

FIAB
Amici della Bicicletta
di Ascoli Piceno

**La proposta di Piano per la Rete Ciclabile
del Comune di Ascoli Piceno**





a cura di
Alessandro Paoletti

Prima pubblicazione: dicembre 2008
Ultimo aggiornamento: marzo 2013

Stampa a cura del Csv di Ascoli Piceno (Centro Servizi per il Volontariato)

Testi e disegni di Alessandro Paoletti

Foto satellitari di proprietà della Microsoft

INTRODUZIONE

Gli AdBascoli intendono con questa pubblicazione rivolta agli Amministratori e agli addetti del settore viabilità, dare un contributo alla diffusione della mobilità ciclistica all'interno della città.

La rete ciclabile, se efficiente, sicura e ben strutturata, può diventare l'opportunità per una riorganizzazione generale della mobilità. Le leggi in materia di finanziamenti consentono inoltre di integrare e ottimizzare il Piano Urbano del Traffico con Piani di Settore dedicati alla bicicletta.

Anche senza grossi investimenti, con l'arredo urbano e la segnaletica, è possibile sviluppare percorsi ciclabili e pedonali in grado di riqualificare l'ambiente urbano.

Come rappresentanti eletti, gli amministratori hanno la responsabilità di garantire ai concittadini un ambiente sano, facilitare gli spostamenti professionali per garantire buone condizioni di sviluppo alle imprese, ai servizi e ai negozi e anche garantire a ciascuno di noi spostamenti agevoli.

Una parte degli automobilisti rivendica «un diritto alla mobilità» che è spesso confuso con un «un diritto ad usare l'automobile in qualsiasi situazione». Per loro l'automobile è un tipo di trasporto «perfetto e insostituibile». In pratica però, l'automobile non risponde a tutte le necessità: nelle città, numerose famiglie non hanno l'automobile e, se la hanno, molti loro membri non vi hanno accesso, non hanno la patente o non possono guidare (bambini, adolescenti, anziani).

Da un punto di vista collettivo, gli inconvenienti dell'uso poco ragionevole dell'automobile privata sono molto pesanti. L'automobile contribuisce a sprecare lo spazio urbano consuma molte risorse e grava sull'ambiente. Tutto l'opposto della BICICLETTA.

OBIETTIVI PRINCIPALI DEL LAVORO

- Proporre una "rete" di percorsi ciclabili per rendere accessibili in bicicletta i luoghi principali della città, con un occhio particolare al collegamento tra il centro storico e l'immediata periferia
- Puntare alla continuità, riconoscibilità e attrattiva degli itinerari ciclabili, lungo le direttrici forti della domanda, per quanto compatibile con la struttura della città
- Favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica, con riferimento a tutti i tipi di spostamento (casa-lavoro, casa-scuola, shopping, svago, intermodale) e ad una utenza differenziata (bambini, ragazzi, adulti, anziani)

Tutto questo a partire da alcune premesse sulla mobilità ciclabile urbana

- Le ragioni principali che la ostacolano, sono in genere: - la massa del traffico automobilistico e dei veicoli in sosta che occupano le strade - le velocità eccessive delle auto e la mancanza di rispetto verso il ciclista - la frequenza di ostacoli lungo i percorsi stessi.
- la mobilità urbana su bicicletta è generalmente motivata da spostamenti periferia - centro e da spostamenti locali quotidiani casa - scuola - lavoro - mezzo pubblico - servizi ; tutti fattori che comportano utenze molto differenziate

Di conseguenza la promozione della ciclabilità deve coniugarsi con processi più ampi di riqualificazione della città che migliorino le condizioni di vivibilità delle strade urbane attraverso:

- scelte di moderazione del traffico che garantiscano maggiore sicurezza e autonomia per gli utenti deboli della strada, in particolar modo nel centro storico di Ascoli, dove è auspicabile l'istituzione di un'unica "Zona 30" e la riduzione del traffico dei non residenti con l'adozione di una vera zona ZTL.
- la riscoperta della strada come spazio pluriuso da condividere equamente fra tutti gli utenti.

STRUTTURA INSEDIATIVA E POLI URBANI DI ATTRAZIONE

L'analisi della città è stata condotta con l'intento di individuare i poli di origine e destinazione dei flussi considerato che la mobilità ciclabile:

- è generata dalle zone residenziali proporzionalmente alla loro densità abitativa
- è diretta verso il centro della città e verso i principali poli di attrazione urbani e di quartiere
- è condizionata dai varchi e dai passaggi obbligati (n.d.r. ponti) che superano le barriere territoriali.

I punti essenziali emersi possono così riassumersi:

- conformazione orografica pianeggiante, particolarmente favorevole all'uso della bicicletta.
- pendenze significative, solo in corrispondenza della zona della Piazzarola e degli impianti sportivi a sud della città (campo di Atletica Leggera).
- Il centro storico costituisce il principale polo di attrazione per gli spostamenti urbani ed extraurbani e la zona con maggiore mobilità ciclabile interna.
- Le altre zone della città formano, con intensità diverse, i bacini di origine della domanda ciclabile che si dirige sia verso il centro che verso i numerosi i poli di attrazione.

MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO, GRANDI PARCHEGGI E INTERSCAMBIO CON LA BICI

Sistema ferroviario La città è servita da una stazione sulla linea Ascoli – Porto d'Ascoli.

Il flusso dei pendolari che gravita giornalmente sulla stazione è elevato e costituito in gran parte da studenti. Gli itinerari potenzialmente maggiormente percorsi dai flussi di biciclette – con concentrazione soprattutto nelle ore di punta della mattina negli orari scolastici e con forte sovrapposizione ai flussi di pendolari a piedi, sono:

Stazione–Centro e Stazione–Porta Maggiore(scuole superiori)

L'interscambio con la bicicletta, per gli utenti in arrivo, potrebbe essere ulteriormente favorito ed incentivato mettendo a disposizione parcheggi dove poter lasciare la bicicletta in sicurezza durante la notte.

Importante a tal riguardo è la realizzazione dell'Autostazione nel piazzale adiacente la stazione ferroviaria.

Autolinee extraurbane Le autolinee extraurbane si attestano nei pressi della stazione ferroviaria e nell'area del Jolly (fino alla realizzazione della citata Autostazione) . Gli itinerari ciclabili preferenziali utilizzati sono i medesimi che per la stazione ferroviaria.

Rete pubblica urbana Il trasporto pubblico urbano è ancora poco appetibile per gli utenti, sia all'interno della città che nell'interscambio fra trasporto urbano ed extraurbano. Ciò rende assai competitivo l'uso della bicicletta sia per gli spostamenti urbani che per raggiungere i terminal dell'interscambio modale, incentivando in quest'ultimo caso anche l'uso del trasporto pubblico stesso.

PRINCIPALI PREVISIONI E PROGETTI PER LA CITTÀ

L'assetto generale della città risentirà di alcune trasformazioni (P.R.G. e altri progetti in corso di definizione) di cui si è tenuto conto solo in parte nella elaborazione delle proposte per la rete ciclabile:

- Il nuovo svincolo lungo la circonvallazione nord della città all'altezza di S.Emidio alle Grotte
- Comparto via Firenze e zona ex-Tirassegno

NORMATIVA PISTE CICLABILI

Nella proposta avanzata si è tenuto conto della normativa vigente riguardo la realizzazione delle piste ciclabili.

La normativa classifica le piste ciclabili nelle seguenti tipologie:

- a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;
- b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;
- c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.

Per quanto riguarda la larghezza minima che deve avere una pista ciclabile per essere a norma, la legge prevede che una pista ciclabile monodirezionale debba essere al minimo larga 1,5 m mentre una pista bidirezionale la misura sale a 2,5 m (COMPRESI LE STRISCIE DI MARGINE) .

Inoltre in entrambi i casi, solo nel caso di pista ciclabile in sede propria, "la larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m"

Questo significa che una pista bidirezionale in sede propria consente di "risparmiare" circa 1 metro rispetto a due piste monodirezionali in sede propria.

D'altro canto , la normativa recita: "salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della loro adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione, non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia con corsie ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale"

Oltre a ciò è previsto che "per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile possa 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".

In altre città sono state adottate anche le cosiddette CYCLE-STRIP , ovvero corsie ciclabili di larghezza inferiore ad 1 metro, per dar continuità a tronconi di corsie ciclabili esistenti. Una scelta giusta e coraggiosa, non essendo tali tipologie previste dal CdS.

In Appendice si riporta per intero il DECRETO del 30 novembre 1999, n. 557 riguardante il "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili."



LA PROPOSTA QUARTIERE PER QUARTIERE

Campo Parignano



Tavola d'insieme



= ciclo parcheggi

— = rete ciclabile principale

— = rete ciclabile secondaria

A Campo Parignano abbiamo individuato tre punti accentratori: il parcheggio Ex-Gil, la Piazza Diaz, e la zona dei Ss. Pietro e Paolo.

Nel complesso le opere sono semplici e i posti auto sacrificati sono pochi (solo in viale M. Federici e in via M. Grappa). La viabilità è modificata solo per quanto riguarda il senso unico proposto in via N. Sauro.

Via Piave non permette la presenza di una corsia bidirezionale se non con la rinuncia di tutti i posti auto.

In Viale Velli si sfrutterebbero le due corsie laterali lasciando comunque libero il lento passaggio delle auto.

Il tratto di Viale M. Federici fino al parcheggio ex-Gil è necessario, anche se "costoso" in termini di posti auto persi, in quanto collega il quartiere ad un possibile punto scambiatore auto-bici.

Nella mappa è riportato anche il ponticello ciclo-pedonale per un ipotetico collegamento con il nuovo quartiere ex-Carbon.



Viale Marcello Federici - dall'ingresso del parcheggio Ex-Gil fino all'incrocio con Viale Vellei

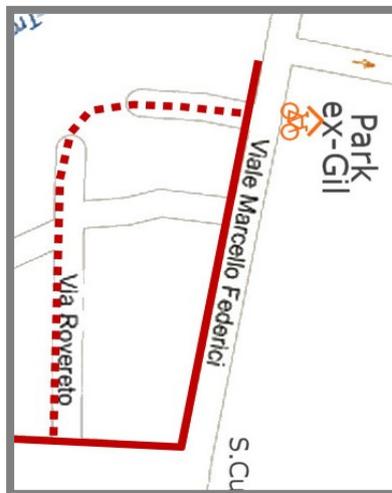


Tipo: corsia ciclabile bidirezionale (2,5m) lato sud

Lunghezza complessiva: 120 m

Posti auto persi: 15 - Gli attuali posti auto a spina pesce sono da trasformare in parcheggi longitudinali da frapporre tra la corsia ciclabile e la sede stradale

Alternativa: la pista ciclabile potrebbe passare in via Rovereto e immettersi in viale Vellei; da verificare la pendenza



Altre opere: nessuna

Note: Questo breve tratto di pista ciclabile, pur essendo a doppio senso di marcia, non è intersecato da altre vie, per cui rispetta la normativa vigente.

Riepilogo opere necessarie: verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
modifica parcheggi da spina pesce a longitudinali





Viale Vellei – tutta la corsia laterale del lato ovest + corsia laterale del lato est tra gli incroci di via Piave e Via Monte Grappa



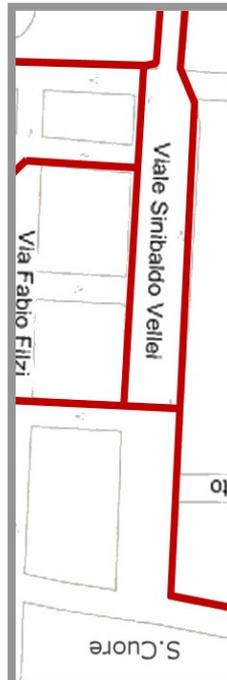
Tipo: percorso ciclabile bidirezionale promiscuo su entrambi i lati

Lunghezza complessiva: 200 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: nessuna

Altre opere: da creare gli scivoli per bici e disabili sul marciapiede che attualmente "chiude" Viale Vellei sul lato nord-ovest



Note: si tratta di un percorso ciclabile piuttosto che di una pista ciclabile; la bassa velocità delle auto in cerca di parcheggio lo permette. Da predisporre un attraversamento ciclabile di Viale Vellei in corrispondenza dell'incrocio con Via Monte Grappa.

Riepilogo opere necessarie: verniciatura attraversamento ciclabile segnaletica verticale e orizzontale scivolo marciapiede



Tipo: due corsie ciclabili monodirezionali (1 m)

Lunghezza complessiva: 100 m

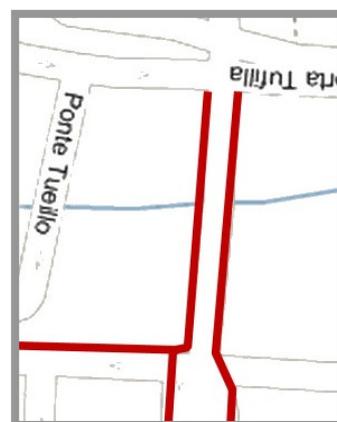
Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: due corsie CYCLE-STRIP monodirezionali (0,75 m)

Altre opere: nessuna

Note: il CdS prevede che per brevi tratti la larghezza della corsia possa essere di un solo metro.

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale





Viale Monte Grappa – dall’incrocio con Viale Velli fino all’immissione in via N.Sauro



Tipo: corsia ciclabile bidirezionale (2,5m) su marciapiede, promiscua con pedoni

Lunghezza complessiva: 150 m

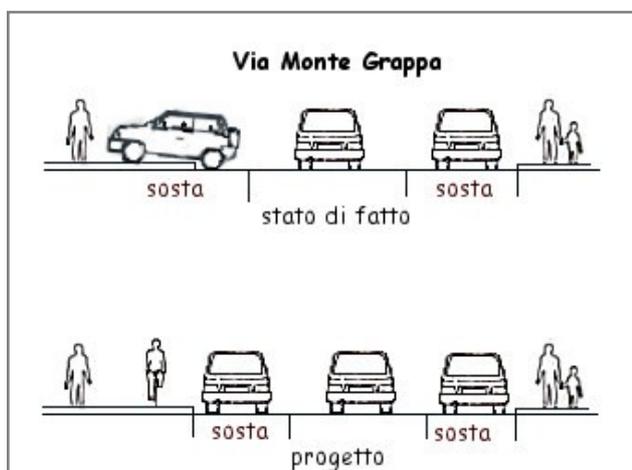
Posti auto persi: circa 16 - sono i posti auto attualmente a spina pesce lato nord, che vanno spostati longitudinalmente

Alternativa: nessuna

Altre opere: rampe di accesso in corrispondenza degli estremi del nuovo marciapiede

Note: da predisporre un attraversamento ciclabile in corrispondenza dell’incrocio con Via Fabio Filzi

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
scivoli all’inizio e alla fine del marciapiede



 **Via Nazario Sauro** – da Via Piave a Viale Marcello Federici



Tipo: 2 corsie ciclabili monodirezionali (1,5m)

Lunghezza complessiva: 200 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: 1 corsia ciclabile bidirezionale (2,5m) lato ovest



Altre opere: la via va resa a senso unico direzione nord>sud

Regolazione semaforica per biciclette nell'intersezione con viale Marcello Federici

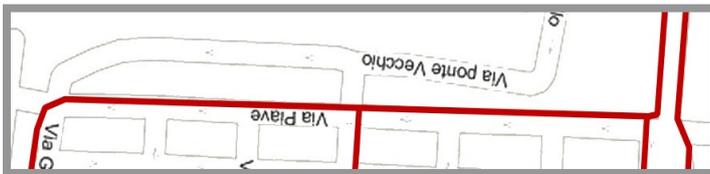
Note:

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
Regolazione semaforica per biciclette





Via Piave – tutta la via



Tipo: corsia ciclabile monodirezionale (1 m) lato sud dir. Ovest > est

Lunghezza complessiva: 300 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: corsia ciclabile bidirezionale (2,5m) con perdita totale dei posti auto sulla via

Altre opere: nessuna

Note: Per una maggior separazione con il traffico automobilistico, la corsia ciclabile potrebbe essere ricavata tra il marciapiede e le auto in sosta. Per chi è diretto verso il centro (direzione est > ovest) si consiglierà l'uso delle vie più interne

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale



Un'altra alternativa "futuristica" potrebbe essere quella di una passerella ciclabile sopraelevata (sopra ai parcheggi auto) con rampe di accesso lungo tutta la via



Tipo: corsia ciclabile bidirezionale (2,5m) lato est

Lunghezza complessiva: 200 m

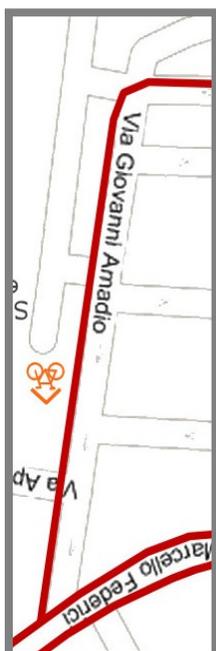
Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: due corsie monodirezionali

Altre opere: nessuna

Note: la corsia bidirezionale potrebbe finire in corrispondenza di via Montello (nel caso via Piave sia monodirezionale)

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
Regolazione semaforica per biciclette all'incrocio con via N.Sauro



RIDUZIONE E RALLENTAMENTO DEL TRAFFICO

Soprattutto nella fase iniziale, l'aumento della sicurezza ed il rallentamento della velocità dei mezzi motorizzati costituiscono il primo intervento da attuare per favorire la mobilità ciclistica.

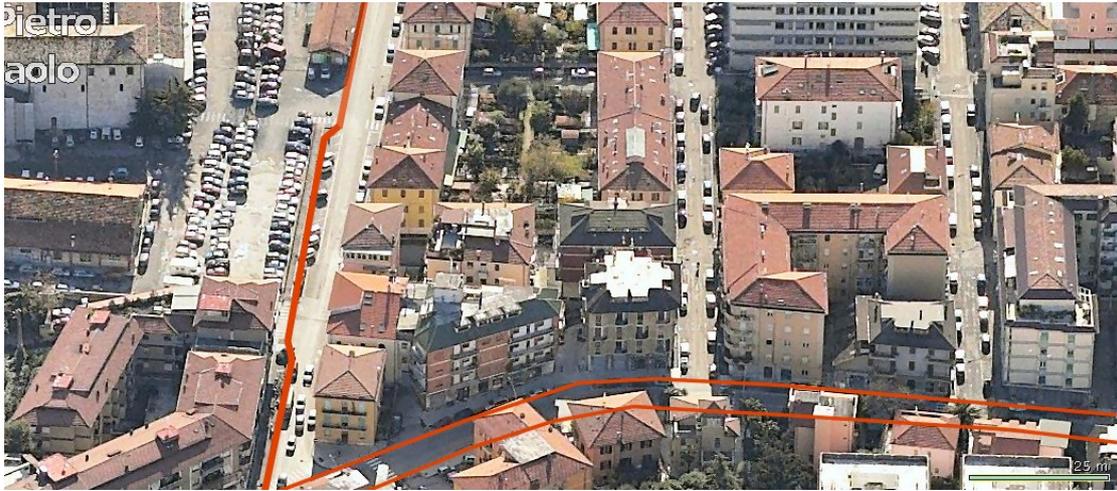
Occorrono maggiori controlli e maggior severità da parte della polizia municipale nei confronti delle infrazioni più frequenti da parte delle auto e dei ciclomotori (eccesso di velocità, fermate abusive, divieto di transito).

Tra i provvedimenti di moderazione del traffico, che consentirebbero a veicoli a motore e a biciclette di condividere gli stessi spazi senza eccessivo pericolo e spese specifiche per la ciclabilità, si elencano:

- restringimento degli accessi stradali e delle corsie di marcia;
- adozione di sensi unici al posto di doppi sensi di marcia con conseguente possibilità di ricavare nuovi spazi ciclabili;
- ...segue...



Via Marcello Federici – da via delle Zepelle fino al semaforo di via N.Sauro



Tipo: due corsie CYCLE-STRIP (0,75 m) monodirezionali

Lunghezza complessiva: 200 m

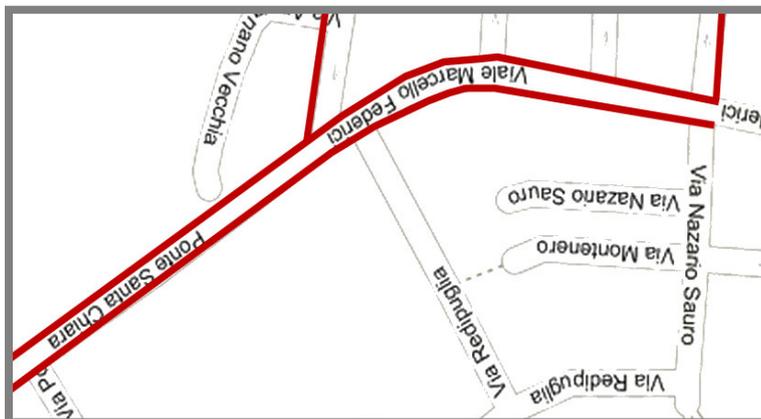
Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: nessuna

Altre opere: nessuna

Note: le due corsie sono larghe solo m 0,75 poiché la dimensione della strada non permette misure maggiori

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale



RIDUZIONE E RALLENTAMENTO DEL TRAFFICO

- ...continua
- chicanes ottenute sia mediante appositi manufatti, sia con l'alternanza degli spazi di parcheggio (in linea o ortogonali) sui due lati della carreggiata;
 - attraversamenti pedonali e ciclabili in due tempi con salvagente centrale in carreggiata;
 - dissuasori di velocità (in particolare, mediante il rialzamento degli attraversamenti pedonali e ciclabili a quota marciapiede);
 - rialzamenti della pavimentazione stradale non estesi a tutta la larghezza della carreggiata (cuscini berlinesi);
 - dissuasori della sosta sui marciapiedi.

Porta Maggiore

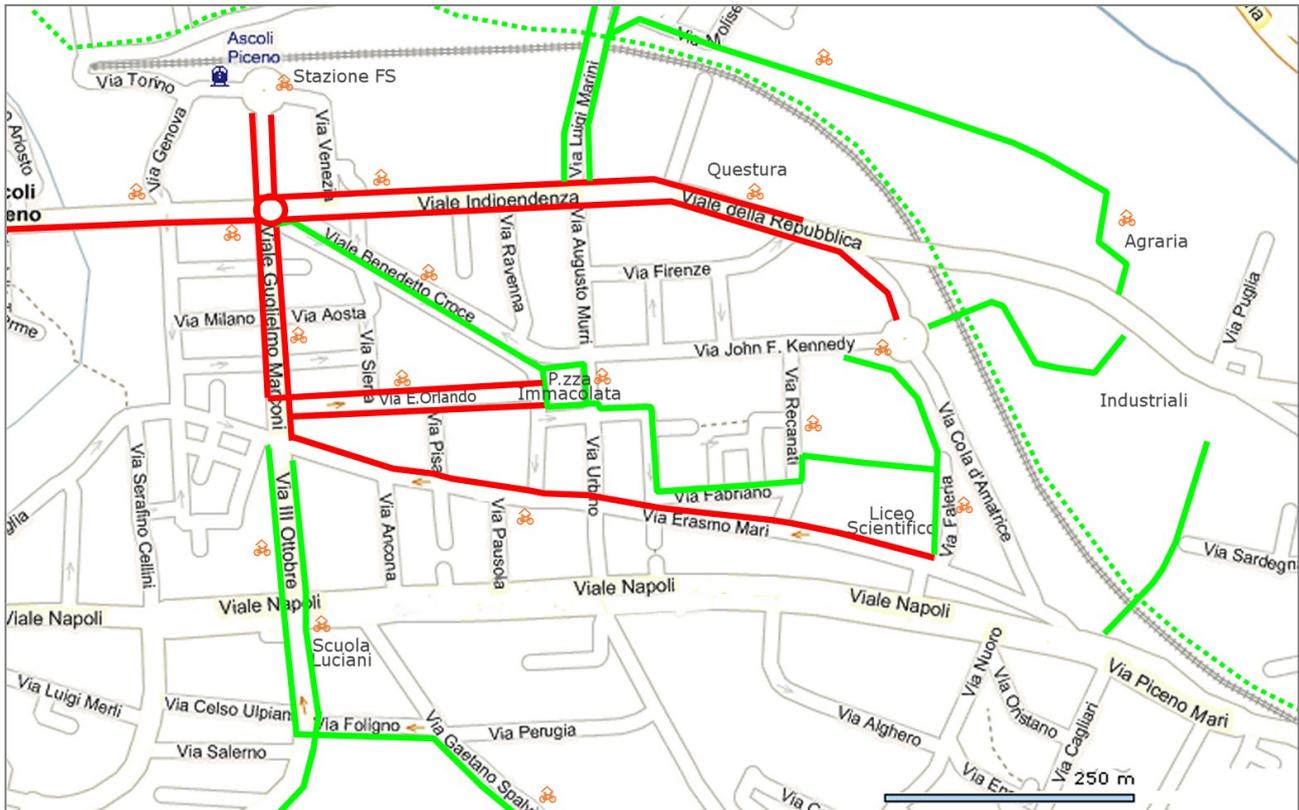


Tavola d'insieme

A Porta Maggiore esistono parecchi punti accentratori: la stazione FS, Piazza Immacolata, la zona del Liceo Scientifico, la Scuola Luciani, la zona Piscina e Campo Scuola.

Nonostante la capillare copertura della rete proposta, i posti auto persi sarebbero solo poche unità.

Prevediamo inoltre dei nuovi sensi unici in via V.E.Orlando, via Erasmo Mari e via Foligno.

Sono sfruttati gli ampi marciapiedi di viale Marconi, viale Indipendenza e viale Benedetto Croce per corsie ciclabili promiscue con i pedoni.

In via Faleria una nuova pista ciclabile lunga circa 100 m dovrebbe collegare la zona del Liceo Scientifico con le altre scuole attigue passando attraverso il giardino in fondo a via Kennedy.

Un sotto-passo ciclo-pedonale in via Cola d'Amatrice renderebbe più comodo e agevole l'accesso alle scuole (Agraria e Industriali), senza attraversare il pericoloso sottopassaggio di viale della Repubblica. In alternativa la sistemazione del sottopasso ciclopedonale all'altezza della fermata della littorina (parcheeggio Conad).

In via III Ottobre la corsia ciclabile diretta verso gli impianti sportivi e le scuole potrebbe essere promiscua con il passaggio protetto dei pedoni (ora assente)



Ponte di Porta Maggiore



Tipo: corsia ciclabile bidirezionale lato sud (2,5 m)

Lunghezza complessiva: 100 m

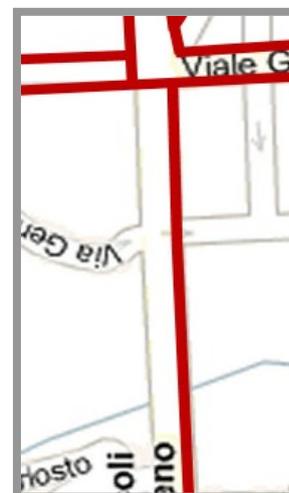
Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: nessuna

Altre opere: nessuna

Note: il CdS prevede che per brevi tratti la larghezza della corsia possa essere ridotta a solo un metro.

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale



Viale Marconi



Tipo: corsie ciclabili monodirezionali sui marciapiedi promiscue con i pedoni

Lunghezza complessiva: 250 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: due corsie ciclabili sull'attuale sede stradale, oppure una su sede stradale e una su marciapiede

Altre opere: nessuna

Note: il CdS prevede questo tipo di corsia ciclabile laddove l'ampiezza del marciapiede lo permetta

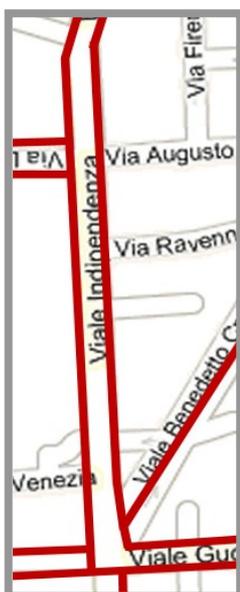
Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
eventuale riposizionamento paletti dissuasori e allargamento scivoli



L'UFFICIO BICICLETTE

L'Ufficio Biciclette comporta la designazione di un coordinatore presso l'amministrazione che dovrà fungere da «persona risorsa» a tutti i livelli dell'amministrazione comunale (politico, decisionale, esecutivo e di controllo) e in tutti i servizi che trattano, direttamente o indirettamente, la mobilità in bici (urbanistica, ambiente, lavori pubblici, finanze, insegnamento e gioventù, polizia, trasporti ecc.).

 **Viale Indipendenza**



Tipo: corsie ciclabili monodirezionali sui marciapiedi promiscue con i pedoni

Lunghezza complessiva: 550 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: nessuna

Altre opere: nessuna

Note: il CdS prevede questo tipo di corsia ciclabile laddove l'ampiezza del marciapiede lo permetta
Regolazione semaforica per biciclette nell'intersezione con via Marini

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
eventuale riposizionamento paletti dissuasori e allargamento scivoli



Viale Benedetto Croce



Tipo: corsia ciclabili bidirezionale su marciapiede promiscua con i pedoni

Lunghezza complessiva: 300 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: nessuna

Altre opere: nessuna

Note: il CdS prevede questo tipo di corsia ciclabile laddove l'ampiezza del marciapiede lo permetta

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
eventuale riposizionamento paletti dissuasori e allargamento scivoli



CASE AVANZATE AGLI INCROCI SEMAFORIZZATI

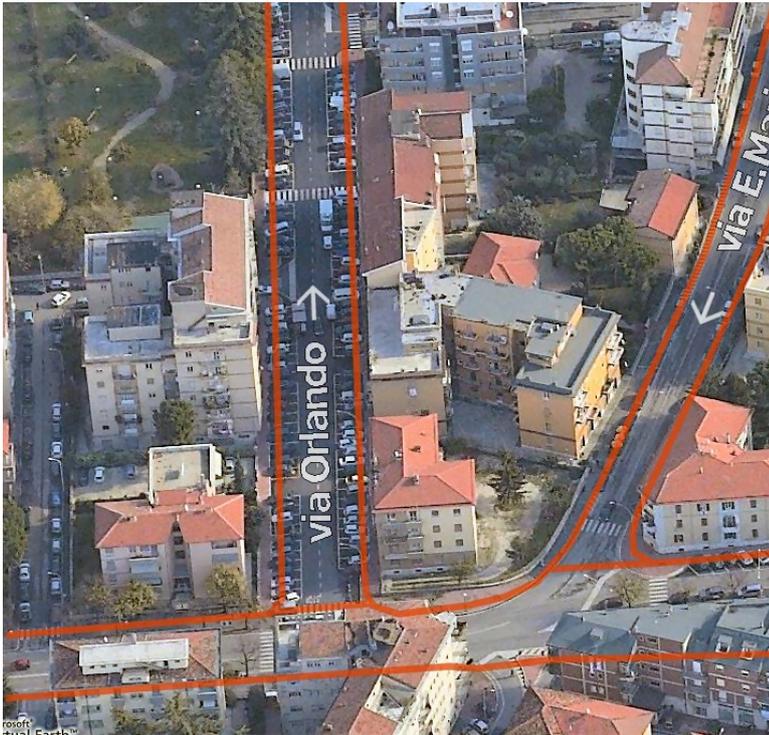
La linea d'arresto avanzata per ciclisti (Casa Avanzata) viene ormai applicata in quasi tutti i paesi europei vista la sua straordinaria efficacia. L'idea si basa sull'osservazione del comportamento spontaneo dei ciclisti che tendono a posizionarsi agli incroci a capo della fila di auto, per non respirare i gas di scarico e per non essere costretti a manovre pericolose in caso di svolta a sinistra. Come conseguenza l'attestamento dei ciclisti in assenza della Casa Avanzata avviene sempre al di là della linea d'arresto con rischio di incidenti e intralcio alla circolazione.

Arretrando la linea d'arresto per i veicoli a motore si crea una zona d'attesa per ciclisti.

L'applicazione di questa semplice misura di segnaletica orizzontale consente un rapido disimpegno dell'incrocio da parte dei ciclisti con una drastica riduzione del disturbo arrecato ai conducenti degli autoveicoli.



Via Vittorio Emanuele Orlando



Tipo: 2 corsie ciclabili monodirezionali (1,5m)

Lunghezza complessiva: 250 m

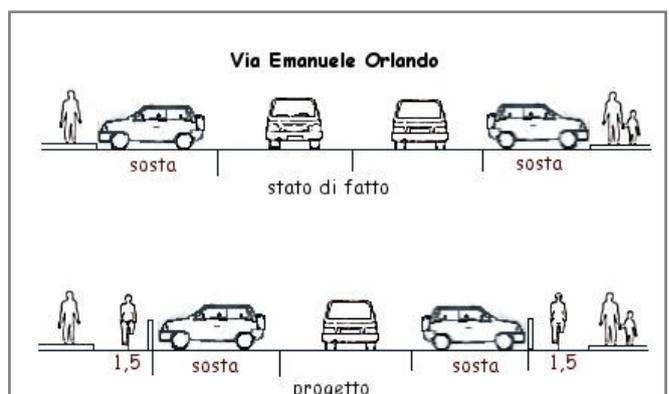
Posti auto persi: 6 (sei) circa

Alternativa: nessuna

Altre opere: scivoli in corrispondenza degli estremi dei marciapiedi

Note: la via va resa a senso unico direzione ovest > est salvaguardando tutti i posti auto presenti. Le corsie possono essere ricavate tra i marciapiedi e le auto in sosta ottenendo così una miglior separazione con il traffico automobilistico

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale



 **Piazza Immacolata**



Tipo: corsie/piste ciclabili monodirezionali (1,5m)

Lunghezza complessiva: 100 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: nessuna

Altre opere: nessuna

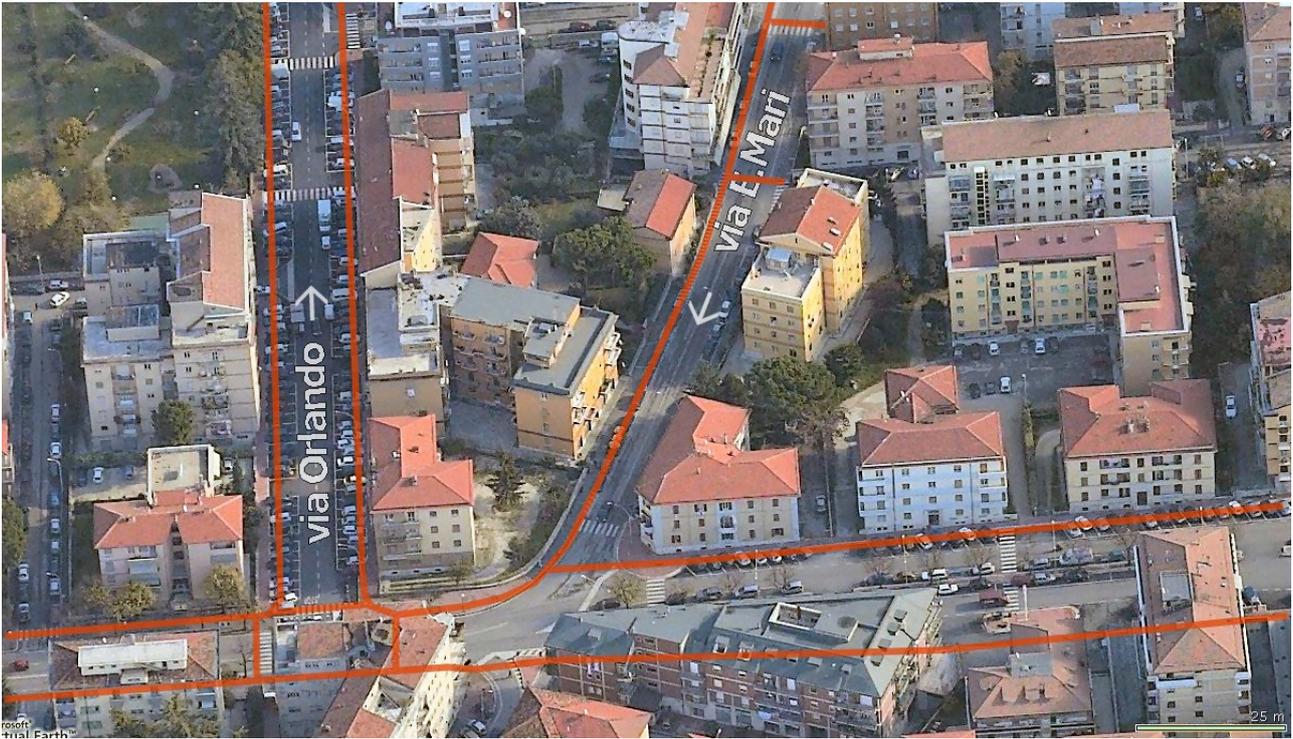
Note: l'anello della piazza avrebbe dei tratti di pista ciclabile (cordolo in cemento), e vari attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle vie che si immettono sulla piazza.

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
eventuale cordoli in cemento



INCENTIVI ECONOMICI 

Contributi economici per favorire la mobilità ciclabile: contributi sull'acquisto della bici, di rastrelliere da parte dei condomini, contributi alla professione del cicloriparatore, contributi ai dipendenti che usano la bicicletta ecc...



Via Erasmo Mari

Tipo: corsia bidirezionale lato nord

Lunghezza complessiva: 700 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: 2 corsie ciclabili monodirezionali (1,5m)

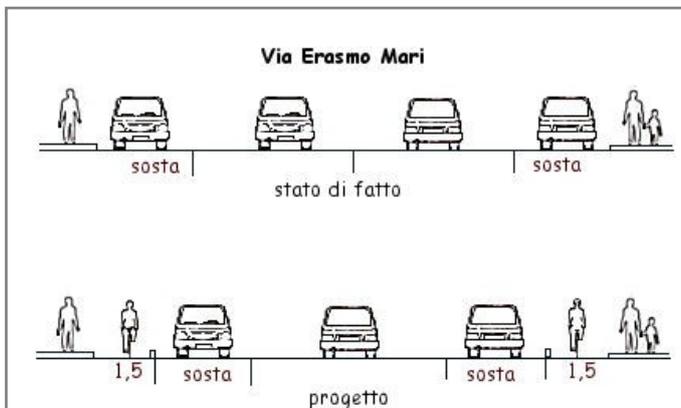
Altre opere: nessuna

Note: la via va resa a senso unico direzione est > ovest salvaguardando tutti i posti auto presenti.

Con questo senso unico si renderebbe meno pericoloso anche l'incrocio con via III Ottobre. La pista può essere ricavata tra i marciapiedi e le auto in sosta ottenendo così una miglior separazione con il traffico automobilistico

Regolazione semaforica per biciclette nell'intersezione con via Urbino

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
spartitraffico invalicabile solo in alcuni punti



PROGRAMMI EDUCATIVI

Tutte le scuole dovrebbero integrare l'uso della bicicletta nei loro programmi educativi. Tali programmi dovrebbero essere finalizzati a diffondere l'uso della bicicletta tra i giovani e a creare una consapevolezza dei benefici di una mobilità sostenibile e gentile. La stessa cosa si applica alla formazione professionale di tutti coloro che sono addetti a servizi della comunità, quali i Mobility Manager, ingegneri, urbanisti, poliziotti, personale sanitario e istruttori di scuola guida, che necessitano di avere una considerazione positiva dell'uso della bicicletta nelle loro decisioni e azioni.



Via III Ottobre – da viale Marconi a via Foligno



Tipo: 2 corsie ciclabili monodirezionali (1,5m)

Lunghezza complessiva: 250 m

Posti auto persi: 12

Alternativa: nessuna

Altre opere: nessuna

Note: Le corsie possono essere ricavate tra i marciapiedi e le auto in sosta ottenendo così una miglior separazione con il traffico automobilistico.

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale



 **Via III Ottobre** – da via Foligno fino all'Istituto d'Arte



Tipo: 1 pista ciclabile bidirezionale lato est promiscua con pedoni (2,5m)

Lunghezza complessiva: 150 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: ampio marciapiede ad uso promiscuo

Altre opere: nessuna

Note: la corsia ciclo-pedonale risolverebbe il problema del marciapiede mancante.

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
cordoli in cemento (0,50)



SEGNALETICA VERTICALE PER PERCORSI FREQUENTATI DA CICLISTI 

Non tutte le strade possono essere attrezzate con piste ciclabili in sede propria, a volte per le stesse dimensioni della strada non si possono neppure tracciare corsie ciclabili, né è pensabile poiché spesso si tratta di strade di collegamento con frazioni e periferie di trasformarle a senso unico. In questi casi per garantire il più possibile l'incolumità dei ciclisti, oltre a intervenire sui limiti di velocità, occorre avvisare i conduttori di veicoli a motore che lungo il percorso possono incrociare ciclisti. Ci soccorre il segnale di pericolo generico, quello col punto esclamativo obbligatoriamente integrato con simbolo od iscrizione che precisa la natura del pericolo, ad esempio il simbolo della bicicletta e la scritta "itinerario cicloturistico". Anche la scritta "attenzione ciclisti!" può essere d'effetto.

 **Via Foligno** – da via III Ottobre a via Spalvieri



Tipo: 1 corsia ciclabile bidirezionale lato sud (2,5m)

Lunghezza complessiva: 100 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: 2 corsie monodirezionali

Altre opere: nessuna

Note: la via va resa a senso unico direzione est > ovest salvaguardando tutti i posti auto presenti. Le corsie possono essere ricavate tra i marciapiedi e le auto in sosta ottenendo così una miglior separazione con il traffico automobilistico.

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale

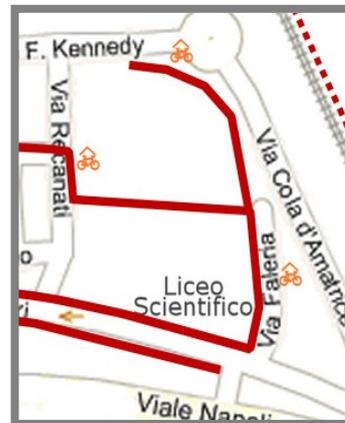


NOLEGGIO BICICLETTE

Il servizio di noleggio biciclette è una realtà diffusa in altre città italiane ed europee. Un aspetto da non sottovalutare quando si intende attivare questo servizio è il tipo di gestione; non esistono regole generali ma bisogna fare attenzione a garantire il massimo di orario di apertura ottenibile anche tramite reperibilità.

Non bisogna neppure dimenticare che è un'attività economica che non si regge autonomamente e quindi va supportata dall'ente che intende avviare il servizio, ad esempio offrendo gratuitamente i locali di deposito e/o provvedendo direttamente all'acquisto di un primo lotto di biciclette poi cedute in Gestione.

Siti privilegiati sono ovviamente le stazioni ferroviarie ma anche i parcheggi scambiatori. Ottimale è l'abbinamento turistico quindi una collocazione attigua agli uffici di informazione turistica. L'ideale sarebbe costituire più punti di noleggio in città con un'unica gestione, il che consentirebbe di noleggiare la bicicletta in un punto e consegnarla in un altro.



Tipo: 1 corsia ciclabile bidirezionale lato ovest (2,5m)

Lunghezza complessiva: 250 m

Posti auto persi: 0 (zero)

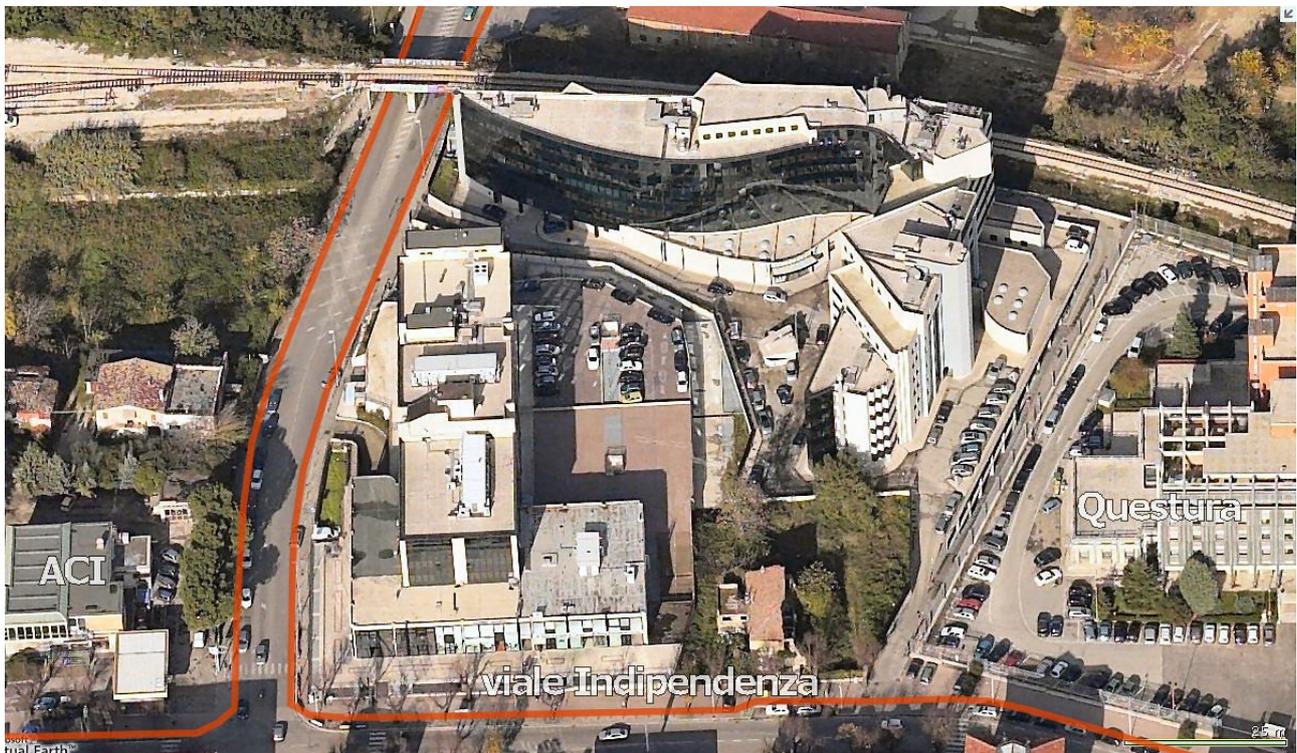
Alternativa: nessuna

Altre opere: nessuna

Note: la corsia ciclabile deve proseguire all'interno del giardino comunale nei pressi della scuola elementare.

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
nuovo tratto di pista ciclabile di circa 100 m da realizzare all'interno del giardino comunale

 **Via Marini** - da via Indipendenza fino allo stadio



Tipo: 2 corsie ciclabili monodirezionali (1,5m)

Lunghezza complessiva: 1000 m

Posti auto persi: 0 (zero)

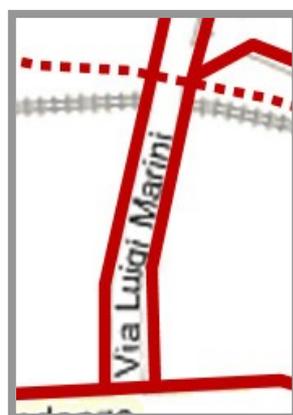
Alternativa: nessuna

Altre opere: nessuna

Note: Dopo il sottopassaggio le corsie potrebbero collegarsi anche al

percorso ciclabile (in figura tratteggiato) progettato dal Comune di AP lungo la ferrovia.
Regolazione semaforica per biciclette nell'intersezione con via Indipendenza

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
Regolazione semaforica per biciclette



 **Via Molise** – da via Marini fino all'Istituto Tecnico Agrario



Tipo: 1 corsia ciclabile bidirezionale (2,5m)

Lunghezza complessiva: 500 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: nessuna

Altre opere: nessuna



Note: parte della corsia ciclabile transita all'interno dell'area dell'Istituto Tecnico Agrario; qui la corsia ciclabile potrebbe non essere propriamente tale, ma solo indicata come promiscua con i pochi mezzi che vi transitano.

Riepilogo opere necessarie: verniciatura corsia ciclabile segnaletica verticale e orizzontale

Porta Solestà

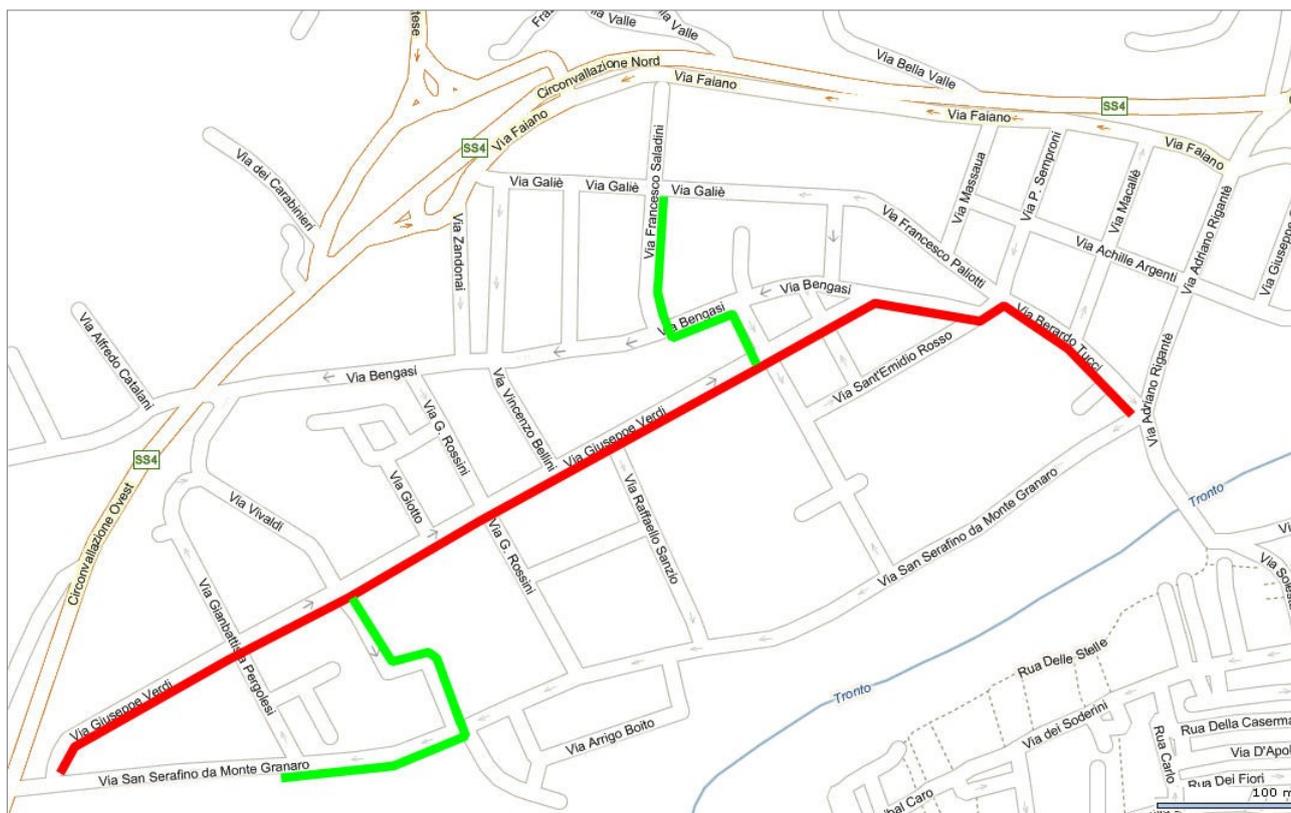


Tavola d'insieme

Porta Solestà risulta essere il quartiere più problematico per quanto riguarda l'inserimento di piste e corsie ciclabili. Il "sacrificio" di posti auto è comunque accettabile (in totale i posti auto persi sono circa 34) se confrontato con i benefici apportati.

L'unico vero punto accentratore del quartiere è la zona delle scuole di via S.Serafino con l'attigua area giochi delimitata a nord da via Verdi.

La principale modifica alla viabilità consiste nell'istituzione dei sensi unici in via Verdi (ovest > est) che permette l'inserimento di una corsia bidirezionale che attraversa tutto il quartiere e che fa da asse principale di comunicazione della rete ciclabile e il senso unico in via Bengasi (est > ovest).

Altro senso unico da istituire è quello di via Scarlatti che ci consente di collegare la ciclabile di via Verdi con la zona delle scuole.

I posti auto sacrificati in via Tucci sono necessari in quanto la via è l'unico punto possibile di collegamento con il ponte di porta Solestà.



Tipo: corsia ciclabile bidirezionale lato sud (2,5 m)

Lunghezza complessiva: 700 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: corsie monodirezionali (1 m) su entrambi i lati

Altre opere: nessuna

Note: la via va resa a senso unico direzione ovest > est salvaguardando tutti i posti auto presenti. La corsia può essere ricavata tra il marciapiede e le auto in sosta ottenendo così una miglior separazione con il traffico automobilistico

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale

 **Via B.Tucci**



Tipo: corsia ciclabile bidirezionale lato sud (2,5 m)

Lunghezza complessiva: 120 m

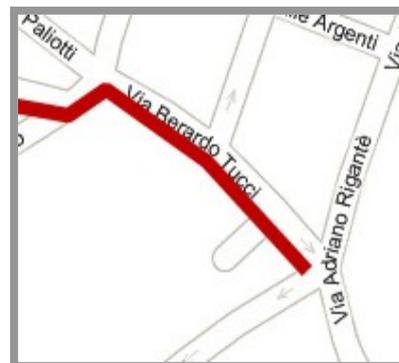
Posti auto persi: 10 (dieci)

Alternativa: nessuna

Altre opere: nessuna

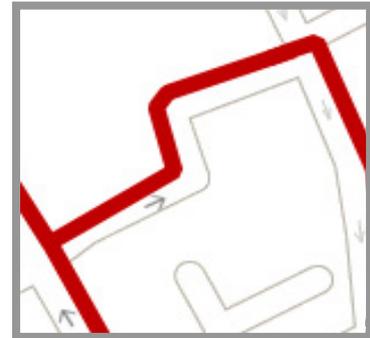
Note:

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale





Via A.Scarlatti



Tipo: corsia ciclabile bidirezionale lato est (2,5 m)

Lunghezza complessiva: 160 m

Posti auto persi: 0 (zero)

Alternativa: nessuna

Altre opere: nessuna

Note: : la via va resa a senso unico direzione nord > sud salvaguardando tutti i posti auto presenti.

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale

CICLOPARCHEGGI

Favorire l'uso della bicicletta significa anche garantire adeguati spazi di sosta che differiscono in relazione all'utilizzo del mezzo: pratiche rastrelliere in prossimità dei negozi, adeguati ripari e archetti ancorati con la possibilità di legare il telaio, semplici spazi auto convertiti a cicloparcheggi (lo spazio occupato da un'automobile è pari a quello di 12 biciclette).

I regolamenti edilizi locali dovrebbero richiedere che i ricoveri per le biciclette siano disponibili come parte integrante degli edifici residenziali, alla stessa maniera dei parcheggi per auto che sono normalmente richiesti. Lo stesso deve avvenire per le destinazioni principali del traffico ciclistico (ad es.: scuole, biblioteche, ospedali, centri amministrativi, ricreativi, luoghi di lavoro)



Via S.Serafino da Montegrano – da via Scarlatti alle scuole



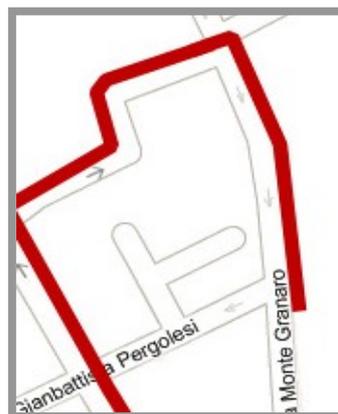
Tipo: corsia ciclabile bidirezionale lato sud (2,5 m)

Lunghezza complessiva: 150 m

Posti auto persi: 10 (dieci)

Alternativa: nessuna

Altre opere: nessuna



Note: volendo salvaguardare i posti auto si potrebbe ampliare di 50 cm il marciapiede – lato nord – e renderlo ciclabile, promiscuo con i pedoni.

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale

 **Via F.Saladini – Via Bengasi – Via dei Cappuccini**



Tipo: corsia ciclabile bidirezionale (2,5 m)

Lunghezza complessiva: 200 m

Posti auto persi: 14 (quattordici)

Alternativa: nessuna



Altre opere: nessuna

Note:

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale

Centro Storico

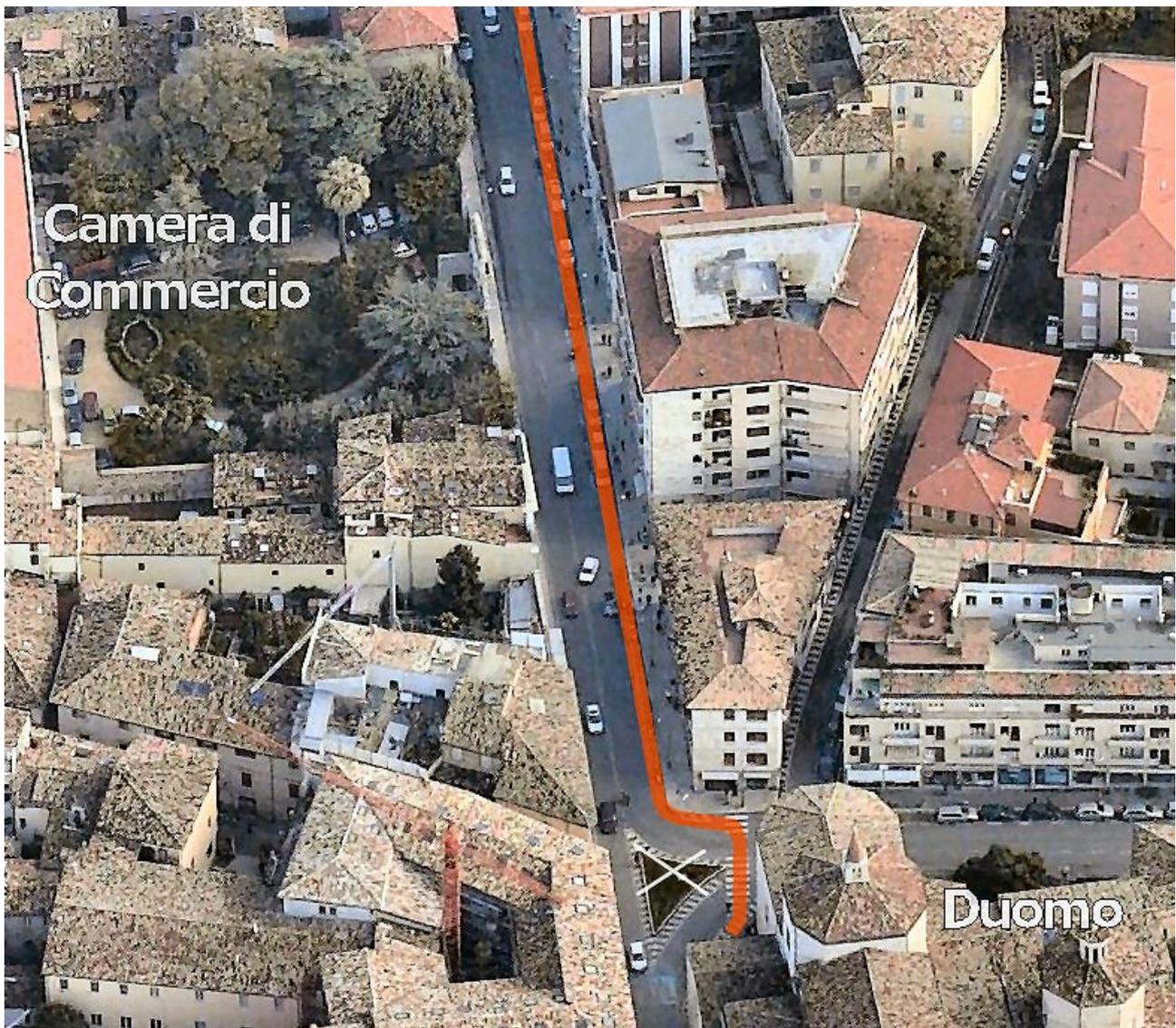


Per quanto riguarda il centro storico si rimanda per i dettagli ad altro documento particolareggiato.

A grandi linee nel centro storico le uniche vere piste ciclabili proposte sono quelle di: Corso Vittorio Emanuele, lato sud fino al Battistero (parzialmente realizzata), via Dino Angelini e viale Treviri.

Per adesso su Lungo Castellano proponiamo solamente dei passaggi pedonali rialzati per diminuire la velocità delle auto in transito. L'alternativa sarebbe quella di sacrificare tanti posti auto, ricavando la pista ciclabile sul lato del fiume, in parte sull'attuale sede stradale, in parte sopra i marciapiedi lato fiume.

Per il resto proponiamo una vera ZTL con limite massimo di velocità di 30 Km/kh (Zona 30) oltre ad un efficiente servizio di bus navetta che colleghi il centro con i parcheggi esterni (da incrementare) e con i quartieri.



Tipo: pista ciclabile bidirezionale (2,5 m)

Lunghezza complessiva: 450 m

Posti auto persi: 4 (quattro) subito dopo la svolta a sinistra da viale De Gasperi verso Corso V.Emanuele

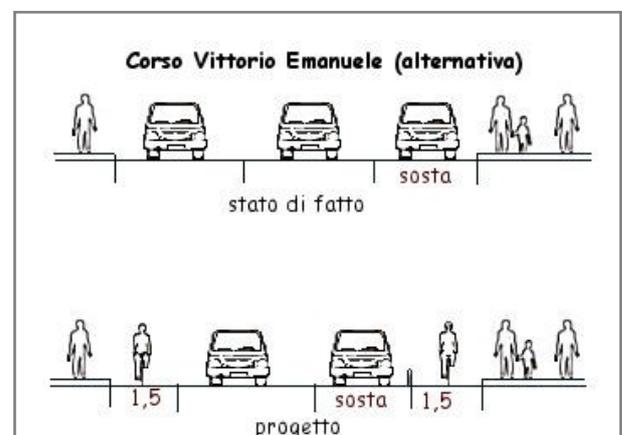
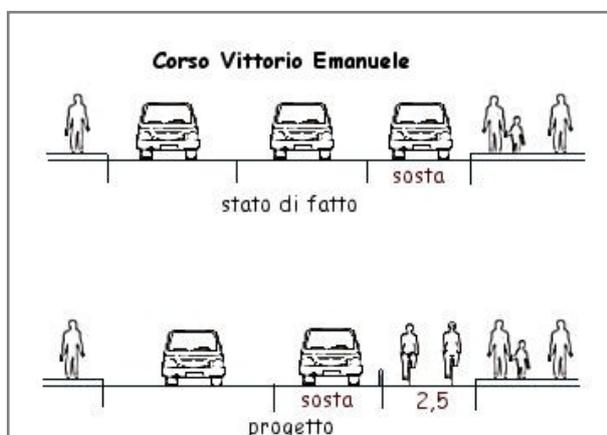
Alternativa: due corsie ciclabili monodirezionali (1,5 m)

Altre opere: eliminazione parziale fioriera spartitraffico nei pressi del Duomo; in Piazza Matteotti va realizzato il marciapiede per il

passaggio dei pedoni (attualmente il fondo è in brecciolino)

Note: gli attuali parcheggi per auto dovranno essere spostati a nord, verso la carreggiata, per far posto alla pista ciclabile

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
eliminazione parziale fioriera spartitraffico
ripavimentazione marciapiede P.za Matteotti





Tipo: pista ciclabile bidirezionale (2,5 m)

Lunghezza complessiva: 600 m

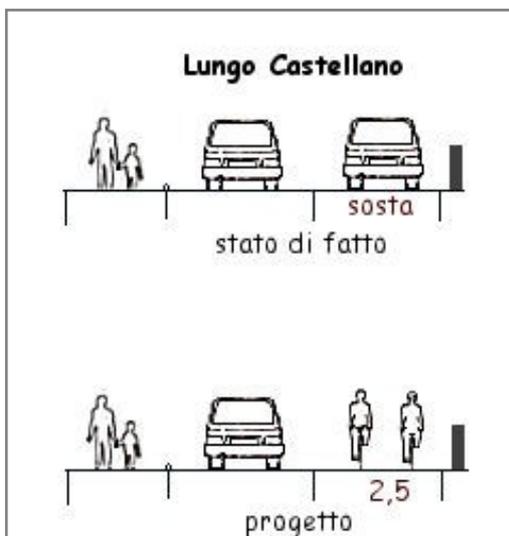
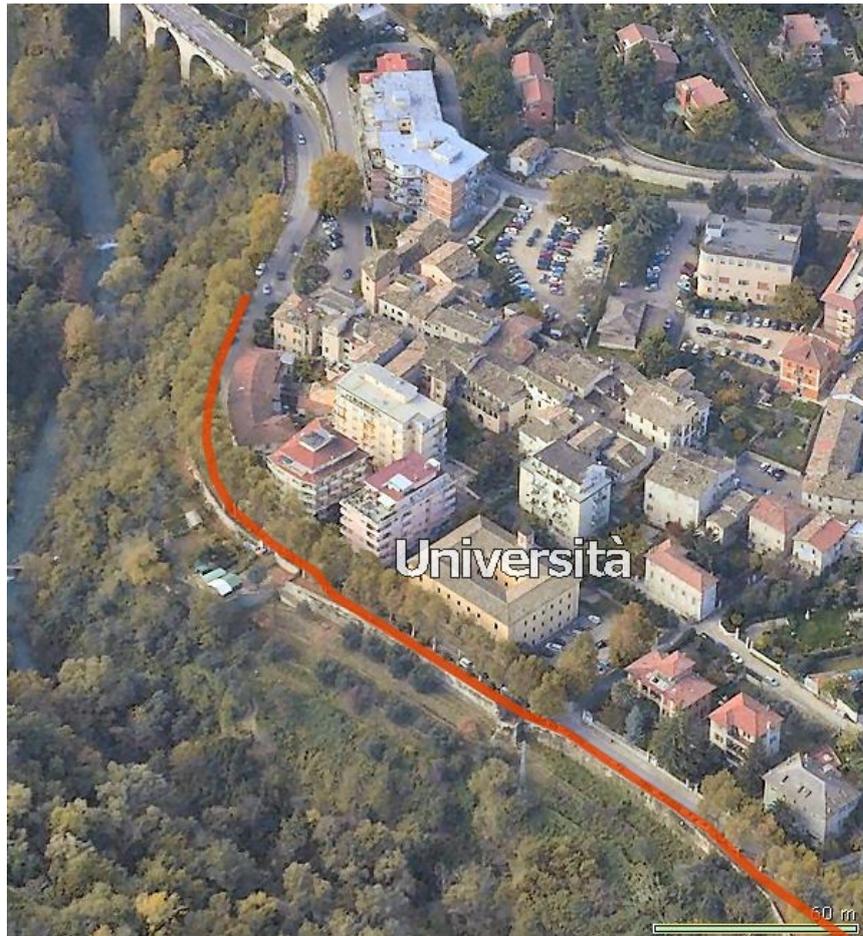
Posti auto persi: 50 circa

Alternativa: nessuna pista ciclabile ma passaggi pedonali rialzati

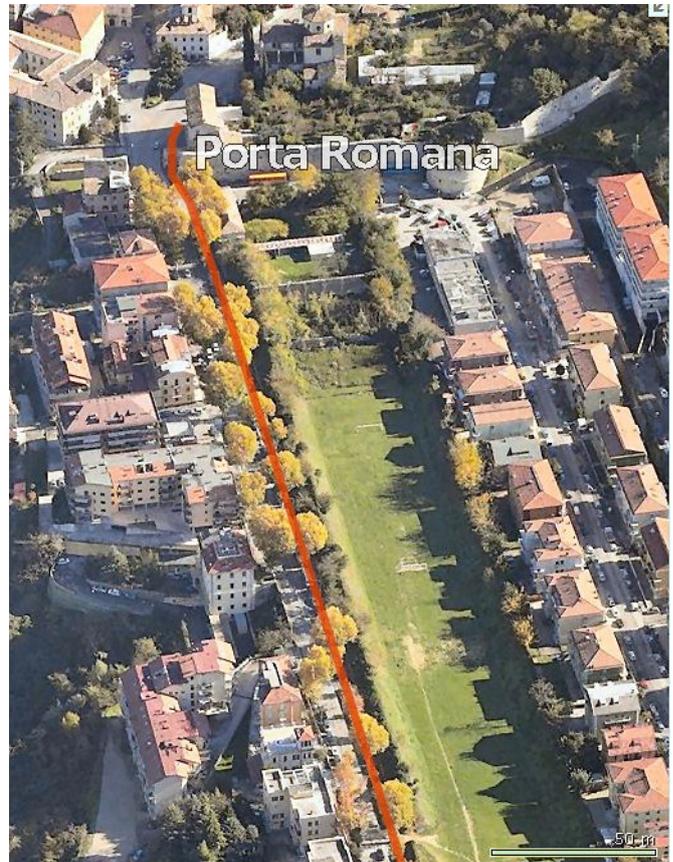
Altre opere:

Note: questa sarebbe la pista ciclabile più costosa anche in termini di stalli di sosta persi.

Riepilogo opere necessarie:
realizzazione pista solo in corrispondenza dei marciapiedi-aiuole; altrove corsie ciclabili.
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale



Viale Treviri



Tipo: pista ciclabile bidirezionale (2,5 m)

Lunghezza complessiva: 500 m circa

Posti auto persi: 10 circa

Alternativa: nessuna

Altre opere:

Note: la realizzazione di questa pista ciclabile è strettamente correlata alla riqualificazione della zona ex-Tirassegno

Riepilogo opere necessarie:
verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
realizzazione pista ciclabile

CENTRO STORICO - ZONA 30

Aumentare la zona pedonale (o meglio, ciclo-pedonale) e convertire la rimanente parte del centro storico a Zona30.

Le Zone30 sono zone accessibili con il limite della velocità a 30 km/h in cui non è tanto la segnaletica o la civiltà dei cittadini a indurre velocità moderate ma le caratteristiche fisiche e geometriche della strada trasformata. Interventi di arredo urbano e alterazioni della pavimentazione cambiano l'assetto della strada al punto da sembrare ristretta.

In corrispondenza degli incroci si riduce il raggio di curvatura dei marciapiedi con aiuole supplementari come pure agli ingressi, in modo da rendere inequivocabile che si è in procinto di attraversare una strada "diversa".

Le Zone 30 non devono avere traffico di attraversamento improprio ma caratterizzarsi come Isole Ambientali dove il recupero della vivibilità urbana è prioritario.



Via Dino Angelini

Tipo: pista ciclabile monodirezionale direzione centro (1,5 m)

Lunghezza complessiva: 400 m circa

Posti auto persi: nessuno

Alternativa: pista bidirezionale (da verificare fattibilità con corse degli autobus)

Altre opere:

Note: la direzione centro-porta Romana è resa possibile in corso mazzini; via D.Angelini va resa a senso unico direzione centro salvaguardando tutti i posti auto presenti.

La corsia può essere ricavata tra il marciapiede e le auto in sosta ottenendo così una miglior separazione con il traffico automobilistico

Riepilogo opere necessarie:

verniciatura corsia ciclabile
segnaletica verticale e orizzontale
realizzazione pista ciclabile

CONCLUSIONI

Quella che noi proponiamo è una vera e propria rivoluzione culturale ... un modo nuovo di intendere la mobilità e la città.

E' una scelta difficile per qualsiasi amministrazione per il semplice motivo che i risultati non sarebbero immediati ma a distanza di qualche anno. Probabilmente all'inizio sarebbero maggiori le critiche ad un simile piano, soprattutto dovute alla "miopia" di alcune persone.

E' per questo che il piano della rete ciclabile cittadina, per essere realizzata, dovrà essere patrimonio di tutti gli schieramenti politici, una sorta di accordo bipartisan, che lasci da parte le solite schermaglie politiche per raggiungere un fine comune.

I veri beneficiari di questo piano saranno le nuove generazioni che cresceranno in una città diversa e si abitueranno in modo del tutto naturale ad una nuova forma di mobilità più efficiente, economica e sostenibile: la mobilità ciclistica.

Come più volte detto non vogliamo forzare tutti a spostarsi con la bici; c'è chi oggettivamente non potrebbe mai fare della bicicletta il proprio mezzo principale. Quello che invece più realisticamente ci proponiamo è almeno di triplicare il numero dei ciclisti in città, in modo che tutti ne traggano vantaggio... persino gli automobilisti!

Il lavoro svolto deve essere considerato un punto di partenza e di riferimento per una serie di attività di verifica, di programmazione, di coordinamento e di attuazione, fra cui:

- Creazione di una "Unità di coordinamento per la mobilità ciclabile" che coordini tutti gli interventi che hanno a che fare con la mobilità ciclabile urbana e comunale.
- Analisi quantitativa dei flussi e definizione delle priorità per confermare e definire le priorità di intervento sulle direttrici con maggiore domanda vantaggiosa per: - il dimensionamento delle sezioni lungo le tratte del percorso - la verifica dell'efficacia della rete confrontando i dati sui flussi ciclabili prima e dopo
- Aggiornamento continuo e integrazione con gli strumenti di pianificazione in base alle progressive realizzazioni, alle osservazioni sulla funzionalità delle diverse tratte in esercizio, alla modificazione della mobilità ciclabile e veicolare
- Informazione e coinvolgimento della popolazione. Il successo di ogni intervento che tocca in modo significativo i modi e le abitudini di vivere la città ed il territorio da parte dei cittadini passa attraverso l'informazione ed il coinvolgimento degli stessi all'iniziativa.

Alessandro Paoletti



APPENDICE

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

DECRETO 30 novembre 1999, n. 557

Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
di concerto con
IL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Visto l'articolo 7 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, "Norme per il finanziamento della mobilita' ciclistica", che prevede l'adozione con decreto ministeriale di un regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili;

Visto l'articolo 17, commi 3 e 4 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza dell'11 ottobre 1999;

Vista la comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri, a norma dell'articolo 17, comma 3, della predetta legge 23 agosto 1988, n. 400 (nota n. 2816 del 27 ottobre 1999);

A d o t t a

il seguente regolamento:

Capo I **Linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili**

Art. 1.

Premessa

1. Nella presente sezione sono individuati le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili e gli elementi di qualita' delle diverse parti degli itinerari medesimi. Gli itinerari ciclabili si identificano con i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede ad uso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale). Dette linee guida sono finalizzate al raggiungimento degli obiettivi fondamentali di sicurezza e di sostenibilita' ambientale della mobilita': obiettivi che devono essere perseguiti in maniera organica, valutando di volta in volta le strategie e le proposte che meglio rispondono agli stessi.

Art. 2.

Finalita' e criteri di progettazione

1. Le finalita' ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

a) favorire e promuovere un elevato grado di mobilita' ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermina, che si ritiene possa raggiungersi delle localita' interessate, con preminente riferimento alla mobilita' lavorativa, scolastica e turistica;

b) puntare all'attrattivit , alla continuit  ed alla riconoscibilit  dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi pi  brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;

c) valutare la redditivit  dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalit  ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;

d) verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali è necessario siano verificate ed ottenute favorevoli condizioni anche plano-altimetriche dei percorsi.

Art. 3.

Strumenti di pianificazione

1. Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità ed i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:

a) un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorità e di tempi di realizzazione. Il livello di indagini preliminari e di dettaglio degli elaborati di piano deve essere adeguato alla estensione dimensionale della rete ciclabile ed alla complessità del modello di organizzazione della circolazione delle altre componenti di traffico.

Nell'ambito di tale piano è ammessa la possibilità di considerare itinerari isolati che rispettino comunque le finalità ed i criteri di progettazione indicati all'articolo 2. Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione del Piano urbano del traffico (PUT), ai sensi dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del PUT, secondo le indicazioni delle direttive ministeriali pubblicate nel supplemento ordinario n. 77 alla Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995. Per i comuni non tenuti alla predisposizione del PUT occorre comunque procedere ad una verifica di compatibilità, soprattutto ai fini della sicurezza, con le altre modalità di trasporto;

b) i progetti degli itinerari ciclabili, previsti dal piano di cui al punto a), che prevedano anche, ove necessario, la riqualificazione dello spazio stradale circostante; in particolare, i progetti devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.).

Art. 4.

Ulteriori elementi per la progettazione

1. Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

- a) piste ciclabili in sede propria;
- b) piste ciclabili su corsia riservata;
- c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

2. Gli itinerari ciclabili possono essere utilizzati per esigenze prevalentemente legate alla mobilità lavorativa e scolastica quale sistema alternativo di trasporto per la risoluzione - anche se parziale - dei maggiori problemi di congestione del traffico urbano o per esigenze prevalentemente turistiche e ricreative.

3. Per la progettazione degli itinerari ciclabili devono essere tenuti inoltre presenti, in particolare, i seguenti elementi:

a) nelle opere di piattaforma stradale: la regolarità delle superfici ciclabili, gli apprestamenti per le intersezioni a raso e gli eventuali sottopassi o sovrappassi compresi i loro raccordi, le sistemazioni a verde, le opere di raccolta delle acque meteoriche anche con eventuali griglie, purché quest'ultime non determinino difficoltà di transito per i ciclisti, ecc.;

b) nella segnaletica stradale: oltre ai tradizionali cartelli (segnaletica verticale), le strisce (segnaletica orizzontale) e gli impianti semaforici, le indicazioni degli attraversamenti ciclabili, le colonnine luminose alle testate degli elementi spartitraffico fisicamente invalicabili, i delineatori di corsia, ecc.;

c) nell'illuminazione stradale: gli impianti speciali per la visualizzazione notturna degli attraversamenti a raso, che devono tener conto delle alberature esistenti in modo da evitare zone d'ombra, ecc.;

d) nelle attrezzature: le rastrelliere per la sosta dei velocipedi e, specialmente sulle piste ad utilizzazione turistica, panchine e zone d'ombra preferibilmente arboree, fontanelle di acqua potabile ogni 5 km di pista, punti telefonici od in alternativa indicazione dei punti piu' vicini, ecc.

4. Nel capo II del presente regolamento sono definite le norme da rispettare per la progettazione e la realizzazione delle piste ciclabili, mentre per i percorsi promiscui, le cui caratteristiche tecniche esulano dalla disciplina delle presenti norme, vengono fornite unicamente le indicazioni riportate ai commi 5 e 6.

5. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili, identificabili con la figura II 92/b del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entita' del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuita' alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:

a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;

b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attivita' attrattrici di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densita' abitativa, ecc.

6. I percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e pertanto gli stessi sono ammessi per dare continuita' alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. Per i suddetti percorsi e' necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocita' - in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi - ecc.) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosita' rappresentato dal differenziale di velocita' tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.

7. Al fine di garantire nel tempo l'accessibilita' degli itinerari e la sicurezza della circolazione, le piste ed i percorsi promiscui devono essere costantemente oggetto di interventi di manutenzione.

Art. 5.

Fattibilita' tecnico-economica

1. E' opportuno, specialmente per finanziamenti e contributi esterni concessi all'ente proprietario dell'itinerario ciclabile, che il relativo progetto sia corredato da analisi di fattibilita' tecnico-economica. A tale analisi concorrono, oltre che il rispetto dei criteri e degli standards progettuali indicati negli articoli successivi, con particolare riguardo a quanto prescritto all'articolo 6, comma 6, anche i risultati di specifiche valutazioni della redditivita' degli interventi previsti.

2. In mancanza di metodi di analisi piu' approfonditi, si puo' assumere quale indicatore della redditivita' dell'investimento il rapporto "lire investite/ciclisti per km", riferito almeno ai primi due anni di entrata in esercizio dell'itinerario.

3. Nel computo delle "lire investite" rientrano tutte le spese per la realizzazione e l'arredo delle piste o dei percorsi in progetto, comprese quelle relative agli eventuali rifacimenti di pavimentazioni stradali ed adeguamenti dell'illuminazione pubblica, del verde stradale e del sistema di convogliamento delle acque piovane nella rete fognaria esistente, nonche' le spese relative al soddisfacimento della domanda di sosta per i velocipedi. In tale computo sono, inoltre, da includere le spese di esercizio per le opere, attrezzature ed arredi previsti, da riferire alla media annuale dei primi dieci anni di esercizio.

4. Nel computo dei "ciclisti per km" puo' farsi riferimento alla percorrenza annua complessiva nei primi due anni di esercizio dell'itinerario in esame, a partire dalla intensita' di traffico ciclistico prevista per l'ora ed il giorno di punta nei periodi lavorativi e scolastici sui vari tronchi in progetto.

L'anzidetta previsione di traffico va documentata con l'esposizione dei flussi ciclistici e veicolari, individuali e collettivi, già in atto sugli attuali percorsi in promiscuo ricadenti nella fascia di influenza dell'itinerario in progetto, in modo tale da evidenziare - in particolare - la quota di traffico ciclistico in atto e quella prevista come trasferimento dagli altri modi di trasporto.

Capo II

Principali standards progettuali per le piste ciclabili

Art. 6.

Definizioni, tipologia e localizzazione

1. Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;

b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;

c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.

3. Possono comunque sussistere piste ciclabili formate da due corsie riservate contigue nei seguenti casi:

a) sulle strade pedonali, qualora l'intensità del traffico ciclistico in rapporto a quello pedonale ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie di opposto senso di marcia ubicate in genere al centro della strada;

b) sulla carreggiata stradale, qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili nello stesso senso di marcia ubicate sempre in destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore.

Tale soluzione è obbligatoria quando sussistono condizioni di particolare intensità del traffico ciclistico ed il suo flusso risulti superiore a 1.200 unità/ora, per almeno due periodi di punta non inferiori a quindici minuti nell'arco delle ventiquattro ore.

4. Salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della loro adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione, non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia con corsie ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale.

5. In area urbana la circolazione ciclistica va indirizzata prevalentemente su strade locali e, laddove sia previsto che si svolga con una consistente intensità su strade della rete principale, la stessa va adeguatamente protetta attraverso la realizzazione di piste ciclabili.

6. In generale e con riferimento specifico alla tipologia delle strade indicata nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è da osservare che:

a) sulle autostrade, extraurbane ed urbane, e sulle strade extraurbane principali, la circolazione ciclistica è vietata, ai sensi dell'articolo 175 del suddetto decreto legislativo, e da indirizzare sulle relative strade di servizio;

b) sulle strade extraurbane secondarie e sulle strade urbane di scorrimento le piste ciclabili - ove occorran - devono essere realizzate in sede propria, salvo i casi nei quali i relativi percorsi protetti siano attuati sui marciapiedi;

c) sulle strade urbane di quartiere e sulle strade locali extraurbane, le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che in sede propria, anche su corsie riservate;

d) sulle strade locali urbane, le piste ciclabili - ove occorrono - devono essere sempre realizzate su corsie riservate.

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.

3. Le larghezze di cui ai commi precedenti rappresentano i minimi inderogabili per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote. Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate tenendo conto dei limiti dimensionali dei velocipedi fissati dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

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

1. La velocità di progetto, a cui correlare in particolare le distanze di arresto e quindi le lunghezze di visuale libera, deve essere definita per ciascun tronco delle piste ciclabili, tenuto conto che i ciclisti in pianura procedono in genere ad una velocità di 20-25 km/h e che in discesa con pendenza del 5% possono raggiungere velocità anche superiori a 40 km/h.

2. Nella valutazione delle distanze di arresto si deve tenere conto di un tempo di percezione e decisione variabile tra un minimo, pari ad un secondo, per le situazioni urbane, ed un massimo di 2,5 secondi per le situazioni extraurbane, nonché di un coefficiente di aderenza longitudinale da relazionare al tipo di pavimentazione adottata e, comunque, non superiore a 0,35.

3. Nel caso di realizzazione di piste ciclabili in sede propria, indipendenti dalle sedi viarie destinate ad altri tipi di utenza stradale, la pendenza longitudinale delle singole livellette non può generalmente superare il 5%, fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati, per i quali può adottarsi una pendenza massima fino al 10%. Ai fini dell'ampia fruibilità delle piste ciclabili da parte della relativa utenza, la pendenza longitudinale media delle piste medesime, valutata su basi chilometriche, non deve superare il 2% salvo deroghe documentate da parte del progettista e purché sia in ogni caso garantita la piena fruibilità da parte dell'utenza prevista.

4. I valori di pendenza longitudinale massima (media e puntuale) esposti al comma 3 devono essere utilizzati anche come riferimento sostanziale per l'individuazione dei percorsi di piste ciclabili da realizzare su strade destinate prevalentemente al traffico veicolare o in adiacenza alle stesse, in concomitanza ai criteri progettuali esposti all'articolo 6, comma 6.

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.

6. Il sovrizzo in curva deve essere commisurato alla velocità di progetto ed al raggio di curvatura adottato, tenuto conto sia di un adeguato coefficiente di aderenza trasversale, sia del fatto che per il corretto drenaggio delle acque superficiali è sufficiente una pendenza trasversale pari al 2%, con riferimento a pavimentazioni stradali con strato di usura in conglomerato bituminoso.

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. 9.

Attraversamenti ciclabili

1. Gli attraversamenti delle carreggiate stradali effettuati con piste ciclabili devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto di comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni, e con i dovuti adattamenti richiesti dall'utenza ciclistica (ad esempio per la larghezza delle eventuali isole rompitratta per attraversamenti da effettuare in più tempi).

2. Per gli attraversamenti a raso, in aree di intersezione ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere affiancarsi al lato interno degli attraversamenti pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione medesima.

3. Per gli attraversamenti a livelli sfalsati riservati ai ciclisti (piste ciclabili in sede propria) va in genere preferita la soluzione in sottopasso, rispetto a quella in sovrappasso, assicurando che la pendenza longitudinale massima delle rampe non superi il 10% e vengano realizzate, nel caso di sovrappasso, barriere protettive laterali di altezza non inferiore ad 1,50 m.

Art. 10.

Segnaletica stradale

1. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni relative alla segnaletica stradale previste dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, le piste ciclabili devono essere provviste della specifica segnaletica verticale di cui ai commi 9 e 10 dell'articolo 122 del suddetto decreto del Presidente della Repubblica all'inizio ed alla fine del loro percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione.

2. Le piste ciclabili devono essere provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni. Analogamente deve essere segnalato, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, ogni cambio di direzione della pista.

Art. 11.

Aree di parcheggio

1. Ogni progetto di pista ciclabile deve essere corredato dall'individuazione dei luoghi e delle opere ed attrezzature necessarie a soddisfare la domanda di sosta per i velocipedi ed eventuali altre esigenze legate allo sviluppo della mobilità ciclistica, senza che si abbiano intralci alla circolazione stradale, specialmente dei pedoni. L'individuazione in questione si riferisce, in particolare, sia ai poli attrattori di traffico sia ai nodi di interscambio modale.

2. Nei nuovi parcheggi per autoveicoli ubicati in contiguità alle piste ciclabili, debbono essere previste superfici adeguate da destinare alla sosta dei velocipedi.

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.

Capo III

Disposizioni transitorie

Art. 13.

Ambito di applicazione

1. Le norme di cui al presente regolamento non si applicano per le opere il cui progetto definitivo sia approvato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, 30 novembre 1999

Il Ministro dei lavori pubblici Micheli

Il Ministro dei trasporti e della navigazione Treu

Visto, il Guardasigilli: Fassino

Registrato alla Corte dei conti il 3 gennaio 2000

Registro n. 1 Lavori pubblici, foglio n. 1

SOMMARIO

INTRODUZIONE	3
OBIETTIVI PRINCIPALI DEL LAVORO.....	3
STRUTTURA INSEDIATIVA E POLI URBANI DI ATTRAZIONE	4
MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO, GRANDI PARCHEGGI E INTERSCAMBIO CON LA BICI.....	4
PRINCIPALI PREVISIONI E PROGETTI PER LA CITTÀ.....	4
NORMATIVA PISTE CICLABILI.....	5
LA PROPOSTA QUARTIERE PER QUARTIERE	6
CAMPO PARIGNANO.....	6
PORTA MAGGIORE	14
PORTA MAGGIORE	15
PORTA SOLESTÀ.....	30
CENTRO STORICO.....	36
CONCLUSIONI	44
APPENDICE	45
DECRETO 30 NOVEMBRE 1999, N. 557	45



Associazione
Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno
Iscritta all'albo Regionale del Volontariato

Aderente alla FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Sito: www.adbascoli.it
Email: info@adbascoli.it