

Report Laboratorio "I viali in bici"

16 settembre 2011 ore 17.00

Urban Center Bologna - sala Atelier



Presenti:

- Lorenzo Calani - Spezial Cycle - info@velomobile.it
 - Gabriele Magli - Hera spa - gabriele.magli@gruppohera.it
 - Andrea Nalin - Voli - andrea.nalin@coopvoli.it
 - Carlos H. Caracciolo - chcaracciolo@tin.it
 - Paolo Natali - paolo.natali@iol.it
 - Michele Massa - L'Altra Babele
 - Claudio Cinti - Montesole BykeGroup - claudio.cinti@alice.it
 - Giorgio Muccio - Movimento 5 Stelle Resp. Monitoraggio Ciclabili - giorgiomuccio69@yahoo.it
 - Joerg Schweizer - Università Bologna Dicam Trasporti - joerg.schweizer@unibo.it
 - Raffaele Varotti - wheel@wheelrits.it
 - Sandro Festi Legambiente - sasso.frasso@libero.it (?)
 - Bibi Bellini - Consulta Bicicletta - bibi@ilikebike.org
 - Francesco Serafino - francescoserafino1@gmail.com
 - Gabriele Annicchiarico - Radio città del capo - gabriele.annicchiarico@gmail.com
 - John Kregel - j.kregel@tiscali.it
-
- Giancarlo Sgubbi - Comune di Bologna – giancarlo.sgubbi@comune.bologna.it
 - Andrea Mazzetti - Comune di Bologna – andrea.mazzetti@comune.bologna.it
 - Nicola Montanari - Comune di Bologna – nicola.montanari@comune.bologna.it
 - Cleto Carlini - Comune di Bologna – cleto.carlini@comune.bologna.it
 - Giovanni Ginocchini - Urban Center Bologna - giovanni.ginocchini@comune.bologna.it
 - Donato Clausi - Urban Center Bologna - donato.clausi@comune.bologna.it
 - Fabrizia Petrei - Urban Center Bologna - fabrizia.petrei@urbancenterbologna.it

Successivamente alla presentazione della mostra "Europe by bike. In viaggio su una sdraio a pedali" tenuta da Enrico Bonfatti e alla breve discussione che ne è seguita, si è aperto l'incontro di progettazione partecipata "I viali in bici".



Il laboratorio è stato aperto da una breve introduzione dell'ing. Sgubbi, dirigente del Comune di Bologna, che ha illustrato il ruolo della pista ciclabile lungo l'anello dei viali nel sistema complessivo e a quali e quanti finanziamenti si potrà fare riferimento. Ha inoltre presentato i primi tratti oggetto di intervento, mettendo in luce alcuni criteri/vincoli alla progettazione.

Si sono formati successivamente due gruppi di lavoro: il primo gruppo ha avuto come oggetto di discussione il progetto di pista ciclabile sul quadrante sud-ovest (Grada di Reno / Porta S.Isaia / Porta Saragozza / Porta S.Mamolo / Porta Castiglione) ; il secondo invece il progetto di pista ciclabile sul quadrante nord-est (Porta San Vitale / Porta Mascarella / Stazione Centrale).

1) Ciclabile sui Viali - Quadrante sud-ovest (Grada di Reno / Porta S.Isaia / Porta Saragozza / Porta S.Mamolo / Porta Castiglione)

I lavori sono stati aperti con una presentazione da parte dei tecnici delle due possibili alternative di percorso: centrale o laterale. Nel primo caso si tratta di una ciclabile bidirezionale ricavata - ove possibile - sullo spartitraffico centrale (es. ciclabile di Viale Ercolani); nel secondo si tratta di utilizzare gli spazi a lato della carreggiata, su un solo lato oppure su ambo i lati.

La prima soluzione sembra presentare il vantaggio di minori interferenze (fermate bus, cassonetti e passi carrai), dal momento che il canale centrale si presta quasi naturalmente alla realizzazione di una pista ciclabile.

Secondo i tecnici il problema principale da risolvere è dato dalle intersezioni del viale con le principali arterie radiali (tipicamente alle Porte). Qui per vari motivi, connessi principalmente alla sicurezza del ciclista e ai cicli semaforici dell'incrocio, non appare fattibile un percorso che rimanga sull'asse principale dell'intersezione. Appare quindi consigliabile, in corrispondenza delle Porte, che il tracciato ciclabile assuma un andamento "perimetrale", attraversando sia il viale che la strada laterale. L'inevitabile prezzo da pagare sarà un allungamento del percorso con relativo aumento del tempo di percorrenza. A questo proposito si sottolinea che occorrerà studiare la soluzione di tracciato di volta in volta più conveniente in ogni intersezione al fine di contenere quanto più possibile il tempo di percorrenza del ciclista.

I tre nodi in cui si rende necessario discostarsi dall'asse centrale del viale - relativamente al tratto oggetto di studio - sono Piazza di Porta S.Isaia, Piazza di Porta Saragozza e Piazza di Porta San Mamolo.

In particolare per Porta Saragozza sono pensabili due tracciati alternativi sul lato est (percorso che interesserebbe parte dell'area verde dentro porta) e sul lato ovest (tracciato più corto ma che necessita di verifiche di fattibilità, specialmente alla luce delle risorse disponibili).

Per quanto riguarda il nodo Porta San Mamolo, si rileva la disponibilità di spazi molto limitati alle intersezioni del viale con Via San Mamolo: in questo caso la soluzione progettuale migliore andrà individuata con particolare perizia e attenzione.

Per quanto riguarda le intersezioni minori, anch'esse comportanti un'interruzione dello spartitraffico, la soluzione individuata dai tecnici è quella dell'attraversamento in asse con il viale, senza deviazioni di percorso; si ipotizza inoltre la possibilità di rialzare la sede stradale nell'area centrale, in modo da realizzare un dosso per le auto e mantenere in quota il percorso ciclabile, con un vantaggio per il ciclista che in tal modo non deve affrontare dislivelli altimetrici.

La larghezza della pista ciclabile è vincolata al rispetto del DM 557/99 e deve misurare almeno 2,50 m. La realizzazione del tratto da Porta San Mamolo a Porta Castiglione è subordinata alla verifica delle risorse disponibili, che saranno impegnate a partire dall'incrocio tra Viale Vicini e Via Sabotino.

Vengono fatte presenti alcune criticità, attuali o potenziali, delle quali la progettazione dovrà in qualche modo tenere conto:

- gli alti flussi di ciclisti da e per la Facoltà di Ingegneria (molti di loro oggi impegnano alcune strade del Centro Storico anche contromano, spesso per la mancanza di itinerari ciclabili alternativi su strade a basso traffico);
- la pendenza elevata nel tratto di Viale Aldini posto in prossimità di Porta Saragozza;
- il fenomeno della sgambatura dei cani sulla striscia inerbita dello spartitraffico centrale (possibile interferenza con il flusso ciclabile una volta realizzata la pista);
- il transito abusivo dei pedoni sullo spazio riservato ai ciclisti (fenomeno osservabile già oggi sulla ciclabile di Viale Ercolani).



2) Ciclabile sui viali: quadrante nord-est (Porta San Vitale / Porta Mascarella / Stazione Centrale)

Il secondo gruppo ha aperto i lavori con la presentazione da parte del dott. Mazzetti del progetto di massima sul quadrante nord-est, in particolare, i percorsi, i flussi veicolari e le scelte tecnico-progettuali principali.

E' stato affrontato anche il tema relativo all'eventuale interazione del progetto Civis con i percorsi ciclabili ipotizzati.

Si è quindi proceduto con l'illustrazione del percorso in maniera più dettagliata - attraverso il supporto di mappe, fotografie e disegni - e con un'analisi puntuale dei punti principali e/o critici.

Essi si riscontrano essenzialmente in corrispondenza delle intersezioni del viale con le principali arterie radiali (quindi, in particolare Piazza Porta San Vitale, Piazza Porta San Donato e Piazza Porta Mascarella).

Essi rappresentano infatti i punti critici del percorso sia per la sicurezza del ciclista che per i lunghi cicli semaforici che rallentano il percorso stesso. Un'alternativa presentata è quella di abbandonare per alcuni tratti il percorso lungo i viali e deviare in alcune strade che corrono più o meno parallelamente, (es. via Barozzi), con un conseguente, seppur breve, allungamento del tracciato.

Quest'ultima soluzione sembra comunque inevitabile quantomeno in corrispondenza del tratto antistante la Stazione Centrale per motivi compresi e condivisi da tutti i presenti. Per questo tratto, una delle proposte è quella di far deviare il percorso lungo via Boldrini.

Sono successivamente emerse dai presenti le seguenti indicazioni /riflessioni:



- esistenza di una mancanza di efficace segnaletica e di opportuna conoscenza della "corsia preferenziale" in San Donato, verso la Porta;
- potenziale difetto della pista sul marciapiede dietro Via Barozzi;
- problematica interferenza ciclista - pedone, in particolare nel tratto che va da Porta Mascarella alla Stazione Ferroviaria, a causa della presenza dei portici che impedirebbero al pedone una ampia

visuale. Si è proposto di inserire delle catenelle tra il portico e la pista ciclabile per aumentare la sicurezza di entrambi;

- criticità rispetto ai diversi punti semaforici dislocati lungo il percorso e discussione sulle possibili alternative.

Al termine del lavoro dei due gruppi si è aperto un **dibattito a carattere generale** su vari temi di mobilità ciclabile:

1) I materiali e i colori

Per quanto riguarda i materiali di cui si compone il percorso riservato al ciclista, viene presentata e discussa l'alternativa fondamentale che è quella tra fondo in asfalto o in betonelle. Il fondo in asfalto è quello che raccoglie i maggiori consensi tra i presenti. Per quanto riguarda la colorazione, a prescindere dal tipo di colore usato, è unanime il consenso sulla necessità di dare un diverso risalto anche cromatico tra lo spazio pedonale e quello ciclabile, al fine di minimizzare le possibili interferenze tra questi due flussi.

2) Il rapporto ciclista – pedone

Si concorda sul fatto che all'aumentare del flusso ciclabile aumenta anche la percezione del conflitto tra pedone e ciclista: in quest'ottica ogni accorgimento utile a ridurre il conflitto è auspicabile, per evitare il nascere di una improduttiva guerra tra i soggetti più deboli della

strada. Interessante digressione su un esempio di "awareness test" (viene proiettato uno spot della società "Transport for London") che dimostra che è facile vedere qualcosa su cui siamo già allertati, mentre è più difficile vedere qualcosa che non stiamo cercando. Da qui è seguito il richiamo all'importanza dell'uso di dispositivi atti a rendere il ciclista più visibile (casco, giubbotto, luci) ma anche l'importanza di una segnaletica che aumenti la visibilità dello spazio riservato al ciclista. Dosso, colorazione del fondo e semaforo ciclabile sono tre strumenti tutti utili alla tutela del pedone dal ciclista e viceversa, ma anche nei confronti del veicolo a motore, che vanno dosati opportunamente dal progettista in funzione del tipo di interferenza da risolvere.

3) Il rapporto ciclista – automobile

Da parte di alcuni emerge l'esigenza di una redistribuzione degli spazi della carreggiata a favore della bicicletta (magari a sfavore della circolazione o della sosta dei veicoli), consci che si tratti di una decisione politica. L'invito all'A.C. è quindi quello di comunicare sia all'automobilista che al ciclista, con misure concrete, che qualcosa sta cambiando nel modo di pensare l'organizzazione dello spazio stradale.

La proposta di realizzare una pista ciclabile bidirezionale su un solo lato con dimensioni a norma di legge (2,50 m da aggiungere allo spazio da riservare ai pedoni) presenta una notevole interferenza con il traffico veicolare, comportando di fatto la soppressione di una corsia di marcia in una delle due direzioni, a fronte però dell'evidente vantaggio di ridurre la lunghezza e il tempo del percorso, nonché il numero di attraversamenti da realizzare.

Viene citato anche il modello della corsia ciclabile su strada (cycle strip) utilizzato in diverse realtà europee ed alcune anche italiane. In tal caso il percorso ciclabile non gode di una protezione fisica rispetto al flusso dei veicoli, ma è ben identificato visivamente mediante l'uso della segnaletica orizzontale. In quest'ottica può presentare elementi di criticità la presenza a bordo strada di elementi interferenti quali fermate bus, cassonetti e passi carrai. Alcuni fanno notare come - anche in base a studi ed esperienze maturate in campo estero - la visibilità dello spazio riservato al ciclista, pur in assenza di una separazione fisica dal flusso dei veicoli, sia in grado di garantire comunque un buon livello di sicurezza dal momento che induce nell'automobilista una sorta di deferenza psicologica (se quella è la corsia riservata al ciclista, io che guido un'auto non la invado).

A tale proposito si è sottolineata la presenza di studi che dimostrano come troppa segregazione del flusso ciclabile dal resto dei veicoli presenti degli aspetti dannosi: poiché i due flussi inevitabilmente prima o poi interferiscono, quelle poche volte che l'automobilista incontra il ciclista, entrambi rimangono spiazzati e non sono pronti a gestire l'interferenza. Una maggiore presenza del ciclista su strada è invece utile a comunicare a tutti che anche la bicicletta è un veicolo inserito a pieno titolo tra gli utenti della strada (la convivenza aiuta ad interagire in modo più proficuo).

Una ricerca dell'Università di Bologna (DICAM) ad esempio, dimostrerebbe come il 90% degli incidenti ciclabili avvengano nel punto di confluenza della pista con la strada. Da qui emergono alcune precise necessità di ordine progettuale:

- l'itinerario ciclabile deve essere continuo, leggibile e sempre riconoscibile da chi lo percorre e dai conducenti degli altri veicoli;
- occorre trovare un modo per spiegare al ciclista "dove andare" quando giunge in punti di discontinuità o comunque nelle intersezione di lettura non immediata;
- occorre comunicare all'automobilista la presenza del ciclista.

4) **Gli incroci:**

- **I semafori** - il ciclo semaforico è uno strumento che in qualche misura può certamente servire a favorire alcune categorie di traffico (es: a beneficio del trasporto pubblico), ma questa impostazione ha un limite, poiché dal punto di vista tecnico la funzione principale del ciclo semaforico è quella di governare i flussi di traffico attuali (non quelli che vorremmo ci fossero).
- **Le rotatorie** - si accenna anche al problema delle rotatorie, che presentano un alto grado di rischio per il ciclista quando l'anello ha un raggio molto grande (alta differenza di velocità tra bicicletta e altri veicoli). Si concorda sul fatto che le rotatorie più compatte, di recente progettazione e realizzazione, grazie ad un raggio generalmente inferiore ai 10 m, sono in grado di garantire uno standard di sicurezza accettabile anche per il ciclista.
- **La svolta a destra** - Viene citato anche il conflitto della svolta a destra, in cui quando automobile e biciclette hanno il verde in contemporanea il ciclista rischia di essere investito quando la progettazione dell'intersezione non è particolarmente curata (ad es. quando l'attraversamento è molto distante dal punto di svolta, o manca di visibilità a causa di ostacoli fisici a lato strada).

5) **Il furto**

Infine si richiama l'attenzione sulla sicurezza della bicicletta dal furto, condizione necessaria al pari di altre per far sì che un numero sempre maggiore di persone scelga la bicicletta come modo di trasporto quotidiano.

Il laboratorio si è concluso con l'esposizione da parte dei due gruppi delle principali questioni emerse in entrambi. Ci si è infine dati appuntamento al prossimo mese per un aggiornamento sullo stato di avanzamento del progetto.

