

Campofregoso 2.0

SPERIMENTARE LA MOBILITA' CONDIVISA



MAT - Mobilità Attiva Terni
FIAB Terni
LAB.Biciclaro



Premessa

In Via Campofregoso sono stati abbattuti i pini pericolanti le cui radici avevano rovinato i margini della carreggiata rendendo pericoloso il transito dei mezzi. In questi giorni sono in svolgimento i lavori di livellamento della sede stradale e di riasfaltatura.

Inoltre Via Campofregoso rappresenta il tratto stradale maggiormente a contatto con i fiumi che attraversano, quasi in incognito, la nostra città; una sua riqualificazione volta alla tutela di forme di mobilità alternative all'automobile potrebbe coinvolgere ancor più i cittadini alla loro riscoperta.

Da tempo si parla di sperimentare nuove forme di mobilità; questa a nostro avviso è un'ulteriore occasione da non perdere. La presente proposta denominata "CAMPOFREGOSO 2.0" vuole invitare a considerare ciclisti e automobilisti come un unico insieme di persone che - con i pedoni - rappresentano "gli utenti della strada" e che insieme possono pacificamente condividere la strada aumentando il livello di sicurezza.

Infatti la condivisione dello spazio si oppone e si sostituisce al principio della segregazione, rendendo necessaria un'assunzione di responsabilità dell'utente della strada attraverso l'apporto di maggiore attenzione.

In città la convivenza tra diversi utenti della strada è infatti la condizione naturale più diffusa, e soprattutto è inevitabile; si tratta quindi di migliorare la sicurezza degli utenti più vulnerabili attraverso l'aumento del livello di attenzione da parte di quelli potenzialmente più pericolosi, considerando anche che questo potenziale pericolo non è sotteso solo a comportamenti errati o estremi, ma anche alla normale conduzione e alle sempre possibili distrazioni.

La condivisione dello spazio tra i veicoli non è una novità, almeno in teoria. Nella pratica essa è prevista da sempre nel CdS, ogni qualvolta non esistano le ciclabili. La carreggiata

stradale è destinata ai veicoli e tra essi alla bicicletta, quindi di fatto in assenza di piste ciclabili le strade, anche quelle extraurbane, sono spazi condivisi.

È successo però che la predominanza del traffico automobilistico ha reso la convivenza tra auto e biciclette sempre meno facile, inducendo tutti, ciclisti compresi, a pensare che la soluzione fosse quella di circolare in un proprio spazio dedicato. La percezione di inospitalità della carreggiata per i ciclisti e la conseguente aspirazione all'autosegregazione nella nostra città è palese! Basta guardare le recenti vie ciclabili e come esse sono iperstrutturate, blindate, addirittura ridondanti di segnaletiche.

Allargare sempre più lo spazio destinato alla circolazione e sosta delle auto fino al massimo possibile, cioè una sorta di "autostradalizzazione" delle città, ha lasciato ai pedoni solamente marciapiedi ridotti ai limiti minimi prescritti; inoltre lo scarsissimo rispetto del limite di velocità in ambito urbano - laddove i 50km/h sono già di per sé una velocità non consona alla convivenza tra auto e biciclette - ha contribuito a rendere le strade un luogo sempre più pericoloso oltre che immenso detrattore allo sviluppo di forme di convivenza e di scambio sociale.

Il contesto normativo

In questi ultimi mesi diverse leggi nazionali hanno aggiornato il Codice della strada. L'attuale quadro normativo è definito dall'art. 229 del decreto-legge 34/2020 del 19 maggio 2020 "Decreto Rilancio" (convertito con modifiche nella legge 77/2020 del 17 luglio 2020, di qui in avanti DL 34/2020), come modificato e integrato dall'art. 49 del decreto legge 76/2020 del 16 luglio 2020 "Decreto Semplificazioni" (convertito con modifiche in legge 120/2020 dell'11 settembre 2020, di qui in avanti DL 76/2020), hanno novellato il Codice della Strada. A questo quadro legislativo, si è successivamente aggiunta una importante Circolare del Servizio Polizia Stradale del Ministero dell'Interno (prot. 300/A/7923/20/101/3/3/9 del 10/10/2020), "Direttive attuative delle disposizioni in tema di

circolazione stradale” con specifico riferimento alle novità introdotte dal decreto. Di seguito alcune delle definizioni introdotte:

/corsia ciclabile/

Parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata [...]. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura.



Bologna



Firenze



Padova



Genova

/casa avanzata/

La definizione è ancora quella dell'art. 229 del DL 34/2020 11, che recita che "...sulla soglia dell'intersezione può essere realizzata la casa avanzata, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia o da una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a 5 metri, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione".



Da tempo in Europa, recentemente sempre più anche in Italia, si progettano città e si pianificano sistemi di mobilità attraverso il concetto dello **"sharing street"** ovvero della condivisione tra utenti della carreggiata.

Per poter mantenere il livello di sicurezza adeguato, le corsie ciclabili dovrebbero essere realizzate insieme alla moderazione della velocità. (zone 30 - città 30 - città 15 minuti, etc)

La proposta

La corsia ciclabile nasce allo scopo di migliorare e rendere più sicuro l'uso della bicicletta con interventi di sola segnaletica e tendenzialmente senza modificare, o modificando il meno possibile, un assetto stradale nel quale la bicicletta già convive con il traffico motorizzato. Si tratta quindi di una modalità utile per realizzare interventi a favore della ciclabilità in modo rapido, a basso costo e a impatto nullo o ridotto con la circolazione autoveicolare e con la sosta.



In Via Campofregoso chiediamo all'Amministrazione Pubblica di verificare se esiste la possibilità di prevedere, all'interno dell'appalto delle opere in essere, una segnaletica aggiuntiva ai bordi della carreggiata tale da segnare **due corsie ciclabili di 1 ml di larghezza**, una per senso di marcia.

Inoltre chiediamo di verificare se è possibile prevedere, alla fermata del semaforo esistente, una **doppia casa avanzata**, sempre una per ogni senso di marcia.

Sarebbe bello iniziare proprio da Via Campofregoso il primo test per Terni di "corsie ciclabili" transitorie, ovvero corsie monodirezionali ricavate all'interno della carreggiata. Non occorre alcuna particolare opera accessoria dato che non si tratta di piste ciclabili in sede propria come quella realizzata in Via Lungonera Savoia, ma di semplici linee di vernice tratteggiate che definiscono, assieme ai pittogrammi, una corsia per le bici che può essere all'occorrenza valicata dalle auto. Tutto nel rispetto delle normative vigenti e con bassi costi.

Lo spazio c'è e sarebbe la prima volta che a Terni si decidesse di puntare sulla condivisione della strada tra i vari utenti invece di perseguire con la politica della divisione dei flussi veicolari.

Tutto ciò accompagnato dal limite di 30 Km/h sull'intero tratto, data la presenza della scuola De Filis e senza dimenticare che così si realizzerebbe anche un valido collegamento tra la ciclabile di Via dell'Argine/Lungonera Savoia con Viale Brin e l'Istituto Professionale. Forza! Un po' di coraggio!



MAT - Mobilità Attiva Terni
FIAB Terni
LAB.Biciclario