

4. Assetto della mobilità ciclopedonale

4.1. Migliorie generali per la mobilità pedonale

La principale miglioria per la mobilità pedonale è rappresentata dal completamento dei marciapiedi mancanti, dal rifacimento di quelli sottodimensionati o ammalorati e dalla protezione degli attraversamenti pedonali collocati lungo la viabilità primaria.

Si tratta evidentemente di procedere con programmi di riqualificazione dei diversi assi e di intervenire sistematicamente in occasione degli interventi di manutenzione, per ovviare alle carenze diffuse della rete pedonale.

Queste occasioni dovranno consentire di recuperare continuità ai percorsi, eliminare gli ostacoli che restringono i passaggi, realizzare gli scivoli di estremità e gli eventuali golfi di protezione della sosta ed abbassare l'altezza dei cordoli laddove questa risulti troppo elevata (> 10 cm).

La tipologia dell'attraversamento rialzato sarà invece da preferirsi per assicurare la continuità dei marciapiedi lungo le strade di distribuzione urbana, e per sottolineare nel contempo l'accesso alle Zone a Traffico Residenziale.

4.2. Eliminazione delle barriere architettoniche

Uno dei temi fondamentali dei piani urbani del traffico riguarda l'obbligo dell'abbattimento delle barriere architettoniche, che costituisce un approfondimento (in un certo senso obbligato dalla legislazione in materia) del tema fondamentale della ciclabilità e pedonalità.

L'abbattimento delle barriere architettoniche negli spazi urbani rappresenta il naturale approfondimento delle riflessioni sulla mobilità sostenibile, in grado di proporsi come metodologia di riferimento per la realizzazione degli interventi previsti dal piano del traffico.

Ai fini degli interventi proposti da un PUT, l'obbligo dell'abbattimento delle barriere architettoniche può costituire un'interessante opportunità per realizzare interventi che migliorino l'accessibilità pedonale degli spazi pubblici, a vantaggio quindi non solo dei disabili ma di tutti i cittadini. Molti interventi di abbattimento delle barriere architettoniche, per esempio la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati, raggiungono il doppio obiettivo di funzionare anche come interventi di moderazione del traffico.

Il dettato legislativo più recente assume una definizione allargata del concetto di «barriere architettoniche», definendole come:

- *gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;*
- *gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;*
- *la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.*

Eliminare le barriere architettoniche significa quindi eliminare qualsiasi ostacolo che limiti la possibilità per gli "utenti deboli" di fruire e vivere gli spazi pubblici, dai marciapiedi alle piazze ai parchi. L'attenzione a questo tipo di esigenze deve essere posta sin dalla fase progettuale degli interventi, progettando cioè spazi accessibili a tutti.

La sincronicità e la fondamentale coerenza di impostazione dei due strumenti - Piano del Traffico e Piano di Abbattimento delle Barriere Architettoniche (PEBA) - consentirebbe di fondere direttamente le due previsioni in un'unica fase attuativa, con evidente risparmio di risorse e di valorizzazione dei contenuti progettuali di entrambi gli strumenti.

A tale proposito, si può osservare che il comma 9 dell'art. 24 della L. n°104/92 ("Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate") prescrive l'integrazione

del piano di eliminazione delle barriere architettoniche con indicazioni riguardanti l'accessibilità degli spazi urbani:

I piani di cui all'articolo 32, comma 21, della citata legge n. 41 del 1986 sono modificati con integrazioni relative all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone handicappate

Oltre ai PEBA, i comuni devono quindi attivarsi per predisporre i Piani Integrati degli Spazi Urbani (PISU), con l'obiettivo specifico dell'abbattimento delle barriere architettoniche negli spazi urbani per migliorarne accessibilità e percorribilità.

Alcune riflessioni in merito possono aiutare la comprensione di cosa può essere un PISU:

- il termine di "barriere architettoniche" non si riduce ad un insieme determinato di ostacoli fisici che impediscono la mobilità dei soggetti fisicamente svantaggiati. Al di là delle definizioni di legge, che giustamente individuano tutti quegli elementi che costituiscono gli spazi edificati sia esterni che interni, tali da limitare, occorre considerare che per eliminazione delle barriere architettoniche si intende un'azione volta a ricreare la possibilità per chiunque di muoversi ed avere relazioni sociali;
- con la definizione convenzionale di "barriere architettoniche" si deve intendere allora tutto ciò che costituisce impedimento, non autonomamente eludibile, allo svolgimento di qualsiasi tipo di azione per chiunque;
- ciò vuol dire innanzitutto che gli utenti di riferimento non sono solo i disabili e in genere le persone con ridotta capacità motoria, ma anche coloro che vengono solitamente definiti come utenti deboli, anziani e bambini;
- inoltre per "barriera architettonica" non si deve intendere solo un ostacolo fisico che impedisce l'azione e che va quindi rimosso, ma anche la mancanza di accorgimenti necessari a favorire lo svolgersi dell'azione. Pensiamo per esempio all'assenza di indicazioni tattili o sonore che servano da orientamento nello spazio agli ipovedenti, oppure all'assenza di accorgimenti che garantiscano l'uso dei mezzi di trasporto pubblico o l'uso dei servizi (per esempio delle cabine telefoniche).

Compito primo di un PISU deve essere quindi un'analisi e un censimento delle barriere architettoniche che si deve chiedere non solo cosa può costituire un ostacolo al movimento ma anche cosa favorisce il movimento e le relazioni sociali, e quindi come lo spazio può essere ripensato ed attrezzato a questo scopo.

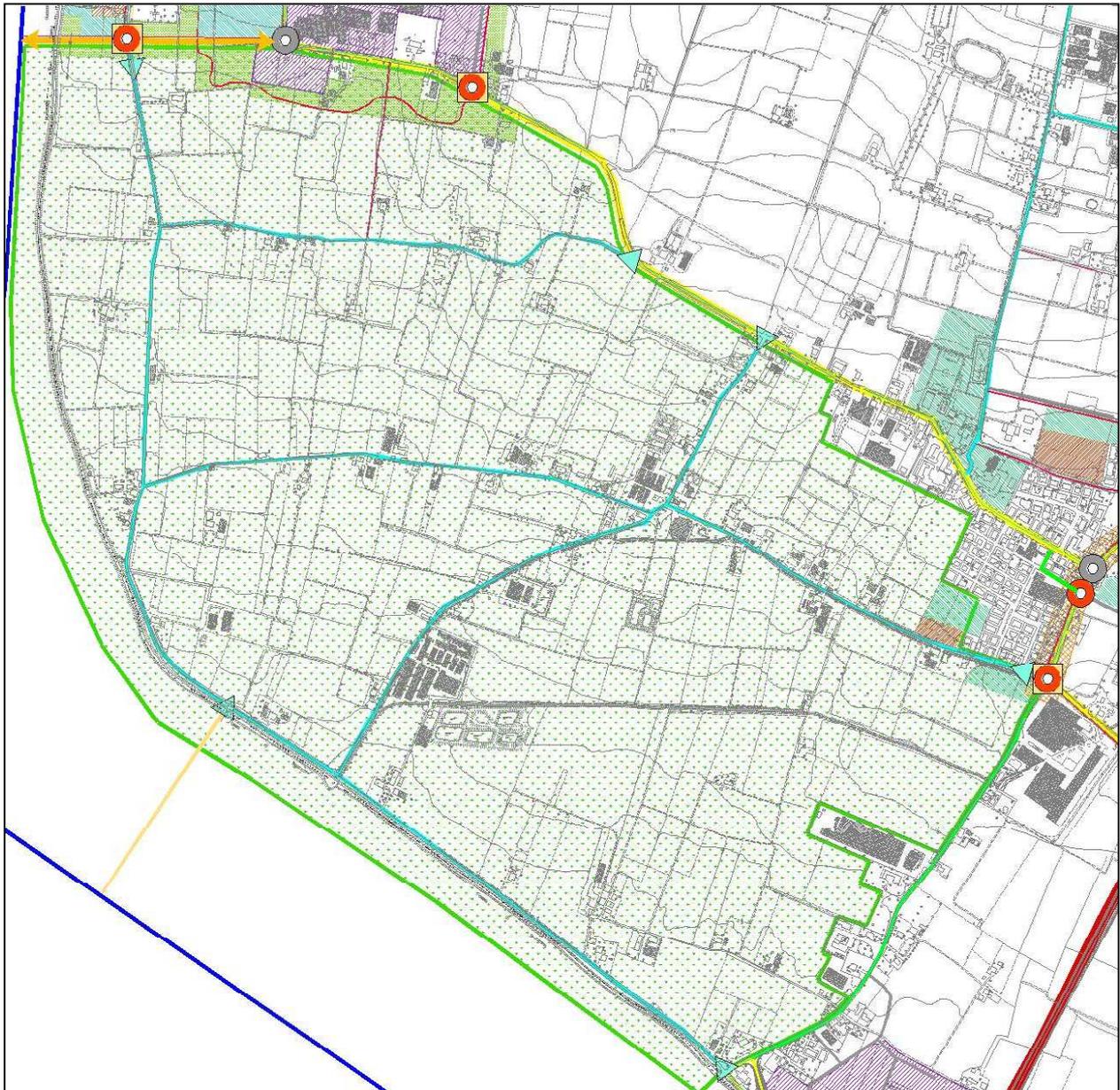
E' quindi auspicabile che i principi di buona progettazione vengano definiti dall'Ufficio Tecnico comunale e codificati attraverso un abaco degli interventi che si occupi sia dell'abbattimento delle barriere architettoniche che della progettazione accessibile. La realizzazione degli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche potrebbe in tal modo costituire una continuazione delle riflessioni poste in essere attraverso il piano del traffico, costituendo un approfondimento analitico e progettuale sul tema della sicurezza con particolare attenzione agli utenti deboli.

4.3. Ciclabilità della rete delle strade poderali

La rete delle “strade basse” è risultata essere spesso usata per itinerari impropri di by-pass delle strade principali, con i conseguenti problemi di sicurezza derivati da transiti veloci su strade di scarsa capacità. Le sezioni stradali ridotte rendono inoltre quasi impossibile percorrere in sicurezza con la bicicletta, in presenza di traffico, strade che altrimenti si rivelerebbero degli ottimi percorsi ciclabili ad uso turistico ricreativo, proprio per i caratteri di pregio del paesaggio agricolo attraversato.

Su questa rete si propone quindi di porre in essere strategie volte ad interrompere gli itinerari di by-pass, per poter attrezzare invece facilmente degli itinerari da dedicare in maniera privilegiata ai percorsi ciclabili.

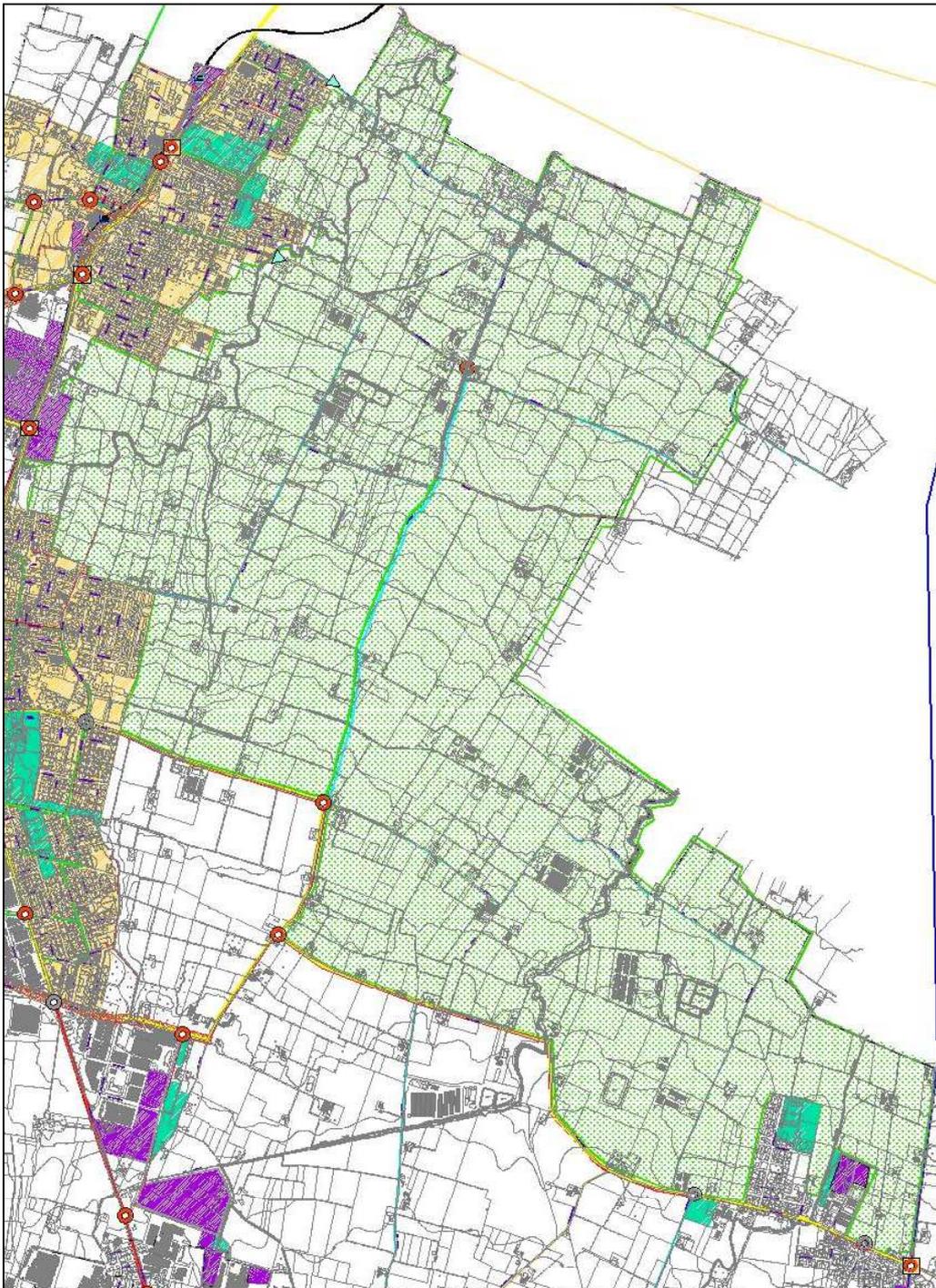
In particolare per quanto riguarda l’area sud-ovest del territorio, compresa tra via Battezzate e via Fossa, si propone l’istituzione di un “parco agricolo” (in verde in figura), limitando il transito sulle strade basse ai soli residenti e chiudendo anche la permeabilità trasversale ai veicoli (ovvero interrompendo, con modalità da definire in seguito, via Rodello in corrispondenza dell’intersezione con via Borgo).



La stessa strategia può essere messa definita per altre parti di territorio caratterizzate da qualità ambientali e paesaggio agricolo da valorizzare, come la zona a nord di Magreta e o la zona tra Formigine e Colombaro.

Nella figura seguente, una possibile definizione di “parco agricolo” anche per la zona est, perimetrazione funzionale anche all’obiettivo di disincentivare l’uso della via Stradella come itinerario forte nord-sud alternativo alla via Giardini.

Nella figura si nota come l’itinerario est-ovest (in giallo) lungo la direttrice di Castelnuovo Rangone sia confermato dalla via S. Antonio, con la biforcazione verso nord e verso sud in corrispondenza dell’intersezione con la via Stradella (cfr paragrafo 2.2.2).



Questo itinerario, sul quale dalle analisi di traffico si è dimostrato insistere una domanda che difficilmente potrebbe essere soddisfatta in altra maniera, è da potenziare in termini di capacità della rete stradale.

Riportare la sezione strale ai minimi indispensabili per avere una sicurezza accettabile, compresa la risoluzione di alcuni nodi critici (bolli rossi in figura, peraltro avendo tutti i margini progettuali per realizzarne il miglioramento), comprende anche l’esigenza di realizzare lungo tale itinerario una pista ciclabile di collegamento Colombaro-Formigine.

Come già specificato, resta comunque valido e parallelo, per quanto riguarda la mobilità ciclabile, l’obiettivo di utilizzare le “strade basse” per itinerari ciclabili di fruizione del paesaggio agricolo.

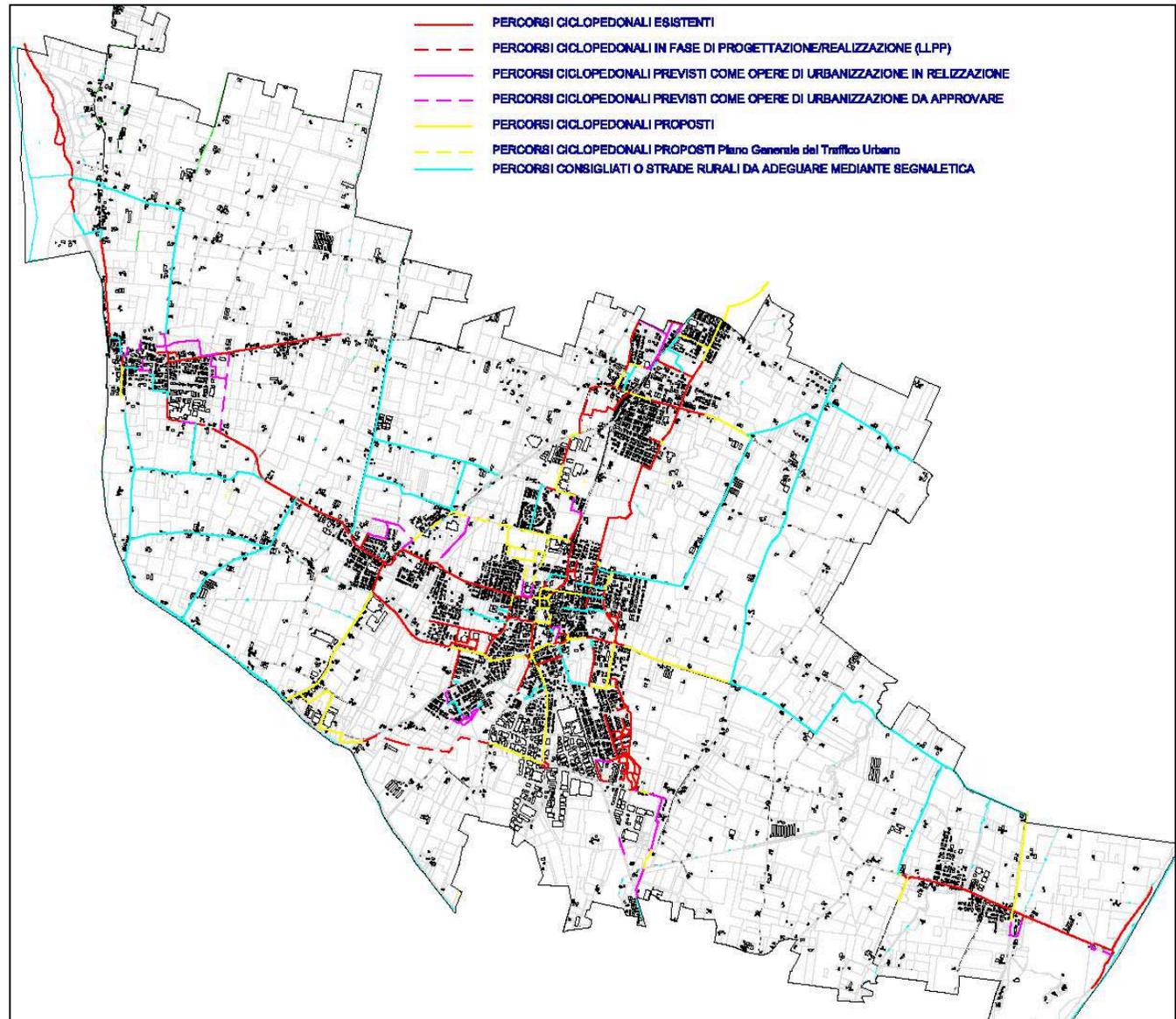
4.4. Rete degli itinerari ciclabili

L'obiettivo generale del miglioramento della percorribilità ciclopedonale del territorio si traduce in diverse strategie quali:

- il miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici (progettazione e realizzazione di spazi accessibili, abbattimento barriere architettoniche, manutenzione);
- controllo sulla realizzazione delle opere di urbanizzazione da parte dei privati, inserendo ove possibile l'obbligo della realizzazione di marciapiedi ciclopedonali;
- ricucitura della rete ciclopedonale del territorio, programmando la realizzazione dei tratti di connessione tra percorsi esistenti;
- ridefinire obiettivi di funzionamento di alcune strade locali (per esempio le "strade basse") per attrezzarle a priorità ciclabile;
- moderare il traffico sulla rete locale e renderlo compatibile con la presenza di pedoni e ciclisti.

Queste strategie possono essere in gran parte perseguite tramite gli strumenti della buona pratica amministrativa, mentre in alcuni casi sono necessari interventi precisi, in particolare per quanto riguarda la ricucitura della rete ciclopedonale principale.

A tal proposito l'obiettivo prioritario rimane quello del completamento delle direttrici ciclabili principali, quelle necessarie a garantire i collegamenti tra i principali



attrattori (luoghi di servizi pubblici, commercio, il centro storico, etc.) e generatori (frazioni e nuclei abitati) di mobilità lenta.

L'Ufficio Mobilità ha elaborato uno studio sulla ciclabilità, per poter programmare gli interventi di completamento della rete, che recepisce e integra le indicazioni strategiche del piano del traffico (vedi immagine alla pagina precedente).

Nelle tavole che seguono si evidenzia la rete della percorribilità ciclopedonale del territorio.

Sono evidenziate sia le strade di campagna, classificate come Fbis e quindi a prevalente priorità ciclabile, sia le zone a traffico moderato e le zone a traffico limitato.

Nel Regolamento viario sono indicati i requisiti minimi per la realizzazione sia dei percorsi pedonali che dei percorsi ciclabili, avendo ritenuto fondamentale concretizzare le indicazioni strategiche del piano del traffico con precisi standard in grado di vincolare la realizzazione di tali percorsi. Si richiamano di seguito i passaggi fondamentali del regolamento a tal proposito.

(...)

La larghezza dei marciapiedi e dei percorsi pedonali protetti va comunque commisurata all'intensità del flusso pedonale previsto, e non può risultare inferiore ai valori che seguono, misurati al netto di eventuali fasce continue a verde:

- 3,00 m sulle strade urbane di scorrimento (D) ed interquartiere (DE);
- 2,50 m sulle strade di quartiere (E) ed interzonali primarie (EF1);
- 2,20 m sulle strade interzonali secondarie (EF2) e complementari (EF3);
- sulle strade locali, quando presente, 1,80.

(...)

La realizzazione di strutture dedicate alla circolazione delle biciclette è sottoposta alla specifica normativa di settore, che stabilisce in particolare le dimensioni minime delle piste e delle corsie ciclabili.

Qualora la pista ciclabile sia ricavata su spazio pedonale, tipicamente su marciapiede, occorre garantire che la parte destinata ai pedoni sia di almeno 1,5 volte più ampia di quella ciclabile¹.

Nel caso di pista monodirezionale ciò significa disporre di un marciapiede di 3,75 metri (1,5 ciclabile, 2,25 pedonale), riducibili a 3 (1,20 ciclabile, 1,80 pedonale). Nel caso di pista bidirezionale di 6,25 metri (2,5 ciclabile, 3,75 pedonale), riducibili a 5 (2 ciclabile, 3 pedonale).

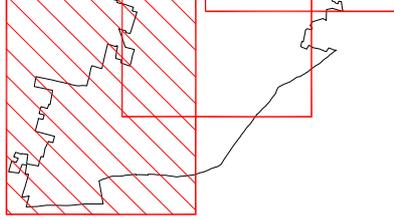
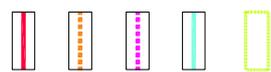
Qualora tali dimensioni non possano essere rispettate, le corsie non potranno essere segnate a terra nè potrà essere adottata la segnaletica verticale di percorso ciclopedonale (Fig.II 92/a o Fig.II 92/b)², ma il percorso sarà segnalato come pedonale con transito consentito alle biciclette a velocità ridotta. A tale fine si apporrà il segnale di percorso pedonale (Fig.II 88) con il cartello integrativo recante la scritta 'biciclette ammesse a passo d'uomo'

¹ Tale criterio non si applica nel caso di presenza pedonale scarsa o nulla.

² Si ricorda come l'apposizione di tali segnali comporti l'obbligo di uso del percorso segnalato da parte dei ciclisti, che si troverebbero a dover utilizzare spazi non adeguati.

Legenda

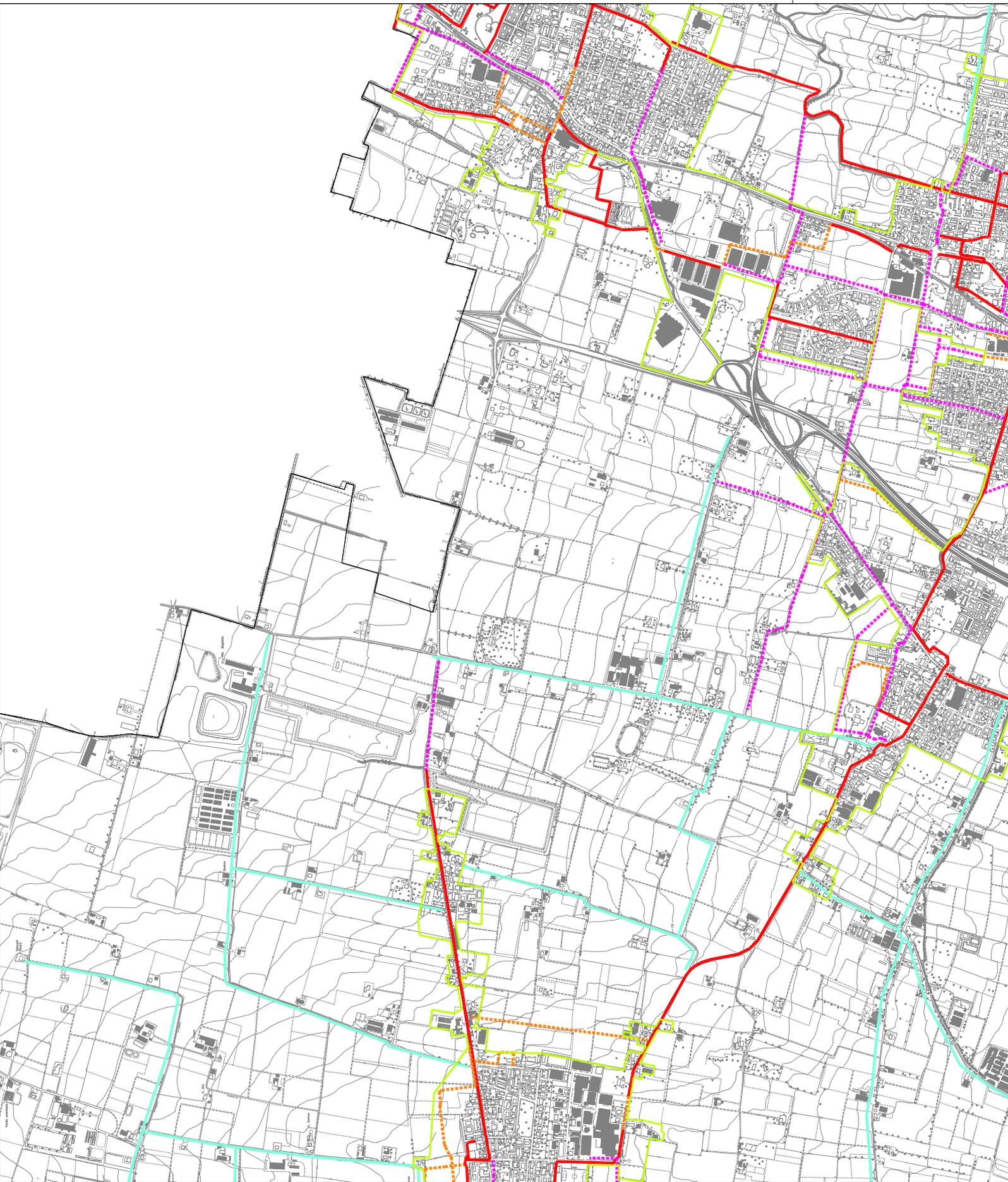
- PERCORSI CICL ESISTENTI
- PERCORSI CICL PROGETTO/PRO
- ITINERARI CICL PROPOSTI DA V
- ITINERARI CICL "STRADE BASSE"
- ZONA A TRAFFI



Comune di F
Provincia di M

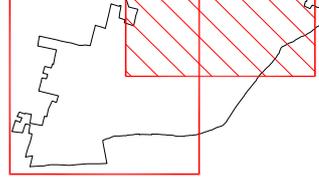
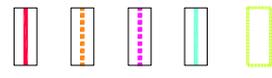
PIANO URBANO

RAPPORTO



Legenda

- PERCORSI ESISTENTI
- PERCORSI PROGETTATI
- ITINERARI PROPOSTI
- ITINERARI "STRADE BIANCHE"
- ZONA A TR

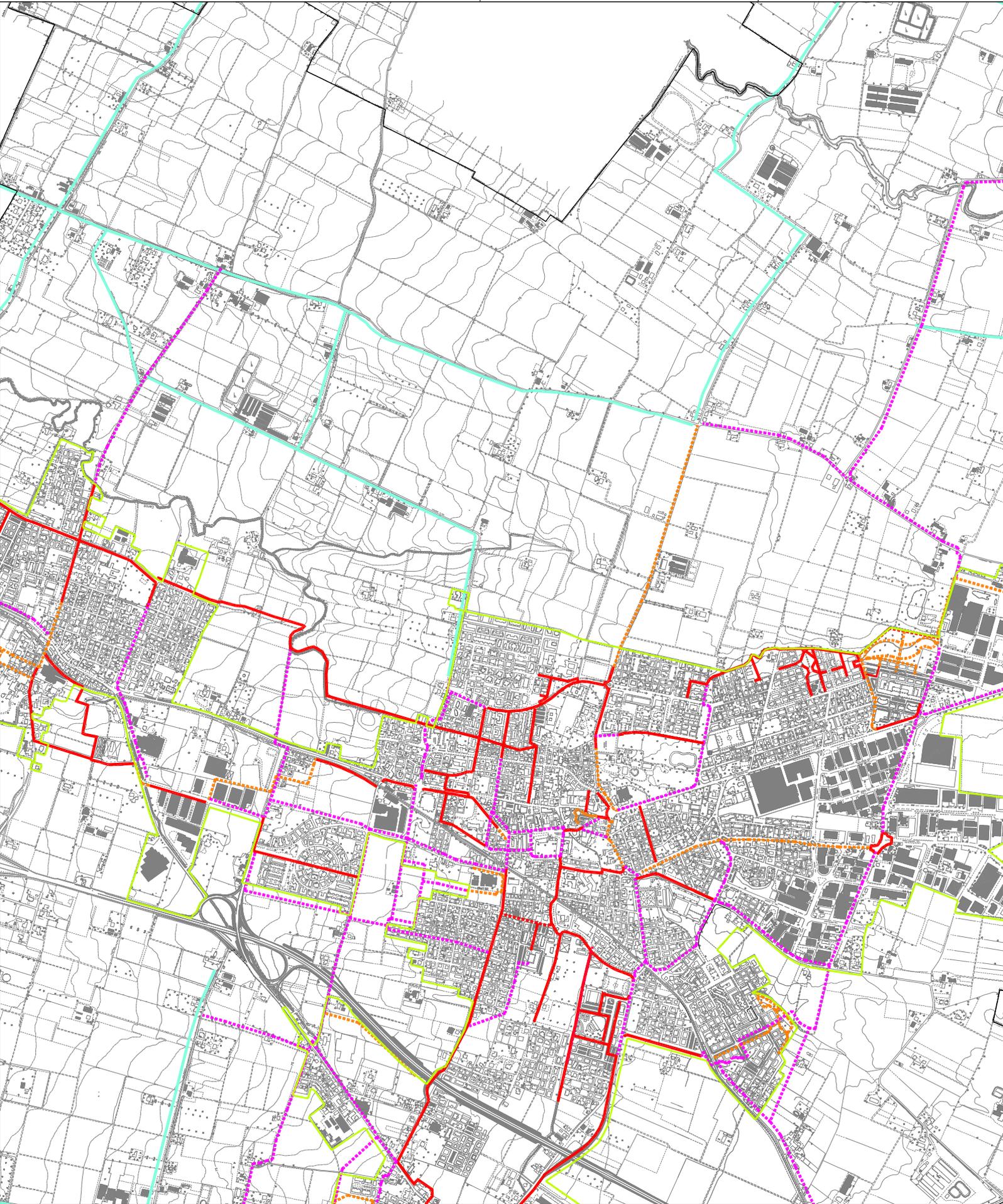


Comune
Provincia

PIANO URBANO

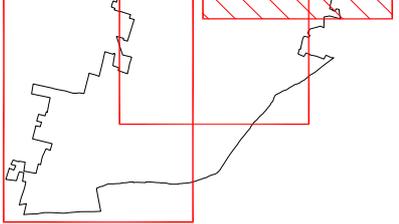
RAPPORTO

Tav. n°
2



Legenda

- PERCORSI CICLA ESISTENTI
- PERCORSI CICLA PROGETTO/PRO
- ITINERARI CICLA PROPOSTI DA VI
- ITINERARI CICLA "STRADE BASSE
- ZONA A TRAFFIC



Comune di F
Provincia di M

PIANO URBANO

RAPPORTO