzione lavori		03/04/2025	30/09/2026
Collaudo		01/10/2026	11/12/2026
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4.DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (in euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027	€. 1.500.000	79 %
Risorse a carico del beneficiario	€. 400.000	21 %
TOTALE	€. 1.900.000	100,00 %

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa*		Importi (in euro)**
A	Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi, opere di ingegno, incentivi per funzioni tecniche (fino ad un massimo del 10% del valore del progetto da rendicontare sulla base di giustificativi di spesa)	190.000,00
B	Spese per l'esecuzione di lavori per infrastrutture ciclistiche	1.480.000,00
B1	Espropri	150.000
C	Costi generali per la definizione e gestione del progetto (fino ad un massimo del 5% forfettario calcolato sul totale delle altre voci di spesa)	80.000,00
TOTALE		1.900.000,00

**L'allocazione delle risorse in fase di redazione della presente scheda progetto è da intendersi come indicativa e sarà poi oggetto di ulteriore specifica nell'ambito dell'ITI*

***Gli importi vanno indicati al lordo dell'IVA*

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa* (indicare le annualità stimate di spesa dell'intervento)

2023	2024	2025	2026
-	€. 214.850,96	€. 778.360,30	€. 906.788,74

**La distribuzione della spesa per annualità in fase di redazione della presente scheda progetto è da intendersi come indicativa e sarà poi oggetto di ulteriore specifica nell'ambito dell'ITI*

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

La gestione della manutenzione ordinaria della pista sarà affidata, come patrimonio stradale comunale, alla in house Area Blu spa.
L'investimento determinerà un lieve incremento dei costi di gestione che verrà finanziato dal bilancio comunale.

5.INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori*

Codice	Indicatori di realizzazione	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCO58	Infrastrutture dedicate ai ciclisti, beneficiarie di un sostegno	Km	0,800
Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
RCR 64	Numero annuale di utenti delle infrastrutture dedicate ai ciclisti	Utilizzatori/anno	34.800**

*indicazioni per la corretta quantificazione degli indicatori sono fornite in allegato alla scheda

5.2 Categorie di intervento (individuare il/i settori di intervento attinenti al progetto e quantificarne le risorse allocate)

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
083	Infrastrutture ciclistiche	€ 1.900.000
077	Misure per la qualità dell'aria e del rumore	

**** Utilizzo ordinario della nuova infrastruttura**

utilizzatori/giorno	80
utilizzatori/mese	2.400
utilizzatori/anno	28.800

Calcolo utilizzo infrastruttura in occasione di eventi

posti auto parcheggio centro commerciale di via Zello	240
persone servite con parcheggio	1.200

media annuale n° eventi di forte richiamo all'autodromo	5
---	---

Utenti/anno serviti da nuova arteria ciclopedonale per eventi legati all'autodromo in quanto fruitori del parcheggio, come luogo di scambio con la bici	6.000
---	--------------

complessivo utenti/anno	34.800
--------------------------------	---------------