



PIANO COMUNALE PER PROMUOVERE LA MOBILITA' DOLCE (Pedociclabile)

"Ogni volta che vedo un adulto in bicicletta
penso che per la razza umana ci sia ancora speranza".
H.G. Wells

PCMD 1.0

Che città stiamo costruendo?

A San Ferdinando i livelli irrazionali di traffico motorizzato e le sue dinamiche sono, proporzionalmente al numero di abitanti (15 mila), molto simili a quelli delle grandi città italiane.

L'**inquinamento atmosferico** nel nostro paese è dovuto per il **75% al traffico automobilistico**. Ogni giorno respiriamo un **mix micidiale di veleni**: monossido di carbonio, ossido d'azoto, biossido di zolfo, benzene, polveri sottili (i cosiddetti PM 10), ecc. Gli incroci delle nostre strade più trafficate sono diventati delle **camere a gas dall'odore disgustoso**. L'emergenza è palpabile da chi si sposta a piedi o in bicicletta: rumore, aria inquinata, vita sedentaria, mancanza di spazio stradale per l'ingombro delle auto. L'allarme sanitario è visibile nelle corsie degli ospedali (l'Organizzazione Mondiale della Sanità calcola nel mondo **2 milioni di morti per inquinamento atmosferico e 1 milione e 200 mila morti per incidenti stradali e 50 milioni di feriti**), le ricadute sull'educazione si osservano dentro e fuori dalla scuola.

Il traffico motorizzato produce inquinamento (dell'aria ed acustico), degrada l'ambiente, attenta al diritto del cittadino a respirare aria pulita arrecando, col tempo, gravi danni alla salute pubblica (diritto tutelato dalla Costituzione italiana all'articolo 32), contribuisce per 1/3 al surriscaldamento globale e causa nuove guerre per il controllo strategico e l'approvvigionamento delle risorse petrolifere estere.

E' arrivato il momento in cui politica, associazionismo e società civile del nostro paese comincino ad **interrogarsi sul tipo di città che stiamo costruendo. Una città avvelenata e sopraffatta dall'invasione delle automobili o una città che riscopre una dimensione più umana?**

Per fronteggiare la cancrena del traffico motorizzato, il Comune può mettere in campo una **strategia di promozione della mobilità dolce** (pedociclabile) alternativa all'uso dell'automobile.



Il **paradigma della mobilità dolce** è il seguente:

- Andare a piedi per percorrere distanze fino a 1 chilometro (se si vuole anche molto più lunghe).
- Utilizzare la bicicletta per coprire distanze fino a 5 km.
- Preferire i mezzi pubblici o l'automobile privata per distanze superiori ai 5 km.

Se a San Ferdinando gli spostamenti avvenissero sulla base dei paradigmi della mobilità sostenibile e si scoprisse che la bicicletta è una valida alternativa all'automobile per le distanze fino ai 5 chilometri, il volto della città e la qualità della vita migliorerebbero radicalmente.



Fig. 1 - Traffico a San Ferdinando di Puglia



PCMD 1.0.1 **La bicicletta: mezzo di trasporto del futuro**

La bicicletta è un mezzo di trasporto meraviglioso, i cui pregi possono essere così riassunti:

1. **economica** nel prezzo d'acquisto e nei costi di gestione (il costo annuo di gestione di una bicicletta è un decimo di quello di un'automobile);
2. **ad alta efficienza energetica** (con l'equivalente energetico di un litro di petrolio in bicicletta si percorrono 1.036 chilometri, contro i 20 km/litro delle auto);
3. **ecologica e non inquinante** (funziona ad energia muscolare);
4. **silenziosa**;
5. **simpatica**;
6. **nonviolenta** (la bicicletta è stimata quale mezzo di trasporto nonviolento). Chi va in bici è percepito da chi osserva come una persona buona, tranquilla e pacifica;
7. **veloce** (è provato che per le percorrenze cittadine da porta a porta entro i 5 chilometri la bicicletta è sempre più veloce dei mezzi a motore). (Vedi fig. 2).
8. **leggera** (la bicicletta pesa circa 5 volte meno del ciclista, al contrario dell'automobile che pesa venti volte di più del conducente);
9. **poco ingombrante** (occupa 1/10 dello spazio di un'automobile), si **parcheggia facilmente** ed è **sempre pronta a partire**;
10. **non congestiona il traffico** facendo risparmiare a tutti molto tempo;
11. **deteriora pochissimo il manto stradale**;
12. **rende attrattivo il centro delle città**;
13. l'uso regolare dà un **contributo personale alla qualità della vita e alla mobilità nonviolenta**.
14. l'uso quotidiano della bicicletta **giova alla salute**, perché rafforza l'intero organismo, stimola il sistema immunitario e aiuta a diminuire notevolmente la predisposizione alle malattie, previene l'ipertensione e le malattie cardiovascolari (30 minuti di bicicletta al giorno mantengono il cuore in ottime condizioni), riduce il rischio di diabete e cancro, produce endorfine che agiscono positivamente sullo stress inducendo il **buon umore**.

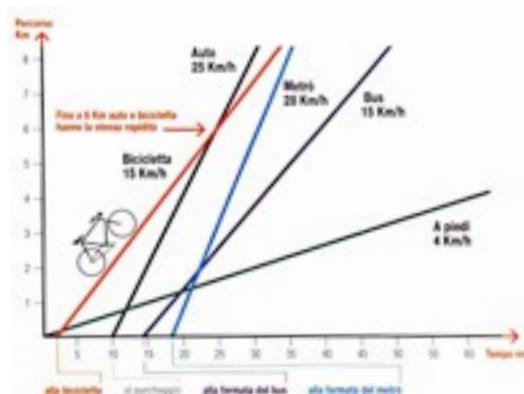


fig. 2 - Velocità della bicicletta confrontata con quella di altri mezzi di trasporto in città.

Queste sono le **motivazioni** che dovrebbero spingere una **amministrazione comunale realmente al servizio dei cittadini** a rispondere alla crisi profonda del sistema automobile, evidente nelle piccole città come nelle grandi metropoli, ponendo un **argine al monopolio radicale autocentrico**, con una **serie di provvedimenti a vantaggio della mobilità alternativa all'automobile** che renda attrattivo l'uso della bicicletta.

Ogni processo di liberazione dall'ipertrofia da traffico passa necessariamente dalla promozione della mobilità alternativa all'automobile, ossia l'uso della bicicletta e dei piedi come mezzi di trasporto. La **Carta dei Trasporti, Ambiente e Salute** del WHO, firmata dai ministri europei nel giugno 1999, invita gli amministratori pubblici "a creare condizioni favorevoli che permettano e stimolino un aumento sostanziale del numero degli spostamenti brevi intrapresi dai cosiddetti mezzi di trasporto fisicamente attivi (a piedi e in bicicletta)".

Uno dei provvedimenti, non più eludibili da una amministrazione comunale saggia e al passo con i tempi, per risanare le dinamiche negative della mobilità cittadina e migliorare la qualità della vita urbana, è un **Piano strategico municipale per tutelare ed incentivare il traffico pedociclabile e la mobilità dolce**.

Il Piano - seguendo gli esempi di **città amiche della bicicletta** come **Ferrara** (31% del traffico quotidiano in bicicletta ed 84 km di piste ciclabili) **Amsterdam** (27,8%), **Copenaghen** (30%), **Trondheim**, **Salisburgo** (5000 km p.c.), **Barcelona**, **Graz**, **Munster**, **Cambridge** (27%), **Basilea** (23%), **Parma** (19%), **Strasburgo**, **Friburgo** (21%), **Bolzano**, **Mestre**, **Ravenna**, **Västerås**, **Savigliano**, **Poggibonsi**, ecc. - propone un cambio di paradigma della mobilità urbana: **trasferire su bicicletta il traffico motorizzato per percorrenze cittadine sotto i 3 km, che costituisce il 50% del traffico in auto dei sanferdi-**



mandesi (mentre il 35% è inferiore ai 4 km), attraverso la realizzazione di **infrastrutture adeguate** (piste ciclabili, moderazione del traffico, cicloparcchegi) e indurre, attraverso una **puntuale opera educativa, gli automobilisti ad optare per l'utilizzo quotidiano della bicicletta.**

Questa finalità è totalmente possibile ed apporterebbe nella vita della cittadinanza un significativo aumento di benessere generale.

Considerato che **il traffico ciclistico del nostro paese** - favorito tra l'altro da condizioni climatiche e geografiche ideali - **si attesta intorno al 2%**, si comprende quanto lavoro c'è da fare.



PCMD 1.0.2 I cittadini europei vogliono politiche pro-bici e piste ciclabili

Una nuova politica per la crescita del traffico pedociclabile risponde alle richieste del **"73% degli europei che ritiene giusto riservare alla bicicletta un trattamento preferenziale rispetto all'automobile"** (Commissione Europea - Ambiente).

La Commissione Europea continua evidenziando che **"indagini locali confermano questi risultati e mostrano anche che gli elettori e i loro rappresentanti eletti, pur concordi sulla necessità di cambiare la politica dei trasporti, ignorano che esiste tale unanimità di opinioni. Per i politici è rischioso ignorare la maggioranza silenziosa che desidera una politica di mobilità meglio equilibrata. Il pubblico è in realtà maturo per un cambiamento di atteggiamento da parte delle autorità, e sono questi ultimi che sono in ritardo rispetto all'opinione pubblica"**.

Facciamo qui notare il ritardo clamoroso della Regione Puglia che non ha ancora una legge specifica sulla ciclabilità e nella sua legislazione non viene mai citata la parola ciclabilità.



1 In caso di conflitto tra le esigenze di ciclisti/pedoni/trasporti pubblici e quelle degli automobilisti nella gestione del traffico, bisogna dare la precedenza ai ciclisti/pedoni/trasporti pubblici o alle automobili?

2 Gli effetti della circolazione automobilistica nei centri urbani sono...

3 Il degrado della qualità dell'aria nei centri urbani è dovuto...

	🚲	🚶	+🚲	+🚶	+🚲+🚶	☹️	😬	Totale	🚗	🚗	Totale
Belgio	27,5	50,3	77,8	96,7	74,3	15,1	42,8	62,9	27,1	51	78,1
Danimarca	23,4	58,6	96	87	78,6	11,7	15,3	27	21,3	37,7	59
Germania	25,2	46,9	75,1	81,1	85,1	18	35,9	53,9	39,9	38,9	78,8
Grecia	20,2	51,3	71,5	85,4	85,7	43,6	29,5	73,1	25,5	38,8	64,3
Spagna	23,5	39	64,3	86,9	90,5	29	33,8	62,8	32,2	46,6	78,8
Francia	25,1	46,1	69,2	81,3	75,8	12,5	33,8	51,3	25,4	47,1	72,5
Irlanda	20,2	48,1	68,3	75,4	87	20,8	20,5	41,3	23,3	33,9	57,2
Italia	49,4	29	78,8	88,5	88,5	46,1	37,9	84	51,4	44,1	95,5
Lussemburgo	30,2	40,9	71,1	82,1	84,8	24,3	46	70,3	29,6	45	74,6
Paesi Bassi	23,3	63,3	86,6	85,5	84,9	12,9	39,9	53,8	19,7	50,3	70
Portogallo	20,5	34,3	54,8	86,4	90,1	22,8	30,8	53,7	31,8	43	74,8
Regno Unito	23	52	75	86,8	83,6	22,5	26,3	48,8	30,4	44	74,4
Europa (12)	29	44,1	75,1	85,1	85,8	24,8	33,2	58	34,2	43,6	77,8

🚲 = precedenza netta ai ciclisti 🚶 = precedenza ai ciclisti, +🚶 = precedenza ai ciclisti (totale)
 +🚶 = precedenza ai pedoni (totale) +🚲+🚶 = precedenza ai trasporti pubblici (totale)

☹️ = insopportabile 😬 = difficilmente sopportabile

🚗 = essenzialmente il traffico automobilistico 🚗 = in gran parte al traffico automobilistico

CHILOMETRI PERCORSI IN BICICLETTA NELL'UNIONE: 70 MILIARDI ALL'ANNO

	Belgio	Danimarca	Germania	Grecia	Spagna	Francia	Irlanda	Italia	Lussemburgo	Paesi Bassi	Austria	Portogallo	Svezia	Regno Unito
Vendite 1996	425 000	475 000	4 620 000	240 000	610 000	2 257 000	120 000	1 550 000	20 000	1 338 000	630 000	580 000	230 000	430 000
Pezzi biciclette	5 000 000	5 000 000	75 000 000	2 300 000	9 000 000	21 000 000	1 000 000	25 000 000	100 000	16 000 000	3 000 000	2 500 000	3 000 000	4 300 000
Biciclette/1000 abt.	465	980	900	200	250	367	200	440	430	737	381	253	196	463
Uso delle biciclette secondo l'indagine Eurobarometro del 1991 (scelta persone di più di 15 anni) ... Austria, Finlandia e Svezia non membri nel 1991														
Uso regolare almeno 1-2 volte a settimana	21,0%	50,1%	51,2%	3,0%	4,4%	3,7%	12,0%	3,0%	4,7%	61,0%	-	1,0%	-	10,0%
Ciclisti occasionali 1-3 volte al mese	7%	9%	10,9%	1,9%	3,9%	6,3%	4%	6,9%	3,7%	7,0%	-	1,0%	-	0,9%
Totale dei ciclisti che circola almeno 1-3 volte al mese	2 947 000	2 489 000	29 585 000	775 000	2 670 000	6 594 000	555 000	9 900 000	44 000	9 291 000	-	430 000	-	6 727 000
Uso delle biciclette espresso in chilometri (1991, tutta la popolazione, compresi i minori di 15 anni)														
Km per abitante e per anno	337	958	330	91	24	67	228	168	40	109	154	31	282	330

Fonte: Eurobarometro 1991 (CITP), Transport demand of roads not covered by international statistics, CIT/AUTP 1991

I punti fondamentali del Piano comunale per promuovere il traffico pedociclabile e la mobilità dolce sarebbero:

- PCMD 1.1 Piano Urbano del Traffico (PUT).
- PCMD 1.2 Rete di piste ciclabili continua, logica e coerente.
- PCMD 1.3 Chiusura definitiva al traffico di alcune vie del centro per renderle "zone a traffico limitato" (ZTL) per i soli residenti.
- PCMD 1.4 Cicloparcheggi.
- PCMD 1.5 Sensi unici di circolazione a doppio senso per i ciclisti.
- PCMD 1.6 Ufficio per la mobilità pedociclistica.
- PCMD 1.7 Sindaco e Assessori in bici blu.
- PCMD 1.8 Incentivi per i ciclisti quotidiani e tasse per chi inquina.
- PCMD 1.9 Campagne educative della cittadinanza per promuovere l'uso quotidiano della bicicletta. Disincentivi all'utilizzo irrazionale dei mezzi a motore.
- PCMD 2.0 Moderazione del traffico urbano e potenziamento del verde.
- PCMD 3.0 Attraversamenti pedonali rialzati.
- PCMD 4.0 Introduzione per tutte le strade della velocità massima di 30 km/h.
- PCMD 5.0 Percorsi sicuri casa-scuola.
- PCMD 6.0 Bicincittà.



Analizziamo il Piano nel dettaglio.

PCMD 1.1 Piano Urbano del Traffico (PUT) (Art. 36 Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

Nel 1986 il Ministero dei Lavori Pubblici, con apposita circolare, sollecitava le amministrazioni locali a redigere un proprio Piano Urbanistico Territoriale (PUT). La Proposta del Ministero veniva recepita dal Nuovo Codice della Strada (Legge 285 del 1992).

L'articolo 36 della legge 285/92 (Codice della strada) Piani urbani del traffico e Piani del traffico per la viabilità extra urbana al comma 1 stabilisce: "Ai Comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del Piano urbano del traffico".

Il Piano Urbano del Traffico (PUT), pur essendo obbligatorio per le città con più di 30 mila abitanti, è quanto mai auspicabile che sia redatto ed approvato anche a San Ferdinando di Puglia.

L'art. 36 comma 2 della Legge 285 del 1992, recita: "all'obbligo di cui al comma precedente sono tenuti ad adempiere i Comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrano, anche in determinati periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultano interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale".

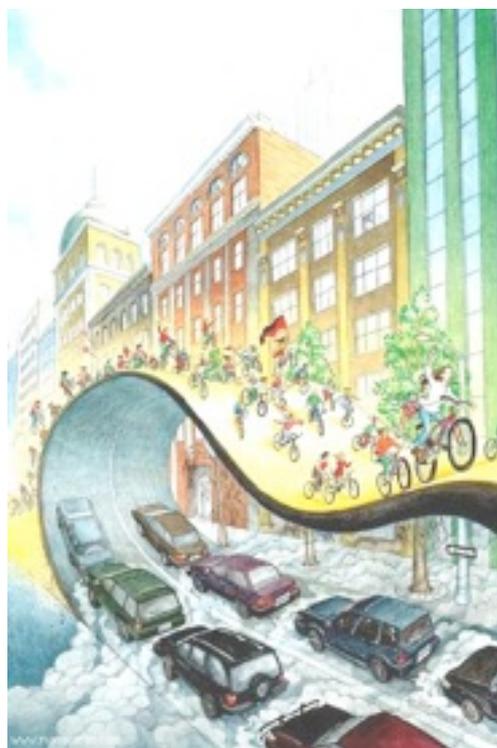
Il PUT dovrebbe prevedere:

Una Rete di percorsi ciclabili delle seguenti categorie:

- a) piste ciclabili separate dalla sede stradale, obbligatorie per le strade a scorrimento veloce.
- b) corsie ciclabili integrate nella sede stradale (su strade a forte richiesta ciclistica, ma senza spazio sufficiente per la separazione).
- c) moderazione del traffico motorizzato.

PCMD 1.2 Rete di piste ciclabili continua, logica e coerente

Nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea (Nizza, 7 dicembre 2000) si osserva che: "il traffico veicolare invadente e pericoloso si accanisce soprattutto su alcune categorie, come i pedoni e i ciclisti, che sono più vulnerabili e corrono maggiori rischi; e come i bambini, gli anziani e i portatori di handicap. Tali categorie costituiscono la cd. "utenza debole" delle strade,



sono espressione di una mobilità lenta e subiscono in modo più immediato gli effetti diretti e indiretti del traffico”.

Nelle “Linee programmatiche” della Giunta Gissi, al capitolo 5 “Tutelare l’Ambiente ed il Territorio...”, punto k) si legge: **“Realizzare piste ciclabili urbane ed extraurbane”**; mentre al punto l) possiamo leggere: **“Stimolare l’uso di mezzi alternativi all’automobile (bici, “pollicino”,...) in modo da limitare il traffico urbano privato”**. Sulla carta si può scrivere tutto, mentre i fatti dicono... zero. Notiamo che:

a) L’art. 10 della legge dello Stato n. 366/1998 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica) obbliga gli Enti proprietari delle strade a realizzare piste e percorsi ciclabili adiacenti sia a strade di nuova costruzione sia a strade oggetto di manutenzione straordinaria: “2- bis. Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza”.

b) L’art. 18 della L. 472/1999, “Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica”, prevede a carico dei Comuni l’obbligo di destinare minimo il 10% dei proventi comunali ottenuti dalle multe per le infrazioni al Codice della strada, secondo l’art. 208 del C.d.S., alla costruzione e alla manutenzione delle piste ciclabili e agli interventi a favore dello sviluppo della mobilità ciclistica.

Queste norme di legge sono state ignorate dai nostri **“competentissimi” amministratori**, determinando un **quadro della mobilità urbana scoraggiante, da anno zero**:



San Ferdinando di Puglia		Esistente	Progettato	Programmato
Piste ciclabili in sede propria	Km	0	0	0
Piste ciclabili in corsia riservata	Km	0	0	0
Piste ciclabili extraurbane	Km	0	0	0
TOTALE	Km	0	0	0

A San Ferdinando di Puglia non c’è un metro di percorso ciclabile e le amministrazioni di sinistra, che si sono succedute in questi anni, non avevano alcuna intenzione di realizzare arterie viarie separate per ciclisti. Ovviamente è meglio niente che tratti isolati di piste ciclabili “da parata”. Occorre un sistema integrato di piste ciclabili e strade pedonali che strappi al traffico automobilistico lembi di suolo pubblico e li restituisca a pedoni e ciclisti: questa è democrazia, altrimenti c’è solo la dittatura delle quattro ruote.

La **Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB)**, nel documento ufficiale dal titolo “Mobilità ciclistica: orientamenti e linee guida”, osserva che *“non si tratta tanto di predisporre il piano delle piste ciclabili, quanto di adottare il piano della mobilità ciclistica che deve prevedere la messa in sicurezza – anno dopo anno e con modalità diverse e appropriate alle specifiche situazioni – l’intero reticolo stradale. Gli interventi necessari possono avere costi contenuti ed estendono i loro benefici non solo al ciclista, ma al traffico in generale”*.

Alcune nozioni tecniche di base in materia di piste ciclabili.



Pista ciclabile Cultraï - Belgio

PCMD 1.2.1 Caratteristiche delle piste ciclabili

I percorsi ciclabili, per essere ben distribuiti, dovrebbero avere una struttura a rete, con maglie non più larghe di 0,4 Km. (artt.6-7 del Dm 557/30.11.1999). Le caratteristiche seguenti invece sono ritenute soddisfacenti.

PCMD 1.2.2 Larghezza

La larghezza delle piste ciclabili monodirezionali deve essere di almeno **2 metri nei tratti dove è consentito il sorpasso** e di **1 metro e 25 cm nei tratti più stretti**. Dove possibile, queste larghezze minime possono essere aumentate, lasciando un ampio margine di sicurezza per il transito delle bici in entrambi i sensi di marcia. **La pista ciclabile bidirezionale deve avere la dimensione minima di 4 metri**.

Il restringimento di carreggiata, determinato dalla presenza della pista ciclabile, rappresenta di per sé un provvedimento di moderazione del traffico.

La **CIRCOLARE della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 31 marzo 1993, n. 432** (Allegato 4), disciplina la **larghezza delle piste ciclabili**:

2.1 Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e della bicicletta, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza standard della corsia ciclabile va considerata pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile a 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie continue, dello stesso od opposto senso di marcia.

2.2 Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate ubicate su strade pedonali o su marciapiedi, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m; quest'ultimo valore è da intendersi in ogni caso, come minimo accettabile anche per situazioni particolarmente vincolate, sempre ché venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile.

PCMD 1.2.3 Protezioni

Dove il traffico è più veloce (es. via Lariano) la creazione di piste ciclabili contigue alla carreggiata per autoveicoli, delimitate da questa con la sola demarcazione colorata, dà poche garanzie.

La soluzione consigliata dagli esperti, e che sposa meglio le esigenze di economicità e sicurezza per i ciclisti rispetto alle soluzioni più complesse, è costituita da una **linea longitudinale di demarcazione color arancio o giallo dalla larghezza di 15 cm rinforzata da puntelli in metallo ogni 10 metri per dividere la strada riservata ai veicoli a motore dalle piste ciclabili**. Questa soluzione riesce a perseguire la duplice finalità di **proteggere il ciclista** che percorre la pista ciclabile **dai pericoli di impatto orizzontale** con le automobili in transito e contemporaneamente realizzare una **moderazione della velocità del traffico automobilistico, frutto della riduzione di larghezza della carreggiata a disposizione**. Eliminare la sensazione di pericolo nel ciclista significa agire sul maggiore deterrente all'uso della bicicletta. Chi va in bici conosce bene lo spettro delle sensazioni che spaziano dallo sgradevole fiato sul collo dell'automobilista che vuole farsi strada al timore di essere investiti da un'auto che ti supera ad alta velocità, incurante della presenza del ciclista. I dati ISTAT del 2000 ci dicono che il 19% degli incidenti stradali mortali hanno come vittime ciclisti e pedoni.

Una misura fondamentale, sperimentata con successo nella Svizzera italiana, è istituire il **limite di velocità di 30 km/h sulle strade con pista ciclabile**.

La **Circolare del 31 marzo 1993, n. 432** (Allegato 4):

2.3 La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile, qualora esistente (piste ciclabili in sede propria) per l'idonea collocazione dei cartelli stradali, non deve risultare inferiore a m 0.70 dal lato della carreggiata dei veicoli a motore.

2.4 Nel caso di piste ciclabili su corsia riservata, la segnaletica orizzontale di margine, eventualmente maggiorata, assume significato di spartitraffico inva-



Ferrara - pista ciclabile in centro



Pista ciclabile separata e protetta - Mestre



Pista ciclabile a due sensi di marcia - Reggio Emilia

licabile, salvo nei tratti in cui risulti il tratteggio.

PCMD 1.2.4 Fondo stradale

La superficie stradale per le bici deve essere liscia e mantenuta in buono stato. Buche, gradini, sassi e tombini non a livello della strada o non idonei al traffico ciclistico diminuiscono notevolmente la sicurezza della pista ciclabile aumentando i rischi di incidenti e di danni al telaio.

PCMD 1.2.5 Attraversamenti

Il problema delle **intersezioni è il più critico nel progetto delle ciclopiste**. Il rischio di incidenti aumenta notevolmente agli incroci. Perciò, **è necessario segnalare gli attraversamenti della ciclopista con il cambio del colore della pavimentazione (rosso)**.

PCMD 1.2.6 Segnaletica specifica

La presenza della pista ciclabile dovrà essere segnalata con appositi cartelli ed evidenziata dalla segnaletica orizzontale di cui alla **fig. II 427/b art. 140 del Regolamento esecutivo del Codice della Strada**: "separate dalle altre corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza ed una gialla di 30 cm, distanziate fra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della corsia riservata".

PCMD 1.2.7 Dove realizzare le piste ciclabili

Spesso accade che le amministrazioni comunali credono di accontentare le richieste degli ambientalisti e dei ciclisti urbani costruendo **due o tre monconi di piste ciclabili isolati e non collegati tra loro da un sistema a rete di piste ciclabili continuo e coerente**

La rete di piste ciclabili può essere creata lungo le direttrici a forte domanda di trasporto ciclistico, che dovrebbe necessariamente collegare il centro cittadino pedonalizzato con i punti nevralgici del paese: il Comune, la Posta, le scuole, le Chiese, i supermercati e i mercatini rionali.

PCMD 1.2.8 Rete di piste ciclabili per la nostra città

La nostra pluriennale esperienza di ciclisti quotidiani e la competenza in materia, ha reso possibile tracciare **un sistema di piste ciclabili che risponda alle caratteristiche di continuità, logica, sicurezza e coerenza** summenzionate. La realizzazione della rete urbana di percorsi ciclabili proposta, per una lunghezza totale di 4,395 km, farebbe compiere al nostro paese un notevole balzo in avanti in direzione della tutela dell'utenza debole della strada e della mobilità sostenibile.

Di seguito, esponiamo nel dettaglio il progetto di rete ciclabile per la nostra città:

1- via Papa Giovanni XXIII e via Nazionale

(Strada a doppio senso di circolazione)

Pista ciclabile a senso unico di circolazione di 2 m di larghezza (come quella illustrata nella foto accanto). Area di parcheggio su un solo lato.

Per non appesantire di pagine il programma, solo per questa strada, riportiamo le misure rilevate:

- larghezza carreggiata: 9,90 m. - larghezza area parcheggio: 2,05 m.
- larghezza pista ciclabile doppio senso di circolazione: 2 m.
- larghezza corsia traffico automobilistico: 5,85 m.
- lunghezza pista ciclabile: 945 m. (440 m. + 505 m.).

L'esperienza decennale delle città svizzere ci dice che a 30 km/h, in presenza di una pista ciclabile, sono sufficienti corsie a due sensi per camion di 5,10 m, mentre a 50 km/h la carreggiata minima dev'essere m 5,85. (Cantone di Berna: larghezza strada nazionale 6,70 m. ridotta a 4,70



Fig 2: Attraversamento ciclabile.
(fig II 524 art 135, DPR 495/92)

Fig1a: Cartelli di inizio e fine di pista ciclabile.
(fig II 90 e 91, art 122, DPR 495/92)

con due piste ciclabili monodirezionali da un metro ed eliminazione della linea di mezzzeria).

2- via Lariano

(Strada a doppio senso di circolazione con salvagente centrale - strada a scorrimento veloce)

Due piste ciclabili a senso unico nei due sensi di marcia della larghezza di 1 m e 30 cm, con linea di demarcazione color arancio di 20 cm, piastre rumorose in metallo ogni due metri e piloncini in acciaio ogni 10 m.

3- via S. Antonio

(Strada a doppio senso di circolazione)

Pista ciclabile a senso unico di circolazione di 1.5 m di larghezza.

4- via Brodolini

(Strada ampia a doppio senso di circolazione)

Divieto di parcheggio su entrambi i lati, vista la possibilità di parcheggiare nell'ampia area di sosta adiacente alla strada.

Pista ciclabile a senso unico di circolazione di 1.5 m di larghezza.

5- via I Maggio

(Strada a senso unico di circolazione)

Pista ciclabile a senso unico di circolazione di 1.5 m di larghezza.

6- via Novella

(Strada a senso unico di circolazione)

Pista ciclabile a senso unico di circolazione di 1.5 m di larghezza.

7- via Paolo VI

(Strada a senso unico di circolazione)

Pista ciclabile e strada pedonale.

8- via Ferdinando di Borbone

(Strada a senso unico di circolazione)

Pista ciclabile a senso unico di circolazione di 1.5 m di larghezza.

9- via Piantata

(Strada a senso unico di circolazione)

Pista ciclabile a senso unico di circolazione di 1.5 m di larghezza.

10- via Gramsci

(Strada a doppio senso di circolazione)

Pista ciclabile a senso unico di circolazione di 1.5 m di larghezza.

11- via Michelangelo Buonarroti

(Strada a doppio senso di circolazione)

Pista ciclabile a senso unico di circolazione di 1.5 m di larghezza.

12- via Massimo D'Azeglio

(Strada a senso unico con ampio marciapiede).

Pista ciclabile contigua al marciapiede. Il Codice della Strada all'art. 39 e il suo Regolamento all'art. 122, 9c) prevedono

a) pista ciclabile contigua al marciapiede (segnale alla fig. II. 92/a del Regolamento, con riga per separare la sezione di marciapiede destinata ai pedoni da quella destinata alle biciclette);

b) percorso pedonale e ciclabile (segnale alla fig. II. 92/b, senza riga di separazione, e cioè in promiscuo tra pedoni e ciclisti).

Nel nostro caso si sceglierà di applicare il punto a).

Segnaletica specifica: utilizzo dei marciapiedi: pista ciclabile contigua al marciapiede (segnaletica verticale di cui alla fig. II 92/a art. 122 Reg. esec. CdS) e percorso pedonale e ciclabile (segnaletica verticale di cui alla fig. II 92/b art. 122 Reg. esec. CdS).

Ad inizio e fine della pista prevedere un abbassamento del marciapiede.



Ferrara - Pista ciclabile in centro



13- via Gorizia

(Strada a senso unico di circolazione)

Pista ciclabile a senso unico di circolazione di 1.5 m di larghezza.**15- via Fieramosca**

(Strada a senso unico di circolazione)

Pista ciclabile a senso unico di circolazione di 1.5 m di larghezza.**16- via Marconi e via Indipendenza**

(Strada a senso unico di circolazione)

Pista ciclabile a senso unico di circolazione di 1.5 m di larghezza.

Coultraï (Belgio) - Pista ciclabile

**PCMD 1.3 Zona a traffico limitato" (ZTL)
di alcune vie del centro.**

(Art. 135 R.d.A.- Art. 7 c. 9 C.d.S.)

*Un ambiente più amico del pedone
è un ambiente più umano.*

Finora a San Ferdinando lo spazio pubblico è stato concepito in funzione dell'auto. Cemento ed asfalto dappertutto, mentre ai pedoni non sono rimasti che pochi ritagli da percorrere, oltretutto scomodi: monotonia, predominio dell'auto, un paesaggio urbano povero e brutto. Oggi, lo spazio pubblico maggiore è riservato alle auto, che occupano per la sosta o il transito l'80-90% della sede viaria.



Per recuperare spazi pedonali ed aumentare lo spazio destinato agli altri utenti della strada, si potrebbero liberare alcune vie del centro dal traffico automobilistico. Numerosissime città in Italia ed in Europa (omettiamo l'elenco perché troppo lungo) hanno chiuso le vie del

centro istituendo le **Zone a Traffico Limitato (ZTL)**. Nelle ZTL l'accesso è consentito solo ai veicoli dei residenti, i veicoli per il carico e lo scarico delle merci e i veicoli di soccorso.

La **Charta europea dei diritti del pedone**, elaborata dalla commissione per la protezione ambientale del Parlamento europeo, all'art. 1 afferma: *"Il pedone ha il diritto di vivere in un ambiente sano e di godere in tutta libertà degli spazi pubblici senza che la sua salute fisica e psichica venga messa a repentaglio"*. All'art. 2 stabilisce: *"Il pedone ha diritto di vivere in centri urbani che siano a misura d'uomo e non di automobile"*.

All'art. 3 sancisce: *"Il pedone ha diritto a delle zone a lui riservate che non siano unicamente delle semplici isole pedonali, ma abbiano la massima estensione possibile e siano integrate nell'organizzazione generale degli agglomerati"*.

A San Ferdinando - fatta eccezione la Piazza, le due ville (Di Vittorio e Rimembranza) inutilizzabili dai pedoni perché sempre chiuse, il Parco giochi, il nuovo e cementificato "Belvedere", due isolati chiusi al traffico in via Settembrini e via Imbriani (la cui chiusura è stata fortemente voluta dalla Casa per la nonviolenza, più volte richiesta e dopo diversi anni finalmente ottenuta) e ultimamente un altro isolato in via Isonzo all'altezza della scuola elementare De Amiciis - non esistono strade riservate esclusivamente e per tutto l'anno ai pedoni. **Sarebbe alquanto auspicabile chiudere al traffico le strade contigue alla piazza** (via Papa Giovanni XXIII e via XXIV maggio) rendendole **Zona a Traffico Limitato**.

Ferrara, per fare un solo esempio, ha l'intero centro urbano (5 ettari di superficie) adibito a zona pedonale, chiusa al traffico motorizzato ed aperta alle biciclette. Nei paesi dove si è chiuso il centro cittadino al traffico, l'aria del centro si è ripulita, è migliorata la qualità della vita dei cittadini e i commercianti hanno riscontrato un aumento degli affari.



Ferrara - Zona pedonale interdetta al traffico automobilistico.



Ferrara - Tutto il centro è Zona a Traffico Limitato.