



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno

federata FIAB
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta

Aderente a:



Mobilità Sostenibile per Ascoli Piceno: una necessità strategica per il Futuro della Città – fase 1

Ascoli Piceno si trova oggi di fronte a un bivio cruciale. Da un lato, la città sta vivendo una crescita significativa nel settore **turistico**, attraendo sempre più visitatori che scoprono le bellezze del suo centro storico medievale, l'eleganza di Piazza del Popolo con i suoi caffè storici, e il fascino unico delle sue architetture in travertino. Dall'altro, questa crescita porta con sé sfide complesse legate alla **mobilità urbana** e alla gestione degli spazi pubblici.

Il **successo turistico** di Ascoli Piceno non può prescindere da una riflessione profonda sul modello di mobilità che la città intende adottare per il futuro. Le strade del centro storico, concepite secoli fa per un uso pedonale e per il passaggio di carri, oggi si trovano soffocate dal traffico veicolare che compromette non solo l'esperienza dei visitatori, ma anche la qualità della vita dei residenti.

La **mobilità sostenibile** rappresenta quindi non solo un'opportunità, ma una vera e propria necessità strategica per Ascoli Piceno. **Liberare le strade dalle automobili** significa restituire alla città i suoi **spazi più preziosi**, permettendo ai turisti di godere appieno della bellezza architettonica e dell'atmosfera unica che caratterizzano il centro storico. Significa anche offrire ai cittadini un ambiente urbano più vivibile, meno inquinato e più sicuro.

L'esperienza di numerose città turistiche europee dimostra che la pedonalizzazione e l'adozione di sistemi di trasporto sostenibili non solo migliorano la qualità urbana, ma generano anche **benefici economici** significativi. I commercianti delle zone pedonali registrano spesso incrementi negli affari, grazie al maggior tempo che i visitatori dedicano alla scoperta dei negozi e dei locali. L'aria più pulita e il minor rumore contribuiscono a creare un'atmosfera più accogliente e rilassante, elementi fondamentali per un turismo di qualità.

Per Ascoli Piceno, città che punta a consolidare la propria posizione nel panorama turistico nazionale e internazionale, investire nella mobilità sostenibile significa **guardare al futuro con lungimiranza**. Significa riconoscere che il vero patrimonio della città non risiede solo nei suoi monumenti, ma anche nella capacità di offrire ai visitatori un'esperienza autentica e di qualità, libera dal caos e dall'inquinamento del traffico motorizzato.

La transizione verso una mobilità più sostenibile richiederà certamente investimenti e **cambiamenti nelle abitudini**, ma rappresenta un passo indispensabile per garantire che Ascoli Piceno possa competere efficacemente nel mercato turistico del XXI secolo, preservando al contempo la propria identità storica e la qualità della vita dei suoi abitanti.

Questo documento illustra le problematiche attuali e propone soluzioni concrete per migliorare le infrastrutture esistenti e crearne di nuove.

ALCUNE PROPOSTE



- Estendere le **ZONE 30** nel resto della città con alcune raccomandazioni specificate meglio nel capitolo a parte
- La ciclabile che collega via della Repubblica con il ponte di San Filippo ha un “anello debole”, il **sottopasso ferroviario**. L'attuale passaggio ciclopedonale non è né pratico né a norma. E' quindi indispensabile realizzare un **sottopasso dedicato alle biciclette**. Una possibile soluzione è quella di farlo lato CIIP sotto la casa di servizio del vecchio passaggio a livello, ora in stato di abbandono.
- Creare **cicloparcheggi hub coperti capaci di ricoverare centinaia di biciclette** in strutture dedicate in prossimità di parcheggi auto scambiatori. Ad esempio il piazzale dello stadio e la stazione FS si presterebbero perfettamente a tali infrastrutture, come anche in tutti i quartieri
- In prossimità delle scuole creare delle **Strade Scolastiche** chiuse al traffico almeno negli orari di ingresso e uscita, con pavimentazione colorata in modo allegro ed evidente
- **Passaggi pedonali che si illuminano al transito dei pedoni**, in particolare quelli situati in ambiti sensibili come le aree nei pressi delle scuole
- **Passaggio pedonale in due tempi** nell'incrocio tra corso Vittorio Emanuele e viale De Gasperi, con l'inserimento di un'isola salvapedoni
- **Ciclabile sull'Asse Industriale**
L'asse industriale di Ascoli Piceno si presta facilmente ad ospitare due corsie ciclabili (una per ogni senso di marcia) dedicate alle biciclette. Ciò incentiverebbe molti lavoratori ad utilizzare le due ruote negli spostamenti casa-lavoro

MIGLIORAMENTI SU INFRASTRUTTURE CICLABILI ESISTENTI



Sopra un buon esempio di attraversamento



- **L'attraversamento ciclabile di Via III Ottobre** (scendendo in direzione nord verso Viale Marconi) NON è segnalato correttamente: manca la segnaletica verticale e manca la corretta segnaletica orizzontale (scacchi bianchi sui bordi della corsia lungo tutto l'attraversamento).
- Tutti gli **attraversamenti ciclabili** devono essere evidenziati da segnaletica verticale e orizzontale adatta (come detto, quest'ultima prevede gli scacchi bianchi quadrati lungo tutto l'attraversamento).
- Tutti gli **attraversamenti ciclabili** devono essere colorati in modo differente rispetto alla corsia ciclabile in modo da dare discontinuità e corredati a terra anche con il pittogramma della bicicletta rivolto verso le auto in transito.
- In particolare **l'attraversamento ciclabile di Via Tranquilli** andrebbe verniciato di rosso, per dare discontinuità al percorso e allertare i ciclisti.
- Gli **attraversamenti ciclabili** lungo il marciapiede est di Via Marconi vanno inoltre messi in sicurezza togliendo i paletti presenti e ampliando lo scivolo su tutta la larghezza del marciapiede.
- Sempre su Via Marconi, meglio **due ciclabili separate** dai pedoni su entrambi i lati, est e ovest, che una bidirezionale promiscua come è adesso.
- Nelle **rotatorie** la corsia ciclabile deve percorrere l'intero perimetro della rotatoria.
- In particolare, nella **rotatoria tra Viale Indipendenza e Via Marconi**, la corsia ciclabile dovrebbe salire verso Via Marconi fino al primo passaggio ciclo-pedonale ed andrebbe cancellato il tratto che esce dalla rotatoria verso il ponte di Porta Maggiore.
- Le **Zone di Attestamento Ciclabile** (ex case avanzate) di Viale Indipendenza davanti all'ACI vanno allineate (arretrando quella di destra) in modo da consentire alle bici di



accedere ad entrambe le zone dalla corsia di destra, non occupabile dalle auto.

- Le **Zone di Attestamento Ciclabile** vanno realizzate anche su Via della Repubblica e Via Murri (4 case avanzate, una per ogni strada di accesso all'incrocio semaforico).
- Di conseguenza, le **corsie ciclabili sull'incrocio semaforico** di Viale Indipendenza, Via Marini, Viale della Repubblica e Via Murri devono essere eliminate in presenza di Zone di Attestamento su tutti i lati dell'incrocio, o in alternativa devono proseguire dritte su tutti i sensi di marcia creando un quadrilatero interno all'incrocio.
- Mancano i **batti ruota** in alcuni tratti delle corsie ciclabili di via III Ottobre. Occorre inoltre mettere dei dissuasori di sosta negli ingressi delle ciclabili stesse, spesso occupati da auto.
- La corsia ciclabile di Via III Ottobre che sale in direzione sud DEVE terminare al semaforo con una **Zona di Attestamento Ciclabile** (ex casa avanzata), per consentire ai ciclisti di girare in Viale Napoli in sicurezza.
- Nei punti in cui la corsia ciclabile **attraversa le strisce pedonali** il colore rosso deve essere mantenuto come sfondo rispetto alla striscia pedonale bianca.
- Sulle corsie ciclabili, portare i pozzetti di scarico (tombini) a livello stradale
- Manca il **pittogramma della bicicletta** sull'asfalto in gran parte della corsia di viale Rozzi, direzione nord verso lo stadio
- Trasformare le **pensiline dell'ex Bike Sharing** in cicloparcheggi pubblici coperti, anche dotati di colonnine per la ricarica e manutenzione delle e.bike
- Utilizzare gli **archetti** come tipologia standard di cicloparcheggio per la loro versatilità e possibilità di legare il telaio. Non vanno usati per scopi impropri (vedi foto) ovvero come dissuasori o ringhiere
- In via Tevere la discesa verso il **ponte di San Filippo** deve essere indicata come ciclopeditonale con segnali che invitano il ciclista a rallentare e fare attenzione ai pedoni

LE ZONE 30, COME RENDERLE PIU' EFFICACI

Le zone 30 richiedono molto più della **semplice segnaletica** perché il comportamento dei conducenti non cambia solo guardando un cartello. La velocità dipende principalmente dalla percezione dello spazio stradale e dalle caratteristiche fisiche della strada.

Perché la segnaletica da sola non funziona:

I conducenti adattano istintivamente la velocità all'ambiente che percepiscono. Una strada larga e rettilinea con corsie ampie trasmette un senso di sicurezza che spinge naturalmente ad accelerare, indipendentemente dai limiti segnalati. Gli studi dimostrano che senza modifiche fisiche, i cartelli vengono spesso ignorati o dimenticati dopo pochi metri.

Infrastrutture necessarie per il **traffic calming**:

Le modifiche strutturali servono a "costringere" gentilmente i veicoli a rallentare. I restringimenti di carreggiata, le chicane, i dossi artificiali creano una geometria stradale che rende scomodo e poco sicuro mantenere velocità elevate. Questi elementi funzionano a livello percettivo inconscio.

Il ruolo dell'**arredo urbano**:

Alberi, fioriere, panchine e attraversamenti pedonali rialzati trasformano la strada da "corridoio per auto" a "spazio condiviso". La presenza di elementi urbani e la visibilità di pedoni e ciclisti attivano automaticamente comportamenti più prudenti nei conducenti. L'illuminazione adeguata e i materiali diversificati del manto stradale contribuiscono a definire chiaramente le zone a velocità ridotta.

Efficacia comprovata:

L'approccio integrato che combina segnaletica, modifiche infrastrutturali e arredo urbano ha dimostrato riduzioni della velocità media del 20-40% e cali significativi degli incidenti, risultati impensabili con i soli cartelli stradali.

LE ZONE 30 DI PORTA MAGGIORE



- Gli **ingressi in Zona 30** vanno evidenziati maggiormente tramite restringimenti della carreggiata, pavimentazione differente o arredo urbano (fioriere e aiuole), tutti elementi che facciano percepire all'automobilista di star entrando in una via dove occorre moderare la velocità. I segnali da soli NON bastano!



- Nelle Zone 30, rinunciando a qualche posto auto, vanno inseriti **elementi di arredo urbano** come panchine, alberi a piccolo fusto, fioriere, in modo da creare isole di socialità urbana
- Laddove sia possibile, **eliminare la linearità della carreggiata**, creando chicane, agendo sul diverso posizionamento dei parcheggi auto, e inserendo dissuasori di velocità.
- Nelle Zone 30 sarebbe utile utilizzare il **pittogramma** della bicicletta, anche su sfondo colorato, per indicare la presenza di ciclisti. Per questo ci viene incontro il nuovo codice della strada che ha introdotto la possibilità di creare nelle zone 30 le **strade urbane ciclabili**, strade cioè dove le biciclette hanno la priorità e precedenza sulle auto

PROPOSTE PER IL CENTRO



- **Estendere la ZTL** nel centro storico dentro i ponti
- Corso Trento e Trieste deve essere reso **bidirezionale per le biciclette** (senso unico eccetto bici) oppure si potrebbe riservare la corsia diretta verso sud al TPL, alle forze dell'ordine, ai taxi oltre che ai velocipedi
- **L'attraversamento pedonale di Corso Trento e Trieste** all'altezza di Corso Mazzini (davanti Di Sabatino) deve essere largo quanto Corso Mazzini, posizionato in linea con Corso Mazzini e possibilmente realizzato con una pavimentazione diversa. Porta in Piazza del Popolo, la principale Piazza di Ascoli!!!
- Aumentare il numero di **cicloparcheggi** attualmente insufficiente



- vietare l'ingresso in tutte le aree ZTL ai Corrieri con **furgoni da 35q** in su, promuovendo e incentivando così il servizio di Carco-Bike per il Centro Storico, istituendo aree di sosta ed interscambio nelle aree limitrofe tra Corrieri e Carco-Bike
- I **parcheggi di via XX settembre e via Dino Angelini** devono essere eliminati almeno nella parte più ad est, verso il centro, per creare ampi marciapiedi e far spazio ad una pista ciclabile. I parcheggi andranno recuperati in spazi interrati, ad esempio nella zona del Tribunale di Ascoli Piceno
- La ciclabile di Corso Vittorio Emanuele, nel **breve tratto prima del Battistero**, è troppo stretta e non consente una separazione sicura tra pedoni e ciclisti

PROPOSTE PER CAMPO PARIGNANO



- Le strade di Campo Parignano sono diventate ad uso esclusivo delle auto in sosta. Togliendo parcheggi auto dalle strade e inserendo Zone 30 sarebbe possibile creare piste ciclabili e ampliare gli stretti marciapiedi ora esistenti. Per questo occorre prevedere un parcheggio in struttura dedicato ai residenti. Una proposta è quella di creare un **parcheggio interrato sotto piazza Diaz**.
- In **Viale Vellei** fino al Ponte Nuovo di Campo Parignano è possibile fin da subito creare due corsie ciclabili su entrambi i sensi di marcia, anche sfruttando le vie laterali di Viale Vellei (prevedendo delle "**strade urbane ciclabili**" e-bis). Lungo il ponte sono sufficienti due corsie ciclabili promiscue larghe un metro, come da nuovo CdS.

PROPOSTE PER MONTICELLI



Per risolvere il problema di un quartiere diviso da una strada ad alto traffico si propone la realizzazione di due ampi e piacevoli **sottopassi ciclopedonali verdi**, privi di scalini, larghi fino a 10 metri - il primo che collega Largo dei Gladioli con Largo dei Platani, il secondo Largo dei Gerani e Largo dei Mandorli

Vantaggi

- **Continuità urbana:** I sottopassi permettono di mantenere la continuità del tessuto urbano a livello del suolo, consentendo ai pedoni e ciclisti di attraversare liberamente senza interruzioni del traffico.
- **Sicurezza:** Eliminano completamente i punti di conflitto tra traffico veicolare e pedonale/ciclabile, riducendo drasticamente gli incidenti.
- **Riconnessione del quartiere:** Lo spazio a livello sotto strada deve essere ampio e luminoso, può essere trasformato in aree verdi o luoghi di street art che effettivamente riuniscono le due parti del quartiere.

PROPOSTE PER GLI ALTRI QUARTIERI



L'obiettivo è quello di estendere le Zone 30, **rimuovere le auto dalle strade e concentrare la sosta in parcheggi multipiano o silos**. Ciò presenta numerosi vantaggi significativi per le città moderne.

Recupero dello **spazio urbano**:

Le strade libere dalle auto parcheggiate possono essere trasformate in spazi pedonali, piste ciclabili, aree verdi o zone



commerciali all'aperto. Questo restituisce alla comunità spazi che erano monopolizzati dai veicoli, migliorando la qualità della vita urbana e creando opportunità per attività sociali e commerciali.

Miglioramento della **sicurezza stradale**:



Eliminando le auto parcheggiate lungo le strade si aumenta la visibilità per pedoni, ciclisti e automobilisti. Si riducono gli incidenti causati dall'apertura improvvisa delle portiere, dalle manovre di parcheggio e dalla ridotta visibilità agli incroci. Le strade diventano più sicure per tutti gli utenti.

Efficienza dello spazio:



I parcheggi multipiano sfruttano lo spazio verticale invece di quello orizzontale, permettendo di concentrare molti più veicoli in un'area ridotta. Questo è particolarmente vantaggioso nei centri urbani dove il terreno è scarso e costoso.

Miglioramento dell'ambiente urbano:



Le strade senza auto parcheggiate sono più facili da pulire e mantenere. Si possono piantare alberi, installare arredo urbano e creare spazi più gradevoli esteticamente. L'inquinamento acustico si riduce grazie alla minore circolazione di veicoli in cerca di parcheggio.

Accessibilità migliorata:



I marciapiedi liberi da auto parcheggiate diventano più accessibili per persone con disabilità, passeggini e anziani. I servizi di emergenza possono muoversi più facilmente attraverso strade non ostruite.

Questa strategia urbana rappresenta un investimento nel futuro delle città, creando spazi più vivibili, sicuri e sostenibili per tutti i cittadini.

Ascoli Piceno

Ver.2 del 26/05/2025

A cura di

FIAB – Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno

Cell: 329 80 56 938

Mail: info@adbascoli.it

