



**Oggetto: PROGETTO PER LA PROSECUZIONE DELLA PISTA CICLABILE FINO AL LICEO SCIENTIFICO**

## FIAB – Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno

# LA PROSECUZIONE DELLA CICLABILE DI CORSO VITTORIO EMANUELE FINO AL LICEO SCIENTIFICO

## Una ipotesi degli AdBascoli

Versione 1.3 del 6 giugno 2013

A distanza di circa due anni dall'inizio dei lavori della ciclabile di corso Vittorio Emanuele, possiamo oggettivamente affermare che allo stato attuale la pista è utilizzata e apprezzata da tantissime persone, anche nella stagione invernale, e che la stessa è diventata ormai parte integrante della via che collega il quartiere di Porta Maggiore con il centro storico.

Verosimilmente questa infrastruttura ha colto nel segno, dando il giusto impulso alle due ruote facendo sì che sempre più persone scelgano la bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano.

Questo ci fa sperare in un futuro migliore per la città di Ascoli Piceno dal punto di vista della mobilità e non solo, ma è fondamentale non fermarsi qui ma proseguire e disegnare altri itinerari all'interno del popoloso quartiere.

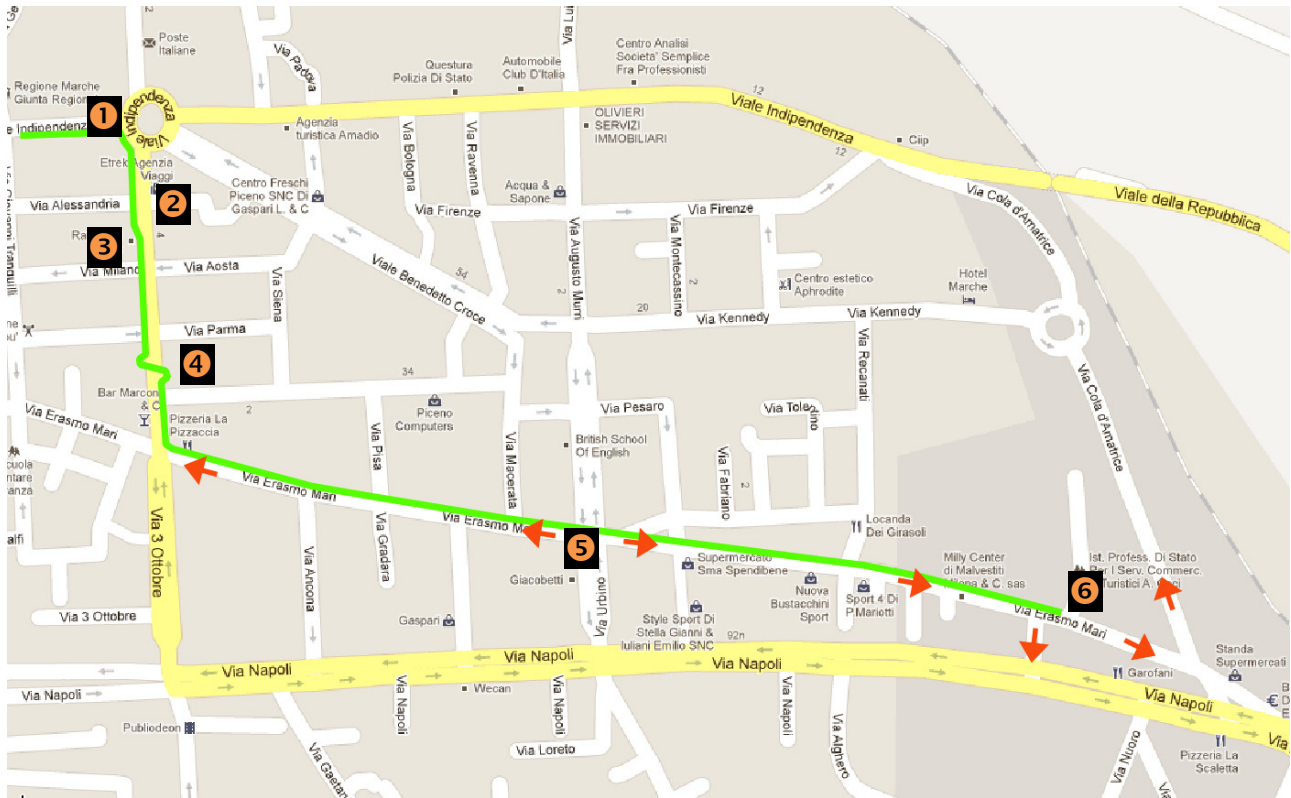
In questo documento proponiamo quindi alcune possibili soluzioni per il proseguimento della ciclabile fino al Liceo Scientifico passando per Viale Marconi e via Erasmo Mari.

Riteniamo infatti che questa sia la direzione giusta per realizzare nel quartiere l'asse principale ciclabile, baricentrico rispetto al quartiere, su cui in seguito andrebbero a confluire piste secondarie; inoltre riteniamo strategico il collegamento Stazione - Scuole (Liceo, Istituto Professionale, Scuole Medie e Elementari) nell'ottica di promuovere anche tra i più giovani l'uso del mezzo ecologico.

La recente realizzazione del sottopasso ciclo-pedonale in fondo a via E.Mari (ex sottopasso pedonale) potrebbe realizzare anche il collegamento con la zona delle scuole Industriali e Agraria.

La proposta è parte integrante del nostro progetto più generale di "Rete ciclabile cittadina".

## SINTESI DEL PROGETTO



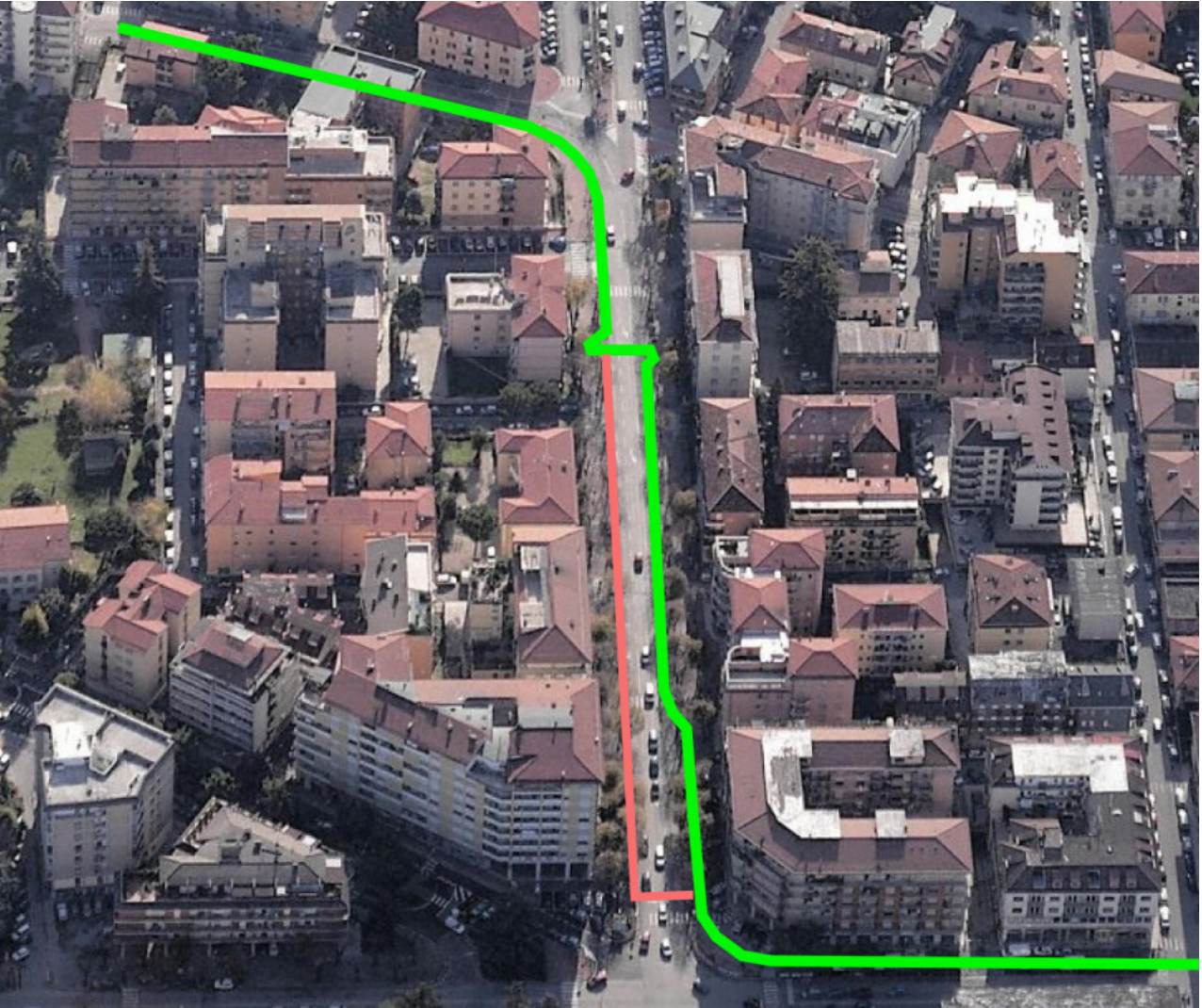
Il progetto riprende dal punto finora realizzato della pista ciclabile in corrispondenza della rotatoria di viale Marconi. Qui suggeriamo il passaggio esterno alla rotatoria all'interno dello spazio protetto ora esclusivamente pedonale.

Transitati di fronte al bar Las Vegas **1**, si continua lungo il marciapiede di viale Marconi in direzione sud verso via Alessandria **2**. In questo modo si evita il transito in rotatoria, sicuramente pericoloso per il ciclista. Dopo l'attraversamento di via Alessandria (o anche prima; nel documento è valutata anche la soluzione alternativa) la ciclabile si sposta dolcemente in carreggiata **3** e prosegue, sempre bidirezionale, fino ad arrivare in prossimità di via Emanuele Orlando; qui si attraversa viale Marconi **4** per portarsi sul lato opposto (lato est) e si continua fino all'incrocio con via III Ottobre. Oltre a questa soluzione, abbiamo preso in considerazione anche l'alternativa di due corsie ciclabili monodirezionali lungo viale Marconi e quella dell'attraversamento di via Marconi all'altezza della rotatoria e proseguimento sul lato est di via Marconi.

La proposta tiene in debito conto anche delle fermate dell'autobus.

Una volta in via Erasmo Mari, la ciclabile prosegue sullo stesso lato (nord) sempre bidirezionale e in carreggiata, attraversando via Urbino **5** e raggiungendo la zona del Liceo Scientifico **6**.

Abbiamo previsto via Erasmo Mari a senso unico - direzione centro - a partire dall'incrocio con via Urbino, e direzione Liceo fino a via Faleria; ciò permetterebbe la coesistenza della ciclabile con un traffico veicolare più ordinato e senza rinunciare ai parcheggi auto. La relativa vicinanza di strade parallele a doppio senso (via Napoli, via E.Orlando, via Cola d'Amatrice) ben collegate con via Erasmo Mari fanno sì che il senso unico non vada a congestionare altre strade. Inoltre tale scelta rende meno pericoloso l'incrocio tra via E. Mari e via III Ottobre. In alternativa, esaminiamo anche il caso di via Mari a doppio senso di circolazione; in tal caso occorrerebbe rinunciare agli spazi di sosta presenti sul lato sud della via.



**Vista aerea (in rosso la soluzione alternativa)**

**D**ai rilievi fatti, la larghezza delle due strade coinvolte, viale Marconi e via Erasmo Mari, è praticamente costante e uguale a 10 metri (da marciapiede a marciapiede); in via E. Mari insistono però su entrambi i lati gli spazi di sosta per le auto. Per rendersi conto delle misure, si consideri che il ponte di Porta Maggiore non è largo 10 metri (ma circa 9,50). Queste misure permettono tranquillamente la coesistenza della ciclabile con il traffico a motore lungo tutto il percorso.

Come prevede il CdS, una pista ciclabile a doppio senso deve essere in sede propria e deve essere quindi delimitata da "spartitraffico invalicabile" largo almeno 50 cm; può essere realizzato anche con materiali meno "nobili" del travertino (come fatto sul ponte di Porta Maggiore), ad esempio in calcestruzzo.

In altre città questo elemento è stato realizzato con elementi più stretti di 50 cm, ad esempio utilizzando paletti in acciaio o in plastica o elementi in agglomerato in modo da occupare meno spazio, pur garantendo un ottimo grado di sicurezza.





Nelle simulazioni fotografiche utilizzate nel documento, la pista ciclabile è colorata di verde solo per ragioni di maggior leggibilità; nella realtà proponiamo di colorare in rosso solo gli attraversamenti ciclabili. Per il resto solo il simbolo della bicicletta andrebbe pitturato sulla pista di tanto in tanto con vernice bianca indicando i due sensi di marcia.

Nei brevi tratti realizzati sopra il marciapiede di viale Marconi è sufficiente una linea di demarcazione (gialla) per separare il traffico ciclistico da quello pedonale. Qualche elemento di arredo urbano potrebbe "facilitare" la separazione (vasi, fioriere, panchine, rastrelliere).



**ESEMPIO DI ATTRAVERSAMENTO CICLABILE BIDIREZIONALE DAVANTI A STRADA LATERALE**

**SPARTITRAFFICO REALIZZATO IN CEMENTO E MATTONCINI**

E' bene chiarire ora, come mai abbiamo preferito sfruttare il meno possibile gli ampi marciapiedi di Viale Marconi e perché abbiamo scelto via Erasmo Mari piuttosto che altre vie.

Se vogliamo che la mobilità ciclistica giochi un ruolo importante nella nostra città, è fondamentale che le prime infrastrutture ciclabili (piste) siano quanto più evidenti ed inserite nei punti cruciali della città.

Solo in questo modo potremo dare un chiaro messaggio alla cittadinanza: esiste un nuovo modo di spostarsi. Solo così un domani i bambini potrebbero andare a scuola a piedi o in bici e da soli, le mamme e i papà potrebbero muoversi senza paura con le carrozzine e i passeggini, i disabili potrebbero non essere puniti da marciapiedi inaccessibili e ostacolati dalle auto. Le infrastrutture urbane dovrebbero tenere conto dell'uomo, del suo tempo libero dei suoi limiti e della necessità di ricostruire relazioni.

Immaginiamoci ad esempio la ciclabile di corso Vittorio Emanuele "spostata" in corso Mazzini, come qualcuno proponeva ... : a parte i problemi tecnici e logistici di una simile scelta che non stiamo qui ad esaminare, immaginatevi quanto poco avrebbe inciso sulla mobilità ciclistica un'opera relegata in una via, comunque storica e suggestiva, ma lontana dal flusso principale del traffico cittadino. Gran parte delle vie secondarie infatti si adattano fin d'ora abbastanza bene al traffico ciclistico, e non rappresentano il problema vero per chi vorrebbe invece usare la bici ma non lo fa per questioni di sicurezza. E' piuttosto importante garantire sicurezza e visibilità nelle vie principali della città, le più trafficate... è lì che il "messaggio" della bicicletta

deve essere forte e chiaro: “una mobilità alternativa oggi esiste, è pratica, economica, sicura, salutare e rispettosa dell’ambiente”.

Riguardo i marciapiedi di viale Marconi, oltre a considerazioni prettamente tecniche che illustreremo in seguito, diciamo che la filosofia di fondo che ci ispira è di togliere spazio alle automobili piuttosto che ai pedoni, e in questo luogo amministratori lungimiranti realizzarono un’opera pregevole, ponendo al centro del progetto le relazioni sociali, l’uomo, piuttosto che l’automobile; sarebbe un controsenso allora andare a rovinare o a ridurre qualcosa di cui invece condividiamo gli scopi e i criteri adottati.

Analizziamo ora in modo dettagliato la nostra ipotesi.

## ► Rotatoria di viale Marconi



La rotatoria di viale Marconi rappresenta lo snodo fondamentale all'interno del quartiere. Come tutte le rotatorie, rappresenta un potenziale pericolo per il ciclista non esperto. Negli orari di punta il traffico è molto sostenuto creando code anche importanti in ingresso alla rotatoria; abbiamo quindi cercato di non aggiungere ulteriori elementi di criticità.

Con la soluzione proposta (vedi fotomontaggio) rimaniamo volutamente al di fuori della rotatoria sfruttando l'ampia fascia protetta. Il passaggio pedonale è garantito dalla presenza di un regolare marciapiede rialzato rispetto alla sede della pista (eventualmente ci sono anche gli spazi sufficienti per allargarlo).



► Zona nord di Viale Marconi



**P**assata la rotatoria preferiamo rimanere ancora al di sopra dell'ampio marciapiede per non intralciare il traffico automobilistico. Il ciclista diretto verso viale Indipendenza dovrebbe invece attraversare viale Marconi sfruttando l'attuale passaggio pedonale rialzato ed integrato con apposita segnaletica orizzontale verniciata di rosso.

Gli stalli di sosta che nella foto sono sopra al marciapiede sono già stati eliminati.





La ciclabile già prima di via Alessandria potrebbe immettersi sulla carreggiata, subito dopo il passaggio pedonale rialzato; da valutare in questo caso gli effetti sul traffico in uscita dalla rotonda, comunque meno problematico rispetto a quello in entrata.

In alternativa dopo l'attraversamento di via Alessandria si risale sul marciapiede che in questo tratto è ancora abbastanza ampio da contenere sia la ciclabile che i pedoni per poi uscire in carreggiata.

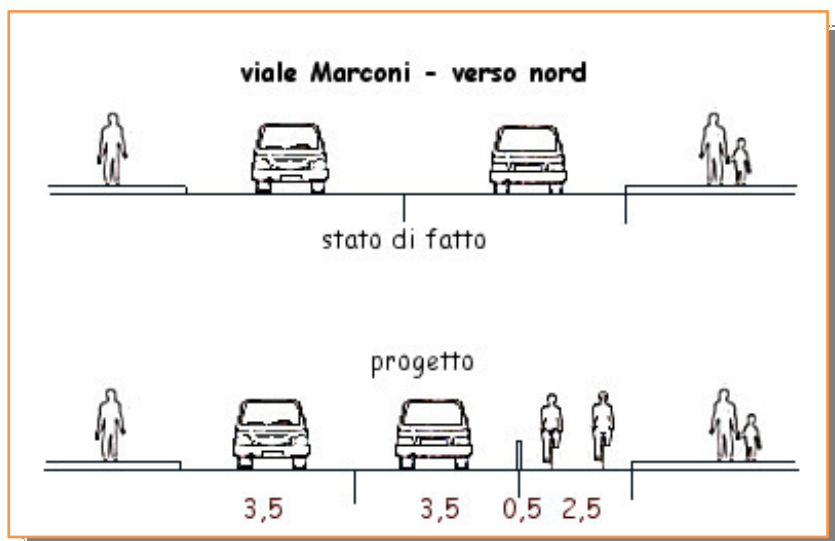




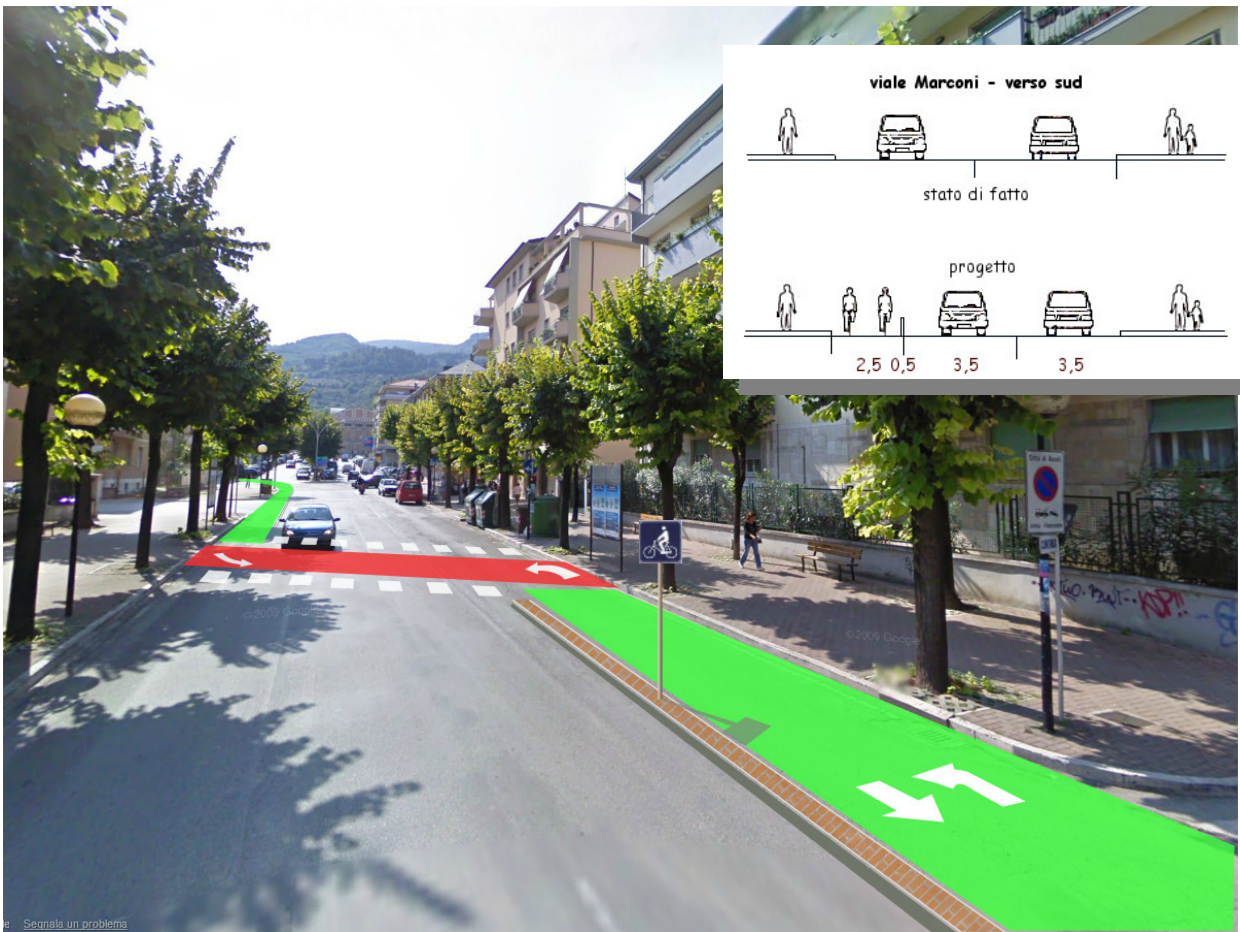


Qualunque sia la soluzione, l'immissione della ciclabile sulla carreggiata stradale va adeguatamente evidenziata da segnaletica orizzontale e verticale.

La ciclabile avanza poi lungo viale Marconi (con larghezza = 2,50 m) fino all'altezza di via Emanuele Orlando.



## ► Zona sud di Viale Marconi - attraversamento



Il cambio di corsia richiede una particolare attenzione in quanto occorre evitare che il ciclista si sposti pericolosamente sulla propria sinistra (verso il centro della carreggiata) senza fare attenzione al passaggio delle auto.

L'attraversamento oltre ad essere pitturato con vernice rossa sarà leggermente obliquo in modo da aumentare la distanza tra i due tronconi di pista ciclabile sui due lati della carreggiata; questo accorgimento si rende necessario per non creare un pericoloso effetto imbuto.

Subito dopo l'attraversamento, sul lato ovest, potrà essere posizionata la fermata dell'autobus (nella foto, in corrispondenza dei cassonetti dei rifiuti).

Compiuto l'attraversamento si prosegue verso l'incrocio di via III Ottobre. Anche in questo tratto occorre prevedere l'elemento spartitraffico di 50 cm.



## LE ALTERNATIVE

Le possibili alternative contemplano il passaggio della ciclabile sopra il marciapiede di viale Marconi oppure sulla carreggiata stradale con due corsie monodirezionali anziché una bidirezionale.

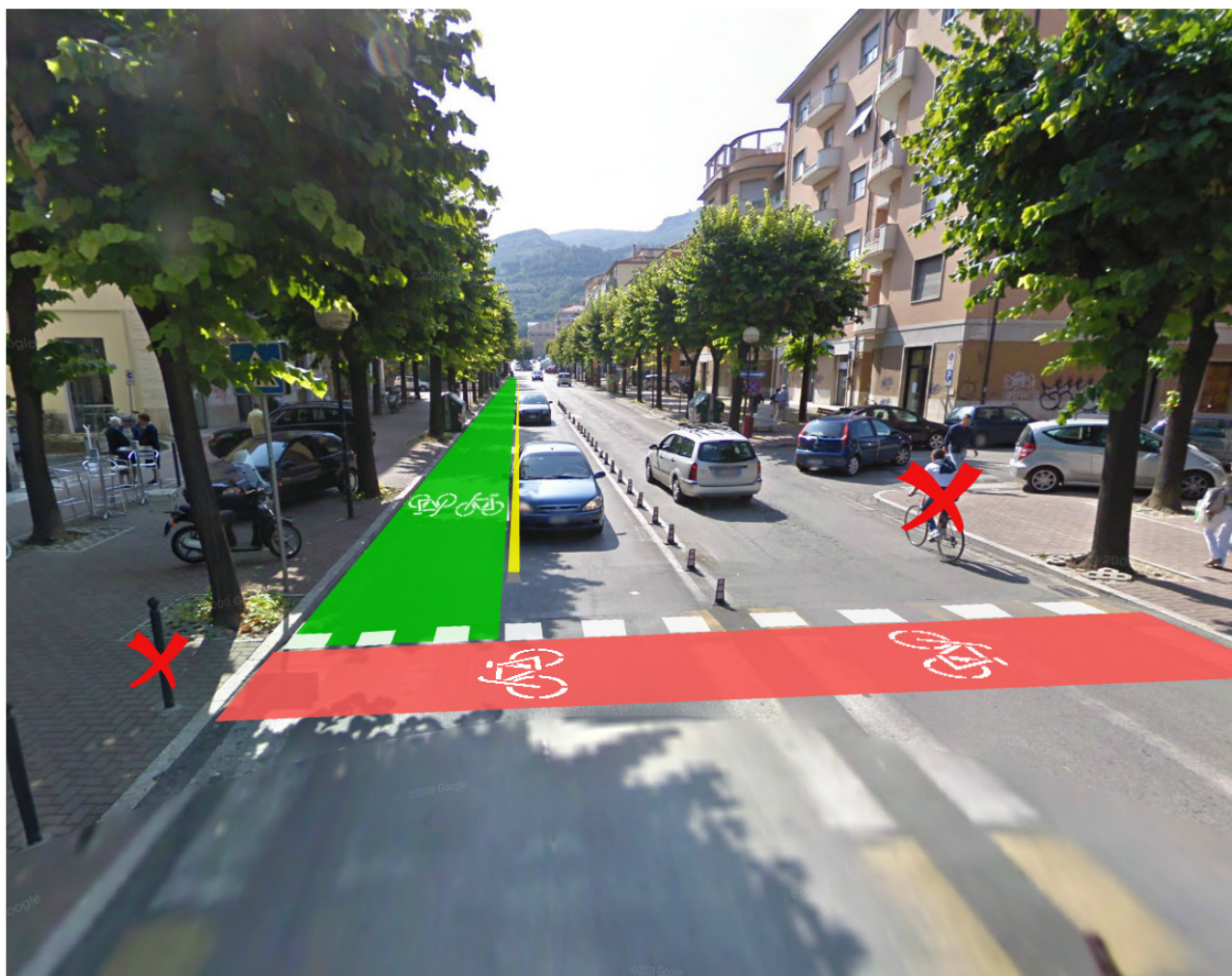
La preferenza per la pista bidirezionale rispetto alle due corsie monodirezionali, è motivata da una maggior sicurezza in quanto il CdS per la prima prevede l'obbligo dell'elemento spartitraffico invalicabile (che può essere realizzato in alcuni punti anche dalle auto in sosta come in corso V.Emanuele). Nel caso di due corsie monodirezionali questo obbligo non esiste, essendo sufficiente la linea di demarcazione a terra (l'eventuale raddoppio degli elementi spartitraffico su entrambe le corsie ridurrebbe gli spazi e aumenterebbe i costi).

Altro elemento a sfavore delle corsie è che, purtroppo, potrebbero essere facilmente occupate da auto in sosta abusiva. E' anche vero però che la soluzione delle corsie ciclabili è la più veloce ed economica in assoluto.

Altra soluzione, simile a quella illustrata, è quella della pista bidirezionale posta totalmente sul lato est di viale Marconi, con l'attraversamento in corrispondenza del passaggio pedonale in prossimità della rotatoria.







La soluzione con ciclabile sul lato est 1

► **Incrocio con Viale III Ottobre**



**N**el fotomontaggio è inserito il segnale di divieto di accesso in via Erasmo Mari. La proposta prevede infatti il senso unico con direzione centro su tale via a partire dall'incrocio con via Urbino. I parcheggi a sinistra nella foto (lato nord) vengono traslati verso il centro della carreggiata e realizzano l'elemento spartitraffico (come in corso Vittorio Emanuele). Nei punti dove i parcheggi sono assenti occorre il consueto elemento invalicabile largo 50 cm (o meno...).

Le fermate degli autobus del lato nord dovranno essere spostate verso il centro della carreggiata insieme ai parcheggi: la ciclabile dovrà passare dietro le pensiline di attesa per evitare che i pedoni invadano la ciclabile durante la salita sul mezzo.

L'autobus attualmente diretto verso lo Scientifico dovrà passare per altre strade, ad esempio in via Napoli. Nel seguito è considerata anche l'ipotesi di lasciare via Mari a doppio senso, rinunciando però a posti auto.



*elegante ringhiera spartitraffico*

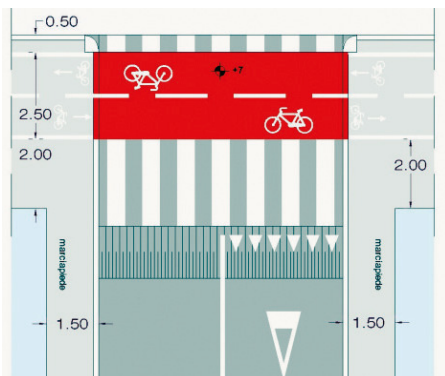


► Zona ovest via Erasmo Mari



**Nota:** lungo il percorso di via Mari la ciclabile incrocia 5 strade laterali; per dare continuità e precedenza ai ciclisti occorre prevedere per le auto il segnale di "dare la precedenza" sulle vie laterali.

**CONTINUITÀ DELLA PISTA CICLABILE PRESSO LO SBocco DI UNA STRADA LATERALE**



**E' necessario introdurre in uscita dalle vie laterali il segnale "DARE LA PRECEDENZA" prima del passaggio pedonale.**

► **Incrocio via Erasmo Mari – via Urbino**



L'attraversamento semaforico di via Urbino dovrà essere implementato con una fase dedicata esclusivamente a ciclisti e pedoni

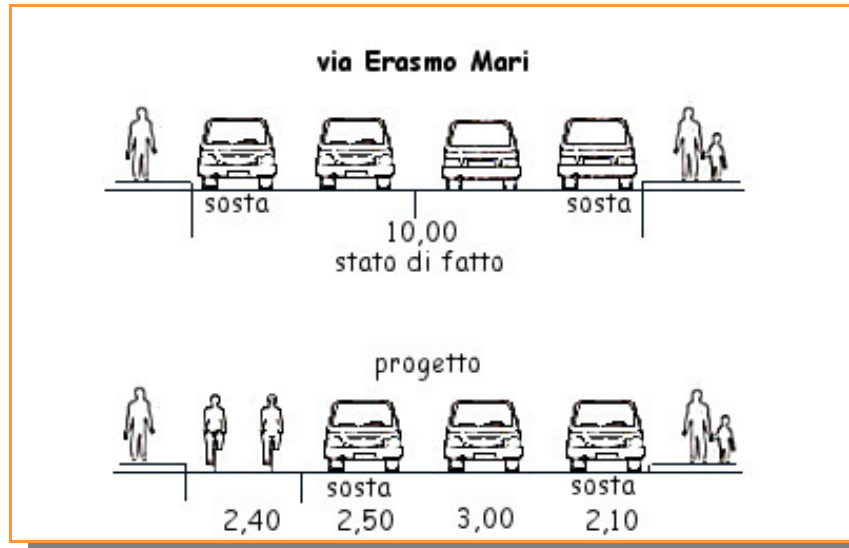




► Via Erasmo Mari est



**L**a ciclabile prosegue in direzione est con le auto parcheggiate che fungono da spartitraffico. In questo tratto la direzione di marcia delle auto è da via Urbino a via Faleria. La fermata dell'autobus va traslata insieme ai parcheggi. Da valutare attentamente la soppressione o meno degli stalli di sosta sul lato sud. Altra considerazione da fare, è che in occasione di eventuali lavori per il rifacimento dei marciapiedi, questi potrebbero essere ridotti in larghezza di poche decine di centimetri in modo da permettere la coesistenza dei parcheggi su entrambi i lati.



► **L'ALTERNATIVA: via E. Mari lasciata a doppio senso**

Altra ipotesi è di mantenere via Erasmo Mari a doppio senso di circolazione, eliminando le auto in sosta sul lato sud (da prevedere degli elementi di protezione sul marciapiede). Ciò renderebbe meno critico il carico di traffico nella direzione via Mari – via Urbino – via Napoli da parte delle auto in uscita da Ascoli



La soluzione con via E.Mari lasciata a doppio senso



## ► Via Erasmo Mari – zona Liceo



Infine si arriva in fondo alla via in corrispondenza della traversa del Liceo Scientifico (via Faleria). Da questo punto in poi via Erasmo Mari rimane a doppio senso in modo che le auto in arrivo possano svoltare in via Cola d'Amatrice. Anche qui vale lo stesso discorso fatto precedentemente sul doppio senso di via E.Mari.

Da pochi giorni è stato realizzato il sottopasso ciclo-pedonale all'altezza della stazione di S.Filippo. Questo sottopasso collega diverse scuole che sono dalla parte opposta della ferrovia. Per questo è auspicabile che la ciclabile prosegua per altri pochi metri fino a tale sottopasso.

### SCHEDA TECNICA

Tipo di pista: pista ciclabile bidirezionale in sede propria (2,50 m) + spartitraffico

Lunghezza pista: 930 m circa

Posti auto persi: 6 (nei pressi della rotonda attualmente sopra il marciapiede, recuperabili in via marconi)

Lunghezza totale elemento spartitraffico: 250 m circa (in presenza di parcheggi, le auto in sosta costituiscono elemento spartitraffico)

Intersezioni semaforiche: una

Colore della pista: nessun colore tranne gli attraversamenti ciclabili che andranno colorati con vernice rossa

## Appendice: Caratteristiche tecniche delle piste ciclabili

Le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili sono indicate nel **DECRETO del MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI n.557 del 30 novembre 1999**, di cui si riportano alcuni punti salienti.

### Art. 7. Larghezza delle corsie e degli spartitraffico

1. Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.
2. Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata.
4. La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.

### Art. 8. Velocità di progetto e caratteristiche plano-altimetriche

5. I raggi di curvatura orizzontale lungo il tracciato delle piste ciclabili devono essere commisurati alla velocità di progetto prevista e, in genere, devono risultare superiori a 5,00 m (misurati dal ciglio interno della pista); eccezionalmente, in aree di intersezione ed in punti particolarmente vincolati, detti raggi di curvatura possono essere ridotti a 3,00 m, purché venga rispettata la distanza di visuale libera e la curva venga opportunamente segnalata, specialmente nel caso e nel senso di marcia rispetto al quale essa risulti preceduta da una livelletta in discesa.
7. Ferme restando le limitazioni valide per tutti i veicoli, comprese quelle inerenti a particolari zone di aree urbane (ad esempio zone con limite di velocità di 30 km/h), specifiche limitazioni di velocità, per singoli tronchi di piste ciclabili, dovranno essere adottate in tutti quei casi in cui le caratteristiche plano-altimetriche del tracciato possono indurre situazioni di pericolo per i ciclisti, specialmente se sia risultato impossibile rispettare i criteri e gli standards progettuali precedentemente indicati (per strettoie, curve a raggio minimo precedute da livellette in discesa, ecc.).

### Art. 12. Superfici ciclabili

1. Sulle piste ciclabili deve essere curata al massimo la regolarità delle superfici per garantire condizioni di agevole transito ai ciclisti, specialmente con riferimento alle pavimentazioni realizzate con elementi autobloccanti.
2. Sulle piste ciclabili non è consentita la presenza di griglie di raccolta delle acque con elementi principali paralleli all'asse delle piste stesse, né con elementi trasversali tali da determinare difficoltà di transito ai ciclisti.



## Segnaletica specifica. Estrazione da *Regolamento esecutivo Codice della strada*



*Figura II 14 Art. 88* **ATTRAVERSAMENTO CICLABILE**

Presegna un attraversamento ciclabile contraddistinto da appositi segni sulla carreggiata, sulle strade extraurbane e su quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'articolo 142, comma 1 del codice.



*Figura II 90 Art. 122* **PISTA CICLABILE**

Indica l'inizio, od il proseguimento, di una pista, una corsia, un percorso, un itinerario, riservato ai soli velocipedi.



*Figura II 92/a Art. 122* **PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE**

Indica l'inizio o il proseguimento di una pista o corsia, riservata ai velocipedi, contigua e parallela ad un marciapiede o comunque ad un percorso riservato ai pedoni. I simboli possono essere invertiti per indicare la reale disposizione della pista e del marciapiede.



*Figura II 92/b Art. 122* **PERCORSO PEDONALE E CICLABILE**

Indica l'inizio o il proseguimento di un percorso, un itinerario od un viale, riservato promiscuamente ai pedoni ed ai velocipedi.



*Figura II 437 Art. 146* **ATTRAVERSAMENTI CICLABILI**

Gli attraversamenti ciclabili servono a garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione e sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue trasversali ed oblique.



Associazione di volontariato "Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno"  
Aderente FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

sede legale: via dei Malaspina, 21 - 63100 Ascoli Piceno – CF 92039280448  
Sito internet: [www.adbascoli.it](http://www.adbascoli.it) E-mail: [info@adbascoli.it](mailto:info@adbascoli.it) tel. 3298056938