



www.italy-ontheroad.it

Percorso ciclo- pedonale e moderazione del traffico: problematiche e suggerimenti.

I pedoni ed i ciclisti fanno parte degli utenti deboli della strada: non hanno un guscio protettivo per il corpo, anche un piccolo incidente può causare ferite. La mobilità pedonale e ciclistica va promossa in quanto sana e rispettosa dell'ambiente, non sempre la bicicletta ha il posto che le spetta nella carreggiata e, di conseguenza, a volte può capitare che ciclisti e pedoni si ostacolano a vicenda. Spesso i ciclisti, per sfuggire all'aggressivo traffico stradale, scappano nelle zone pedonali e, nelle grandi città, sui marciapiedi, rendendo insicuri i pedoni.

A volte è necessaria una corsia separata per la mobilità ciclistica, altre volte può essere solo parzialmente ammessa; vanno chiarite alcune questioni prima di considerare una corsia comune, ed è bene organizzare in modo ideale le aree destinate in modo "comune" a pedoni e ciclisti.

La rete stradale va predisposta in modo tale da rendere le strade più sicure e attrattive per tutti, considerando che le esigenze ed il comportamento dei pedoni e dei ciclisti sono diversi.

Per i pedoni, a volte, lo scopo del tragitto è la passeggiata stessa e non lo spostamento da un punto ad un altro: in questo caso occorrono anche spazi nei quali i pedoni possano trattenersi, riposare, chiacchierare, giocare e non solo la possibilità di avanzare velocemente e senza ostacoli.

ALCUNI IMPORTANTI RIFERIMENTI NORMATIVI

- **IL NUOVO CODICE DELLA STRADA**
D.LGS. 30-4-1992 N. 285 E S.M.I.
ART. 2 - ... Le norme [del C.d.S.] e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare e di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini.
- ARTICOLO 182 COMMA 9-** I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono.



Lo spazio stradale va concepito in modo tale da essere sicuro anche per gli utenti più deboli; l'organizzazione di strade pedonali deve considerare il fatto che i pedoni, a seconda dell'età e capacità intellettuali, hanno differenti sensibilità e percettibilità.

Guardiamo alcuni esempi al riguardo:

- **nei bambini** il campo visivo non è ancora sviluppato, non sono in grado di giudicare la distanza e la velocità dei veicoli, non riescono a concentrarsi su più cose contemporaneamente; da tener presente che i bambini non sono "adulti in miniatura" ma esseri "in formazione", sono istintivi ed imprevedibili e il campo visivo di fronte a loro è relativo alla propria altezza, molto ridotto rispetto a quella di un adulto. I bambini non riescono a concentrarsi su più cose contemporaneamente (attenzione divisa) e non riescono a distinguere la pericolosità di un suono, ma vengono attratti dal piacere che il suono rimanda loro.

- **Le persone con difficoltà deambulatorie** sono meno veloci ed evitano deviazioni, sono spesso limitate nella capacità di reagire; di solito non è sufficiente il tempo di un metro il secondo utilizzato per regolare la durata semaforica dell'attraversamento pedonale e raramente ponderano di iniziare l'attraversamento appena scattato il verde pedonale.

- **I pedoni ipovedenti** raramente hanno una visione d'insieme della situazione: vedono poco la segnaletica, difficilmente comunicano visivamente con gli altri utenti della strada, gli ostacoli e gli impedimenti devono essere ridotti al minimo.

- **Le persone deboli di udito** hanno una percezione concentrata sul loro campo visivo e difficilmente sentono campanelli o richiami: il loro handicap non è visibile agli altri utenti.

- **Gli anziani** spesso presentano uno o più handicap, il loro senso dell'orientamento e la loro capacità di reazione spesso sono ridotti e rallentati, gli imprevisti li rendono insicuri e indecisi, creando pregiudizio alla circolazione.

Le strade vanno poi organizzate in modo tale che risultino sicure anche per i ciclisti.

Così anche i pendolari vogliono raggiungere la meta (ad esempio casa-lavoro, casa-scuola, ecc.) nel più breve tempo possibile, le piste ciclabili non dovrebbero attraversare le zone pedonali.

Un'area comune per ciclisti e pedoni è valida fino a quando non ci siano situazioni di conflitto con i pedoni. La realizzazione di un'area comune per i pedoni e ciclisti è opportuna nel caso ci sia uno spazio pedonale vasto, oppure nel caso la situazione stradale sia improponibile per il ciclista.

Nei casi eccezionali in cui i ciclisti accedano a spazi pedonali, va creato un clima di reciproco rispetto, è sottinteso che queste "aree comuni" siano inaccessibili ai veicoli a motore e vadano pianificate con alcuni principi.

Le aree comuni siano poi larghe e spaziose, quando è possibile è opportuno mantenere la divisione architettonica tra corsia ciclabile e marciapiede.

La larghezza della strada e l'affluenza devono permettere un flusso scorrevole senza deviazioni e fermate, la velocità delle biciclette deve essere tenuta bassa, non deve esserci una visibilità ridotta, viottoli stretti, entrate di edifici, perché vi è un potenziale di pericolo.

Le intersezioni devono essere ben riconosciute sia dai pedoni che dai ciclisti. L'organizzazione delle aree comuni è fondamentale per la convivenza: gli utenti devono individuare dove aspettarsi altri utenti del traffico. I cambiamenti di pavimentazione provocano diversi effetti, ad esempio quello in ghiaia frena i veicoli e li rende udibili. Sono importanti gli arredi perché definiscono i luoghi di sosta rendendoli piacevoli, proteggono le uscite definendo le aree inadeguate e inaccessibili ai ciclisti. Va sottolineato che ai fini della sicurezza gli ostacoli devono essere ben visibili, elementi sottili, come ad esempio pali, sono molto pericolosi. E' importante destinare aree sicure e riparate dalle intemperie a posteggi per biciclette.

Le informazioni sull'organizzazione delle aree comuni, come tenere la destra per i ciclisti, rivestono un importante compito. Per far rispettare le regole, oltre ad una campagna di informazione, è indispensabile fare controlli ed adottare le relative sanzioni, mentre invece tollerare il comportamento sbagliato e trasgressivo degli utenti, oltre a non incentivare l'uso del percorso, permette la potenziale attuazione di incidenti stradali con i connessi costi umani e sociali.

Non va dimenticato che per i ciclisti è molto importante il collegamento attraverso il centro storico, spesso le strade esterne sono molto frequentate e poco adatte alle biciclette.

Le città moderne, anche di medie dimensioni, permettono l'accesso alle zone pedonali ai veicoli a motore solo in determinate fasce orarie mediante "paracarri mobili" che impediscono l'accesso.

Possono esserci problemi nei giorni di mercato in quanto l'afflusso pedonale è elevato, o nei centri storici in corsie accanto a pubblici esercizi soprattutto nella stagione estiva in cui espongono sedie e tavolini. Molti ciclisti sono scolari ed a volte la goliardia li fa soprassedere ai pericoli.

Nel posizionare i cartelli è bene segnalare ciò che è concesso, dare la precedenza al pedone e, nelle zone pedonali, limitare la velocità di veicoli ammessi, consona anche una segnaletica che impedisca l'accesso ai ciclomotori.

Nelle strade molto trafficate delle grandi città, possono esserci marciapiedi ampi che permettono il loro utilizzo promiscuo da parte di pedoni e ciclisti ma, oltre a consigliare una demarcazione esterna all'edificio di una corsia per separare le tipologie di utenti (ciclisti e pedoni), è bene non dimenticare alcune condizioni tecniche per l'ammissione di biciclette sui marciapiedi.

La larghezza minima del marciapiede deve essere di almeno m. 2,50 ed una presenza limitata di pedoni, una pendenza inferiore al 2% altrimenti è consigliabile la circolazione delle biciclette solo in salita, una ridotta presenza di attraversamenti e accessi ai marciapiedi, una buona visibilità e chiara segnalazione della presenza di ciclisti, vietare lo slalom e fare in modo che le persone invalide e con una mobilità ridotta vengano rispettate e non rischino pericoli. E' raccomandabile concretizzare le indicazioni sul suolo ed eseguire una regolare manutenzione perché sia i pedoni che i ciclisti prestano poca attenzione alla segnaletica verticale ed il loro sguardo spesso è rivolto

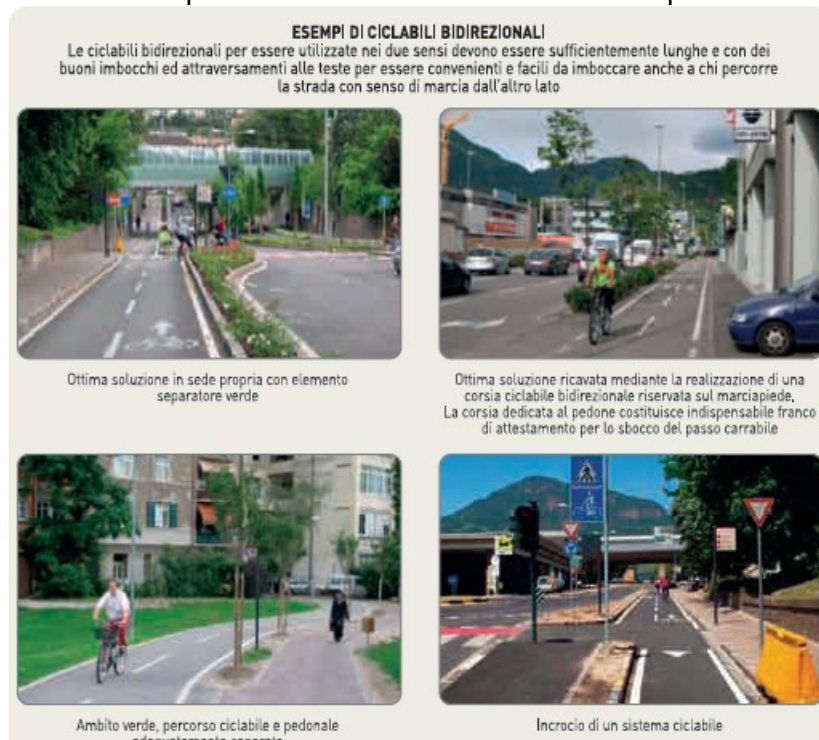
verso il basso. Molti specialisti della sicurezza stradale concordano sui dati statistici legati alla salute e movimento, incidenti stradali – traffico - inquinamento; per questo molti pediatri consigliano i genitori di mandare i figli a scuola a piedi o in bicicletta.

L'entrata e l'uscita dalla scuola rappresenta un momento di grande rischio e può essere risolto riducendo o eliminando l'accesso dei veicoli a motore nelle aree scolastiche, migliorando la collaborazione tra enti locali, scuole e famiglie: non va dimenticato che gli orari in cui si realizzano il maggior numero di incidenti stradali nella mattinata sono dalle 08,00 alle 08,30 e dalle 12,00 alle 12,30, orari interessati all'affluenza scolastica. Portare i bambini a scuola in auto presenta un rischio di incidente stradale quattro volte maggiore rispetto ad accompagnarli a piedi: non dimentichiamo che la scuola elementare è spesso vicina all'abitazione, spesso a meno di un chilometro. Andare in bicicletta o a piedi può significare molto in termini di salute, stress, inquinamento.

E' importante insistere perché i bambini vadano a scuola a piedi o in bicicletta, in modo da realizzare movimento fisico in spazi esterni sicuri per lo sviluppo motorio, sociale e cognitivo; il movimento regolare è ottimo per combattere i problemi di salute dei bambini (anche l'obesità) e per questo è necessario progettare percorsi casa-scuola sicuri. Non va dimenticato che investire sui bambini significa condizionare positivamente la società di domani.

E' indispensabile promuovere il movimento quotidiano regolare, oltre ad un'alimentazione sana ed equilibrata, perché l'attività fisica, anche durante l'infanzia permette al bambino di sviluppare forza, coordinazione e resistenza, oltre a dare un contributo ad uno sviluppo psico fisico armonioso, prevenire fattori di rischio sedentario, contribuire alla socializzazione e alla stima di sé ed anche un grosso contributo nel ridurre l'inquinamento atmosferico.

Ma la sicurezza stradale è *conditio sine qua non* senza la quale i genitori non permettono che i figli si rechino a scuola a piedi o in bicicletta. Una grave problematica si riscontra nell'attraversamento di strade molto trafficate ed è quindi fondamentale aumentare la sicurezza generale particolarmente di pedoni e ciclisti, ridurre le velocità di percorrenza dei veicoli a motore e, se opportuno, ridurre il traffico di transito, e garantita la percorribilità dei mezzi pubblici; il traffico deve sempre essere fluido. Per incoraggiare l'andare a scuola a piedi sarebbe opportuno creare un'area intorno alla scuola dove vige l'assoluto divieto di circolazione, sia per i mezzi privati che per quelli pubblici. Fondamentale "dare il buon esempio" e non adottare comportamenti incongruenti: è importante comportarsi in modo coerente con i sani propositi perché sono il modello che i bambini seguono. Vanno sensibilizzati maggiormente gli automobilisti al rispetto degli altri utenti della strada, sia durante il conseguimento della patente di guida, sia durante corsi di educazione alla sicurezza stradale realizzati da personale di associazioni e suddivisi per i vari step di età.



➤ **LA SCELTA DELL'ELEMENTO SEPARATORE DIPENDE DALLA CLASSIFICAZIONE DELLA STRADA ALLA QUALE LA PISTA CICLABILE SI AFFIANCA**

ESEMPIO	DESCRIZIONE DELL'ESEMPIO
	<p>BOLZANO new jersey asimmetrico, utile in presenza di traffico intenso, pesante e con necessità di contenimento ciclopedonale, esempio strettoie o ponti</p>
	<p>PADOVA elemento separatore realizzato con doppio cordolo, usato in genere sulle strade urbane</p>
	<p>MESTRE - VIA VERDI elemento separatore ottimale in contiguità di traffico leggero in strada locale e alta pedonalità traversante</p>

Attenzione: tutti i cordoli costituiscono barriera architettonica per i pedoni, in zona urbana con alta attraversabilità pedonale essi devono essere posati intervallati oppure è preferibile usare gli allineamenti di paletti



Attraversamenti ciclabili e pedonali (BZ)

Bibliografia:

www.moderazione deltraffico.ch

Ing. Enrico Chiarini, Seminario FIAB "La bicicletta fa scuola" Lodi 14/02/2009

Manuela Bellelli

08 giugno 2010