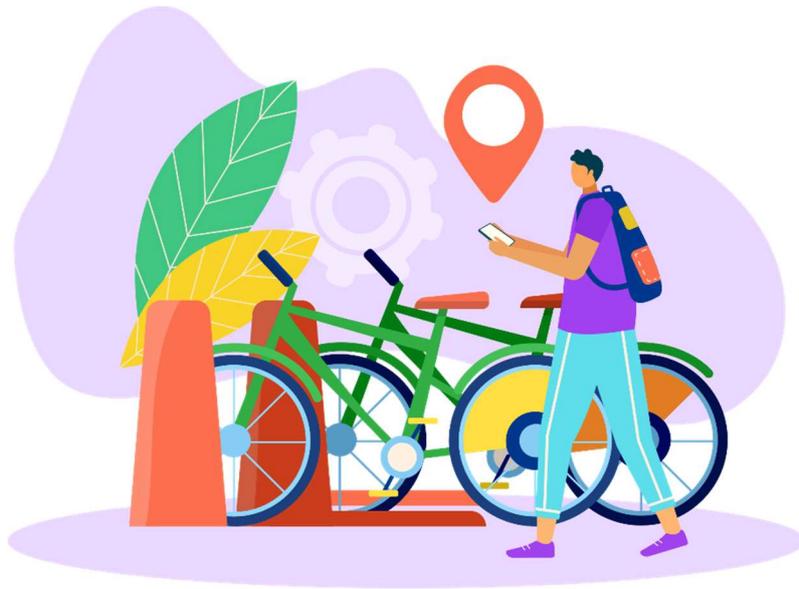




COMUNE DI SIDERNO



Piano Comunale della Mobilità Ciclistica



Sommario

1. INTRODUZIONE.....	3
2. LINEE GUIDA E CRITERI PER LA ELABORAZIONE DEL PIANO	4
Partecipazione - Ascolto e condivisione percorso progettuale	7
3. OBIETTIVI	8
4. RETE DEGLI ITINERARI CICLABILI E STRATEGIE DI SVILUPPO.....	9



1. INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce la relazione del **Piano Comunale della Mobilità Ciclistica (PCMC)** denominato anche “**Biciplan**”.

La Città di Siderno ormai da diversi anni ha intrapreso azioni per il miglioramento della mobilità ciclabile, che prevedono il completamento dei grandi percorsi ciclabili, il loro raccordo ed il potenziamento di quelli che conducono verso il centro urbano.

I Biciplan sono istituiti dalla **Legge 11 gennaio 2018, n. 2** “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”, la quale prevede che i Comuni non facenti parte delle Città Metropolitane e le Città Metropolitane predispongono e adottano i piani della mobilità ciclistica quali **piani di settore dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)**, disciplinati dal DM 397/2017, così come modificato dal DM 396/2019.

Essendo definiti quali piani di settore dei PUMS, la redazione dei Biciplan è da intendersi obbligatoria per tutti gli enti individuati dall’art.3 del DM 397 e ss.mm.ii. e, quindi, anche per i comuni capoluogo di regione indipendentemente dalla loro popolazione e dai comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti non ricompresi nelle città metropolitane.

Resta fermo il principio che anche i Comuni e le associazioni di Comuni non obbligati alla redazione dei PUMS possono in ogni caso redigere ed approvare su base volontaria i Biciplan, quali piani di settore parte della più complessiva pianificazione strategica urbana: in tal caso possono essere facoltativamente utilizzati anche gli indirizzi contenuti nel presente documento.

Il Biciplan, in analogia con il PUMS, è ordinariamente predisposto su un orizzonte temporale decennale ed aggiornato con cadenza almeno quinquennale ma, in particolari contesti e motivando adeguatamente tale scelta, può avere orizzonti temporali più flessibili (triennali) tali da contemplare interventi da piano triennale delle opere pubbliche, purché esplicitati in un apposito cronoprogramma.

I Biciplan sono finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere lo sviluppo di tutti gli aspetti legati alla ciclabilità, dunque ad intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

Gli obiettivi generali indicati dalla legge 11 gennaio 2018, n. 2 sono:

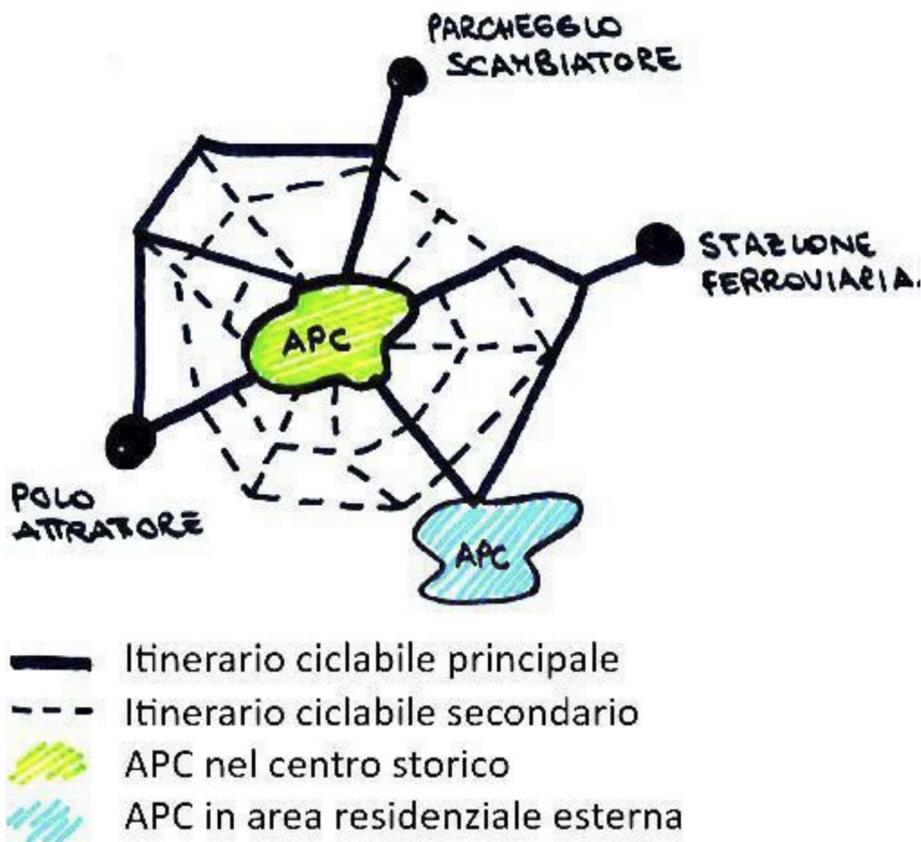
- favorire l’uso della bicicletta;
- migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana;
- tutelare il patrimonio naturale e ambientale;
- ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo;
- valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il Piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, con il Piano straordinario della mobilità turistica e secondo quanto previsto dalla legge in materia di ferrovie turistiche.



2. LINEE GUIDA E CRITERI PER LA ELABORAZIONE DEL PIANO

Sulla base della ricognizione dello stato attuale e delle criticità emerse, il presente piano mira innanzitutto a completare gli itinerari già esistenti, attraverso una vera e propria azione di **“ricucitura” e di connessione**, cioè attraverso **l’individuazione di una Rete ciclabile** continua ed omogenea in termini di percorribilità, che costituisce l’ossatura infrastrutturale del sistema che dovrà essere progettato e realizzato nel breve, medio e lungo periodo.

La rete principale, struttura portante del piano, è finalizzata a collegare i quartieri periferici al centro città e alla zona mare, e quindi sarà costituita da una serie di direttrici/assi di penetrazione ed anche da una serie di anelli che garantiscono le connessioni tra i quartieri; nel sistema così articolato (una sorta di “ragnatela”) particolare attenzione verrà destinata - nella fase successiva di progettazione ed attuazione – ai nodi e alle intersezioni, oltre che a specifici raccordi in corrispondenza delle centralità - poli di interesse attrattori di flussi, quali poli scolastici, servizi pubblici, zone sportive, aree verdi, parco urbano, ecc.





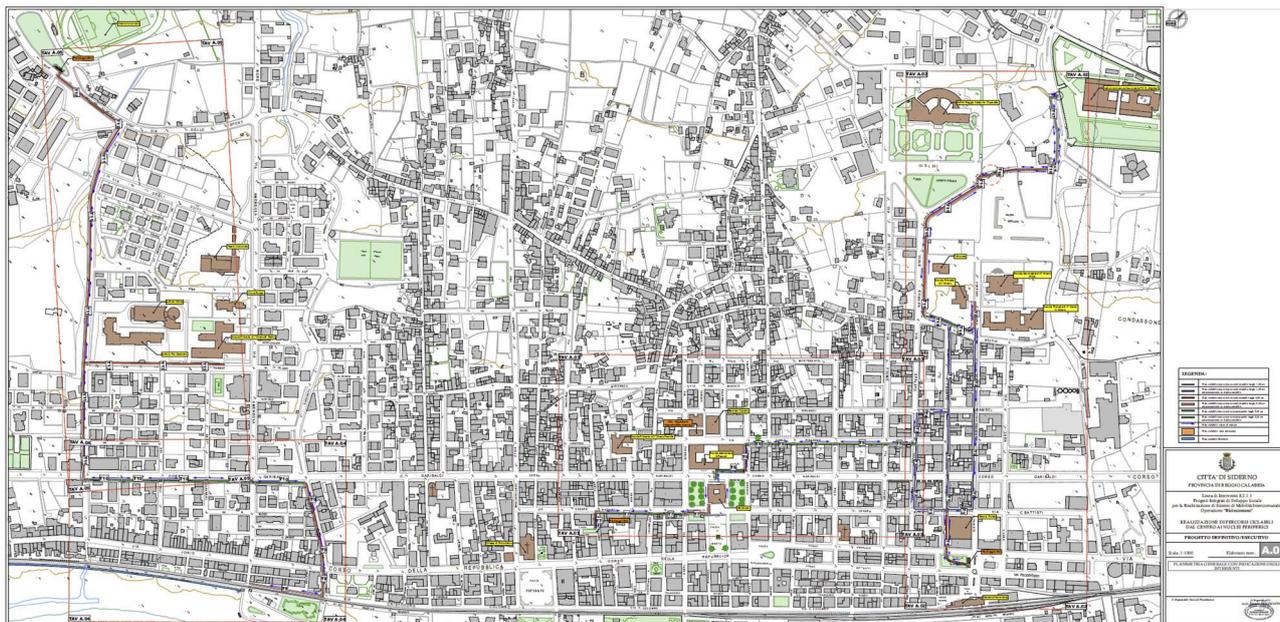
Oltre alla garanzia di **connessione**, i criteri da considerare a livello generale per la pianificazione della Rete degli itinerari ciclabili sono (rif. all'art.2 del Reg. DM 557/99):

- **l'attrattività** intesa come reale e pieno utilizzo da parte dei ciclisti; l'uso della bicicletta deve risultare più conveniente rispetto all'automobile perché è un mezzo più rapido, di facile parcheggio in quanto arriva esattamente alla destinazione, sicuro e piacevole;
- la **continuità** sia del tracciato, che per quanto possibile, della soluzione tecnica adottata per garantire omogenee condizioni di sicurezza e comfort lungo tutto l'itinerario;
- la **riconoscibilità** dell'itinerario per i ciclisti, ma intesa anche, e soprattutto, come visibilità da parte dei conducenti veicoli a motore che devono adeguare il loro comportamento alla presenza di ciclisti;
- la **brevità** intesa come razionalità ed efficienza dei tracciati, che deve evitare per quanto possibile l'utilizzo di percorsi indiretti e tortuosi.

Nelle aree definite da questa struttura principale, in linea con le più avanzate teorie e prassi diffuse in Europa ed ora anche in Italia, la programmazione dei percorsi ciclabili si basa sull'individuazione di "isole ambientali", ovvero aree residenziali circoscritte dalla viabilità principale.

Lungo la viabilità principale si svilupperà la struttura portante della Rete, mentre all'interno delle isole gli **interventi saranno di riqualificazione urbana attraverso interventi di moderazione del traffico e riduzione della velocità (zone 30km/h)** senza necessariamente realizzare piste ciclabili; tali interventi permettono una maggiore integrazione e la condivisione dello spazio da parte di tutti gli utenti della strada (automobilisti, ciclisti, pedoni) in modo sicuro. In caso di importanti poli attrattori all'interno dei quartieri saranno previsti percorsi ciclabili – rete secondaria - al fine di garantire la connessione a tali poli di riferimento /centralità dalle direttrici principali ed anche dall'esterno del quartiere stesso.

Come si sta recentemente realizzando anche in grandi città europee (es. Barcellona con le superisles) all'interno dei quartieri verranno esclusi o limitati al massimo i flussi veicolari di attraversamento, e si cercherà di perseguire il criterio di dimensionamento minimo della carreggiata destinata al traffico veicolare, anche attraverso la riorganizzazione della sosta e in generale il ridisegno della sezione stradale.



Il contesto fortemente urbanizzato in cui si andrà ad intervenire, determinerà di volta in volta soluzioni diverse e contestualizzate.

Come si evince dalle tavole di Piano e come si sta già sperimentando in alcuni quartieri della città, il territorio urbano sarà costituito da quartieri omogenei, all'interno dei quali la velocità sarà limitata a 30 km/h. Gli accessi ai quartieri - zone 30 sarà evidenziato da particolari interventi, realizzati con segnaletica o meglio con particolari "restringimenti" denominati "porte" funzionali ad evidenziare le caratteristiche dell'area e il necessario rispetto delle regole soprattutto da parte degli automobilisti. In prossimità di edifici scolastici o in alcune situazioni particolari, potranno essere realizzate strade scolastiche e strade residenziale in cui la velocità può essere ulteriormente diminuita a 20 km/h.

Nelle strade perimetrali all'isola/quartiere o principali del quartiere la velocità verrà mantenuta a 50 km/h, ma in tal caso i percorsi ciclabili e pedonali saranno progettati prevedendo la separazione dal traffico veicolare.

Oltre alla rete in ambito urbano e ad elevata densità di urbanizzazione, nel Piano sono stati individuati una serie di itinerari naturali, in aree periferiche extraurbane o lungo gli ambiti fluviali e torrentizi, con elevate caratteristiche e valenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali, di cui è ricco il nostro territorio comunale.

Infine particolare attenzione verrà riservata in tal senso alla progettazione dell'itinerario ciclabile previsto sul Lungomare delle Palme in continuità con la pista proveniente dal quartiere marinaro per garantire la connessione con la Rete principale e quindi con l'intera città.

Alcuni di questi percorsi possono costituire delle vere e proprie greenway e saranno complementari ed integrate a strade poderali (strade di campagna), caratterizzate da flussi veicolari molto ridotti, classificabili, in base al D.Lgs n.285/1992 e successive modifiche, quali F-bis - itinerari ciclopedonali.



Tali percorsi avranno una marcata valenza e caratterizzazione d'uso nel tempo libero e per il cicloturismo.

La realizzazione progressiva del Piano, in accordo con i servizi LL.PP. e Urbanistica, prevede un cronoprogramma di lungo periodo, e sarà necessaria un costante inserimento degli interventi sia all'interno del programma delle opere pubbliche, oltre che all'interno di piani particolareggiati urbanistici.

È auspicabile infine che l'individuazione delle priorità in fase di attuazione e la successiva progettazione esecutiva di parte degli itinerari previsti dal Piano, costituirà l'occasione per partecipare a bandi di finanziamento regionali, nazionali ed europei.

Parallelamente alla progressiva progettazione e realizzazione degli itinerari ciclabili individuati dal Piano, sarà oltremodo necessario intraprendere azioni integrate complementari finalizzate a promuovere l'utilizzo della bicicletta e ad orientare un cambio culturale significativo, costituito da un auspicabile cambio di abitudini dei cittadini negli spostamenti quotidiani verso un sempre maggior e utilizzo di mezzi sostenibili quali la bicicletta, ma anche i piedi.

Partecipazione - Ascolto e condivisione percorso progettuale

Il processo di elaborazione di questo Piano è stato aperto e partecipato, condiviso all'interno di un tavolo di confronto al quale hanno partecipato cittadini, associazioni, comitati, professionisti associazioni di categoria, ecc. (tavolo della Mobilità permanente con il quale l'amministrazione analizza e condivide tutti i progetti che riguardano mobilità e riqualificazione)

Il processo partecipato continuerà anche nella fase attuativa, individuando e coinvolgendo altri soggetti direttamente interessati, come per esempio nel caso di proposte di itinerari in un'area riferita ad un quartiere, al fine di raccogliere in una prima fase le principali criticità relative all'andare a piedi e in bicicletta, quindi in fase successiva a discutere e condividere soluzioni relative alle connessioni con la rete e le centralità locali, alle azioni di moderazione del traffico e di riqualificazione urbana.



3. OBIETTIVI

Come già accennato nella parte introduttiva ed in coerenza con le linee programmatiche di mandato, obiettivo primario dell'Amministrazione Comunale è quello di dotarsi di uno strumento di pianificazione efficace, tale da costituire un quadro preciso di riferimento progettuale per interventi da progettare sia su arterie stradali esistenti sia di nuova realizzazione.

La struttura del Piano e della Rete – in particolare la sovrapposizione dei percorsi esistenti, la collocazione dei poli attrattori di interesse all'interno della rete, la necessità di mettere in sicurezza anche tratti esistenti - sarà un valido supporto nell'individuazione delle priorità di intervento nella programmazione dei lavori pubblici per pianificare strategicamente il susseguirsi di interventi sino alla completa realizzazione della rete.

Tra gli obiettivi generali che sostengono la volontà e le scelte dell'amministrazione, nella direzione di questo Piano ci sono sicuramente:

- la riduzione del traffico veicolare a favore di una distribuzione modale più equilibrata rispetto a quella attuale (dati STA 2011 ca. Il 65% uso automobile) a favore dell'utilizzo di mezzi meno impattanti, prima fra tutti la bicicletta, quale mezzo ideale per spostamenti comodi e veloci nell'nostra area urbana;
- conseguentemente al riequilibrio del modal split, contribuire alla diminuzione dell'inquinamento atmosferico, al miglioramento della qualità degli spazi pubblici e al loro utilizzo da parte dei cittadini, ad una maggiore vivibilità nei quartieri;
- garantire la sicurezza dei ciclisti e più in generale degli utenti deboli, adottando un approccio progettuale attento alle esigenze di pedoni e ciclisti, anche al fine di diminuire l'incidentalità tra veicoli a motore e ciclisti e pedoni;
- incentivare l'autonomia dei bambini, dei ragazzi e di altri soggetti cosiddetti "deboli" in relazione agli attrattori sociali di quartiere, come per es. Poli scolastici;
- rendere più facilmente accessibili con mezzi leggeri i luoghi della città e soprattutto i poli attrattori di flussi di traffico, anche favorendo l'intermodalità (scambio bus-bici, treno -bici, auto – bici, promuovendo parcheggi scambiatori e servizi per la ciclabilità;
- promuovere interventi e progetti di riqualificazione urbana e rivitalizzazione sociale nei quartieri e nelle aree interessate da interventi di moderazione del traffico e zone 30.

Per il raggiungimento di questi obiettivi non è sufficiente realizzare soltanto interventi strutturali, ma – come già enunciato – è necessario sensibilizzare i cittadini piccoli e adulti, con iniziative di informazione/comunicazione, con attività di educazione alla mobilità sostenibile (es. nei percorsi casa-scuola e casa-lavoro) per una città più accogliente e accessibile per tutti.



4. RETE DEGLI ITINERARI CICLABILI E STRATEGIE DI SVILUPPO

Il piano degli itinerari ciclabili è contraddistinto da una rete primaria e una rete secondaria. La prima è costituita da itinerari ciclabili che attraversano il comune di Siderno trasversalmente, la seconda è di raccordo tra la rete primaria e i punti di interesse del territorio comunale.