



***we are in circle***

*a cura di Koinè Art Lab*

1. Introduzione
2. Dieci buoni motivi
3. Il progetto
4. La bicicletta, una buona prevenzione
5. Piste ciclabili nelle corsie preferenziali dei bus
6. Precedenti ed ordinanze in Italia e all'estero
7. Le rastelliere come interscambio
8. Obiettivi
9. Considerazioni finali



La bicicletta è un ideale strumento di attività sportiva, di trasporto, di semplice svago od hobby caratterizzato da un impatto ambientale pressoché nullo, con costi modesti, effetti positivi sulla salute, piacevolezza nell'uso, bassi ingombri del mezzo parcheggiato, facilità di relazioni sociali, predisposizione al turismo.

In relazione agli altri mezzi di trasporto, la bicicletta risulta il mezzo con minore dispendio di energie calcolato come rapporto energia spesa/persona trasportate.

La manutenzione della bicicletta è alla portata di chiunque per difficoltà tecnica e attrezzatura richiesta, accentuandone così l'aspetto di mezzo popolare e indifferente alle classi sociali.

## 1 INTRODUZIONE

	N° BICI (IN MILIONI)	BICI PER 1000 ABITANTI	PERCORRENZA MEDIA PER ABITANTE (KM)	RETE CICLABILE PREVISTA (KM)	DI CUI REALIZZATA
PAESI BASSI	16	1010	1019	6000	30%
DANIMARCA	5	980	958	3665	100%
GERMANIA	72	900	300	35000	ND
SVEZIA	4	463	300	ND	ND
ITALIA	25	440	168	12000	10%
FRANCIA	21	367	87	8000	20%
GRAN BRETAGNA	17	294	81	16000	50%
IRLANDA	1	250	228	ND	ND
SPAGNA	9	231	24	ND	ND
GRECIA	2	200	91	ND	ND

## 1.1 TRASPORTO IN BICICLETTA. NON SOLO SVAGO MA UN REALE MEZZO DI TRASPORTO.

La bicicletta è stata fino a pochi decenni fa un fondamentale mezzo di trasporto, spesso l'unico a disposizione delle classi meno agiate. Lo sviluppo economico ha poi portato ad una importante diffusione dell'automobile, che ha in gran parte soppiantato l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto. Con l'aumento del traffico urbano, tuttavia, il trasporto motorizzato individuale ha raggiunto i limiti del suo sviluppo, soprattutto nei territori fortemente urbanizzati, e l'utilizzo della bicicletta è ridiventato concorrenziale. Sui percorsi urbani congestionati la bicicletta si dimostra spesso il mezzo più veloce, **in particolare sui percorsi sotto i 10 km**. Il vantaggio aumenta notevolmente se si includono **i tempi e/o costi di parcheggio**, e diventa incalcolabile se vengono conteggiate anche le ore di lavoro necessarie a sostenere i costi di una autovettura. In definitiva, a favore della bicicletta, in qualità di mezzo di trasporto urbano, vanno ad aggiungersi **l'estrema economicità rispetto agli altri mezzi e l'impatto ambientale nullo**.

## 1.2 L'USO DELLA BICICLETTA E I SUOI RISCHI

L'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano sui percorsi urbani è spesso ostacolato da sistemi viari progettati esclusivamente per il traffico dei veicoli a motore. Spesso è riscontrabile anche la mancanza di percorsi protetti e di aree di parcheggio dedicate. Le **associazioni ambientaliste** e i movimenti che sostengono la mobilità ciclabile (i quali fanno spesso **riferimento alle politiche olandesi e danesi del settore**) ritengono infatti che il problema principale sia incentrato essenzialmente nell'**incapacità propria del contesto urbano di regolarizzare e sostenere la coesistenza pacifica di biciclette e mezzi a motore su un'unica sede stradale** o su corsie preferenziali (e da qui la continua richiesta di avere una rete ciclabile che smisti e differenzi i due flussi).

## 1.3 SICUREZZA

Per pedalare nella maggiore sicurezza possibile i fattori fondamentali sono:

- la presenza di accessori di sicurezza;
- la perfetta efficienza del mezzo, in particolare dei freni;
- la costante attenzione ai pericoli del traffico;
- la conoscenza delle norme stradali.

All'interno del "Ddl Sicurezza" approvato il 3 luglio 2009, sono state introdotte norme contro i ciclisti indisciplinati: le infrazioni al codice della strada compiute alla guida di un velocipede, già punite con le medesime sanzioni di quelle compiute conducendo mezzi a motore, saranno infatti punite anche con la detrazione dei punti della patente di guida (solo qualora il conducente ne sia provvisto).

## 1.4 IL CODICE DELLA STRADA (D. LGS. N. 285/1992)

Il codice della strada prevede che i ciclisti **utilizzino una pista ciclabile quando disponibile**. Una pista ciclabile o percorso ciclabile è, secondo la definizione del **Codice della Strada (articolo 3, comma 1, n. 39)**, "parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi". In parole più semplici si tratta di un percorso protetto o comunque riservato alle biciclette lungo il quale il **traffico automobilistico è escluso totalmente o in parte**. Lo scopo di tali percorsi è separare il traffico ciclabile da quello automobilistico per migliorare la sicurezza stradale e facilitare lo scorrimento dei veicoli. Talvolta lo stesso percorso deve essere condiviso tra ciclisti e pedoni e viene detto di conseguenza "ciclo-pedonale"; in altri casi vengono create delle **corsie miste composte da "Bus e Biciclette"** laddove non è possibile l'installazione di una pista ciclabile a **causa dello scarso spazio offerto dalla corsia**.

**...assodato che la bicicletta  
ti fa stare bene, ti dà la  
possibilità di sentire, di  
parlare e di vedere il mondo  
da un'altra angolazione...**

1

Con modesti investimenti è possibile innestare nella coscienza civica un circolo virtuoso.

2

Garantire maggiore sicurezza agli utenti della strada più vulnerabili come ciclisti e pedoni.

3

Disincentivare l'uso di auto e motorini per i trasferimenti brevi con conseguente riduzione dell'emissione di sostanze inquinanti.

4

Incrementare forme di mobilità eco-sostenibili e favorire l'aumento della sicurezza stradale.

5

Migliorare l'efficienza della viabilità e del trasporto (pubblico e privato).

6

Decongestionare il traffico motorizzato e offrire una soluzione concreta all'annoso problema dei parcheggi.

7

Rispettare la viabilità cittadina senza stravolgerne la struttura con un modesto investimento in segnaletica orizzontale e verticale.

8

Realizzare un nuovo collegamento che non sia un "doppione" del bus ma una valida alternativa all'auto che possa integrarsi con il sistema già esistente di trasporti pubblici.

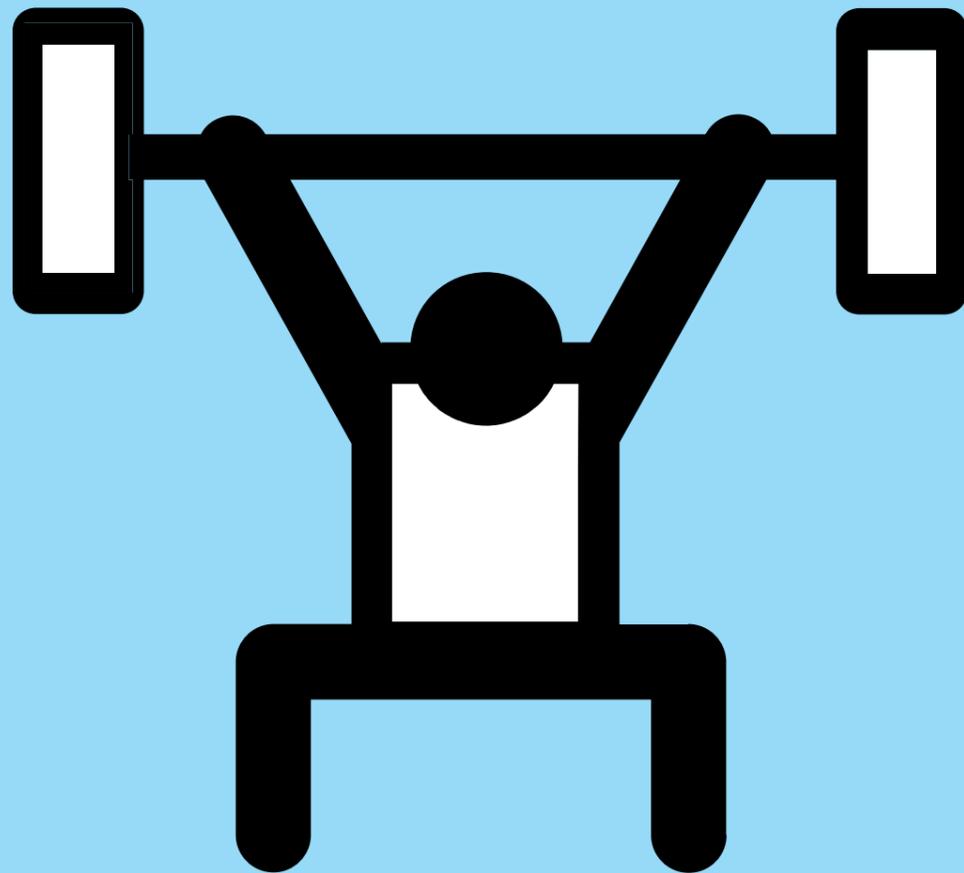
9

Offrire nuove forme di lavoro quali, ad esempio, officine specializzate nella riparazione (officine di riparazioni comunali) o rivenditori di settore. Fare cassa ed avviare così una campagna di sensibilizzazione su tutto il territorio comunale.

10

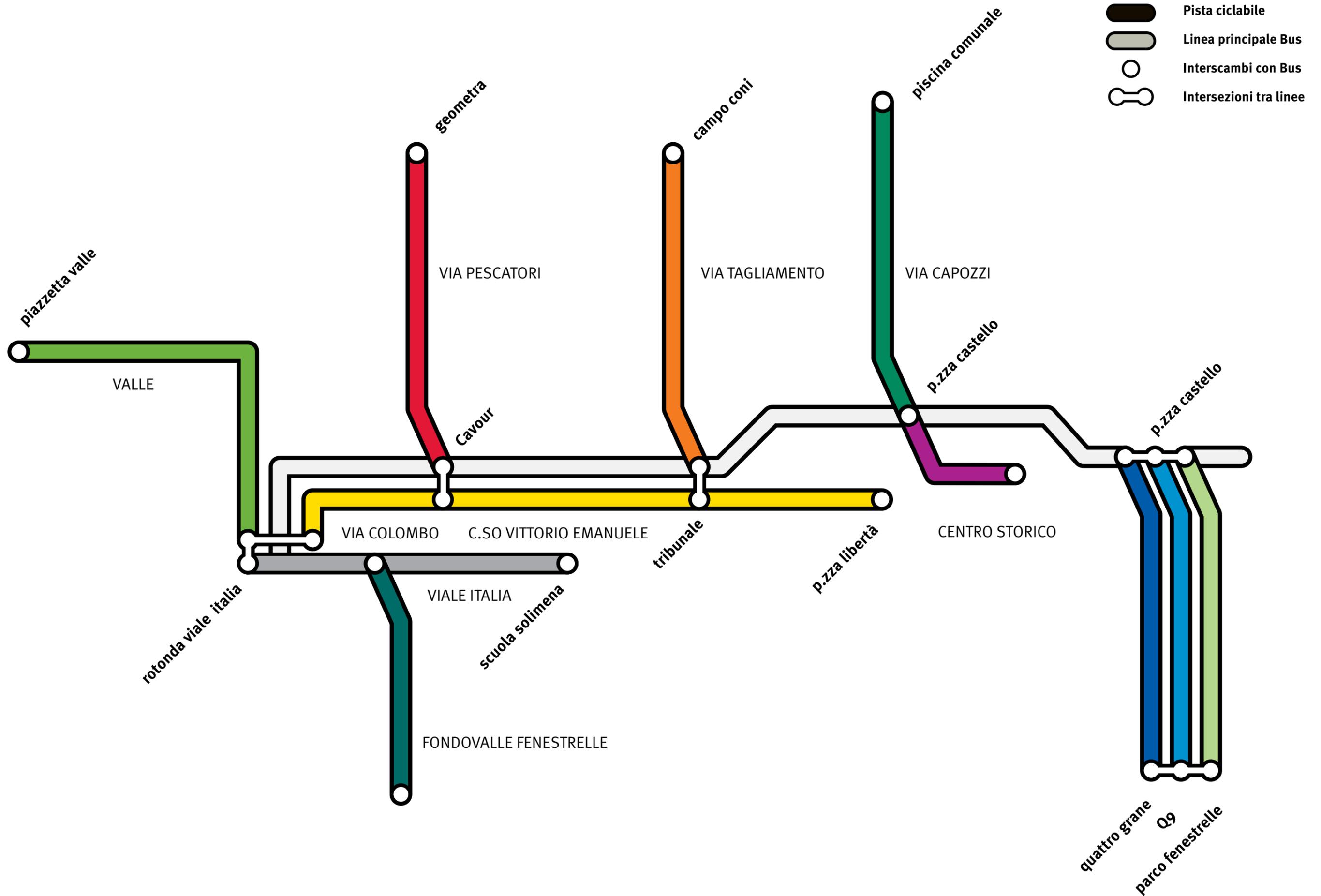
Possibilità di accedere a bandi di finanziamento europeo.

### 3. IL PROGETTO



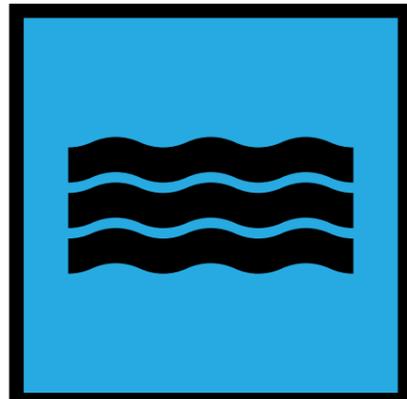
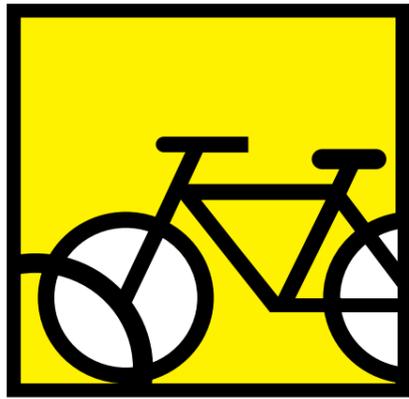
Il progetto **“We are in circle”** proposto dall’associazione Koinè Art Lab punta a realizzare una rete di piste ciclabili cittadine separate tra di loro che tendano a convergere verso i punti sensibili della città. Esso si prefigge come scopo quello di creare punti di interscambio tra il trasporto pubblico già esistente e le biciclette mediante l’utilizzo, laddove possibile, delle Piste Ciclabili, piste Ciclo-Pedonali e piste miste Bus-Biciclette.

3.2 LA LUNGHEZZA DEL PERCORSO





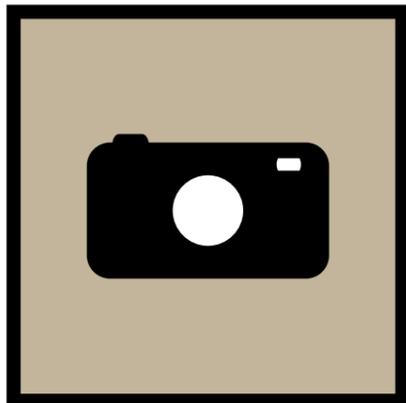
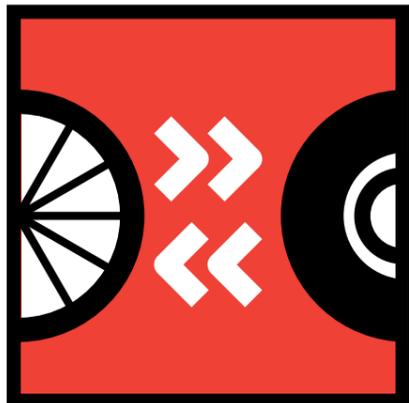
**11,5 km**  
*lunghezza complessiva  
del percorso.*



***RASTRELLIERA***

***BUS***

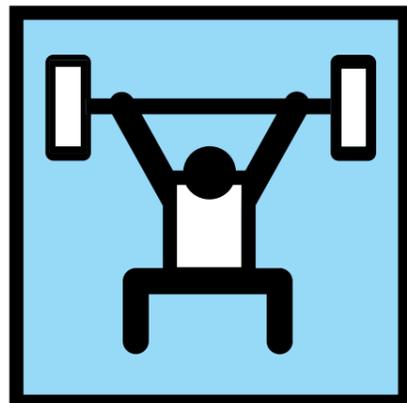
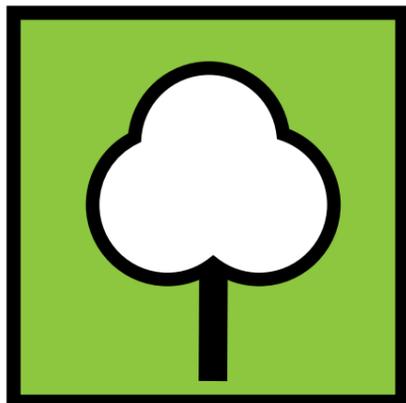
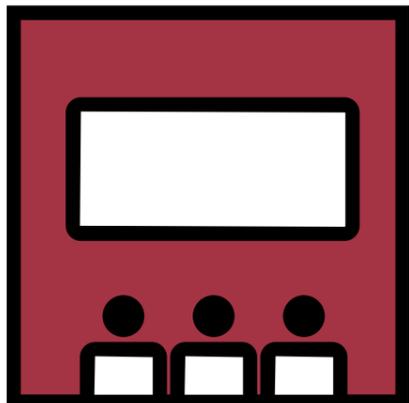
***FIUME***



***INTERSCAMBIO***

***MONUMENTI***

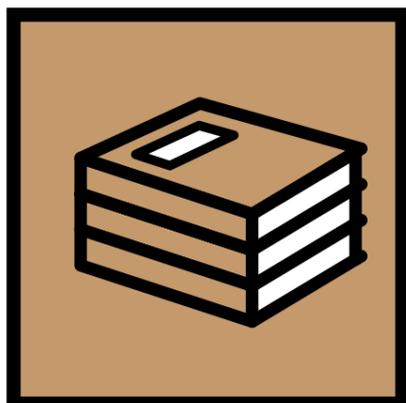
***SCUOLA***



***CINEMA***

***NATURA***

***PALESTRA***



***UFFICI***

***BIBLIOTECA***

***NEGOZI***

918 m

› Partenza: Via Morelli e Silvati

‹ Arrivo: Piazza Cavour

La Linea Rossa collega la zona nord della città (Via Morelli e Silvati) con le vie più centrali, più specificamente con la piazza Cavour, luogo di interscambio tra bici, pullman urbani ed extraurbani. Lungo il percorso sono individuate cinque zone di parcheggio – rastrelliere in corrispondenza di scuole (Geometra- Alberghiero – Itis – Ragioneria/ Istituto Imbriani/ Scuola Elementare Via Colombo), di altri luoghi d’interesse come l’Ipercoop, dove la rastrelliera è già presente e la piazza di interscambio.

**Pista Ciclabile da realizzare**

Via Pescatori (incrocio con Via Morelli e Silvati fino Via Vincenzo Cione)

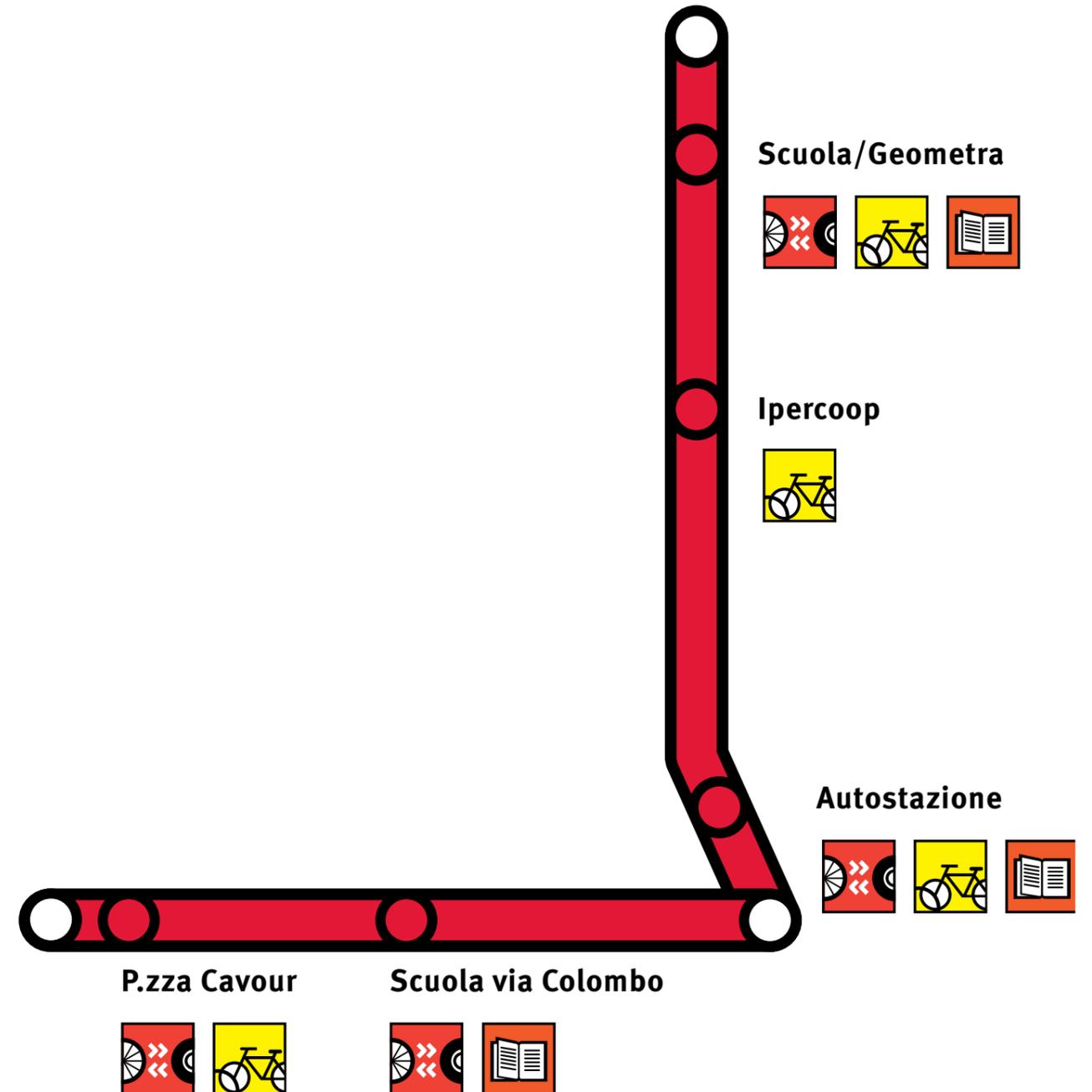
**Piste ciclabili su corsie preferenziali**

Via Colombo incrocio con Via S. Moccia fino a Piazza Cavour.

**Interscambio con mezzi pubblici**

Capolinea 1 – Via Morelli e Silvati Capolinea 2 – Piazza Cavour

**Difficoltà percorso**



1,10 km

LINEA VERDE

› **Partenza: Via Don Giuseppe Morosini (Valle)**  
‹ **Arrivo: Piazza Viale Italia – incrocio Via Perrottelli**

La Linea Verde collega il quartiere periferico Valle con la porta d'ingresso della città, altro snodo fondamentale di interscambio tra bici, autobus urbani ed extraurbani per le direzioni Mercogliano – Monteforte – Napoli e limitrofi. Lungo il percorso sono individuate quattro zone di parcheggio – rastrelliere in corrispondenza del polo sportivo di Valle, della piazza principale del quartiere e di due importanti snodi di mobilità. Un posto rastrelliera è individuato anche fuori il percorso in corrispondenza della biblioteca comunale nonché ex sede della circoscrizione.

### Pista Ciclabile da realizzare

Da Via Don Giuseppe Morosini fino alla fine di Via Nobile (incrocio con Raffaele Aversa)

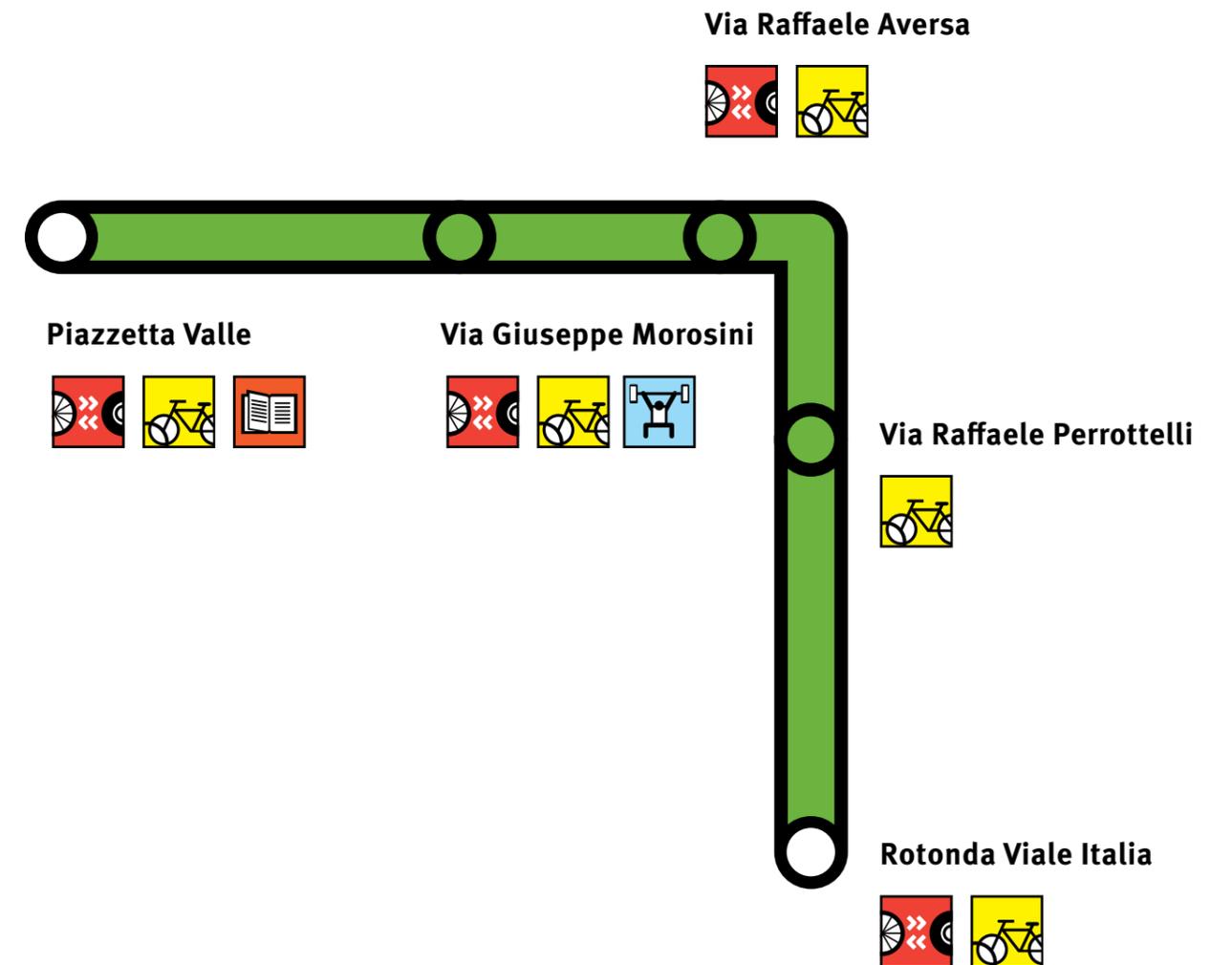
### Piste ciclabili su corsie preferenziali

Capolinea 1 – Via Don Giuseppe Morosini (Via Perrottelli ipotizzabile) Capolinea 2 – Viale Italia

### Interscambio con mezzi pubblici

Capolinea 1 – Via Morelli e Silvati Capolinea 2 – Piazza Cavour

### Difficoltà percorso



665m

› Partenza: Via Tagliamento

‹ Arrivo: P.zza Aldo Moro

La Linea Arancio collega la zona nord della città (in direzione Benevento) con una piazza centrale, quella del Tribunale. Lungo il percorso sono individuate tre zone di parcheggio – rastrelliere in corrispondenza del parcheggio del Campo Coni con interscambio direzione hinterland e Benevento, struttura Ex Eca- biblioteca comunale e la piazza Aldo Moro, sede del tribunale e con interscambio cittadino e in direzione Napoli e Roma.

### Pista Ciclabile da realizzare

Via Tagliamento (incrocio con Via Pescatori fino a incrocio con via Fratelli bisogno)

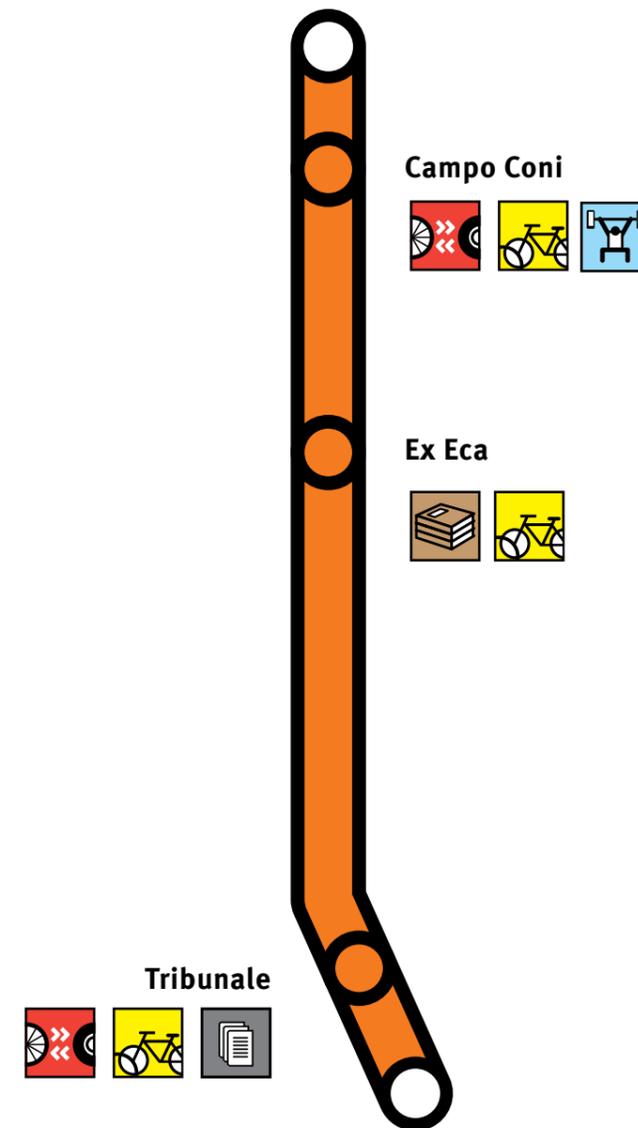
### Piste ciclabili su corsie preferenziali

Via Colombo incrocio con Via S. Moccia fino a Piazza Cavour.

### Interscambio con mezzi pubblici

Capolinea 1 – Via Tagliamento- Campo Coni Capolinea 2 – Piazza Aldo Moro

### Difficoltà percorso



1,15 km

› Partenza: Via De Gasperi

‹ Arrivo: P.zza Macello

La Linea Verde Scuro collega il polo sportivo e il polo fieristico con il terminal cittadino di piazza Macello. Il percorso risulta gradevole in quanto la maggior parte è costeggiato da alberi che facilitano l'utilizzo nei periodi estivi. Lungo il percorso sono individuate due zone di parcheggio – rastrelliere in corrispondenza della piscina comunale/ palazzetto dello Sport e di Piazza Macello. Due aree fuori percorso sono individuate, invece, a Via Scandone, una nei pressi del Liceo Classico e una nei pressi del Liceo Scientifico.

**Pista Ciclabile da realizzare**

Via De Gasperi (fino incrocio con via Capozzi)

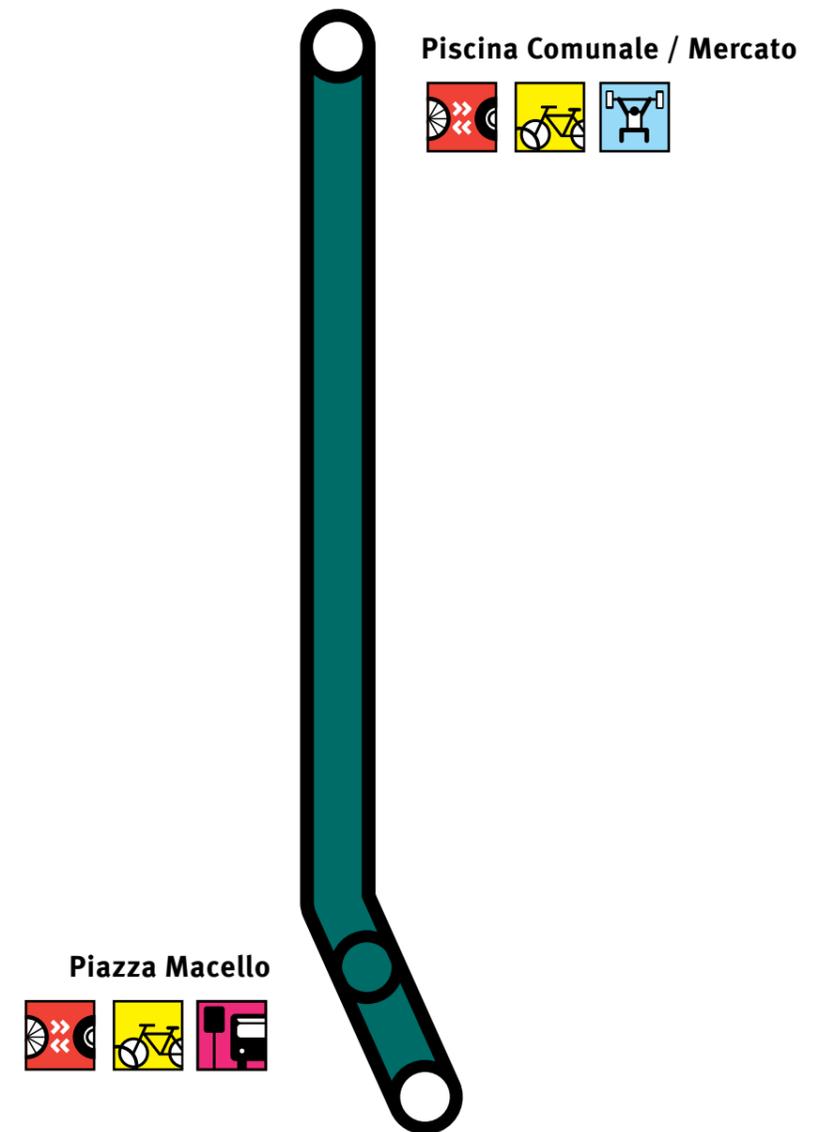
**Piste ciclabili su corsie preferenziali**

Via Carducci

**Interscambio con mezzi pubblici**

Capolinea 1 – De Gasperi Capolinea 2 – Piazza Macello

**Difficoltà percorso**





› **Partenza: Via Sette dolori**

‹ **Arrivo: P.zza Macello**

La Linea Viola si caratterizza per l'interesse storico culturale partendo dal retro del Duomo ed percorrendo, quindi, il centro storico della città, fino ad arrivare a Piazza Macello attraversando il Parco Urbano di Piazza Kennedy.  
Lungo il percorso sono individuate quattro zone di parcheggio – rastrelliere in corrispondenza del Duomo di Avellino / torre dell'orologio, della Scuola Leonardo DA Vinci, del Parco Urbano di Piazza Kennedy, già esistente e del Terminal Bus di Piazza Macello. Una fermata fuori percorso è prevista davanti alla scuola Regina Margherita.

**Pista Ciclabile da realizzare**

Via Casale (fino a piazza Garibaldi)

**Interscambio con mezzi pubblici**

Capolinea 2 – Piazza Macello

**Difficoltà percorso**



2,1 km

## LINEA GIALLA

› Partenza: Piazza Libertà

‹ Arrivo: Viale Italia

La Linea Gialla è il percorso più lungo e rappresenta il cuore del modello di mobilità alternativa qui proposto in quanto, oltre a decongestionare il traffico, offre vie più sicure per raggiungere facilmente il centro città e la periferia.

Oltre a prevedere le numerose traverse presenti sul percorso, la linea gialla incontra quasi tutte le altre linee, andando a creare così un'ideale percorso lungo quasi tutta la città.

Lungo il percorso sono individuate dieci zone di parcheggio – rastrelliere in corrispondenza di Piazza Libertà, essendo presente un terminal di bus urbani, tre al Corso Vittorio Emanuele, rispettivamente all'incrocio di Via Verdi, Via Dante e Villa comunale, tre a Via De Concilii nel polo scolastico, una vicino alla prossima autostazione di Via Fariello, una a Via Colombo in corrispondenza delle scuole, una a Piazza Cavour con l'interscambio dei Bus e una ulteriore al capolinea di viale Italia. Un'ulteriore fermata fuori percorso è prevista nei pressi del tribunale, vista la vicinanza con Via Dante.

### Pista Ciclabile da realizzare

Corso Vittorio Emanuele – Marciapiede Via De Concilii (lato scuole)

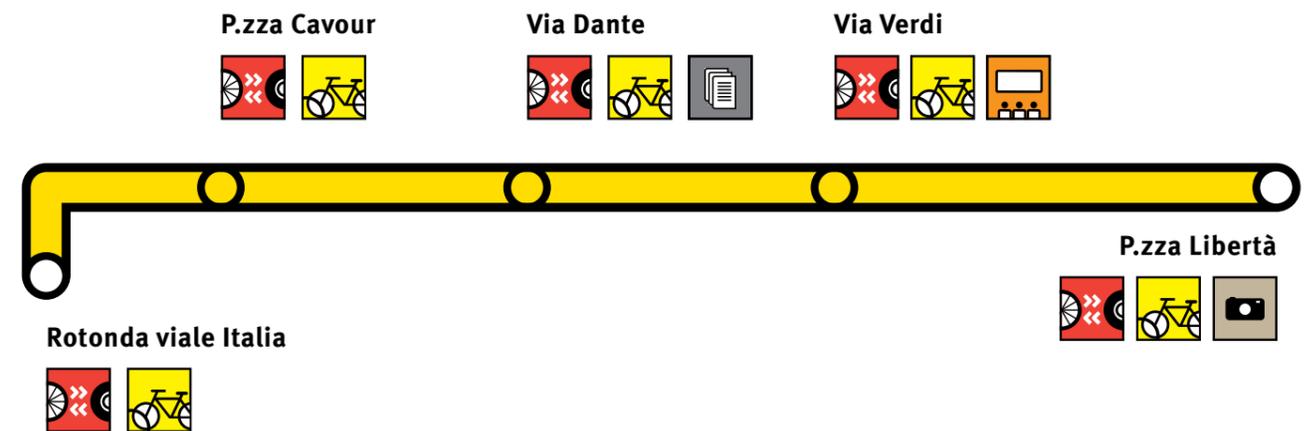
### Piste ciclabili su corsie preferenziali

Via Colombo – Via Cavour

### Interscambio con mezzi pubblici

Capolinea 1 – Piazza Libertà Piazza Aldo Moro Via Colombo Piazza Cavour Via Perrottelli Capolinea 2 – Viale Italia

## Difficoltà percorso



940 m

LINEA GRIGIA

› Partenza: Viale Italia

‹ Arrivo: Viale Italia (interscambio)

La Linea Grigia si sviluppa sul marciapiede di Viale Italia che costeggia la Caserma Berardi. Questo marciapiede, a differenza di quello opposto, ha il vantaggio di incontrare un minor numero di attività commerciali e si prefigge di essere una delle piste più confortevoli della città: centrale, 'fresca' (grazie al riparo offerto dai platani), accessibile (grazie alle rampe di accesso al marciapiede), e comoda (grazie alla larghezza del marciapiede). Lungo il percorso sono individuate cinque zone di parcheggio – rastrelliere in corrispondenza della Scuola Media Solimena, del sagrato di San Ciro, una in prossimità della clinica Malzoni,

### Pista Ciclabile da realizzare

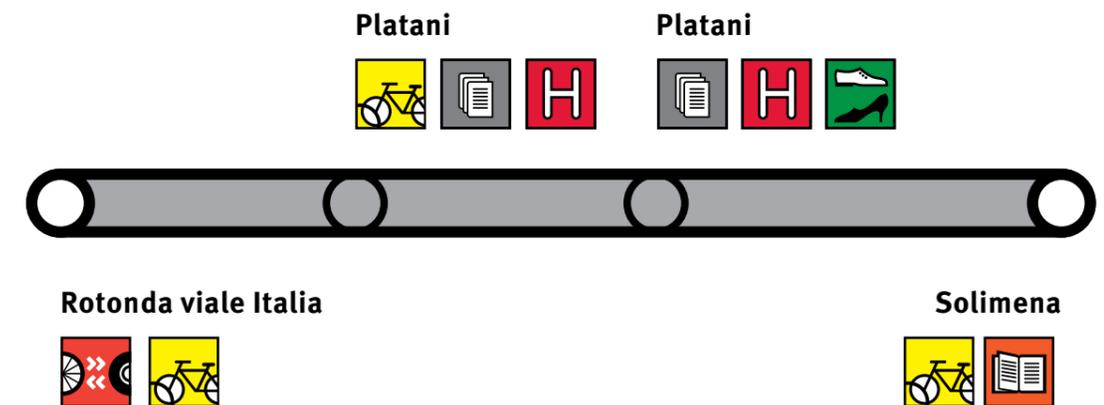
Marciapiede Viale Italia – intero percorso

### Interscambio con mezzi pubblici

Capolinea 2 – Viale Italia

### Difficoltà percorso

○○○○





1,35 km

› Partenza: Q9

‹ Arrivo: P.zza Castello

La Linea Celeste collega la collina sud fino a Piazza Castello. Si caratterizza per l'opportunità data all'agglomerato urbano del Q9 di poter affrontare un percorso che costeggia per lunghi tratti un'area verde a basso traffico automobilistico. Riscopre alcuni luoghi dell'Avellino Antica attraversando anche le sponde del fiume fenestrelle. Lungo il percorso sono individuate due zone di parcheggio – rastrelliere in corrispondenza del punto di partenza e del punto di arrivo.

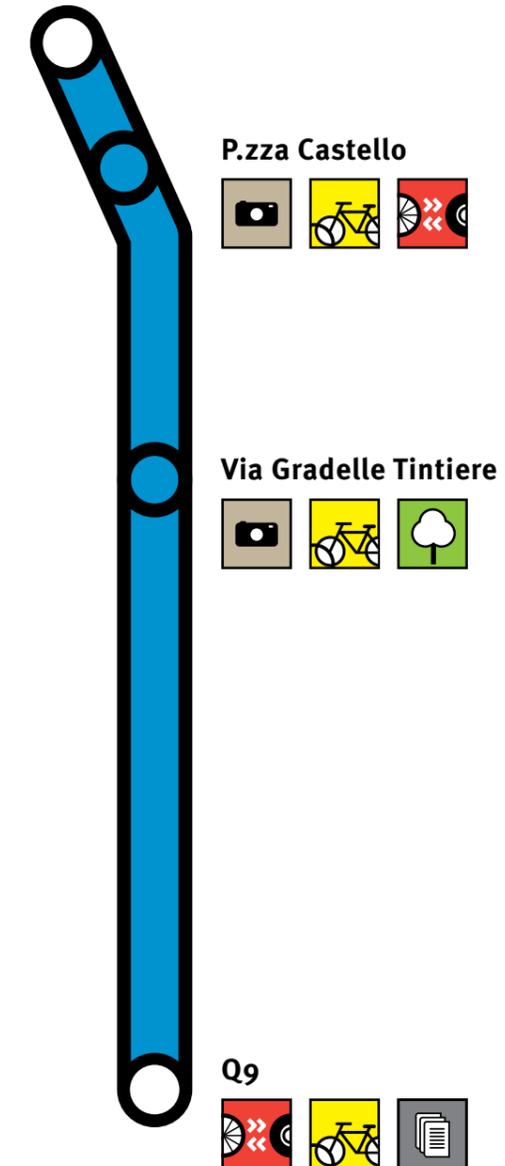
### Pista Ciclabile da realizzare

Tutto il percorso

### Interscambio con mezzi pubblici

Capolinea 1 – Q9 (direzione Salerno) Capolinea 2 – Piazza Castello

### Difficoltà percorso



890 m

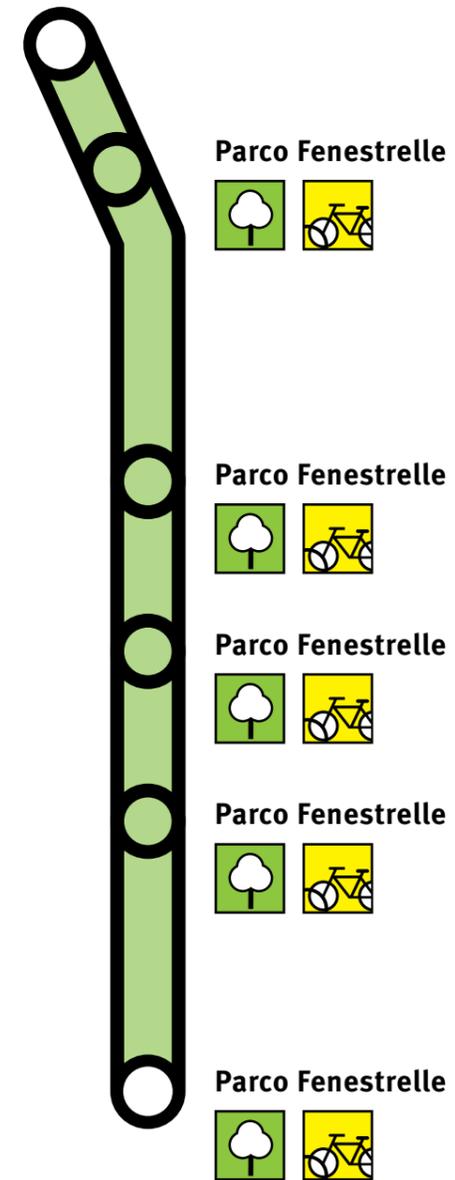
› Partenza: Parco Santo Spirito  
‹ Arrivo: Parco Santo Spirito

La Linea Verde chiaro è la pista ciclabile già presente all'interno del Parco Santo Spirito che collega la zona del Castello alla via verso Atripalda. Lungo il percorso sono individuate due zone di parcheggio – rastrelliere in corrispondenza dei diversi punti di sosta lungo il percorso.

**Interscambio con mezzi pubblici**

Via Francesco Tedesco

**Difficoltà percorso**





1,6 km

› **Partenza: Giulio Acciani**

‹ **Arrivo: P.zza Castello**

La Linea blu collega due quartieri residenziali e periferici della città con il pieno centro storico. L'intero tratto può essere attraversato da una pista ciclabile, considerando lo spazio necessario per la realizzazione della carreggiata. Snodo cruciale per i nuovi insediamenti abitativi della zona. Lungo il percorso sono individuate tre zone di parcheggio-rastrelliere in corrispondenza delle Scuole di San Tommaso, del Comune di Avellino e all'arrivo a Piazza Castello

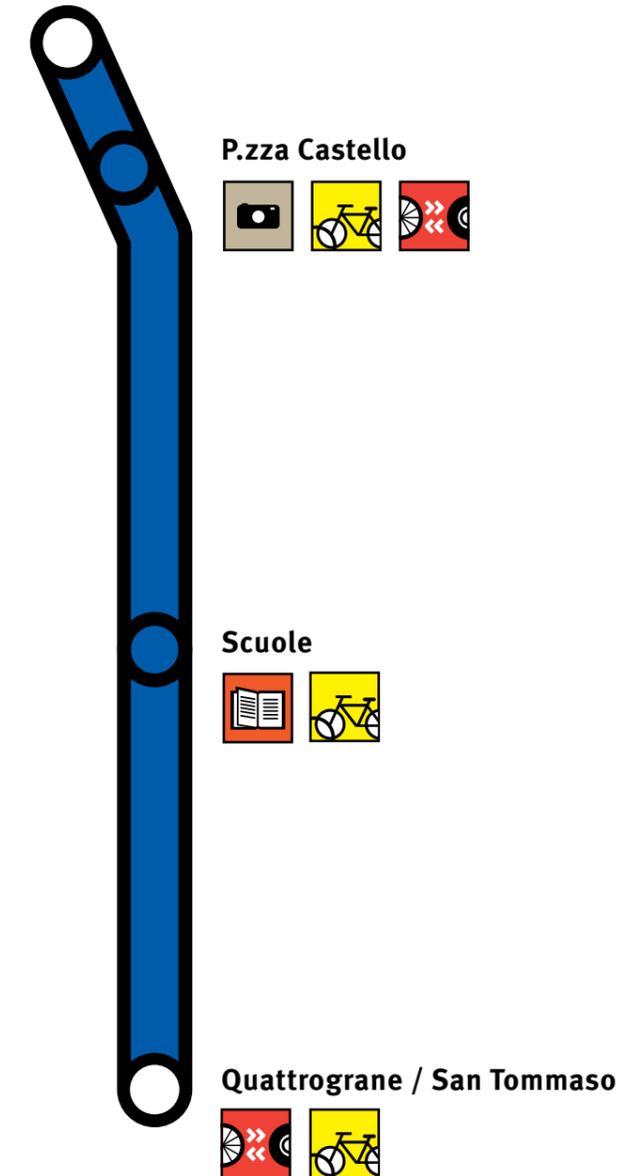
### Pista Ciclabile da realizzare

Via Giuseppe De Conciliis – Via San Leonardo – Via Madonna della Saletta

### Interscambio con mezzi pubblici

Capolinea 2 – Piazza Castello

### Difficoltà percorso



1,11 km

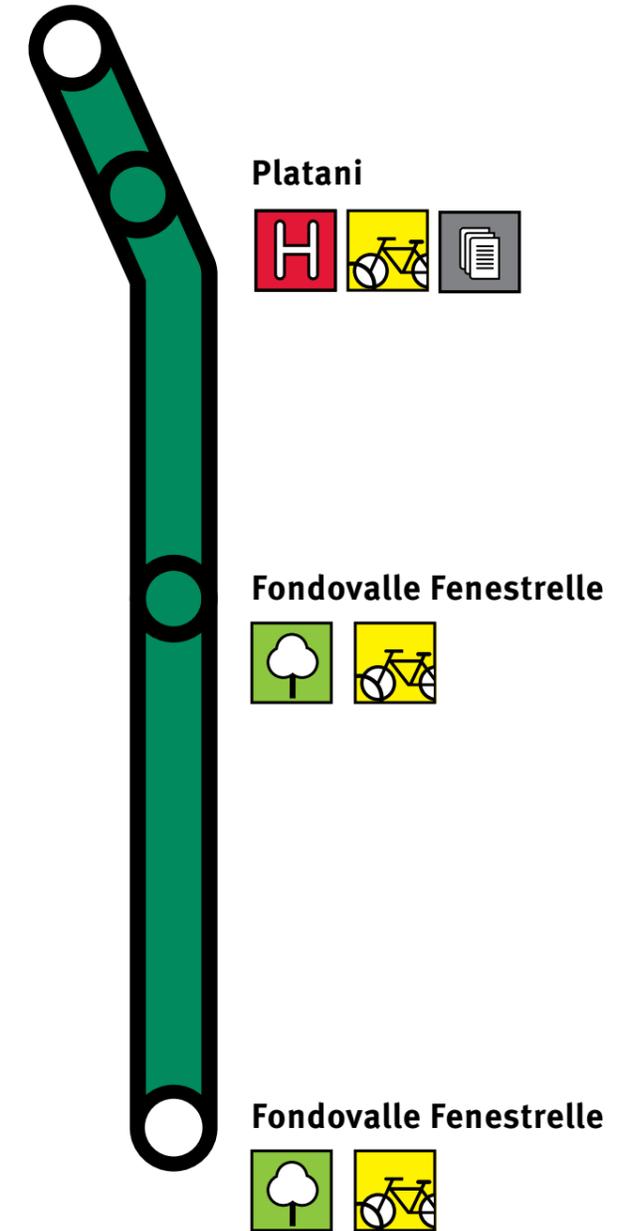
› Partenza: Via Roma  
‹ Arrivo: Via Molinelle

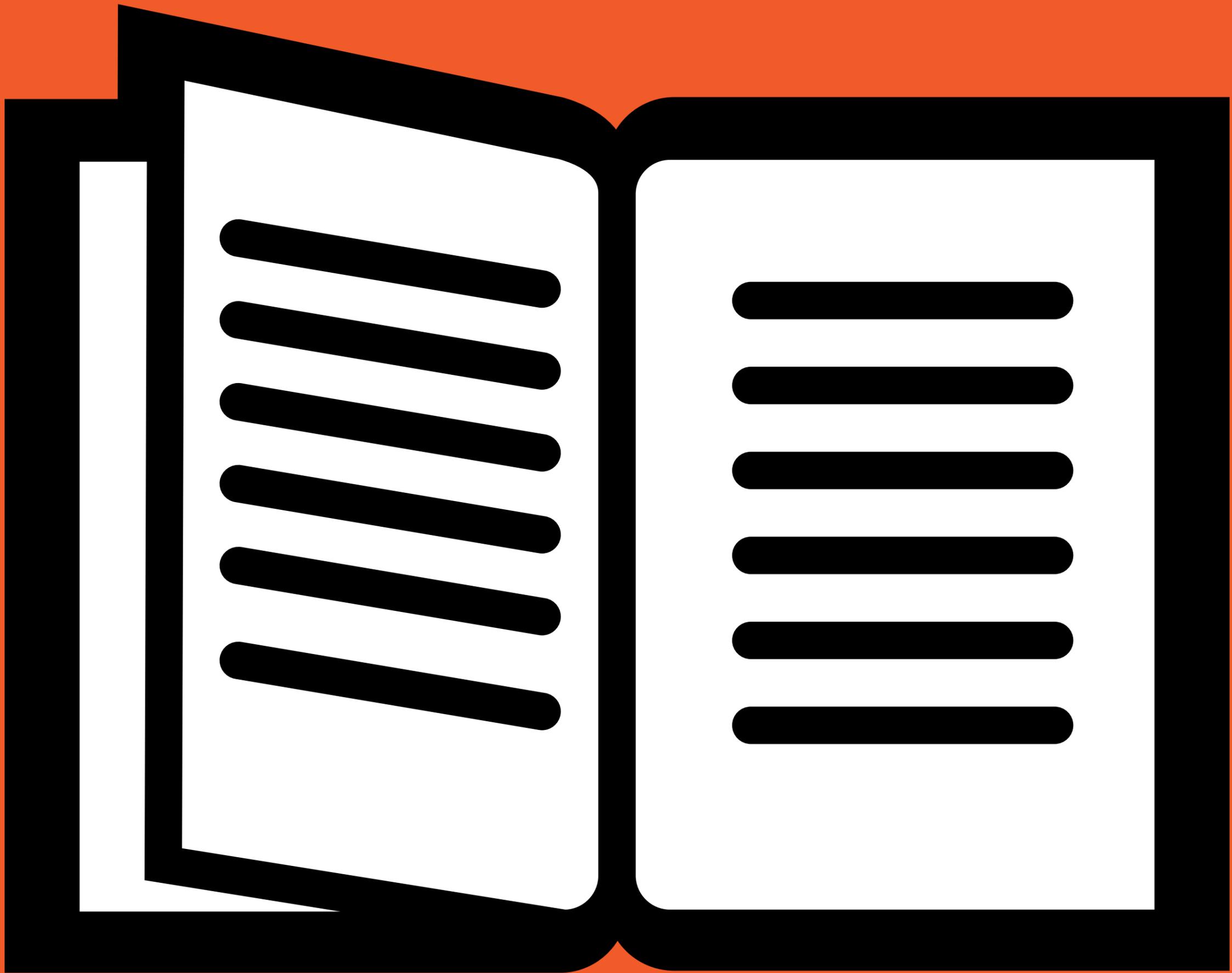
La Linea Verde Scuro 2 ricalca, nella sua interezza, la vecchia strada di campagna già esistente, nella speranza che nel più breve tempo possibile possa essere realizzare un percorso verde molto più lungo e articolato: un parco che costeggia le sponde del fiume Fenestrelle e che colleghi l'intera città, da Via Francesco Tedesco a via Molinelle.

**Pista Ciclabile da realizzare**

Tutto il percorso

**Difficoltà percorso**





## ***La bicicletta, una buona prevenzione***

***Dott.ssa Iris Forte, ricercatrice presso il CROM di Mercogliano***

***Lasciare il Suv e spostarsi in bicicletta è una buona prevenzione contro il cancro e le malattie cardiovascolari?***

Assolutamente SI!

Attualmente, infatti, circa il 75% delle patologie e delle cause di morte

è associato a problemi legati al degrado ambientale e a stili di vita scorretti.

Questo drammatico incremento di neoplasie coinvolge principalmente i Paesi industrializzati le cui popolazioni, sebbene godano di condizioni economiche migliori rispetto ai Paesi in via di sviluppo, hanno modificato radicalmente le loro abitudini di vita e soprattutto il loro ambiente.

Mentre infatti nei Paesi occidentali milioni di persone continuano a morire a causa dell'esposizione a cancerogeni noti, come ad esempio idrocarburi policiclici aromatici presenti ovunque nell'atmosfera a causa del traffico veicolare e dei processi industriali, nei Paesi poveri lo sviluppo del cancro è facilitato ancora

dalle infezioni croniche, causate dalle scarse condizioni igienico-sanitarie e dalla scarsa profilassi

(Luigi Campanella, Dipartimento di Chimica, Università "La Sapienza" di Roma).

I dati esposti da associazioni mondiali come IARC o OMS sono più che allarmanti e riportano quanto segue:

Lo IARC (International Agency for Research on Cancer) denuncia che nel 2008 circa 25 milioni di persone risultavano malate di cancro, 12 milioni di nuovi casi sono stati diagnosticati, mentre i morti per cancro sono stati 7 milioni.

Si stima che entro il 2030 ci saranno 26 milioni di nuovi casi di cancro ogni anno, cioè più del doppio rispetto al 2008!

D. Apuzo e D. Bonato si chiedono se l'industria difenda o distrugga l'ambiente dato che negli ultimi tempi i morti da smog sono circa 80.000 in Europa, 15mila in Italia. Solo l'inquinamento da polveri, infatti, causa 5.096 morti l'anno nel nostro Paese. L'Istituto Nazionale per la ricerca sul Cancro afferma che il rischio di contrarre un tumore alle vie respiratorie per chi abita in città è più elevato del 40%.

L'OMS (Organizzazione Mondiale per la Sanità) rende pubblici i dati che Francia, Austria e Svizzera hanno ottenuto studiando le conseguenze dell'esposizione cronica alle polveri sottili (Pm10) evidenziando che tra gli adulti di età superiore ai 30 anni si contano 21mila morti premature per malattie respiratorie e cardiache.

Un recente studio condotto dalla UIP (Unione Italiana per la Pneumologia) dichiara che in Italia ci sono circa 12.000 morti all'anno a causa dello smog e che ridurre i livelli di Pm10 (frazione respirabile di polveri fini, che a causa del piccolo diametro può arrivare sino alle più profonde vie respiratorie portandosi dietro sostanze altamente inquinanti e spesso cancerogene come il benzopirene) nell'aria di soli 5 microgrammi a metro cubo, farebbe risparmiare 5.000 vite all'anno.

Purtroppo è ormai definita con certezza, sulla base di numerose indagini epidemiologiche,

la correlazione tra l'aumento d'incidenza dei tumori e l'inquinamento ambientale in ogni sua forma **[1]**.

È chiaro, quindi, che oggi l'eccessivo utilizzo di veicoli a motore rappresenta uno dei principali fattori di rischio di patologie serie da combattere **[2]**.

***E allora perché non cominciare a risparmiare da subito?***

Usare la bici d'estate e d'inverno, è un ottimo metodo per il cittadino per migliorare la propria qualità di vita ed anche per avere più soldi in tasca!!

La bicicletta consente a tutti, giovani e meno giovani, di star bene. Il ciclismo

è scientificamente considerato un ottimo metodo per migliorare la salute nostra e dell'ambiente.

Dal punto di vista medico i benefici maggiori sono per l'apparato cardio-polmonare, per quello muscolare ed osteo-articolare ma, soprattutto, data l'emergenza ambientale che caratterizza le attuali città, l'uso della bicicletta è un modo per contrastare una realtà in cui imperversa l'uso indiscriminato dei NOCIVI mezzi a motore.

La bicicletta, quindi migliora la qualità della vita perché:

- Ha effetti benefici sulla capacità polmonare **[3]** ;
- Mantiene il cuore allenato: brevi e regolari passeggiate in bici possono ridurre del 30% il rischio d'infarto o costituire una fase importante della riabilitazione negli esiti di infarto o di interventi cardio-chirurgici **[4]** ;
- Favorisce una corretta circolazione vascolare;
- Mantiene le articolazioni sane ed efficienti: questo garantisce un regolare movimento delle ginocchia e delle anche, indicata nel caso di artrosi e di interventi di protesi **[5]** ;
- Agisce migliorando l'umore: durante la pedalata, uno sforzo di media intensità contribuisce a ridurre l'ansia e la depressione poiché non produce l'affanno dell'eccessivo impegno fisico ed evita la noia dell'eccessiva lentezza. Inoltre provoca la liberazione di endorfine, sostanza ad azione eccitante e antidolorifica **[6]**.

In conclusione, la creazione di forme di mobilità urbana eco-compatibili e non inquinanti oggi si pone quale soluzione assolutamente necessaria.

L'uso della bicicletta rappresenta una valida alternativa ai veicoli a motore, contribuisce alla riduzione di emissione di gas inquinanti nell'atmosfera e allo stesso tempo riduce l'intensità del traffico urbano.

Ovviamente, affinché la maggior parte dei cittadini utilizzi di meno la propria auto, è necessario creare una rete di piste ciclabili sicura ed integrata con altri comodi mezzi di trasporto.

***USARE LA BICICLETTA SODDISFA MOLTEPLICI ESIGENZE DELL'UOMO, CONSUMA MENO E FA BENE A TUTTI, ANCHE ALL'ARIA.***

## ***Piste ciclabili nelle corsie preferenziali dei BUS.***

***Precedenti e ordinanze della Dottoressa in Giurisprudenza Roberta Nicastro***

***Una breve relazione che, sulla scia di un confronto ambiziosamente costruttivo, mira a dare autentica struttura – anche giuridica – al nostro progetto.***

Obiettivo principale è quello di realizzare un lavoro di vera e propria shared-lane tra corsie preferenziali dei bus e piste ciclabili. Tale coesione, che costituisce il nucleo fondante del progetto, risulta ad oggi già ampiamente in uso in molte città italiane e non, in cui la peculiare struttura della viabilità non avrebbe di fatto reso possibile creare piste specifiche per velocipedi.

Ad avallare la fattibilità dell'idea contribuiscono dunque le esperienze di diverse realtà italiane, tra cui Bologna, Brescia e Varese. Nei casi in esame, un'attenta regolamentazione stradale, unita alla volontà di migliorare gli standard di vita locale, ha consentito il superamento degli ostacoli strutturali presenti nei rispettivi territori.

***Così, il Comune di Bologna, su proposta dell'Assessorato alla Mobilità, con l'ordinanza P.G. n. 178108/2007, ha autorizzato la circolazione delle biciclette sulle Corsie Preferenziali aventi “una sezione adeguata a garantire la continuità ciclabile”.***

Nella città emiliana la circolazione delle biciclette su corsie preferenziali per bus era già stata autorizzata negli anni scorsi ma solo limitatamente a tratti di percorrenza specifici (Via Matteotti, Via Andrea Costa, Via Carracci etc.). Oggi, con tale autorizzazione, si è realizzato un ampliamento significativo che punta a divenire, nel prossimo futuro, regola generale per tutte le corsie preferenziali bolognesi.

In particolare, il corpo dell'ordinanza pone in risalto la fattibilità del progetto anche e soprattutto alla luce della circostanza per cui, già in passato, ampio consenso e successo hanno riscosso le corsie riservate ai mezzi pubblici estese al transito delle biciclette, evidenziando come in tali tratti la percorrenza in promiscuo autobus-bicicletta non abbia generato particolare intralcio al regolare svolgimento del trasporto pubblico di linea.

***Anche a Varese risulta partita la sperimentazione per la circolazione delle biciclette lungo le corsie preferenziali così come richiesto da diverse associazioni e all'esito di un'attenta valutazione della Polizia locale. Sperimentazione che, come ampiamente sostenuto dall'Assessorato alla Polizia locale della città lombarda, è finalizzata ad agevolare la mobilità delle biciclette e nasce specificatamente dalla sentita esigenza di assecondare le istanze***

***provenienti dai cittadini e dal territorio.***

Già in passato l'amministrazione varesina aveva tentato di incentivare la popolazione all'uso della bicicletta con diverse iniziative, tra le quali il bike sharing.

***Ora, l'ordinanza P.G. n. 55767/2010 (recante la nuova disciplina della circolazione dei VELOCIPEDI – uso ciclabile sperimentale promiscuo delle corsie preferenziali riservate ai mezzi pubblici su varie vie cittadine) disciplina formalmente “il traffico” anche sulle corsie dei bus, spesso già utilizzate dai ciclisti pur in presenza di divieti ed evidenti pericoli.***

L'ordinanza sottolinea gli obblighi che soprassedono al corretto uso della bicicletta: è consentita la circolazione dei velocipedi sulle corsie riservate ai bus purché i ciclisti si attengano ad una serie di prescrizioni tra cui l'obbligo di rispettare i segnali dei semafori e quello di seguire il senso di marcia della corsia preferenziale. Inoltre, l'ordinanza in parola ha anche istituito il divieto di sorpasso delle bici da parte dei veicoli adibiti al Trasporto Pubblico. Fornire regole certe, inserite in un'ordinanza ad hoc, vuol dire offrire strumenti idonei ad assicurare maggiore attenzione e tutela giuridica per e agli utenti della strada, siano essi ciclisti, pedoni o automobilisti. Ancora, il Comune di Brescia, con l'ordinanza P.G. n. 38694/2003, ha ufficializzato l'apertura al transito di bus, taxi e velocipedi sulla corsia preferenziale riservata al LAM (Linee Alta Mobilità) provvedendo a regolamentarne la percorribilità. Fornire regole certe, inserite in un'ordinanza ad hoc, vuol dire offrire strumenti idonei ad assicurare maggiore attenzione e tutela giuridica agli utenti della strada, siano essi ciclisti, pedoni o automobilisti. In definitiva, la congestione e il traffico cittadino, la tutela dell'ambiente e la prevenzione della salute suggeriscono di puntare sempre di più sul mezzo di trasporto a due ruote, antico ma allo stesso tempo attuale e moderno, economico, salutare, silenzioso, maneggevole, e soprattutto, “pulito”!

### ***Precedenti ed esperienze in Italia e all’estero*** *di Milena Sanfilippo, dott.ssa in lingue e letterature straniere*

La realizzazione di una rete ciclabile, oltre a rispondere alle esigenze di spostamento e di svago dell’utenza, deve avvenire tenendo presente un’attenta analisi territoriale della città.

A tale scopo è importante considerare nell’ideazione di percorsi per il mezzo a due ruote i cosiddetti “attrattori di traffico”, ovvero tutti quei luoghi di maggiore affluenza della popolazione: uffici pubblici, servizi, chiese, centri sportivi, scuole, strade con maggiore concentrazione di esercizi commerciali ecc...

Un’attenta analisi viabilistica è il primo passo verso la progettazione di percorsi dedicati ai ciclisti: essa permetterebbe di mettere in luce gli eventuali punti critici della città e di adottare le soluzioni piu adeguate senza stravolgere la struttura stradale esistente.

Ogni luogo della città deve essere reso facilmente raggiungibile in bicicletta rendendo ciclabili quasi tutte le strade cittadine, ad eccezione delle arterie a scorrimento veloce.

Non si tratta,quindi, di “costruire” ex novo piste ciclabili lungo l’intero suolo urbano ma di “adattare” di volta in volta il reticolo stradale già esistente alle biciclette con modalità appropriate alle specifiche situazioni. Gli interventi per fare questo possono avere costi contenuti e d essere realizzati in tempi relativamente brevi. Una soluzione immediata potrebbe essere quella di autorizzare le bicilclette a transitare nelle corsie preferenziali per i mezzi pubblici già esistenti istituendo percorsi condivisi dai due mezzi (il Bus e la Bici), che rappresentano entrambi un’alternativa all’automobile e quindi una soluzione al problema della congestione veicolare.

Come già dimostrato da numerosi esempi di città italiane e straniere, la “convivenza” di bus e bici dimostra che non c’è pericolo di incompatibilità tra i due mezzi di trasporto, soprattutto se si istituiscono anche delle regole appropriate. Tale soluzione si dimostra ancor più adeguata se si tiene presente che la maggior parte delle strade cittadine non ha una grande ampiezza ed è quasi totalmente “monopolizzata” dalle autovetture (anche da quelle in sosta). E’ quindi importante sfruttare la rete urbana già esistente e renderla condivisibile dai diversi mezzi di trasporto. L’istituzione di corsie condivise tra bus e bici comporterebbe maggiori vantaggi per il ciclista che potrà usufruire di una strada più sicura (per l’assenza di automobili sul percorso destinato) e di vie piu diretteper la minore intensità di traffico sulla corsie preferenziali.

Per evitare ogni possibile rischio per il ciclista e il mezzo pubblico potrà essere istituito il divieto di sorpasso da parte dei ciclisti, assodato che un comportamento che si adegui al codice della strada è auspicabile da parte di tutti gli utenti.

Un’ulteriore soluzioni che preveda la condivisione degli spazi urbani, è rappresentata dall’istituzione di zone ciclo-pedonali. Nel caso della città di Avellino la zona più adatta è ovviamente il Corso Vittorio Emauele III, attualmente unica isola pedonale della citta. La strada potrebbe essere aperta anche al transito delle biciclette, con un minimo investimento per la segnaletica che eviti pericoli a pedoni e ciclisti.

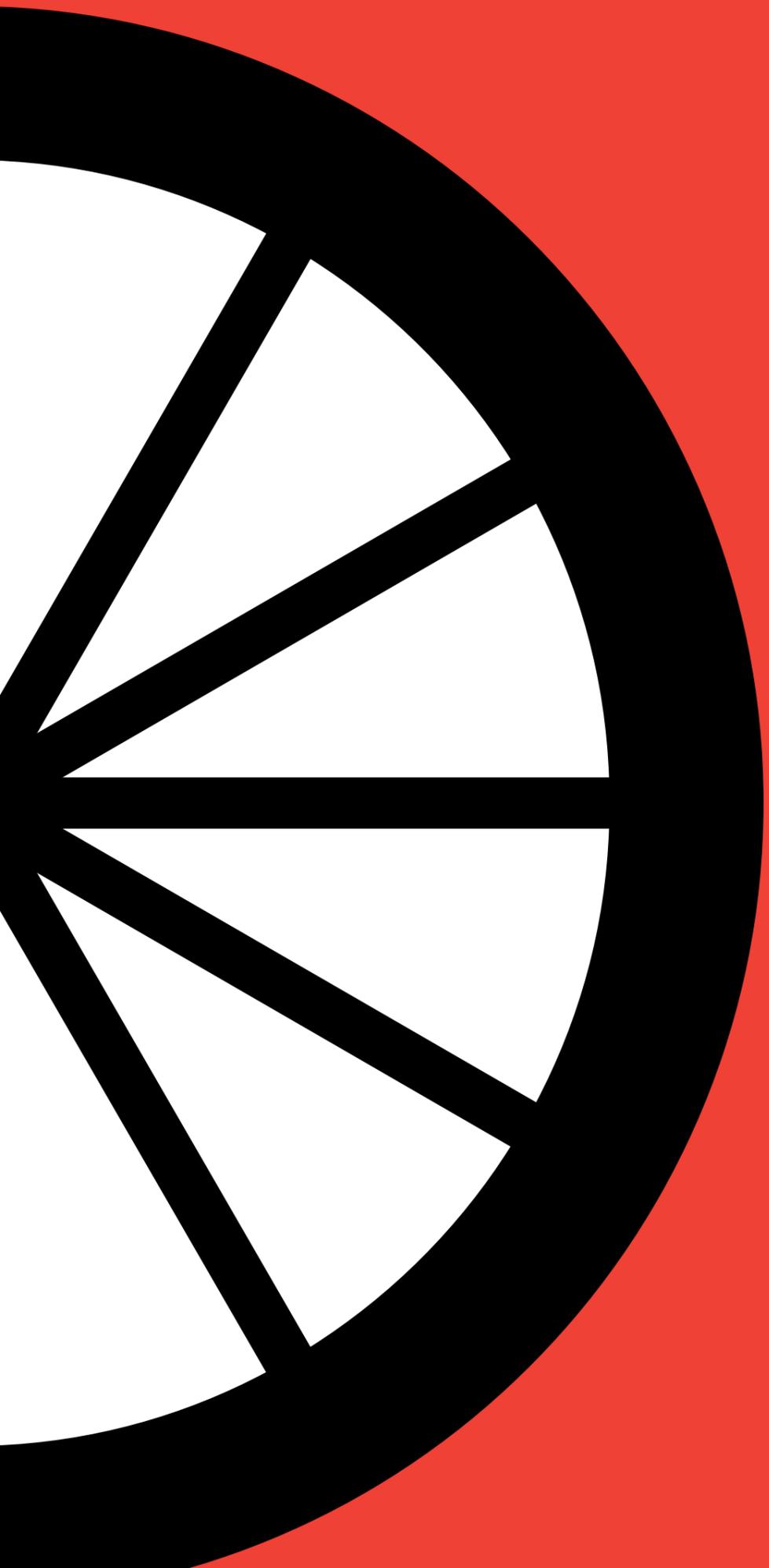
### ***Buoni esempio di città ciclabili.***

Spesso si pensa che l’uso della bicicletta debba essere circoscritto soltanto alle zone pianeggianti e che il mezzo a due ruote vada adoperato soltanto in condizioni climatiche ottimali. Molti esempi di città italiane e straniere smentiscono questo “pregiudizio”. Ecco qualche dato:

A Västerås, una città della Svezia (e quindi un paese freddo) il 33% degli spostamenti avviene in bicicletta. In Svizzera, paese non pianeggiante, la bicicletta è usata per il 23% degli spostamenti nella città di Basilea e per il 15% a Berna, dove le strade raggiungono una pendenza anche del 7%.. La città di Cambridge come ogni città del Regno Unito è molto umida eppure anche qui il 27% degli spostamenti avviene in bici. E’ necessario un mutamento nel modo di pensare alla Bicicletta per far sì che sia integrata nella mobilità urbana a pieno titolo. Non bisogna pensare al mezzo a due ruote soltanto come uno svago o un’attività “seria” solo per chi la pratica a livello agonistico.

Bisogna pensare ad essa come un vero e proprio mezzo di trasporto alternativo all’interno delle nostre città. Le situazioni climatiche davvero incompatibili con un uso quotidiano della bicicletta per i nostri spostamenti sono davvero poche (ad esempio un temporale), ma le distanze brevi dei tragitti urbani sono facilmente percorribili in ogni stagione. La città Italiana di Ferrara rappresenta sicuramente un buon esempio per qualsiasi comune voglia adottare una politica in favore dell’uso della bicicletta. Qui, infatti, il 30% degli spostamenti avviene in bici, ma la città non si accontenta di questo risultato, incrementando i suoi sforzi: la zona pedonale del centro e,infatti, accessibile ai ciclisti. La rete ciclabile sui grandi assi di circolazione aumenta così come sono sempre più numerose le zone residenziali dove ciclisti e pedoni hanno la precedenza sulle auto in modo da permettere ai ciclisti di circolare su tutte le strade a senso unico e aumentare i posti per parcheggiare il mezzo (con 2500 posti liberi, 330 con sorveglianza e 800 presso la stazione). Sono stati infine creati sensi unici ad hoc, e sono state imposte restrizioni al traffico di transito. E’ imporante infine ricordare che anche l’economia locale ha tratto beneficio dalla politica adottata: l’uso così esteso della bicicletta permette a ben 31 officine di riparazione di lavorare in armoniosa convivenza. La città tedesca di Friburgo ha trasformato gradualmente il centro in area pedonale. E’ importante sottolineare che i commercianti, come verificatosi nel capoluogo irpino, dapprima riluttanti all’iniziativa, hanno mutato la loro opinione fin dall’apertura delle prime strade pedonali diventando infine sostenitori della trasformazione. Friburgo si è dotata di una politica cycle-friendly fin dal 1976, beneficiandone da ogni punto di vista con un uso della bicicletta superiore al 20%.

Anche la città di Strasburgo ha chiuso il centro alle automobili registrando un aumento dell’uso delle bici di oltre il 33% per gli spostamenti verso il centro. Inoltre la città vanta 77 km tra piste e corsie ciclabili, 12 km di sensi unici limitati 15 km di marciapiedi ciclabili e alcune corsie autobus aperte alla circolazione delle bici.



## 7 LE RASTRELLIERE COME INTERSCAMBIO

***Le rastrelliere per biciclette sono un pezzo fondamentale del disegno globale di mobilità alternativa ed un passo in più per sensibilizzare all'uso della bicicletta in città.***

E' semplice da usare e sicura contro il furto.

E' adattabile a tutte le tipologie di biciclette, dalla mountain-bike alla vecchia "Graziella", alla bici del cicloturista con borse da viaggio e soprattutto alle bici con cestini.

Consente il parcheggio ordinato delle biciclette senza ingombrare eccessivamente il suolo urbano.

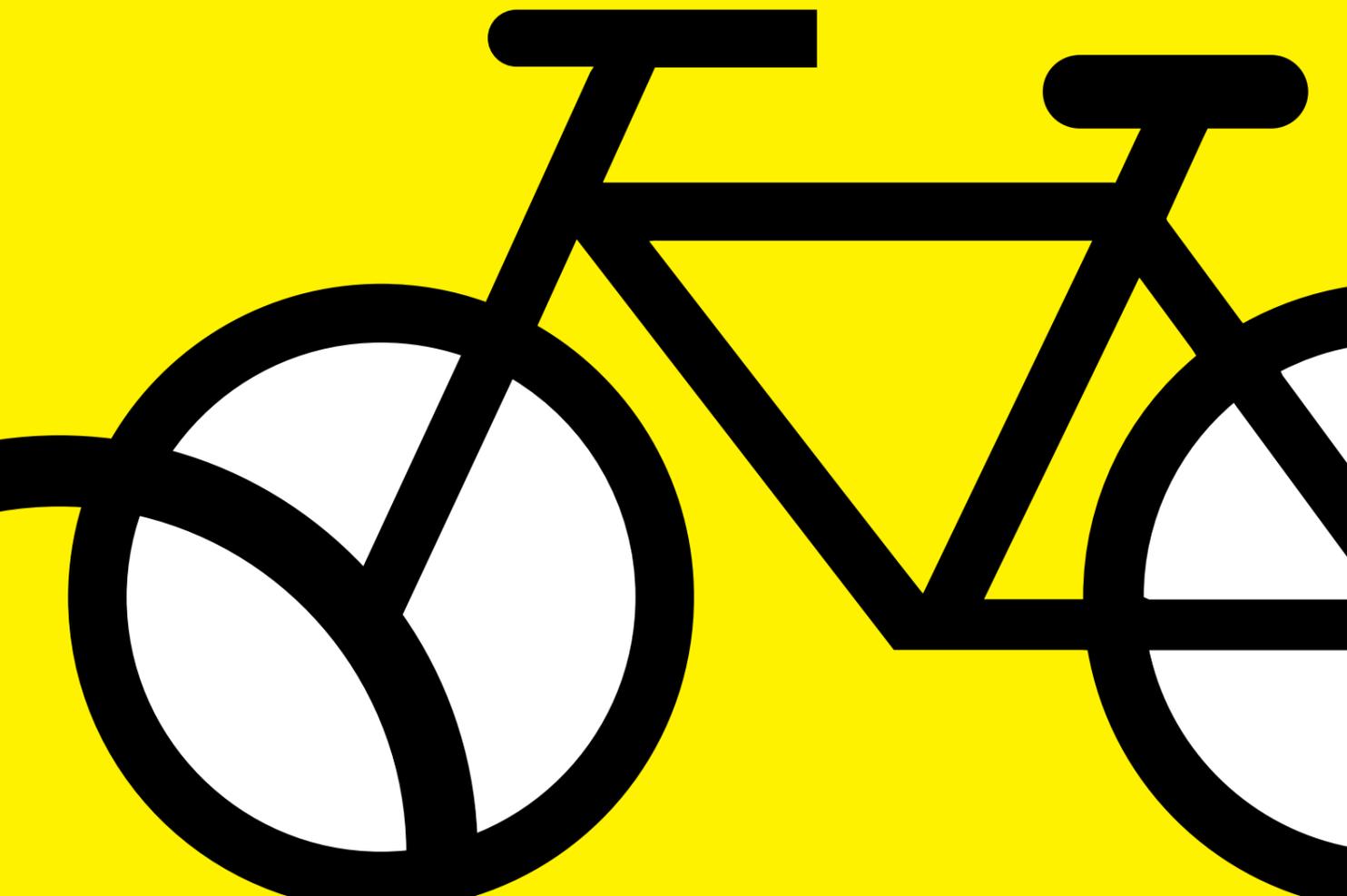
Può essere inserita nel contesto architettonico della città con delle linee eleganti e con un ingombro contenuto.

Vanno predisposte in ogni punto di interesse cittadino coinvolto o meno dalle linee delle piste ciclabili.

Le rastrelliere vanno predisposte nella vicinanza di:

- Fermate del bus di fondamentale importanza Scuole Ospedali, Farmacie Uffici Pubblici
- Chiese Piazze e Parchi

***La funzione della rastrelliere è quella di poter comodamente parcheggiare la bici senza lo stress del posto auto e di fungere come punto di interscambio tra il trasporto pubblico e la bicicletta laddove ci si trovi in concomitanza di terminal di strategica importanza.***



**É chiaro che un progetto così ambizioso necessita di un percorso lungo, graduale e sicuramente non facile. Per questo motivo, l'idea di fondo è quella di seguire un percorso di realizzazione "step by step" che individui innanzitutto obiettivi semplici e di pronta fattibilità da un punto di vista logistico ed economico, quali:**

1

la realizzazione di shared-lane, ossia di corsie condivise bus-bici su quelle preferenziali già esistenti con creazione di collegamenti ciclabili nei tratti discontinui;

2

la possibilità di consentire la ciclabilità sulle zone attualmente solo pedonali;

3

l'installazione di rastrelliere che coprano almeno i punti strategici di interscambio delle linee condivise;

4

la realizzazione di una segnaletica su strada più chiara e funzionale che agevoli l'attivazione di almeno 5 degli 11 percorsi ciclabili individuati;

5

l'approdo all'intero progetto.

**Quanto di ciò è realisticamente realizzabile nella nostra città in tempi brevi?**

Una lettura sostanzialmente più concreta del progetto può riscontrare, come già più volte evidenziato, alcuni limiti in termini di fattibilità se soltanto si tiene conto della conformazione del territorio e della struttura urbana esistente in termini di organizzazione degli assi stradali (si pensi all'ampiezza delle carreggiate, ai sensi di marcia, alla tipologia di pavimentazione stradale etc.). Per questo motivo, l'ambizione del progetto è che almeno i primi 3 obiettivi suesposti vengano percepiti come di immediata realizzabilità e si proceda a dare loro concreta attuazione!

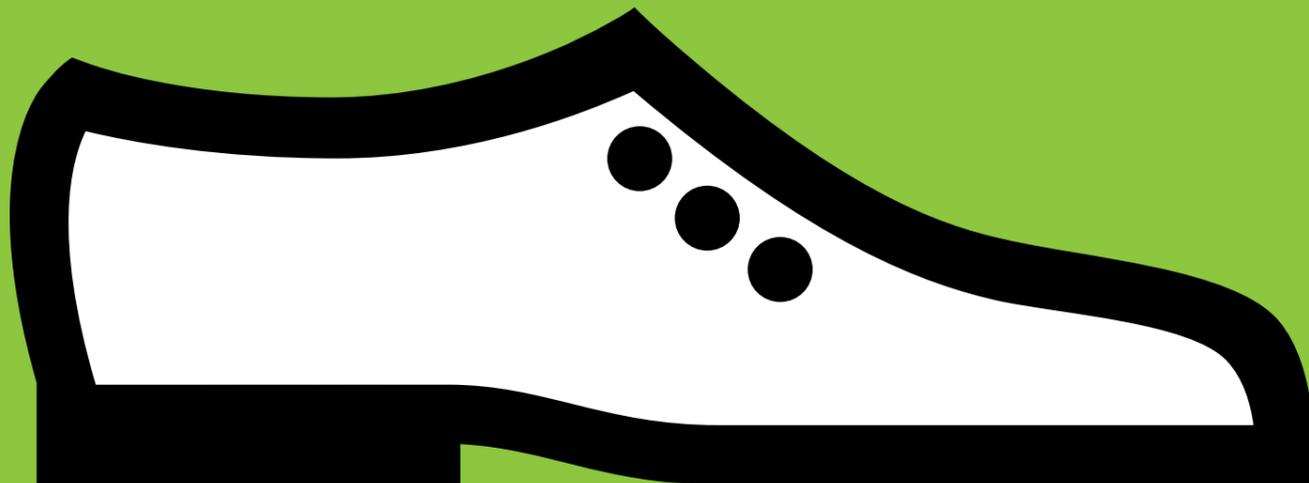
**I COORDINATORI DELLE POLITICHE INERENTI ALLA MOBILITÀ CICLABILE SOSTENGONO, SORRETTI DALLE STATISTICHE, CHE LA BICICLETTA, IN CITTÀ, È IL MEZZO PIÙ EFFICIENTE IN ASSOLUTO:**

**IN UN RAGGIO FRA 0 E 6 KM È STATISTICAMENTE PIÙ VELOCE DI QUALSIASI ALTRO MEZZO, È GENERALMENTE PIÙ COMODA IN QUANTO NON VINCOLATA A PROBLEMI DI PARCHEGGIO O DI PASSAGGIO IN AREE CHIUSE AL TRAFFICO, PIÙ ECOLOGICA E DECISAMENTE PIÙ ECONOMICA.**

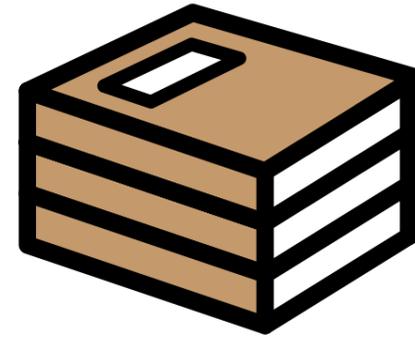
**IN PIÙ INCIDE POSITIVAMENTE SULLA BELLEZZA DELLA CITTÀ RENDENDOLA MENO SOFFOCANTE, PIÙ A MISURA D'UOMO E PIÙ SICURA.**

**PER LE ISTITUZIONI PUBBLICHE CITTADINE, INVESTIRE SULLA MOBILITÀ CICLABILE SIGNIFICA PROMUOVERE UN SISTEMA DI VIABILITÀ CAPACE DI RIDURRE PESANTEMENTE L'IMPATTO DEL TRAFFICO IN CITTÀ MIGLIORANDO LA QUALITÀ DELL'ARIA E INCREMENTANDO LA SICUREZZA STRADALE.**

***UN'EQUAZIONE IMPENSABILE PER QUALUNQUE ALTRO INTERVENTO SULLA MOBILITÀ!***



## FONTI E CITAZIONI



### BIBLIOGRAFIA RELAZIONE DOTT.SSA IRIS FORTE

- [1]L. Massolo, M. Rehwagen, A. Porta, A. Ronco, O. Herbarth, A. Mueller, Indoor-outdoor distribution and risk assessment of volatile organic compounds in the atmosphere of industrial and urban areas. *Environ Toxicol* 25 (2010) 339-349.
- [2]N. Owen, I. De De Bourdeaudhuij, T. Sugiyama, E. Leslie, E. Cerin, D. Van Van Dyck, A. Bauman, Bicycle use for transport in an Australian and a Belgian city: associations with built- environment attributes. *J Urban Health* 87 (2010) 189-198.
- [3]H. Riesenber, A.S. Lubbe, In-patient rehabilitation of lung cancer patients--a prospective study. *Support Care Cancer* 18 (2010) 877-882.
- [4]P. Bernocchi, D. Baratti, E. Zanelli, S. Rocchi, M. Salvetti, A. Pains, S. Scalvini, Six-month programme on lifestyle changes in primary cardiovascular prevention: a telemedicine pilot study. *Eur J Cardiovasc Prev Rehabil* (2011).
- [5]M.P. Bonnin, J.R. Laurent, M. Casillas, Ankle function and sports activity after total ankle arthroplasty. *Foot Ankle Int* 30 (2009) 933-944. [6]S. Hartmann, P. Bung, H. Schlebusch, W. Hollmann, [The analgesic effect of exercise during labor]. *Z Geburtshilfe Neonatol* 209 (2005) 144-150.

Progetto grafico:  
Danilo Bubani  
Antonio De Falco

