



Alla cortese attenzione
di Istituzioni e Enti
in indirizzo

Appunti per una ciclovia lungo l'Enza

A cura di Claudio Pedroni

Introduzione

La realizzazione di percorsi ciclabili o ciclopedonali lungo fiumi e corsi d'acqua rappresenta una realtà consolidata e abbastanza estesa nella nostra regione Emilia Romagna. Le ciclovie lungo le vie d'acqua sono anche oggetto di un recente protocollo di intesa fra FIAB ANBI e altri enti stipulato il 13/01/2021:

[PROTOCOLLO D'INTESA CICLOVIE E VIE D'ACQUA: ANBI, FIAB, CIREM-UNIVERSITA' DI CAGLIARI E POLITECNICO DI TORINO](#)

Tralasciando in questa sede le realtà nazionali, da decenni si può pedalare lungo il Secchia e il Panaro in provincia di Modena, lungo il Taro nel comune di Trecasali-Sissa a Parma, lungo i 25 km dei comuni rivieraschi reggiani da Brescello a Luzzara, lungo il fiume Enza nel comune di Brescello, lungo i fiumi Marecchia, Conca e Uso nel riminese, senza dimenticare la mitica Destra Po nel ferrarese. Più recentemente sono state realizzate ciclovie di grande interesse lungo il Santerno nell'imolese, lungo il canale Burana nel ferrarese e lungo il canale Navile nel bolognese. Nel contempo altre opere sono in corso di realizzazione con cantieri già aperti come il Secchia reggiano o già finanziate come il Reno in pianura o il Senio e il Pisciatello/Rubicone.

Nel reggiano invece scontiamo un ritardo importante soprattutto per ciclovie di dimensione provinciale, ovvero sovracomunale, anche se, come detto, la ciclovia del Secchia "reggiano" è in dirittura d'arrivo e fa ben sperare in un nuovo interesse degli amministratori locali per questa partita. La annosa vicenda della ciclabilità del Crostolo che langue da lustri tuttavia ci induce ad un certo pessimismo.

In questi appunti ci occupiamo in particolare della ciclovia del fiume Enza, che ci sembra per diversi motivi meritoria di attenzione considerato anche il momento congiunturale nel quale la sostenibilità è sulla bocca di tutti.

Parliamo di ciclovie comunque, giusto per chiarire gli ambiti che ci interessano, parliamo di corridoi tendenzialmente stradali per il ciclista normale, riconoscibili (anche con segnaletica) percorribili da tutti i ciclisti, se possibile anche con tutta famiglia. Già oggi l'Enza reggiano ospita il sentiero CAI 672 ben segnalato percorribile a piedi e presumibilmente in MTB da biker tonico ed esperto. Ciclovia (meglio ancora sarebbe greenway) dunque non sentiero anche se tecnicamente la sovrapposizione sul territorio di questi due corridoi può raggiungere valori elevati, ma, mentre la

ciclovía o greenway è condizione sufficiente per camminare, il sentiero invece può non essere pedalabile e magari anche per qualche km.

Trascuriamo per ora il problema della convivenza fra lo scarpone e il pedale ancora non esplosa nel nostro paese (ma con segnali preoccupanti) confidando nel reciproco rispetto e commiserazione dei rispettivi difetti e intralci. Così come non entriamo nel merito dell'utilizzo delle e-bike destinate a complicare ulteriormente le convivenze sul percorso, ma in realtà utili per esperienze in territori non di pianura.

Stato di fatto speditivo del corridoio Enza ciclabile.

La situazione della ciclabilità dell'Enza non è disperata anzi presenta diversi aspetti e risorse viabilistiche che dovrebbero a nostro parere facilitare il completamento dalla greenway del Parmigiano-Reggiano (come non chiamarla così?). Anche se oggi le risorse ciclabili sono prevalentemente in sponda reggiana ovvero in destra idrografica riteniamo di fare una disamina anche della parte parmense considerata la relativa vicinanza al fiume della città di Parma, con la conseguente elevata possibilità di frequentatori in bici del fiume.

In primo luogo consideriamo il territorio potenzialmente interessato alla greenway il corridoio compreso fra Brescello confluenza con il Po fino all'area montana con due possibili punti di arrivo a sud: Vetto e Castelnuovo Monti. Un cenno sarà fatto anche al percorso montano fino alla sorgente dell'Enza ovvero al Passo del Lagastrello

Brescello - Sorbolo

La ciclabilità oggi è praticabile con soddisfazione, su asfalto, sulla sponda arginale reggiana tra il ponte di Coenzo e il ponte di Sorbolo, con ciclabile ad uso esclusivo salvo circa 500 mt di strada a basso traffico su via del Porto. Più difficile è partire dalla confluenza al Po (ovvero Brescello) poiché, pur esistendo due sommità arginali:

1 Enza passando per Ghiarole e

2 Argine Maestro lungo la SP 41 in realtà nessuno dei due argini risulta aperto al traffico ciclistico, a volte con espresso divieto e comunque praticabili solo per tempo asciutto e sfalcio recente (vedi foto 1, 2 e 4 e mappa 1)

Questa parte è in realtà anche compresa negli itinerari parmensi Food Valley Bike (vedi foto 7) e il percorso PR2 di Biciinsieme FIAB Parma "Il Mondo Piccolo di Guareschi) e di entrambi è presente la rispettiva segnaletica di direzione verticale e orizzontale.

In questa tratta l'argine parmense risulta aperto e continuo, ma erboso e senza esplicita autorizzazione alle bici (anche se il sindaco di Sorbolo si sarebbe espresso a favore di una vera ciclabilità del "suo" argine)

Sorbolo- Montecchio/Montechiarugolo

Dal ponte di Sorbolo a Sant'Ilario la ciclabilità è tutta su viabilità normale con tratti a traffico medio alto fino all'area produttiva di via Don Minzoni a Gattatico presso il cavalcavia Autostradale/Tav. Proseguendo verso sud si entra nella Riserva dei Fontanili con tratti ben percorribili su strade bianche a basso traffico, ma con cancelli e divieti (vedi foto 12, 13, 14) che rendono difficile se non impossibile la prosecuzione verso sud in bicicletta considerati i passaggi problematici sotto i ponti della ferrovia e della via Emilia, non sempre praticabili. Oggi 2022 il passaggio sotto il ponte ferroviario è impedito dal fiume che ha "invaso" la prima arcata del ponte lato Reggio, vedi foto 14 bis. È possibile peraltro passare la via Emilia e la ferrovia attraverso Taneto e la ciclabile con

sottopasso ciclabile presso la stazione di Sant'Ilario, ma raggiungere Taneto su via Donati non è esattamente bike friendly (vedi mappa 4).

In qualche modo (ci sono sbarre in prossimità del frantoio) o su via Imperiale e ciclabile via Emilia o su via Sabotino ritorniamo sul fiume su un'ampia pista praticabile in bici (vedi foto 16 e 17), ma non sappiamo quanto legittimamente fino alla località Chiavicone (via Isonzo) dove un sentiero impraticabile in sella, ci costringe a prendere la trafficata provinciale per Montecchio per circa 1,3 km fino alla pista da cava Spalletti che entra nel frantoio con un sentiero quasi ciclabile che porta al parco di Montecchio (vedi foto 23).

In sponda sinistra il collegamento da Sorbolo a Montecchio/Montechiarugolo è su strade asfaltate provinciali, belle e vicine al fiume, ma strette e con traffico importante. Nella parte più alta di via Resga esiste la risorsa degli argini alti delle due casse di espansione dell'Enza, anche se, di nuovo, con percorribilità ciclistica incerta (vedi foto 26).

Montecchio- San Polo

Per questa tratta esistono in realtà due opzioni di ciclabilità interessanti:

1 sul fiume esiste il citato sentiero CAI 672 che in questa tratta è su strada bianca, ma discretamente ciclabile e che arriva attraverso il sottopasso ciclabile del nuovo svincolo urbano della SP 12 in centro a San Polo. Anche in questo caso la legittima percorrenza sul sentiero CAI per il ciclista non è esplicitata da segnaletica a norma.

2 Esiste altresì un bel percorso stradale su viabilità minore a basso traffico che esce da Montecchio su strada Bassina con sottopasso ciclabile della SP 12 poi Quarticello, Matilde di Canossa, Bergonze, Tugurio, Rebignana (Pieve di San Polo vedi foto 26) entrando in paese su via Verduzzo poi via Neruda dopo 10 km da Montecchio

In sponda parmense il passaggio da Montecchio a Traversetolo, via Montechiarugolo (vedi foto 24 bis) Tortiano, sarebbe estremamente interessante, a partire dall'utilizzo del passaggio per la bici sul manufatto regolatore a Montecchio e praticabile su viabilità rurale, ma al momento i passaggi sul rio Masdone e il torrente Termina, non sono attrezzati con guadi e/o ponticelli (vedi mappa 5). La risoluzione di questa discontinuità consentirebbe di poter percorrere un anello dei due ponti Montecchio e San Polo alla portata di tutti come dimostrano le centinaia di escursionisti reggiani e modenesi che chiudono a piedi e in bici l'anello sulle due sponde del Secchia tra la diga di Castellarano e il ponte bianco ciclopedonale di Sassuolo-Veglia.

San Polo - Cerezzola

In questa tratta il pezzo forte è il bel percorso di circa 9 km attrezzato dalla Bonifica Emilia Centrale (già Bentivoglio) fin quasi alla presa di Cerezzola, la greenway (così la possiamo chiamare) che nasce di fatto da piazza I° Maggio a San Polo con segnaletica comprensibile. Da migliorare è però la continuità con il percorso da Montecchio che è raccordato malamente dal sottopasso (Vedi foto 27) della provinciale per Traversetolo attraverso l'area sportiva/piscina senza indicazioni stradali.

Cerezzola - Castelnuovo/Vetto.

Evidentemente la parte a monte di Cerezzola è più problematica da infrastrutturare per la bicicletta tuttavia ci sembra non vada esclusa questa possibilità sia per il grande pregio ambientale di questi territori, sia per provare a praticare soluzioni anche non semplici per portare greenway non solo in pianura. Le recenti realizzazioni ad esempio in RER sul Santerno, sul Secchia reggiano, sul Montone, sul Marecchia, sullo Stirone, sul Tidone, si sono spinte su territori collinari.

Anche per l'Enza dunque potrebbe essere praticabile una ciclovia lungo il fiume fino a Compiano poi potrebbe essere proponibile risalire il Tassobbio e il Maillo su piste rurali già oggi praticabili per tempo asciutto per raggiungere Castelnuovo Monti passando per la località Bell'Essere ovvero raggiungere Rosano poi Vetto. Giusto per memoria storica si ricorda che questo asse era in realtà in progetto (1906 ca) come ferrovia in prosecuzione della Reggio- Ciano)

In alternativa Vetto potrebbe essere raggiungibile dalla sponda parmense che avremo impegnato dal ponte di Compiano/Cedogno, intercettando poi la strada della Sella di Lodrignano per arrivare a Vetto del ponte della provinciale. In realtà tutta la sponda parmense da Guardasone a Bazzano, Sella di Lodrignano si presta per un itinerario certamente impegnativo, ma che non ne ha uno corrispondente per bellezza del paesaggio e può costituire una felice integrazione (assieme ad un percorso canossiano del reggiano) con i percorsi più facili del corridoio fluviale.

Vetto – Lagastrello

Da Vetto è possibile, con un percorso su viabilità normale con poco traffico, ma con dislivello complessivo impegnativo raggiungere il Passo del Lagastrello e il lago Paduli (vedi foto 36) per chiudere il territorio ovvero il bacino idrografico dell'Enza (la Valle dei Cavalieri... in bici). Evidentemente questa tratta, di circa 40 km, è fuori standard rispetto alle caratteristiche di una agevole ciclovia di pianura, ma in una visione di più ampio respiro, per itinerari di lunga percorrenza di dimensione nazionale o europea, può essere utile recuperare il corridoio del Lagastrello sia perché compreso nella rotta del Cammino di Linari (da Parma) sia perché può essere praticabile da grandi cicloviaggiatori provenienti da nord est in alternativa alla Cisa (più trafficata) e al Cerreto (più difficile). In questa parte anche la sponda parmense punti di interesse (Scurano, Pieve di Sasso, valle del Cedra) che rendono possibile un approccio territoriale di altro bacino sia pure come già detto in un contesto di ciclabilità impegnativa.

Altri elementi

Attraversamenti e ponti.

Una ciclovia fluviale vede accrescere la sua attrattività per le due comunità afferenti al fiume, migliorando sensibilmente la permeabilità dolce dei territori, se sono disponibili degli attraversamenti ciclabili o come passerelle ciclopedonali o con ponti stradali con ciclabile a fianco. Si ricorda qui la grande popolarità dell'anello dei due attraversamenti Castellarano e Veggia Sassuolo sul Secchia o le diverse passerelle ciclopedonali sul Parma e sullo Stirone o ancora l'anello dei due ponti sul Po di Piacenza e Cremona entrambi dotati di ciclabile di qualità in sede propria.

Nel caso dell'Enza gli attraversamenti sicuri risultano essere solo 2:

- 1) la ciclabile raccordata con gli argini ciclabili a lato strada sul ponte di Sorbolo (vedi foto 8) e
- 2) il permesso esplicito alle bici di passare sul manufatto regolatore a Montecchio (vedi foto 25 e 25 bis).

In realtà erano presenti altri attraversamenti come la passerella flottante in bocca d'Enza portata via dalla piena del 2017 (vedi foto 33 e 34) e una passerella (o forse due) presso Casaltone di cui una legata a tragiche vicende dell'ultima guerra mondiale (costruita dai Tedeschi e poi distrutta dai Sappisti) (vedi Foto 9, 9bis e 35)

Esiste in realtà un'altra situazione ricca di storia ovvero il passo di barca sull'Enza attivo dall'ottocento al primo novecento (vedi mappa 2) tra Ghiarole e Bocca d'Enza dove si trovava la dogana e il toponimo esiste ancora fra i ducati di Parma e di Modena. Nella realizzazione della

ciclabile rivierasca tra Brescello e Luzzara nell'ambito del progetto "Po fiume d'Europa" era previsto anche la costruzione di un ponte esattamente nel sito storico di cui sopra. Di questo progetto esiste localmente una traccia nei segnali stradali collocati in golenale a Ghiarole che riportano sia il logo di EuroVelo che l'indicazione di Mezzani come destinazione della ciclovia (vedi foto 3). Non sappiamo cosa sia stato di questo ponte in progetto ovvero se l'informazione è pienamente corretta.

Oltre al ripristino di questi tre ponti, anche per ragioni storiche, sarebbero opportuni (in realtà una passerella a Casaltone potrebbe essere un valido by-pass del ponte sulla via Emilia) altri interventi possono essere suggeriti.

Come già ricordato il passaggio sul Masdone e Termina per la sponda parmense devono essere messi in sicurezza, mentre estremamente utile può essere un passaggio all'altezza di San Polo (Fontaneto, botte del canale Spelta?)

In allegato ci sono immagini di soluzioni di attraversamento "non convenzionali" già praticate (Marecchia, Santerno, Stirone) (vedi foto 37, 38 e 39) e forse possibili anche per la valle dell'Enza.

Che fare ovvero priorità

Sulla base della nostra analisi, che potrà essere corroborata da un più accurato studio di fattibilità tecnico-economica, ma, per non avere la ciclabile fra 30 anni, ma auspicabilmente fra meno di 3 anni, le cose più urgenti da farsi al fine di dare continuità alla ciclovia da Cerezzola a Brescello sono, in ordine di urgenza/importanza:

Ricucire la greenway Montecchio Sorbolo attraverso:

1. Connessione ciclabile da frantoio Emiliana Conglomerati a località Chiavicone,
2. Sanare i passaggi sotto i ponti della ferrovia storica (oggi impedito) e della via Emilia realizzando anche un collegamento legale fra Sant'Ilario e la ciclovia del fiume (a Sant'Ilario fermano diversi treni regionali per il servizio bici al seguito)
3. Superamento in sicurezza dell'A1/TAV a Gattatico legittimando per le bici il CAI 672
4. Attrezzare (itinerario F bis da CdS?) corridoio argine via Setti ovvero attrezzare argine fino a Sorbolo Levante ovvero ancora utilizzare il bypass degli ultimi km del canale della Spelta (vedi foto 10 e 11 e mappa 3)
5. Sanare i divieti zona Pantari (vedi foto 12, 13 e 14)

E inoltre:

6. Sanare percorribilità argine destro da Coenzo a Ghiarole/Brescello
7. Chiudere l'anello ciclabile Montecchio, Montechiarugolo, Traversetolo San Polo, in sicurezza

Con questi interventi, che non sembrano di cifre impossibili, potremmo avere anche a Reggio un corridoio ciclabile di qualità di 50/60 km in grado di sostenere una uscita in bici di 1-2 giorni con i comprensibili benefici al territorio.

Studi e pubblicazioni

Da tempo il corridoio escursionistico della valle dell'Enza è oggetto di attenzione anche sul fronte della ciclabilità, in particolare ci sono diversi documenti che raccontano una storia che risale agli anni '80, in particolare:

- 1985 (ca) Progetto di fattibilità di un percorso ciclo pedonale da Cerezzola al Po, a cura dello Studio ATS eseguito per conto della Provincia di Reggio Emilia,
- 1999 A cura di Re Appennino e Provincia di Re edito da Graficamente nell'anno 1999 usciva un testo "LA MEDIA VAL D'ENZA" su percorsi escursionistici per varie discipline,
- 2000 ca Progetto PO FIUME D'EUROPA per le province di Piacenza Parma e Reggio, con interessamento dell'area golenale della foce dell'Enza con relativa ciclovia,

- 2003 Il BicinPIANO eseguito su commissione della Provincia di RE nel 2003 considera la ciclopedonale dal Po a Cerezzola nell'asse di intervento I tra tutte i possibili corridoi del territorio,
- 2008-2010 Pubblicazione a cura di TUTTINBICI FIAB da GEOMEDIA snc di una serie di mappe a stampa "REGGIO in BICI" comprendente tra le altre la ciclovia dell'Enza RE 01,
- 2013 La Regione Emilia Romagna pubblicava nel 2014 una ipotesi di Rete regionale ciclabile con l'Enza compresa fra le ciclovie di interesse regionale denominata ER 11. Il piano è stato aggiornato a fine 2021 con la stessa denominazione ER 11, che considera il corridoio Enza in realtà comprendente anche Tassobio e Maillo su Castelnuovo e prosecuzione verso il Cerreto,
- Pubblicazione nel 2014 a cura della Provincia di RE di una serie di tre mappe al 50.000 con la ciclovia dell'Enza indicata come RE 09 da Brescello a Castelnuovo Monti passando per Tassobio e Maillo,
- 2020 Percorsi PedalArt PR2 (Parma-Brescello), PR4 (Parma-Cronovilla) e PR5 (Parma-Selvapiana) ideati e segnalati da FIAB-PARMA con la collaborazione di enti e Comuni interessati dai percorsi (www.tourer.it/itinerari).

Anche considerando questa storia di attenzione all'Enza ciclabile non risulta tuttavia a chi scrive che esista un piano specifico di dimensione provinciale o regionale che consideri l'Enza come una direttrice unitaria dal Po alla montagna. I tre grossi interventi fino ad oggi eseguiti, peraltro importanti e positivi, sono stati di dimensione locale, con il tratto arginale destro a cura del Comune di Brescello, il tratto sul canale a cura della Bonifica Emilia Centrale, e il tratto da San Polo a Montecchio a cura dei due comuni.

La mancanza di un Piano Enza (per noi ciclopedonale Enza) deve essere superata sia per evitare, come in passato con la TAV, occasioni di risorse assolutamente non utilizzate per mitigazioni ciclabili e per il futuro che la etichetta ER 11 del piano ciclovie regionale non sia inutile e anche per Reggio Emilia si prevedano risorse per la ciclabilità da qualche tempo apparentemente riservate alla Emilia Romagna est

Allegate immagini

Cordiali saluti

Raffaella Monti
Presidente
FIAB TUTTINBICI REGGIO EMILIA

Reggio Emilia, 27 febbraio 2022