

Intersezione
in ambito
extraurbano



Imbocco
di percorso
ciclabile



Area
di sosta
di qualità



Percorso
ciclabile
su argine
di un canale



Esperienze urbane in Italia

In Italia numerose città si sono dotate di buoni piani per la mobilità ciclabile, Padova e Vicenza tra le prime, seguite da Verona, Bolzano, Pordenone, Mestre; si sono poi aggiunte molte città dell'Emilia-Romagna, della Lombardia e del Piemonte.

Nella nostra regione Casale Monferrato ha avviato nel 2004 l'attuazione del suo Bici Plan al quale sono seguite alcune importanti realizzazioni.

Altri piani della ciclabilità sono in sviluppo anche in altre regioni italiane.

La pianificazione extraurbana

La pianificazione per la mobilità ciclabile extraurbana comincia ad essere diffusa anche in Italia.

Le migliori reti provinciali sono nate per ragioni turistiche nelle Province autonome di Bolzano e Trento.

Per ragioni trasportistiche, di spostamenti quotidiani casa-lavoro anche attraverso l'intermodalità con il treno o la metropolitana si distingue il progetto MiBici della Provincia di Milano.

Molte province hanno piani organizzati come quella di Trieste o indirizzi per il miglioramento e lo sviluppo come Rimini.

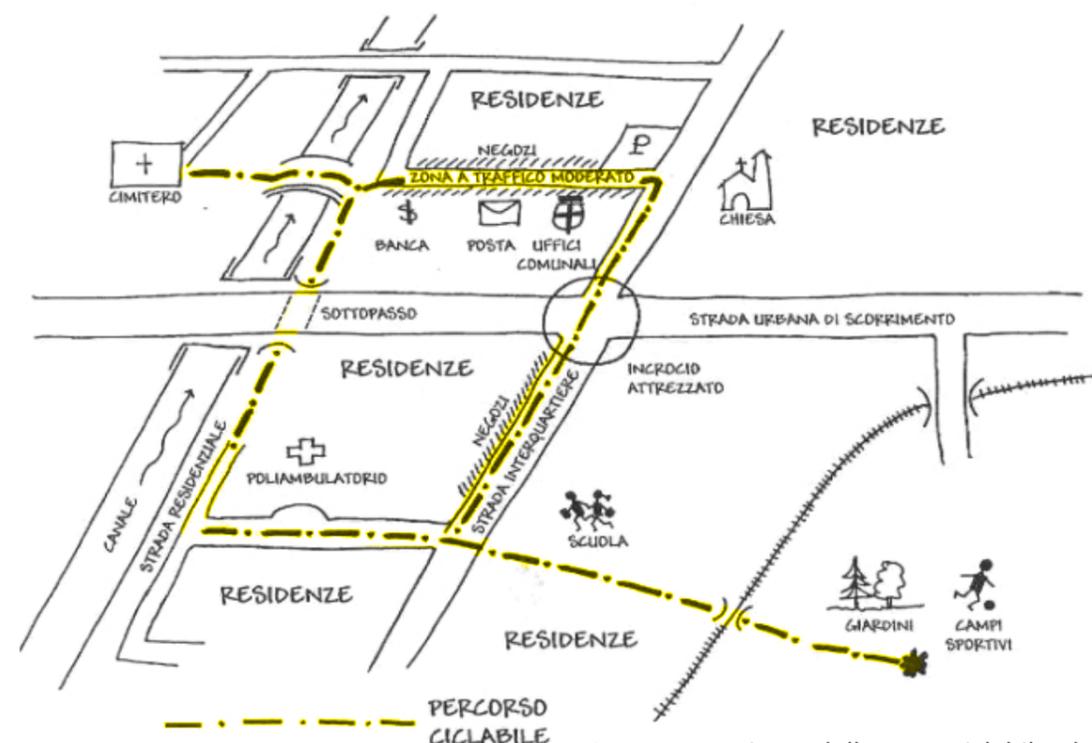
Esistono piani regionali come per la Regione Veneto e la Regione Friuli Venezia Giulia, e piani nazionali come la rete nazionale Bictalia promossa dalla FIAB.



La pianificazione ciclabile Realizzare il Bici Plan

La mobilità ciclabile, gravemente trascurata dalle discipline trasportistiche, deve essere integrata negli strumenti di pianificazione, ma curata a parte da specialisti che ne conoscano a fondo le dinamiche.

Il successo della ciclabilità dipende dai dettagli, come nessun'altra modalità di trasporto: la comodità e la sicurezza dei collegamenti, un buon inserimento nel contesto, la conoscenza e l'attitudine positiva da parte degli utenti, la qualità delle realizzazioni, la costanza nella manutenzione fanno la differenza e non sono facilmente simulabili dai modelli matematici.



I percorsi ciclabili devono essere progettati per collegare fra loro le varie parti della città

L'analisi del territorio per individuare i punti attrattori e generatori di traffico, le criticità e le risorse per la ciclabilità, deve essere eseguita preferibilmente in bicicletta da un tecnico esperto che sia anche ciclista abituale.

La progettazione della rete ciclabile deve essere finalizzata all'intermodalità tra i vari modi di trasporto e coordinata con il Piano Urbano del Traffico, il Piano Regolatore Generale, il Piano Urbano dei Parcheggi e gli altri strumenti di pianificazione.

Per ogni itinerario deve essere verificata la compatibilità, la convenienza trasportistica, la sicurezza, la realizzabilità funzionale, economica e le modalità per ricavare lo spazio necessario.



Un approccio olistico

La sensibilità e le capacità del progettista consentono di individuare, ove possibile, le alternative sia alle principali arterie di traffico sia ai passaggi obbligati.

Il progettista deve perciò cercare di fare sintesi tra i diversi elementi che determinano il successo di un percorso: gli elementi migliorativi del tracciato alternativo alle arterie principali, l'eventuale allungamento del percorso, la maggiore o minore appetibilità del percorso determinata dalla presenza sul tracciato di elementi attrattori commerciali o sociali, nonché gli eventuali manufatti impegnativi da eseguire.

Il successo di una rete ciclabile dipende da come essa riesce ad innervare la città consolidata, rendendo conveniente e sicuro il mezzo a due ruote.

La rete ciclabile convoglia i principali flussi di spostamenti in città

La rete ciclabile deve porsi come obiettivo la modifica del modo di trasporto attuale; l'uso della bicicletta deve risultare più conveniente sia per chi abitualmente si muove in auto, sia per l'utilizzatore di mezzi pubblici e per l'utente debole. I cittadini devono essere invogliati a utilizzare la bicicletta perché effettivamente risulta più rapida, di facile parcheggio, sufficientemente sicura e piacevole da essere usata.

Gli aspetti qualitativi di una rete e di un percorso ciclabile

Per una scelta ottimale dei percorsi della rete ciclabile e una corretta esecuzione dei progetti è importante che vengano osservati i seguenti criteri progettuali qualitativi:

- **Sicurezza.** Nella progettazione di una rete ciclabile deve essere posta particolare attenzione al percorso e alle soluzioni tecniche che presentano i minori rischi d'incidente e che forniscono la maggior sicurezza, sia per i pedoni che per i ciclisti che per gli altri utenti della strada.

La sicurezza va intesa anche come percezione verso eventi non legati al traffico e pertanto devono essere garantiti sufficienti livelli di illuminazione, spazi e visuali che diano all'utilizzatore una sensazione di serenità e che favoriscano la convivialità con gli altri utilizzatori del percorso.

- **Continuità.** La continuità è l'elemento fondamentale affinché la rete si presenti attrattiva nei confronti dell'utente. La continuità va curata soprattutto in fase di realizzazione dei primi lotti funzionali. La continuità va rispettata in modo particolare nelle intersezioni stradali che sono i punti più pericolosi per il ciclista.

- **Rettilineità.** Affinché il percorso venga realmente utilizzato dai ciclisti è necessario scegliere il tracciato che consenta il percorso più diretto e veloce possibile, lo spostamento in bicicletta, per essere competitivo con le altre modalità di trasporto, deve essere il più corto, il più rapido e il più conveniente.

- **Gerarchia.** La rete deve essere concepita secondo un modello gerarchico: centro storico, sistema periferia-centro, sistema dei quartieri e sistema extraurbano.

- **Riconoscibilità.** Le tratte e i percorsi in genere che costituiscono la rete ciclabile, devono essere riconoscibili e facilmente individuabili. La riconoscibilità si realizza attraverso l'omogeneità dei materiali impiegati e delle soluzioni utilizzate.

- **Attrattività.** Il tracciato dei singoli tratti della rete deve essere scelto, oltre che per l'attrattività funzionale dei luoghi attraversati, anche in funzione della piacevolezza degli elementi di contorno, le vedute, le aree del centro storico, i palazzi di particolare pregio, i parchi, le aree verdi, i monumenti ecc.

- **Comfort.** Il tracciato deve possedere quelle soluzioni tecnico-costruttive che rendono confortevole il flusso di biciclette. A questo proposito sono estremamente rilevanti le sezioni che possibilmente non devono essere promiscue con i pedoni, la qualità delle pavimentazioni, la segnaletica orizzontale e verticale, semaforica e direzionale. Gli attraversamenti, i cordoli, i cambi di pavimentazione, i bordi delle corsie, devono essere perfettamente raccordati e dimensionati.

- **Realizzabilità.** Una rete ben progettata deve essere pianificata con interventi e programmi specifici e globali, ma può anche essere implementata in occasione di interventi diversi di manutenzione urbana quali le asfaltature, la sistemazione di sottoservizi, il rifacimento di marciapiedi e quant'altro.

- **Globalità.** Il progetto della rete deve essere affrontato in modo interdisciplinare coniugando gli aspetti di pianificazione legati ai diversi modi di trasporto, alla viabilità, all'urbanistica e al recupero ambientale e culturale, al fine di creare la massima sinergia per ottimizzare le forme di mobilità urbana. L'intermodalità con gli altri mezzi di trasporto pubblico, treni, metrotramvia, autobus urbani ed extraurbani, parcheggi, diventa elemento strategico per l'attivazione dell'utenza.

- **Capillarità.** Per capillarità s'intende innanzitutto la funzione della rete ciclabile principale di collegare, in modo sicuro e veloce, i luoghi principali dei vari settori urbani.



Il Bici Plan deve sviluppare gli elementi di dettaglio come incroci e rotonde, ed essere coerente con le soluzioni date alla circolazione autoveicolare

(sensi unici e doppi sensi) e con le esigenze di riordino della sosta; per la soluzione dei numerosi dettagli si rimanda generalmente ad un abaco delle soluzioni da adottare contenuto nel Bici Plan e che presenta i dettagli con riferimenti alla planimetria

