



Bologna, 29/4/2022

Alla Presidente
dell'Assemblea legislativa della
Regione Emilia-Romagna
Cons. Emma Petitti

RISOLUZIONE

L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA DELL'EMILIA-ROMAGNA

Premesso che

- il Piano Regionale Integrato dei Trasporti, approvato il 23 dicembre scorso, individua, nella Carta delle Ciclovie Regionali, la Ciclovía Tirrenica (sigla ER9) tra le ciclovie candidate dalla Regione Emilia-Romagna per la rete nazionale ciclabile. Il tracciato della ciclovía che interessa l'Emilia-Romagna per una lunghezza di circa 70 km attraversa la provincia di Parma da nord a sud, andando da Colorno sul Po al Passo della Cisa, fino al confine con la Toscana;
- la ER9 Ciclovía Tirrenica corrisponde al tratto emiliano-romagnolo della "Variante Tirrenica" della Ciclovía del Sole. Mentre la Ciclovía del Sole collega il Brennero a Roma passando per Verona, Mantova, Bologna e Firenze, la Variante Tirrenica collega il Brennero al mare Tirreno per la via piú diretta e comoda, lasciando Mantova in direzione Parma per puntare al Passo della Cisa, il piú agevole valico dell'Appennino Tosco-Emiliano da superare per il ciclovíaggiatore che intenda spostarsi in bicicletta da Nord al Mar Ligure e Tirreno e al Centro Sud;
- nel tracciato da Verona a Livorno la Ciclovía Tirrenica ER9 è nota anche come Ti-Bre (Tirreno-Brennero) Dolce, in contrapposizione alla Tibre autostradale;
- la Ciclovía Ti-Bre Dolce è stata inaugurata e interamente percorsa in bicicletta con la Bicistaffetta Nazionale organizzata da Fiab tra i 3 e il 7 settembre 2011 nel tratto da Verona a Livorno passando per Mantova, Sabbioneta, Casalmaggiore, Colorno,

Parma, Sala Baganza, Val Baganza, Berceto, Passo della Cisa, Pontremoli, Sarzana, Versilia, Pisa. L'iniziativa fu patrocinata e sostenuta dalla Regione Emilia-Romagna e dalle amministrazioni locali che contribuirono a iniziare la posa dei segnavie "Ti-Bre Dolce Bicitalia 16".

Premesso inoltre che

- la Ti-Bre Dolce è tutta pedalabile, ma presenta alcuni nodi critici da risolvere in termini di sicurezza e di continuità ciclistica, in particolare cicloturistica;
- ad oggi, in particolare, permane problematico l'attraversamento del Po, tra Colorno e Casalmaggiore, dove, nonostante da anni sia pronto un dettagliato studio di fattibilità tecnico-economica, manca ancora l'interconnessione ciclabile tra la Ti-Bre Dolce e il Ponte sul Po, e l'unico tratto di strada percorribile per arrivare all'imbocco della corsia ciclabile sul Ponte da Colorno e viceversa sono i circa 800 metri della trafficatissima SS 343 Asolana, altamente rischiosa e improponibile per i ciclisti;
- un ulteriore punto critico da risolvere è costituito dalla storica Strada Farnese, nel tratto Parma-Sala Baganza (circa 15 km tra Parma, Collecchio e Sala Baganza), che in questi ultimi anni è stata invasa da un crescente traffico motorizzato non più compatibile con la presenza della ciclovia. Alla Strada Farnese andrebbe riconosciuta la vocazione strategica di tracciato ciclo-pedonale, con divieto di accesso ai mezzi motorizzati, eccetto residenti e mezzi agricoli.

Considerato che

- le potenzialità turistiche della Ciclovia Ti-Bre Dolce, ovvero ER9, sono particolarmente elevate sia per il valore paesaggistico e culturale dei luoghi attraversati, sia per la capacità di collegare tra loro questi territori a misura degli spostamenti in bicicletta;
- nel solo tratto emiliano la ciclovia collega tra loro tre residenze ducali: la Reggia di Colorno, il complesso della Pilotta e del Parco Ducale di Parma e il Casino dei Boschi di Sala Baganza (nel cuore del Parco Regionale Boschi di Carrega), ovvero i tre complessi monumentali più rappresentativi del territorio parmense e del suo paesaggio naturale, storico e culturale, lungo la direttrice dei torrenti Parma e Baganza. Il percorso prosegue poi verso sud nel paesaggio agrario collinare parmense fino al passo della Cisa, lungo un percorso che coincide con un tratto dell'antica via Francigena contrassegnato da borghi e chiese medievali;
- rispetto alla connettività alla rete delle altre ciclovie anche di interesse nazionale ed europeo, il tratto emiliano della Ti-Bre Dolce raccorda tre percorsi della Rete ciclabile europea EuroVelo: l'EV5 (Canterbury–Roma) Ciclovia Francigena, l'EV7 (Capo Nord–Malta) Ciclovia del Sole, l'EV8 (Gibilterra-Atene) Ciclovia del Po, Vento. Inoltre, la Ti-

Bre Dolce è collegata alla rete ferroviaria nazionale e regionale, in particolare alla linea Pontremolese (Parma-Pontremoli-La Spezia), alle linee Parma-Piadena-Brescia e Piadena-Mantova-Verona, che offrono un utile supporto ai cicloturisti in ottica di intermodalità bici-treno.

Considerato inoltre che

- da diversi anni, nonostante la crisi del turismo dovuta alla pandemia da Covid 19, il settore del cicloturismo è invece in costante espansione. Il rapporto annuale ISNART-Legambiente del 2020 stima che il settore del cicloturismo in Italia abbia movimentato nel 2019 complessivi 4,7 miliardi di euro, di cui 3 spesi da turisti esteri;
- in relazione al cicloturismo, nel rapporto si afferma che siamo di fronte al formarsi di “macro nicchia” le cui dimensioni sono probabilmente destinate a crescere con l’aumento e l’affinarsi delle infrastrutture disponibili, dei servizi di ospitalità specializzati e di una oculata attività di promozione.

Osservato che

- le ciclovie turistiche sono percorsi misti che corrono di volta in volta su sede ciclabile propria, strade promiscue rurali, strade a bassa o nulla intensità di traffico motorizzato, e, anche dove non necessitino di interventi per completare il percorso, richiedono comunque interventi coordinati per garantirne la unitaria riconoscibilità, sia rispetto al tracciato in opera, con la manutenzione e l’installazione della segnaletica, sia rispetto all’identità paesaggistica della ciclovia in quanto infrastruttura per il turismo lento, responsabile, storico-culturale e naturalistico;
- anche la Ti-Bre Dolce, oltre agli interventi richiesti per risolvere i su esposti nodi critici, necessita di un costante lavoro di manutenzione, di integrazione con i servizi ferroviari e di promozione;
- nel gennaio scorso, in seguito all’avvio del cantiere per la costruzione della cassa di espansione del Torrente Baganza - lavori diretti da AIPO e finanziati dalla Regione Emilia-Romagna - la ciclovia Ti-Bre Dolce ha subito una interruzione per un tratto di circa 800 metri fra i comuni di Sala Baganza e di Collecchio, nei pressi di Strada Farnese in località Villa Ortensia. In quell’occasione né AIPO, né la Regione, né i Comuni coinvolti hanno provveduto alle doverose segnalazioni, a tutela dell’incolumità dei ciclisti, dell’interruzione della ciclovia e del percorso ciclabile alternativo provvisorio da compiere.

Osservato inoltre che

- le competenze relative alla pianificazione, alla realizzazione, alla manutenzione e alla promozione delle ciclovie sono in capo a diversi enti e non è chiaramente identificabile un soggetto incaricato del ruolo di coordinamento e di stimolo dello sviluppo delle ciclovie turistiche;
- a seguito delle deliberazioni delle Assemblee legislative delle quattro Regioni coinvolte (per l'Emilia-Romagna tramite l'approvazione, il 22 luglio, della Legge Regionale 12/2021) nel dicembre scorso sono state ampliate le competenze dell'Agenzia interregionale per il Fiume Po (AIPO), che ha assunto funzioni relative alla progettazione, costruzione, manutenzione e gestione delle infrastrutture per la mobilità ciclistica nelle aree demaniali di competenza.

Ricordato che

- a partire dal 2016 lo Stato ha iniziato a finanziare interventi per la realizzazione di ciclovie turistiche, stanziando fondi dedicati alla realizzazione di 10 ciclovie nazionali, tre delle quali coincidono con i tratti italiani delle ciclovie della rete ciclabile europea EuroVelo (EV5/Francigena, EV7/Ciclovie del Sole, EV8/Ciclovie del Po). Ulteriori fondi sono stati stanziati a questo scopo con il PNRR;
- nonostante la Ti-Bre Dolce - indicata formalmente come ciclovie regionale e interregionale di rango nazionale "Tirrenica ER9" - risulti tra le ciclovie candidate dalla Regione Emilia-Romagna a rientrare nella rete ciclabile nazionale, i finanziamenti statali che interessano la nostra regione riguardano finora solo le ciclovie Vento (da Venezia a Torino lungo il corso del Po), la Ciclovie del Sole (da Verona a Firenze passando da Bologna o dalla variante per Modena) e la Ciclovie Adriatica (da Lignano Sabbiadoro al Gargano lungo la costa adriatica passando per Ravenna e Rimini / riviera romagnola).

Ricordato inoltre che

- nella risposta all'interrogazione, oggetto 2973, presentata da Europa Verde sul cicloturismo il **14 aprile 2021**, l'Assessore alla mobilità, infrastrutture e turismo Andrea Corsini annunciava l'impegno a recuperare risorse per le ciclovie turistiche regionali:

"nella programmazione delle priorità degli investimenti, la Regione Emilia-Romagna intende trovare la disponibilità di risorse specifiche atte a finanziare la realizzazione o il completamento delle ciclovie turistiche regionali anche di interesse nazionale, in accordo con gli EE.LL. coinvolti."

- il Documento strategico regionale, approvato il **30 giugno 2021** dall'Assemblea legislativa, afferma che:

*“Verranno implementate misure specifiche per sostenere l’attrattività delle imprese nelle aree interne e montane, per l’internazionalizzazione dei prodotti turistici regionali, per la qualificazione e l’innovazione delle strutture ricettive e balneari, **per sostenere il cicloturismo e, tramite la mobilitazione di altri fondi complementari, la realizzazione della rete delle ciclovie regionali, per supportare il turismo culturale ed esperienziale con attenzione anche alle imprese nelle aree interne e montane.**”*

- Nel Documento di Economia e Finanza Regionale 2022, approvato il **21 luglio del 2021**, nel capitolo dedicato a sostenere e promuovere la mobilità ciclabile e la mobilità elettrica, è indicato che oltre che alla realizzazione delle ciclovie nazionali la Regione si impegna a promuovere la “realizzazione della rete delle ciclovie regionali”.
- Nel **dicembre 2021** in sede di approvazione della Legge di Bilancio, l’Assemblea legislativa ha approvato un Ordine del Giorno presentato dal Gruppo Europa Verde che impegna la Giunta

“ad intervenire in fase di revisione delle linee guida triennali della promo/commercializzazione turistica per inserire la promozione sui mercati interni ed esteri del cicloturismo in Emilia-Romagna come offerta di prodotto specifica e modalità sostenibile di scoperta e valorizzazione culturale ed economica del territorio regionale.”

- Nel documento ricognitivo e programmatico delle attività inerenti alla mobilità sostenibile "Mobilità sostenibile - Programmazione 2022-2025 per la transizione ecologica", approvato dall'Assemblea legislativa il **23 dicembre 2021** contestualmente al Prit 2025, vengono indicati due ambiti strategici per lo sviluppo della mobilità ciclistica, necessariamente da intendersi fra loro coordinati: il primo relativo alla promozione della mobilità ciclistica urbana, il secondo allo sviluppo della ciclabilità turistica, in particolare:

“realizzando le 3 ciclovie del Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche presenti sul territorio (VEnTO, Sole, Adriatica) e le ciclovie regionali.”

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO

IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

- a valutare con i Comuni interessati e la Provincia di Parma l’opportunità di redigere il Progetto di fattibilità tecnica-economica della ER9 “Ti-Bre Dolce”, definendo in

particolare i lavori di completamento e messa in sicurezza del tracciato al fine di risolvere le criticità indicate in premessa;

- a promuovere la conoscenza del tracciato della Ti-Bre Dolce per valorizzare, in ambito di cicloturismo, i luoghi che attraversa;
- ad individuare le risorse, aggiuntive a quelle nazionali, necessarie per portare a termine la realizzazione e a promuovere la conoscenza delle ciclovie turistiche regionali e di rilevanza nazionale che attraversano l'Emilia-Romagna

La Presidente

Silvia Zamboni

Primo Firmatario:

Silvia Zamboni