

Sommario

pag. 3	1. Quadro generale analitico e propositivo
	Parte prima Obiettivi tecnici a carattere strategico
pag. 6	2. Realizzare la ciclabilità complessiva
pag. 8	3. Realizzare la funzionalità del mezzo pubblico
pag. 10	4. Realizzare misure strutturali coordinate di rinforzo
pag. 12	5. Realizzare la promozione culturale, la formazione, l'informazione
pag. 14	6. Realizzare la pianificazione
	Parte seconda Interventi operativi
pag. 18	7. Limitazione della velocità, ciclabilità, sicurezza
pag. 24	8. Messa in sicurezza rotonde
pag. 28	9. Collegamento cinque rotonde
pag. 30	10. Messa in sicurezza uscita scuole
pag. 32	11. Creare aree urbane
pag. 34	12. Sperimentazione su di un asse di traffico: viale Azari
pag. 36	13. Altro
pag. 38	14. Riferimenti

La nostra analisi si sviluppa in quattro semplici ragionamenti concatenati:

1.

Per rendere più vivibile la nostra città e meno pericolosa la circolazione, una (non l'unica) cosa che bisognerebbe fare è quella di realizzare una **significativa diminuzione del traffico, in un adeguato lasso di tempo.**

2.

Questo risultato potrà essere eventualmente conseguito, solo e soltanto, se si offriranno ai cittadini **alternative valide e credibili** all'utilizzo dell'automobile. Due di queste alternative potrebbero essere:

- a. **la bicicletta**, se messa in condizione di poter circolare agevolmente ed in sicurezza;
- b. **il trasporto pubblico** gratuito e soprattutto riprogettato al fine di renderlo veramente efficiente dal punto di vista logistico.

3.

Per spostare quote significative di cittadini dall'automobile alla mobilità sostenibile, sarà necessario, contestualmente alla offerta di alternative valide, impostare un insieme coordinato e concentrico di altre **misure di "rinforzo"** a carattere sia strutturale sia culturale.

4.

Tutto questo non può essere conseguito senza **idonei strumenti operativi** di coordinamento degli Assessorati competenti e senza un **piano complessivo** sul medio-lungo periodo, entro il quale collocare interventi necessariamente graduali.

Di conseguenza cinque proposte:

1.

L'elaborazione di un piano complessivo e di lungo periodo per la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile a Verbania.

2.

La creazione di una "Commissione Tecnica per la Sicurezza Stradale e la Mobilità Sostenibile" quale strumento operativo di coordinamento tra gli Assessorati competenti (Viabilità, Lavori Pubblici), gli Uffici Comunali (Uff. Tecnico, Vigili Urbani), le istanze cittadine (Circoscrizioni, Associazioni).

3.

La graduale realizzazione della ciclabilità complessiva della città mediante semplici interventi sulla segnaletica orizzontale e verticale.

4.

La riprogettazione dell'attuale modello di trasporto pubblico urbano sulla base di parametri che ne garantiscano un elevato livello di efficienza logistica.

5.

La realizzazione di un'ampio ed articolato intervento di sensibilizzazione a carattere informativo, culturale e promozionale nei confronti della cittadinanza, sul tema della mobilità sostenibile.

Parte prima

Obiettivi strategici

2. Realizzare la ciclabilità complessiva della città

Realizzare la ciclabilità complessiva della città

Affinchè la bicicletta rappresenti una *vera e credibile alternativa* all'impiego dell'automobile, **deve essere messa in condizioni di circolare agevolmente ed in sicurezza.**

Questo traguardo può essere conseguito in tempi relativamente *brevi* ed a costi relativamente *contenuti* intervenendo in modo coordinato ed organico, in funzione di una *visione* complessiva, **semplicemente sulla segnaletica orizzontale.**

In che modo?

A.

Con la realizzazione, mediante semplici interventi sulla segnaletica orizzontale e verticale, di una **corsia ciclistica** (almeno 50-60 centimetri) su entrambi i sensi di marcia e dedicato alle biciclette, **sui principali assi di scorrimento cittadini** e precisamente:

1. variante dalla Beata Giovannina a Piazzale Flaim;
 2. lungo lago da Fondo Toce a Villa Giulia;
 3. viale Azari-Plusc-via Renco da Piazza Gramsci a Trobaso
 4. corso Cobianchi-corso Cairoli-via Repubblica da Intra lungolago a Trobaso
 5. via Olanda (collegamento dei quattro ponti)
 6. via Brigata Valgrande Martiri dal Plusc a piazzale Flaim;
 7. via Brigata Battisti dal parco Cavallotti al ponte per Possaccio e Premeno
 8. via per Possaccio dal ponte a Possaccio;
 9. via Cuboni da Possaccio a Trobaso
 10. via Guido Rossa da Corso Europa al ponte nuovo.
-

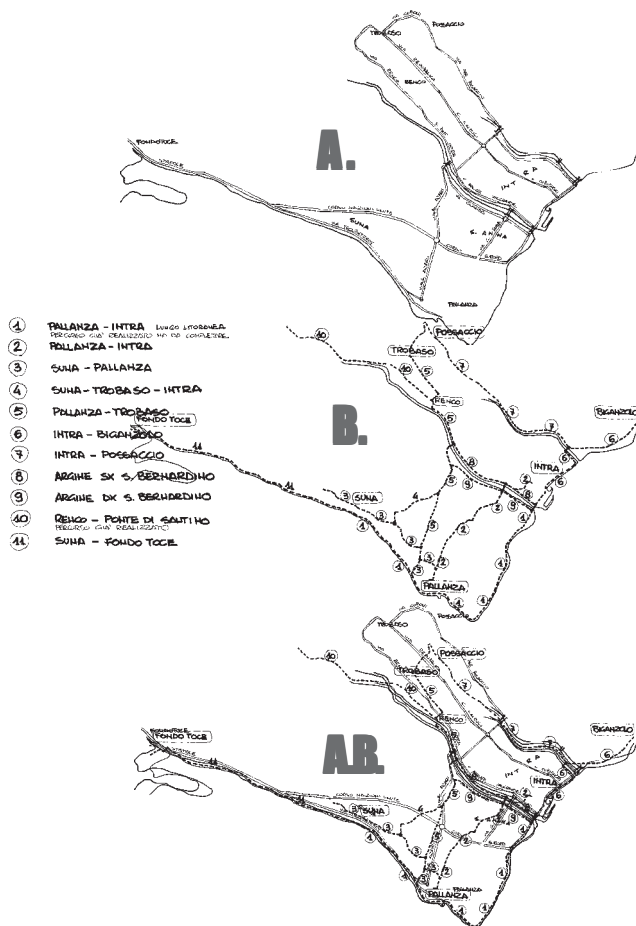
B.

Con la realizzazione, mediante semplici interventi sulla segnaletica orizzontale e verticale degli **undici percorsi ciclabili urbani** che abbiamo individuato e proposto nell'articolato e dettagliato progetto "Con la bici in città" del marzo 2006 al quale rimandiamo per documentazione.

Intervenendo su entrambi i fronti (**A** e **B**.) in modo organico, coordinato e pianificato si verrebbe a configurare una **prima, vera e propria, rete di mobilità ciclistica su scala cittadina.**

Parte prima

Obiettivi
strategici

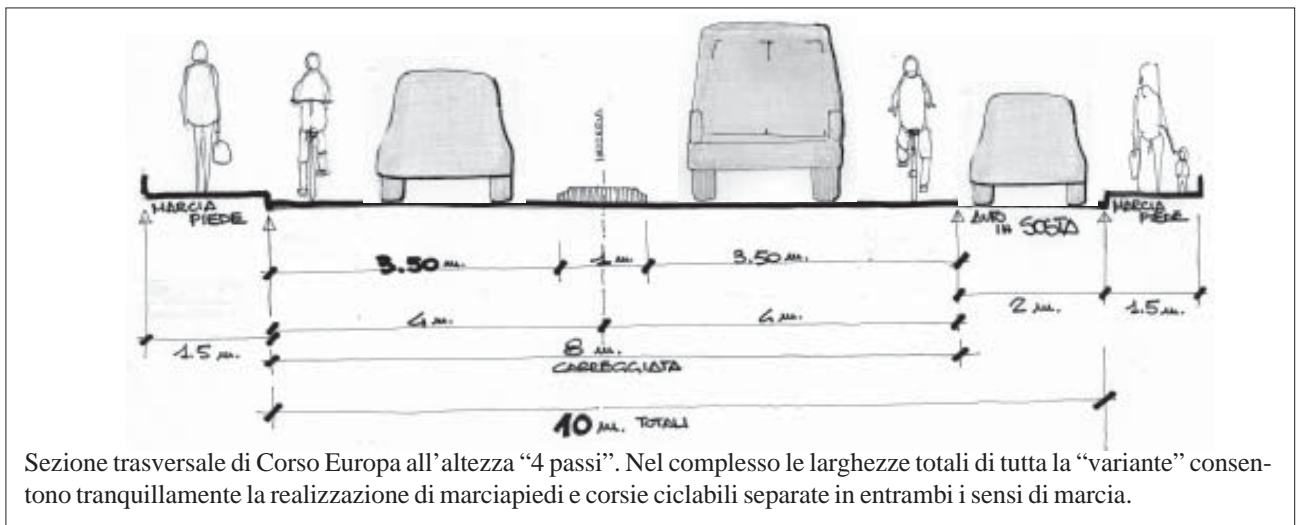


A. Sui principali assi di scorrimento cittadini ricavare una "corsia" ciclistica giocando sulle larghezze e con un intervento di sola segnaletica orizzontale.

B. Nel progetto-proposta "Con la bici in città" del marzo 2006 individuavamo undici percorsi, tra loro collegati come illustrato nel disegno.

Essi sono descritti uno per uno ed in dettaglio, nel documento citato.

A.B. Le due proposte, integrandosi tra loro realizzerebbero, in tempi relativamente brevi ed a costi relativamente contenuti un obiettivo di fondamentale importanza per l'avvio di un possibile circolo virtuoso: **la ciclabilità complessiva della città.**



Cosa deve intendersi per Percorso Ciclabile Urbano

Ribadiamo in questa sede un concetto fondamentale: per percorso ciclabile urbano deve intendersi un itinerario dedicato, in qualche modo, alle biciclette che abbia:

1. un significativo punto di partenza-arrivo
2. un significativo punto di arrivo-partenza
3. un coerente svolgimento **in continuità fisica** tra punto di partenza e punto di arrivo.



3. Realizzare la funzionalità del mezzo pubblico

Realizzare la funzionalità del mezzo pubblico

Ribadiamo la validità ed opportunità della iniziativa “Liberobus” sulla quale ci siamo già pubblicamente espressi in altra sede.

Va fatto rilevare che per la realizzazione di un servizio di mezzo pubblico urbano che possa realmente candidarsi quale concreta, credibile e reale alternativa all’uso dell’auto privata, l’altra determinante questione, oltre a quella della gratuità, è quella della sua *efficienza logistica*.

Efficiente significa a nostro parere e come abbiamo già precisato in precedenti occasioni:

1. senza orario, con tempi di attesa non superiori ai dieci minuti
2. molto visibile e comprensibile
3. articolato capillarmente sul contesto urbano.

Questi fondamentali obiettivi possono essere conseguiti in vari modi da studiare, discutere, individuare e realizzare.

Il nostro contributo di idee in proposito, già in altre sedi espresso è il seguente:

A.

Netta differenziazione logistica e visiva tra:

-Servizio di Trasporto Pubblico Urbano

e

-Servizio di Trasporto Pubblico infra o extra- urbano.

B.

Servizio di Trasporto Pubblico Urbano concepito per anelli di percorrenza opportunamente dimensionati e tra loro collegati con rapida successione di piccoli autobus agili ed ecologici.

C.

Il servizio di Trasporto Pubblico infra-urbano sulla congestionatissima tratta Verbania-Omegna, se distinto nettamente da quello urbano può continuare nella struttura odierna, fatta salva la eliminazione dei cronici e consistenti ritardi. Potrebbe essere addirittura concepito, come in passato, su strada ferrata. Ovviamente con i criteri tecnologici odierni.

D.

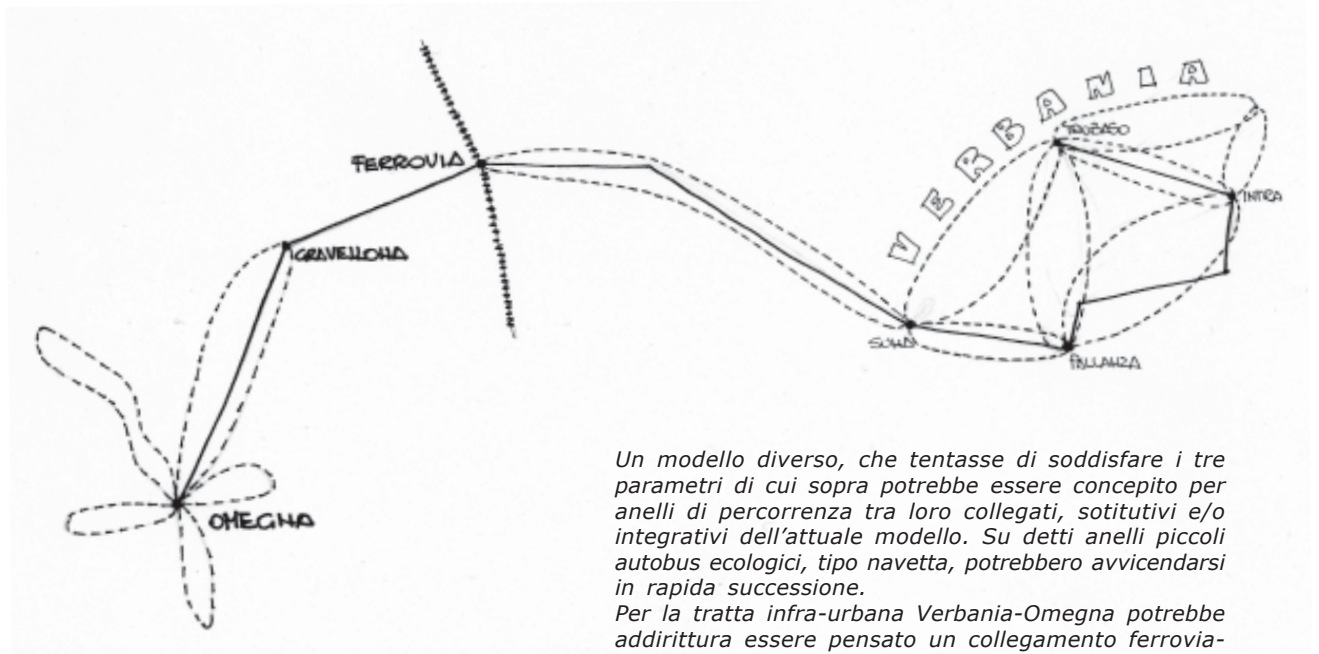
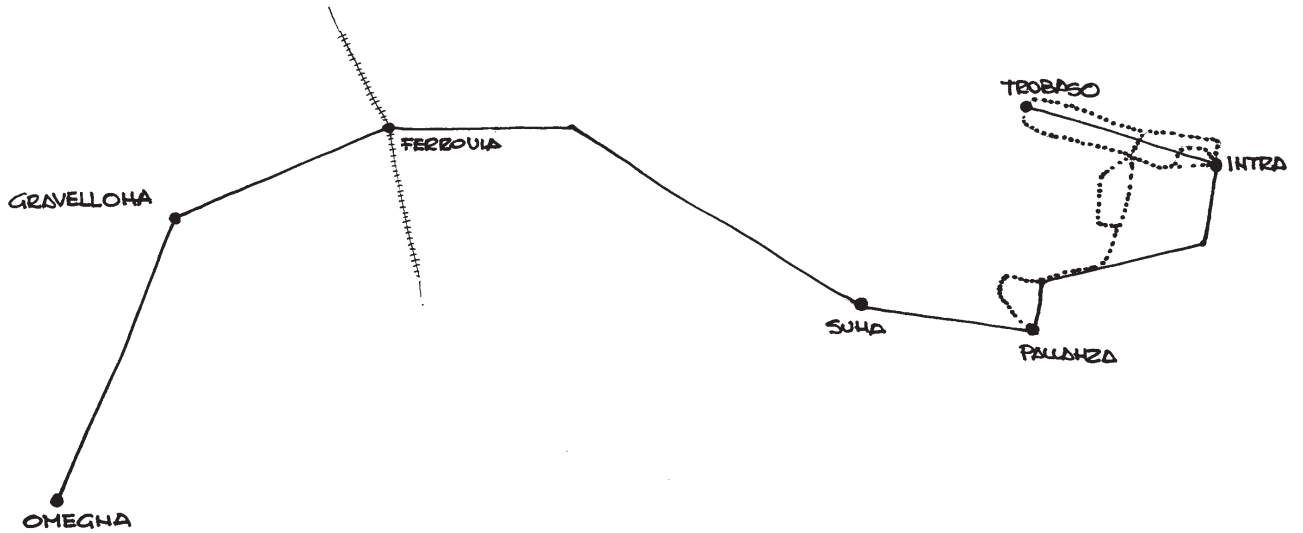
Possibilità di integrazione tra mezzo pubblico e bicicletta.

Parte prima

Obiettivi
strategici

L'attuale modello logistico di Trasporto Pubblico, pur con la interessante introduzione della linea urbana (a puntini), non ci sembra soddisfare tre parametri chiave di funzionalità: **1. l'elevato numero di passaggi con tempi di attesa non superiori ai dieci minuti; 2. articolazione capillare sul territorio; 3. visibilità e comprensibilità del servizio.**

Questa è, a nostro avviso, la ragione oggettiva per la quale la stragrande maggioranza dei cittadini preferisce continuare ad adoperare l'automobile.



Un modello diverso, che tentasse di soddisfare i tre parametri di cui sopra potrebbe essere concepito per anelli di percorrenza tra loro collegati, sostitutivi e/o integrativi dell'attuale modello. Su detti anelli piccoli autobus ecologici, tipo navetta, potrebbero avvicinarsi in rapida successione.

Per la tratta infra-urbana Verbania-Omegna potrebbe addirittura essere pensato un collegamento ferroviario veloce sul tipo di quello in esercizio dal 1910 e incautamente smantellato all'inizio dei ruggenti anni '50-'60 dello scorso secolo XX.

4. Realizzare misure coordinate di rinforzo

Realizzare misure coordinate di “rinforzo”

Se l’obiettivo è quello di invertire una tendenza consolidata in molti decenni di incentivazione massiccia della mobilità motorizzata privata, ovvero spostare quote significative di cittadini ed in adeguati lassi di tempo, dall’auto privata alla mobilità sostenibile, non è neppure lontanamente pensabile che esso possa essere realizzato senza un complesso organico, coordinato, integrato e concentrico di altre misure ed interventi.

Parte prima

**Obiettivi
strategici**

Quale ulteriore contributo di idee ne indichiamo schematicamente alcune:

**Contributo
di idee**

a.

non costruzione di nuovi parcheggi nel cuore del tessuto propriamente urbano;

b.

costruzione di nuovi, ampi e gratuiti, parcheggi strategicamente ubicati ai margini del tessuto propriamente urbano, magari realizzati con criteri paesaggistici ad evitare le squallide, desolanti spianate d'asfalto.

c.

ampliamento delle Zone a Traffico Limitato fino alla identificazione organica con i centri storici propriamente detti;

d.

istituzione di zone con limite massimo di velocità a 30 km/h;

e.

limitazione della sosta su suolo pubblico nelle aree propriamente urbane e particolarmente nei centri storici;

f.

esonero totale per le biciclette dalla osservanza di sensi vietati e divieti di circolazione;

g.

installazione con criteri di economicità ed estetica di ampi parcheggi e luoghi di sosta per biciclette;

h.

realizzazione di progetti "bike sharing", ponderati, organici e ben studiati ai fini di un effettivo utilizzo da parte della cittadinanza;

i.

promozione di iniziative volte ad incentivare l'uso delle bicicletta in città:
-a scuola in bicicletta (previa formazione);
-incentivi economici, bonus o altro per l'opzione "fermo auto, in bicicletta faccio prima e meglio";
-manifestazioni "oggi giro Verbania in bici";
-giornate senza auto;
-proiezione di films e documentari sulla in-vivibilità dell'ambiente urbano;
-produzione di films e documentari locali sul medesimo argomento;
-divulgazione di dati scientifici.

Si veda in proposito la parte propriamente culturale alla successiva pag. 12

**Dislocazione delle
attività sul territorio**

Tutt'altro che ultimo, andrebbe tenuto presente che un discorso serio sulla mobilità urbana sostenibile non può prescindere da una visione logica complessiva di dislocazione razionale delle attività sul territorio. Individuando quindi, pur nella caotica realtà di fatto, e per quanto possibile, idonei strumenti urbanistici a tale scopo.

5. Realizzare la promozione culturale

Qualcuno faccia una sintesi del progetto “CO2 Zero” da inserire in queste due facciate

Parte prima

**Obiettivi
strategici**

6. Realizzare la pianificazione

Realizzare la pianificazione

Lo ribadiamo. *Se* questi sono gli obiettivi, è più che evidente che solo ed esclusivamente un piano organico, complessivo, articolato, di ampio respiro e di lungo periodo può produrre significativi cambiamenti in direzione di una mobilità sostenibile, di una maggiore sicurezza stradale, e quindi di una maggiore vivibilità della Città.

Interventi episodici “a pioggia” non possono, per loro intrinseca natura, produrre alcun reale, incisivo cambiamento sulle abitudini dei cittadini.

Ciò non significa affatto pretendere tutto e subito. O che diversi lodevoli interventi non siano stati fatti. La questione è un'altra. E cioè che ogni singolo e parziale intervento non abbia il carattere di *episodicità*. Quindi privo di un prima e di un dopo. Viceversa abbia il carattere di un tassello, magari piccolo, ma significativo, in relazione ad una visione d'insieme finale che si intende perseguire sul lungo periodo. E questo non può essere conseguito senza progettazione e pianificazione istituzionalizzata in idonei ambiti tecnici.

A lato il testo integrale della richiesta di istituzione di Commissione Tecnica inviato il 7 ottobre che formalizza una proposta avanzata dall'allora Comitato Promotore “bicincitta” in occasione della Assemblea cittadina del maggio 2007 al Centro di Incontro S. Anna

Associazione “bicincittà”

Verbania, 7 ottobre 2008

Al Sig. Sindaco del Comune di Verbania
e p.c.

al Sig. Assessore ai Lavori Pubblici

al Sig. Assessore alla Viabilità

ai Sigg.ri Presidenti delle Circostrizioni

Oggetto: richiesta istituzione Commissione Tecnica sulla sicurezza stradale e la mobilità sostenibile in città.

Riteniamo che i recenti incidenti stradali impongano una accelerazione nell'affrontare il problema della sicurezza stradale per meglio indirizzare e coordinare l'azione, già concreta, dell'Amministrazione Comunale sulla rete viaria cittadina.

Come già fatto presente e richiesto riteniamo che, per una elaborazione organica e coordinata delle politiche di intervento, sia indispensabile la costituzione di una Commissione Tecnica sulla sicurezza stradale e per la mobilità sostenibile in città, così composta:

- Assessore ai Lavori Pubblici
- Assessore alla Viabilità
- Capo Ufficio Tecnico Comunale
- Comando Vigili Urbani
- Rappresentanti delle Circostrizioni
- Rappresentanti della Associazione “bicincittà”
- Rappresentanti di altre associazioni e comitati cittadini interessati.

Tale Commissione Tecnica dovrebbe, a nostro parere, avere i seguenti compiti:

- 1.Elaborazione in tempi brevi di proposte per la messa in sicurezza ciclistica di tutte le rotonde presenti sul territorio comunale, partendo da un esperimento su quella del Tribunale.
- 2.Individuazione delle maggiori criticità presenti nella rete viaria urbana in tema di sicurezza e mobilità sostenibile.
- 3.Elaborazione di progetti per la riduzione al minimo possibile dei fattori di rischio, in particolare per l'utenza “debole” nei punti di cui sopra, mediante approfondita valutazione tecnica di proposte ed ipotesi di soluzione.
- 4.Individuazione delle modalità operative di intervento più corrette e fattibili in base all'economicità ed all'urgenza.
- 5.Vigilanza sulla conformità al progetto in fase di realizzazione materiale degli interventi.
- 6.Inserimento delle opere nel quadro della programmazione degli Assessorati competenti.

Contemporaneamente riteniamo importante e condizione essenziale per dare organicità, continuità e coerenza all'azione

del Comune nella riqualificazione e sistemazione della viabilità cittadina, che si attivi un “Piano della mobilità sostenibile

in città” i cui criteri di formazione dovrebbero essere elaborati dalla stessa Commissione Tecnica. All'interno di questo

piano vanno, a nostro parere, rivisti alcuni criteri finì ad oggi seguiti nella realizzazione di sistemazioni stradali.

La decisione della Amministrazione di dare seguito alla nostra proposta circa l'attivazione, in primavera, della richiesta

di finanziamento alla Fondazione Cariplo sul bando “Promuovere la mobilità sostenibile, alternative all'auto privata” ha

costituito un buon punto di partenza che impone la costruzione delle migliori condizioni materiali affinché le iniziative di

promozione della mobilità sostenibile possano svolgersi nella massima sicurezza.

Confidando in una veloce decisione in merito porgiamo cordiali saluti

L'Associazione “bicincittà”

Indirizzo di posta elettronica della Associazione “bicincittà”: **bicincitta@gmail.com** (n.b. senza accento sulla a)
Riferimento organizzativo per comunicazioni e contatti: **Giuseppe Cangialosi 329 8617820**

Parte seconda

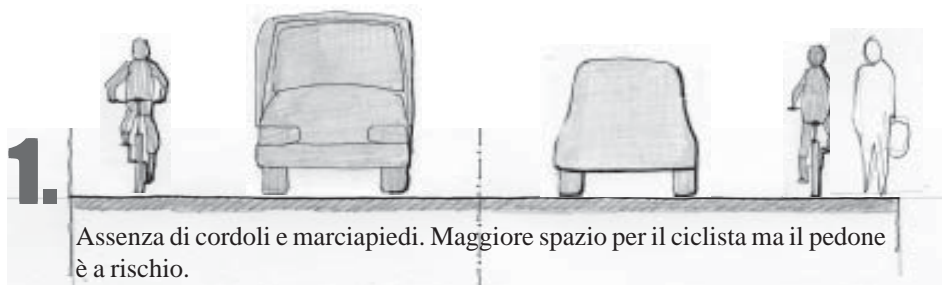
Interventi operativi

7. Limitazione della velocità, ciclabilità, sicurezza

Parte seconda

Interventi operativi

Limitazione della velocità, ciclabilità, sicurezza



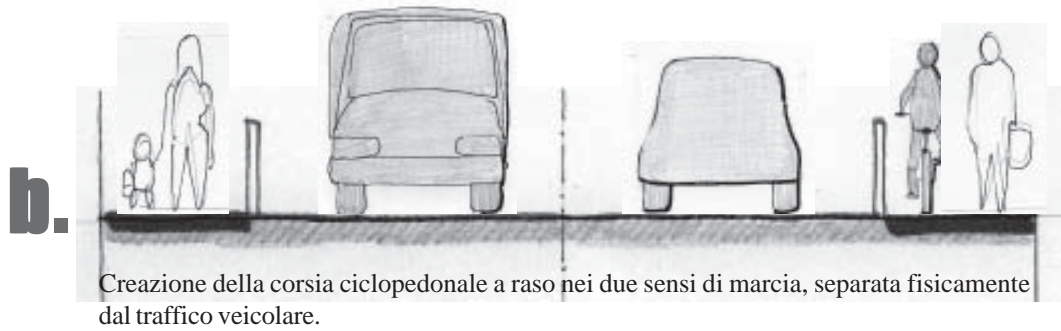
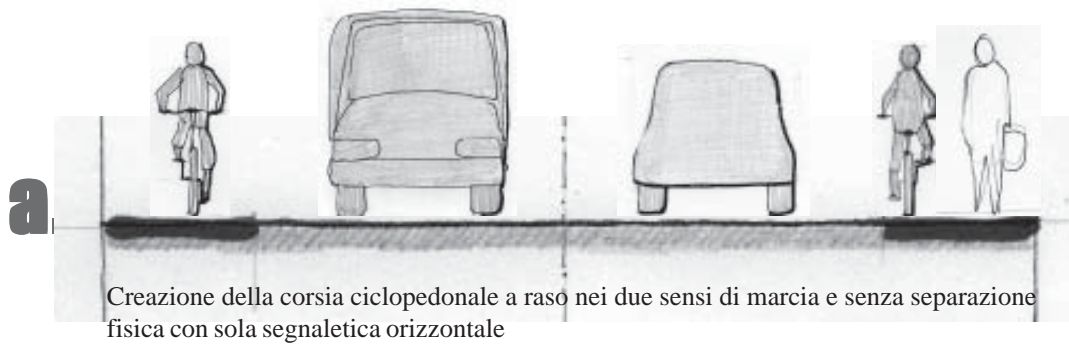
Marciapiedi a percorrenza ciclistica: rischio elevato

Abbiamo alternative? Quali?

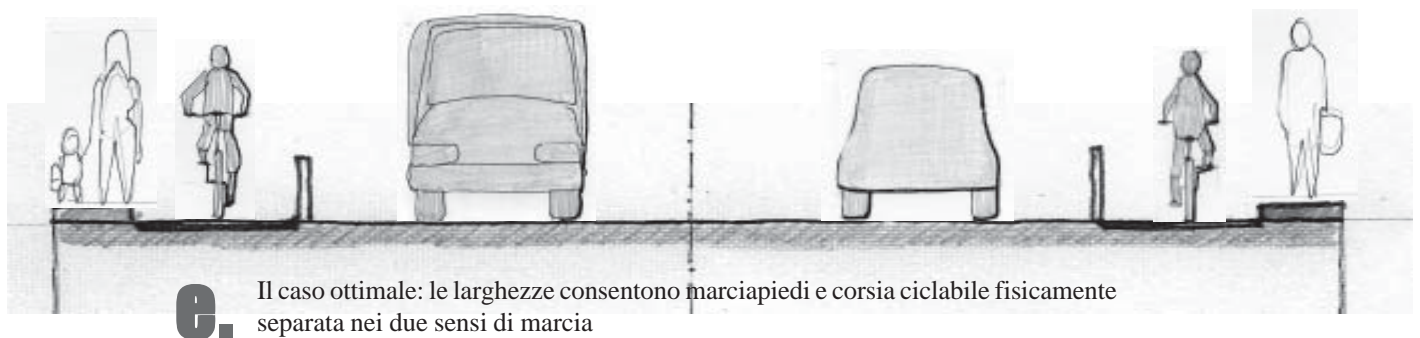
Le possiamo individuare tenendo conto contemporaneamente di **tutte** le esigenze e precisamente:

- limitare la velocità veicolare;
- creare condizioni di maggiore sicurezza per il pedone;
- creare maggiori condizioni di sicurezza per il ciclista;
- creare, in generale, maggiori condizioni di sicurezza per l'utenza cosiddetta debole (anziani bambini, non vedenti e disabili).

Possibili linee di intervento



d. Altre soluzioni possono essere studiate e individuate a seconda dei casi



Possibili linee di intervento

Normativa sui percorsi ciclabili urbani e le corsie ciclabili urbane

Ricorre l'obiezione: "Il codice della strada non lo consente, la normativa non lo consente, in caso di eventuale incidente chi si assume la responsabilità?"

Questo prima ancora di aver studiato a fondo tutta la questione legislativa e normativa.

Proponiamo un serio ed articolato approfondimento di questo aspetto, ma al fine di individuare efficaci soluzioni ai diversi problemi.

DECRETO MINISTERIALE 30 novembre 1999, n. 557

Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili

(G.U. n. 225, 26 settembre 2000, Serie Generale)

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

di concerto con

IL MINISTRO DEI TRASPORTI

E DELLA NAVIGAZIONE

Visto l'articolo 7 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica", che prevede l'adozione con decreto ministeriale di un regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili;

Visto l'articolo 17, commi 3 e 4 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza dell'11 ottobre 1999;

Vista la comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri, a norma dell'articolo 17, comma 3, della predetta legge 23 agosto 1988, n. 400 (nota n. 2816 del 27 ottobre 1999);

Adotta

il seguente regolamento:

Art. 3.

Strumenti di pianificazione

1. Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità ed i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:

a) un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorità e di tempi di realizzazione. Il livello di indagini preliminari e di dettaglio degli elaborati di piano deve essere adeguato alla estensione dimensionale della rete ciclabile ed alla complessità del modello di organizzazione della circolazione delle altre componenti di traffico. Nell'ambito di tale piano è ammessa la possibilità di considerare itinerari isolati che rispettino comunque le finalità ed i criteri di progettazione indicati all'articolo 2. Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione del Piano urbano del traffico (PUT), ai sensi dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del PUT, secondo le indicazioni delle direttive

Art. 4.

Ulteriori elementi per la progettazione

1. Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

- a) piste ciclabili in sede propria;
- b) piste ciclabili su corsia riservata;
- c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

continua

7.

Parte seconda

Interventi operativi

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

- a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;
- b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;
- c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.

- percorsi protetti siano attuati sui marciapiedi;
- c) sulle strade urbane di quartiere e sulle strade locali extraurbane, le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che in sede propria, anche su corsie riservate;
 - d) sulle strade locali urbane, le piste ciclabili - ove occorrono - devono essere sempre

Ecc. ecc.

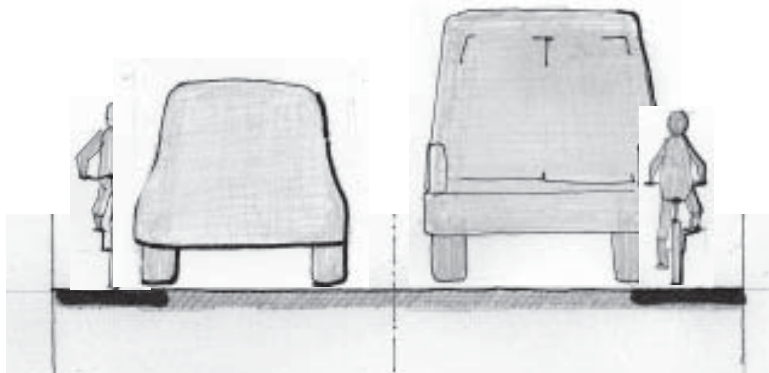
Un attento esame della normativa di cui sopra parrebbe evidenziare da un lato sostanziali inadempienze e dall'altro un non utilizzo della legislazione vigente al fine di individuare idonee soluzioni.

Il concetto di corsia ciclistica



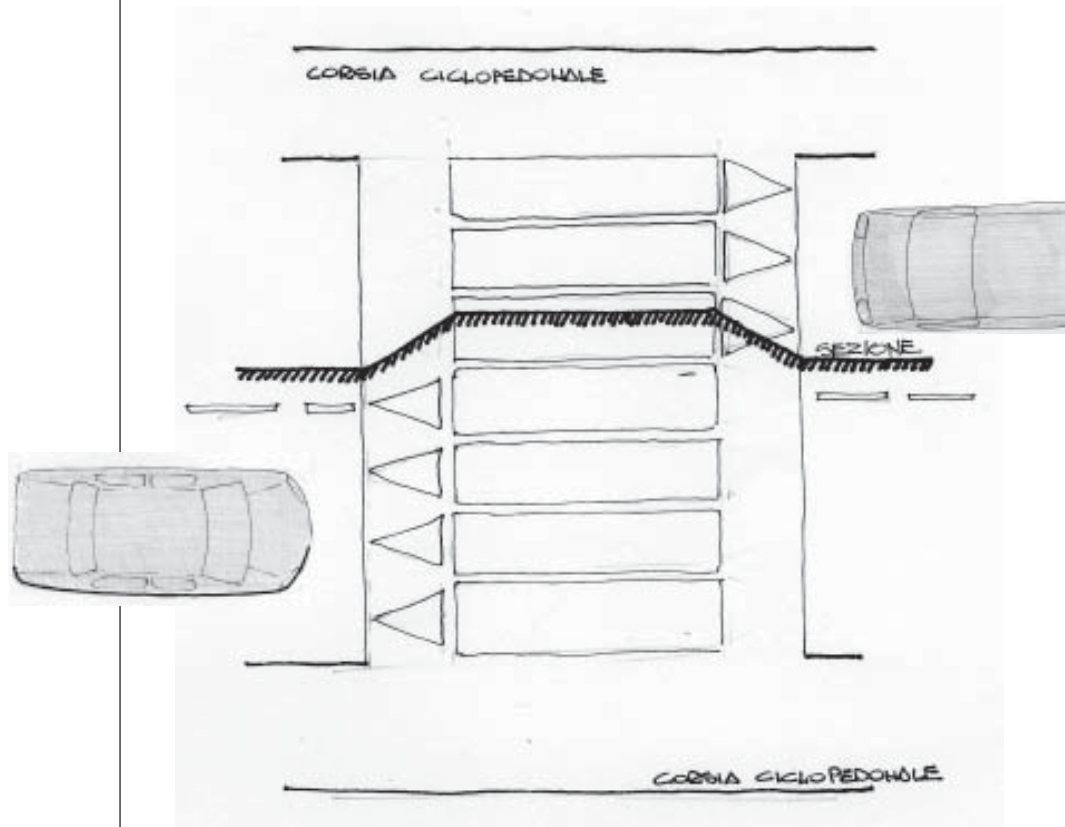
Si tratta di una striscia evidenziata con semplice segnaletica orizzontale e fisicamente separata o non separata dal traffico veicolare

Il concetto di corsia "virtuale"



Laddove per una ragione o per l'altra non fossero reperibili le larghezze proponiamo la creazione della corsia ciclistica "virtuale" o simbolica a sanzionare visivamente e psicologicamente la possibile presenza del ciclista

Attraversamenti pedonali rialzati



Ogni attraversamento pedonale e ciclopeditonale dovrebbe essere marcatamente rialzato e collegare, senza barriera architettonica, le corsie ciclopeditonali.

Reperire le larghezze

In una visione complessiva di sicurezza e di promozione della mobilità lenta diventa prioritaria la questione delle larghezze che, si sostiene, non ci sono. La nostra esperienza di ciclisti abituali smentisce questa categorica affermazione.

1. Molte carreggiate stradali sono più larghe del necessario (vedi variante dalla Beata Giovannina a piazzale Flaim)
2. Molte corsie ciclopeditonali potrebbero essere ricavate abolendo marciapiedi e/o allargando, dove possibile materialmente la sede stradale (Vedi ripari s.Giovanni e s.Bernardino)
3. Moltissimo spazio letteralmente vitale potrebbe essere recuperato abolendo la sosta permanente su un lato o su entrambi, perlomeno sui principali assi di traffico.
4. Molti dei percorsi ciclabili urbani da noi proposti si svolgono su tracciati di piccole strade secondarie dove il problema non esiste.

Iniziative a livello normativo

1. Istituzione zone urbane a 30 km.h
2. Istituzione zone urbane a 50km.h
3. Istituzione zone interurbane a 60 km.h
4. Mettere in atto una politica di effettivi, costanti, capillari e severissimi controlli (dopo doppio ammonimento pesantissime sanzioni)

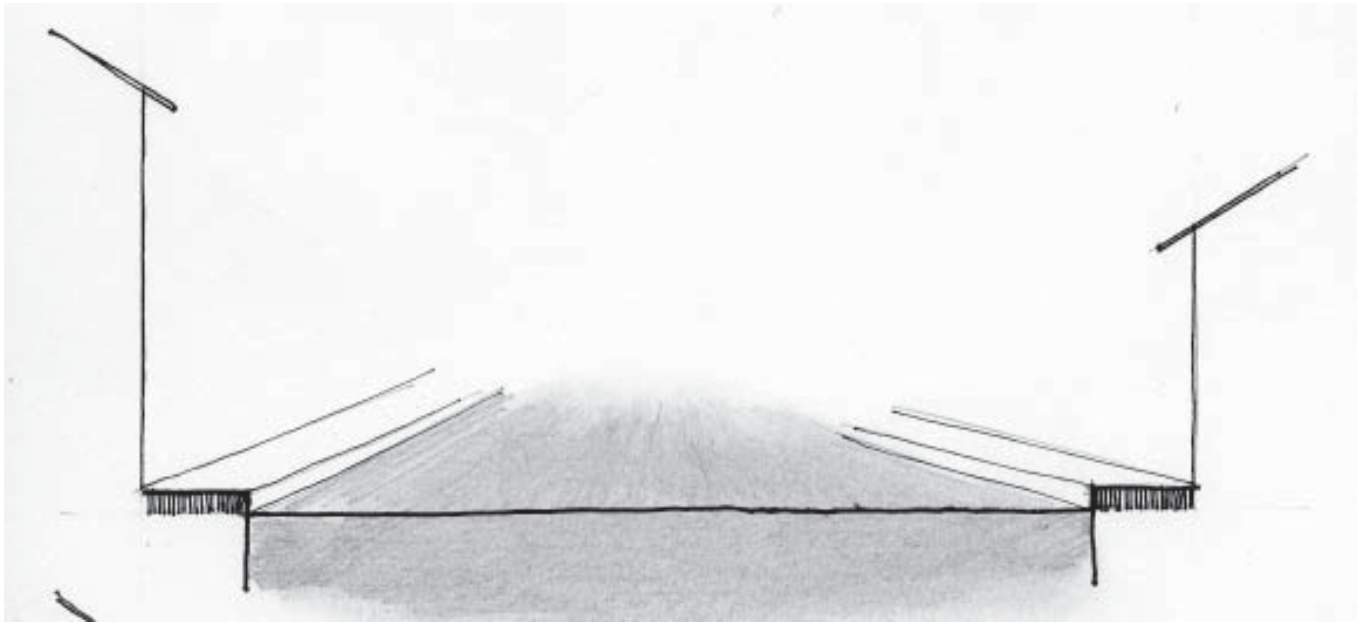
continua

7.

Parte seconda

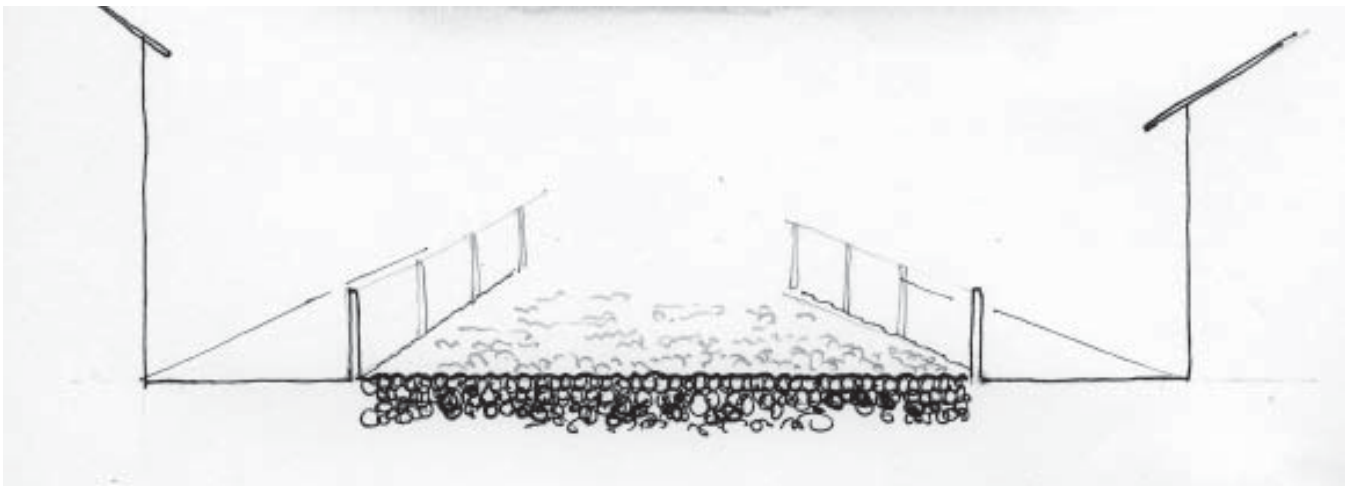
Interventi operativi

Il concetto di abolizione della carreggiata stradale classica in ambito urbano



a. Carreggiata stradale classica

La carreggiata stradale classica è costituita da un nastro a pavimentazione liscia (asfalto) che privilegia psicologicamente e materialmente lo scorrimento veloce del traffico motorizzato in ambiente urbano.



b. Abolizione della carreggiata stradale

Con le medesime larghezze questa diversa concezione prevede: -la riduzione dello spazio per il traffico motorizzato; -la eliminazione delle barriere architettoniche; -la creazione di due fasce ciclopedonali “a raso” separate dal traffico con elementi di arredo urbano; la pavimentazione molto ruvida nella parte dedicata ai veicoli (acciotolato o cubetti in pietra).

Questa soluzione privilegia psicologicamente e materialmente la armonica convivenza, su suolo pubblico, tra le diverse utenze.

8. Messa in sicurezza rotonde

Messa in sicurezze rotonde

Una medesima rotonda può essere concepita, progettata e realizzata in modi completamente diversi

Rotonda 1

- Linee molto raccordate e ad “imbuto”
- Ampie airole spartitraffico
- Doppia corsia in entrata per le auto
- Assenza di corsia ciclistica
- attraversamenti pedonali “a raso”

Il criterio ispiratore è quello del massimo scorrimento veloce del traffico motorizzato

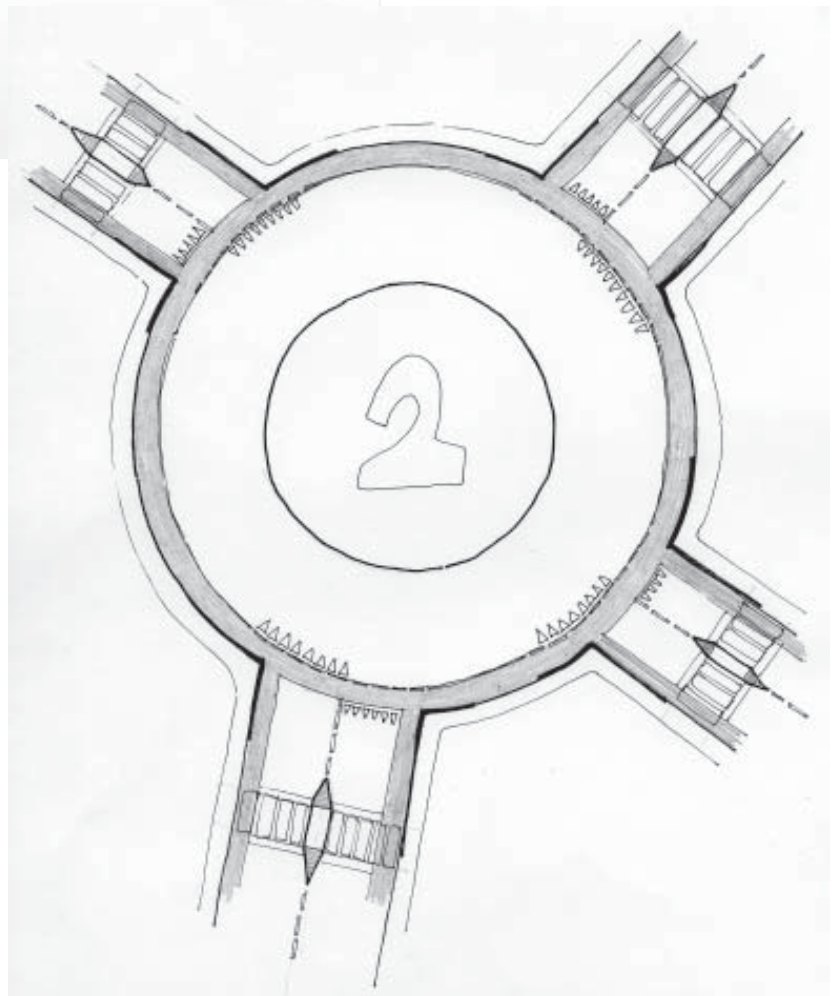
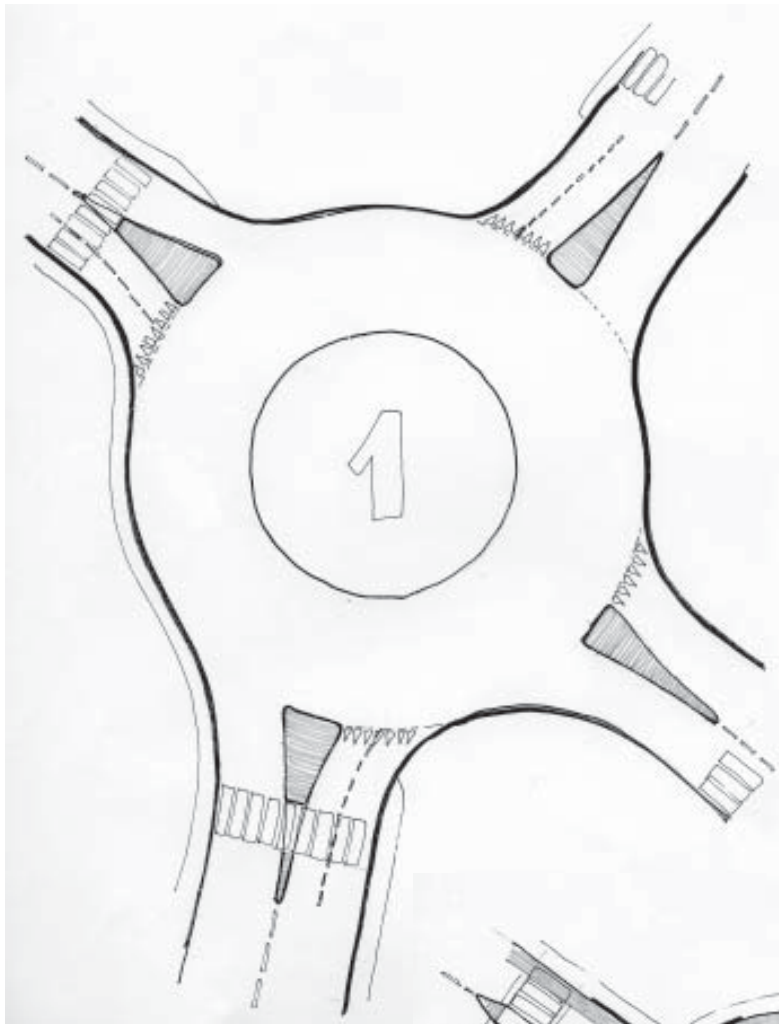
Rotonda 2

- Linee non raccordate
- Immissione degli assi di traffico ad angolo retto
- Una sola corsia in entrata per le auto
- Assenza di airole spartitraffico e quindi maggiore spazio per il ciclista
- Piccolo spartitraffico solo in corrispondenza all’attraversamento pedonale
- Attraversamenti pedonali rialzati
- Presenza di corsia ciclistica

Il criterio ispiratore è l’opposto del caso 1: rallentamento del traffico motorizzato e più sicurezza per ciclisti e pedoni

Parte seconda

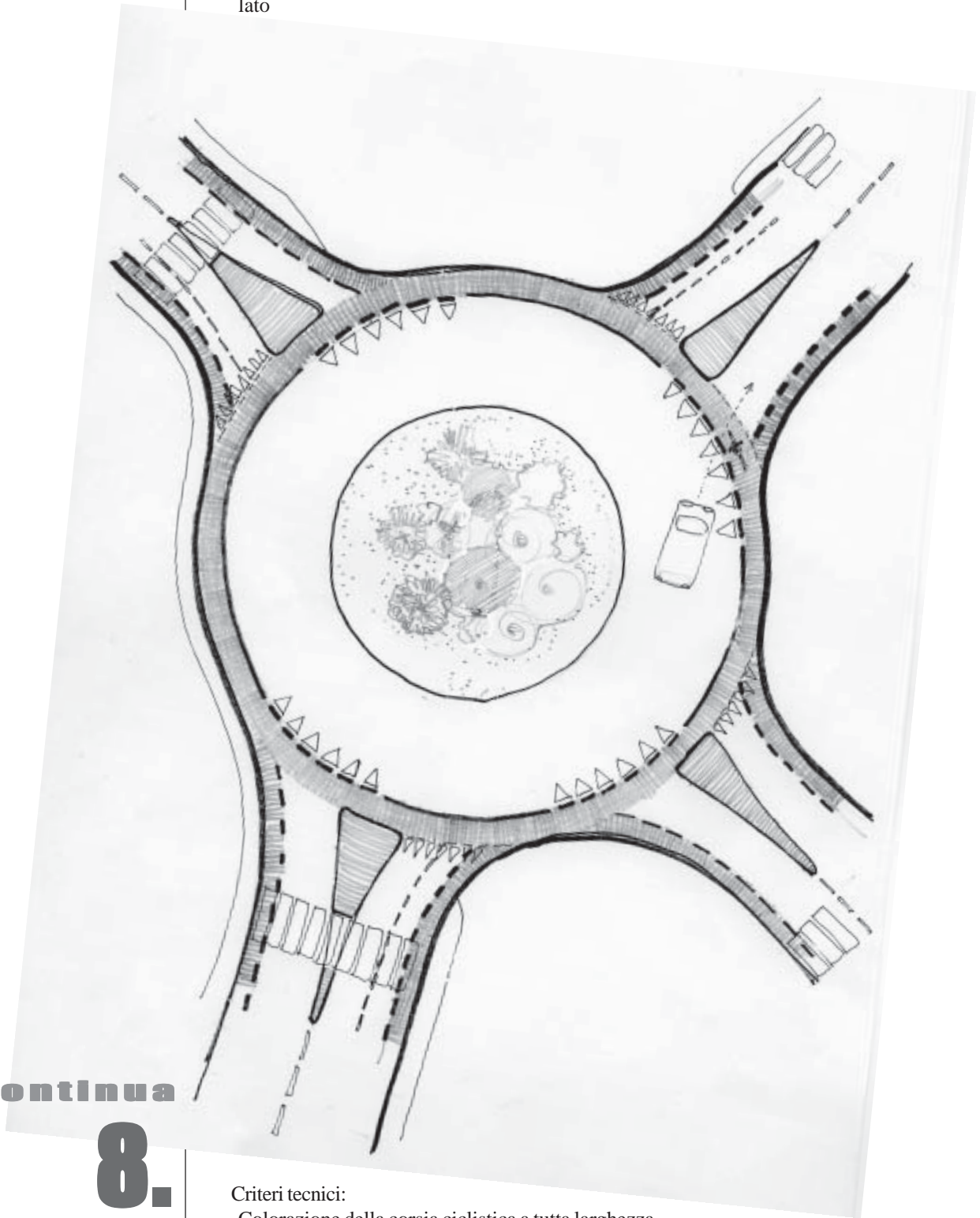
Interventi operativi



Tutte le rotonde realizzate in questi anni nel territorio comunale, e particolarmente quelle grandi, sono state pensate e realizzate secondo la concezione n°1, quindi in funzione esclusiva dello scorrimento veloce del traffico motorizzato.

Messa in sicurezze rotonde

Pur nelle attuali condizioni di impianto è possibile procedere alla messa in sicurezza delle rotonde mediante semplice intervento di segnaletica orizzontale come illustrato nel disegno e sollecitato dalle direttive regionali riportate a lato



continua

8.

Parte seconda

Interventi operativi

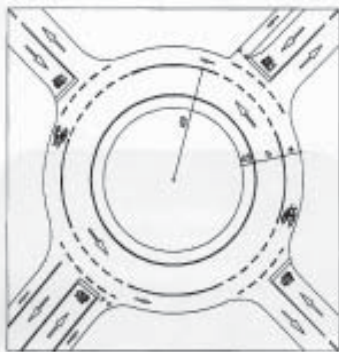
Criteri tecnici:

- Colorazione della corsia ciclistica a tutta larghezza
- Delimitazione della corsia con riga continua e discontinua
- Triangoli di dare precedenza per le auto in uscita
- Rialzo dei passaggi pedonali o triangoli di dare precedenza

Aspetto estetico: è importante la scelta del colore e della gradazione

Esempio di soluzioni per la messa in sicurezza ciclopedonale delle rotonde indicate nella normativa regionale

Deliberazione della Giunta Regionale 26 maggio 1997, n. 85 - 19500



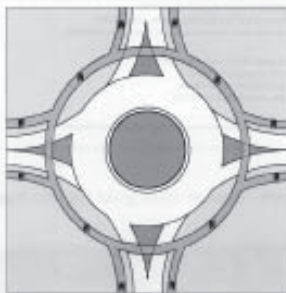
REGIONE PIEMONTE - Trasporti : Linee guida zone 30 - Giugno 2007



a. Incrocio con rotatoria, con traffico ciclistico su corsia

REGIONE PIEMONTE - Trasporti : Linee guida zone 30 - Giugno 2007

REGIONE PIEMONTE - Trasporti : Piano Regionale della Sicurezza Stradale - Settembre 2004



b. Incrocio con rotatoria, con traffico ciclistico su corsia dedicata ricavata all'esterno della corona giratoria

9. Collegamento organico 5 rotonde

Collegamento cinque rotonde

1. **Rotonda del Tribunale**
2. **Rotonda Cimitero di Pallanza**
3. **Rotonda del Cimitero di Suna**
4. **Rotonda Esselunga**
5. **Rotonda Vigili del Fuoco**

Nel disegno a lato:

La messa in sicurezza delle cinque rotonde come proposto a pag. 26 ed i relativi collegamenti mediante creazione di corsia ciclistica su entrambi i lati degli assi di scorrimento che le collegano, potrebbe costituire un primo abbozzo di intervento concreto ed organico per la promozione della mobilità sostenibile e per la sicurezza della utenza cosiddetta debole.

Oltre che un messaggio di enorme portata culturale e simbolica alla Cittadinanza.

Parte seconda

**Interventi
operativi**

Sicurezza all'uscita delle scuole

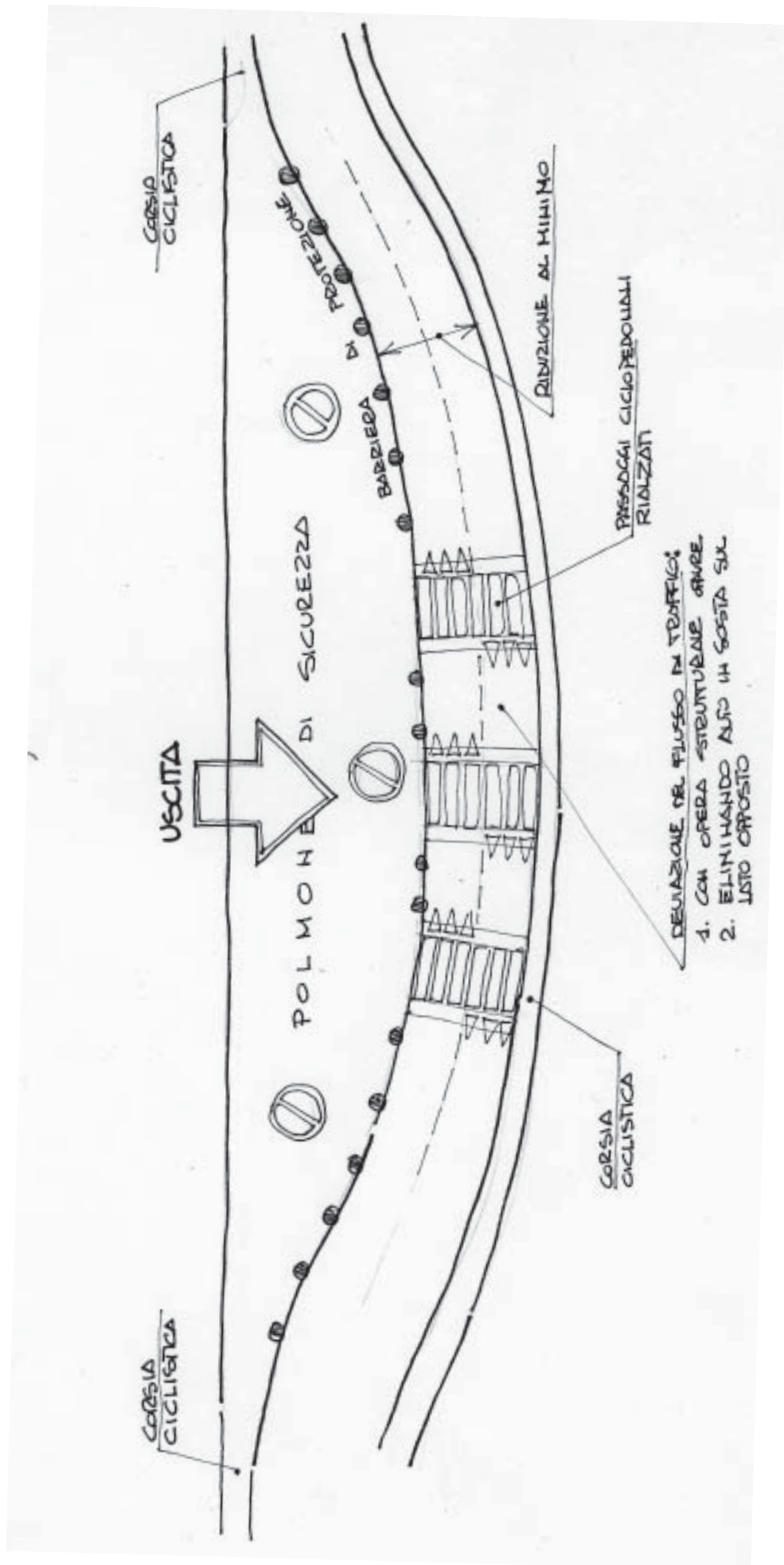
10. Sicurezza scuole

Un punto di forte criticità ai fini della sicurezza è rappresentato dalle uscite scolastiche sulla carreggiata stradale.

Indichiamo nel disegno a lato un criterio di carattere generale felicemente applicato in concreto nel caso della Scuola Elementare di Trobaso.

Il concetto potrebbe e dovrebbe essere esteso a tutte le scuole sul territorio Comunale individuando, a partire dal concetto generale, soluzioni ad hoc caso per caso.

Nell'interessante e costruttivo incontro che abbiamo avuto nel mese di ottobre, la direttrice didattica del IV Circolo Dott. Palladino ha messo in evidenza l'estrema pericolosità, nelle attuali condizioni strutturali, per i bambini, alle uscite dagli edifici scolastici. Abbiamo fatto rilevare, trovandoci su questo punto perfettamente d'accordo, che il problema non si risolve vietando ai bambini l'uso della bicicletta, bensì mettendo in campo una ampia azione a carattere sia strutturale sia informativa e formativa.



Creare aree propriamente urbane

L'amministrazione Zanotti si è lodevolmente prodigata nella realizzazione di aree pedonali prima invase dagli autoveicoli e nella istituzione di numerose zone a traffico limitato.

Gli indiscutibili benefici per tutti, e sotto ogni profilo, di queste coraggiose scelte, così come per il percorso ciclopedonale villa Giulia-villa Maioni, realizzato dalla Amministrazione precedente, sono sotto gli occhi di tutti i cittadini.

Nonostante questo siamo tuttora in presenza di una immagine di "urbano" totalmente dominata dalla componente viabilità-traffico.

Possiamo e dobbiamo continuare fino ad identificare delle vere e proprie aree *propriamente ed organicamente* urbane.

A titolo esemplificativo abbiamo elaborato la proposta che illustriamo nel disegno e che riguarda il complesso storico pallanzese di:

-Piazza s.Giuseppe (si veda in proposito l'interessante progetto di sistemazione della piazza a cura del Comitato Cittadino "piazza S.Giuseppe")

-via Marconi

-via Guglielmazzi

-piazzetta Pasquè

-quartiere S.Stefano

-villa Olimpia

-Piazza Pedroni

-Piazza Gramsci

-via Ruga

In prospettiva l'area urbana o "storica" potrebbe estendersi fino ad abbracciare l'intero lungolago dall'Istituto idrobiologico a villa Giulia.

L'esempio si riferisce a Pallanza. Altre analoghe aree propriamente urbane possono essere identificate nelle altre frazioni e precisamente:

-Intra^{○○○}

-Fondotoce^{○○○○}

-Trobasso^{○○○○}

-Suna^{○○}

-Biganzolo^{○○}

-Antoliva^{○○}

-Zoverallo^{○○}

-Possaccio^{○○}

-Cavandone[○]

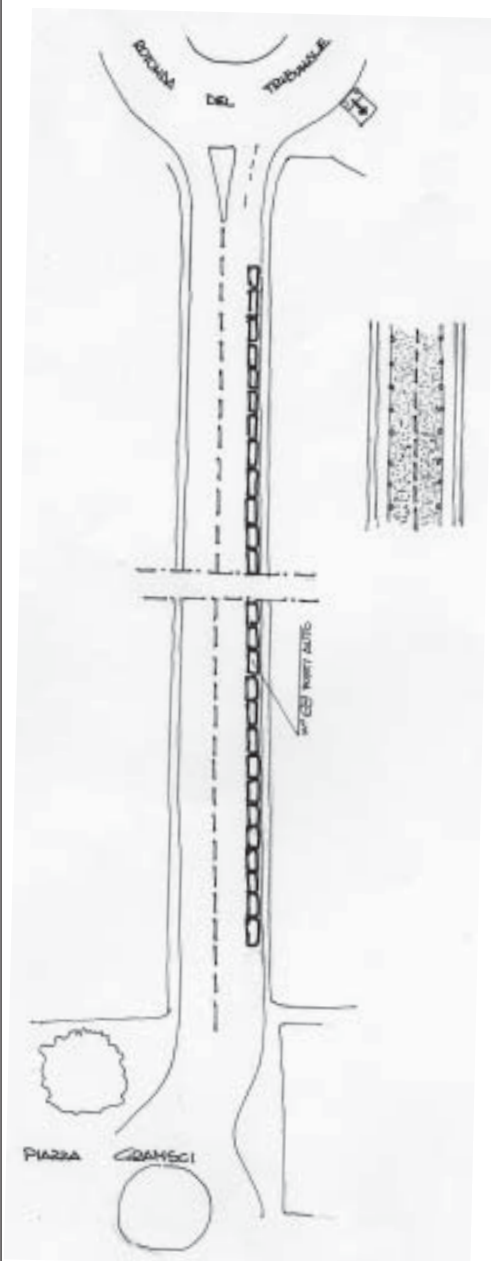
Caratteristiche salienti di queste aree potrebbero essere le seguenti:

-Pavimentazione unica omogenea con abolizione della carreggiata stradale classica come illustrato a pag. 23

-Istituzione omogenea, organica e ben comprensibile di Zone a Traffico Limitato

-Istituzione omogenea, organica e ben comprensibile di zone a 30 km/h

Sperimentazione su un asse di traffico: viale Azari tra la rotonda del Tribunale e piazza Gramsci.



Su un lato di viale Azari, tra la rotonda del Tribunale e piazza Gramsci, sostano in permanenza n° 69 auto.

Il sabato mattina, per esigenze di nettezza urbana non ce ne sono. Il viale ritorna ad essere tale ma solo per poche ore. La domanda potrebbe essere: è corretto che una porzione vitale di suolo pubblico, quindi di tutti, venga occupata in permanenza da un numero relativamente piccolo di auto in sosta rendendo molto elevato il rischio di incidente per i ciclisti che numerosi vi transitano ogni giorno?

Nei disegni illustriamo una proposta alternativa di utilizzo dello spazio.

Ovviamente andrebbe fatto un lavoro di informazione, formazione e preparazione, magari di qualche anno, nei confronti della utenza automobilistica, ormai assuefatta al concetto di città dominata dall'auto in circolazione e/o sosta.

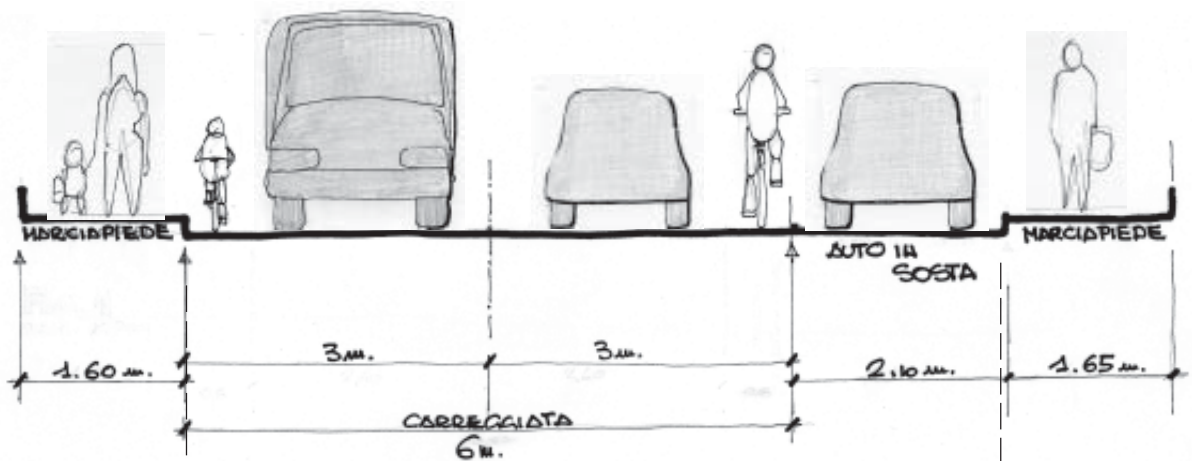
Individuare altri assi di traffico cittadini (es. corso Cobianchi-corso Cairoli) sui quali potrebbe essere proposta una analogha sperimentazione.

Individuare punti di criticità elevata e/o problematici quali ad esempio l'attraversamento dell'abitato di Trobaso lungo via Repubblica o le velocità folli di via Renco, ed altri.

12. sperimentazione

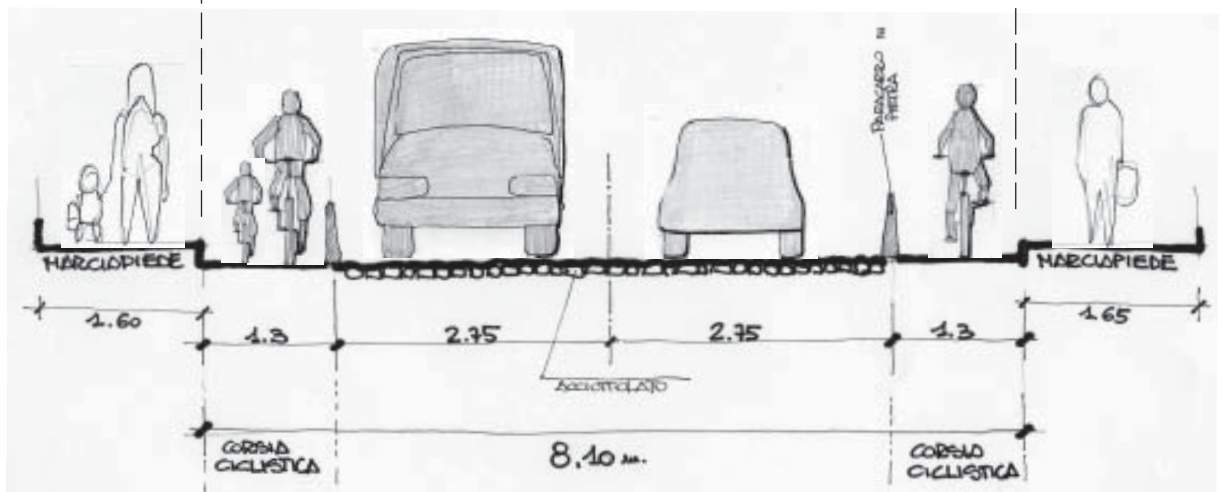
Parte seconda

Interventi operativi



a. Viale Azari. Situazione attuale

Le larghezze sono le stesse. Con l'abolizione della sosta su un lato (69 auto) si creerebbero le condizioni per un ottimo livello di sicurezza ciclopedonale



b. Viale Azari. Proposta

Particolari non secondari e altro.....

Rastrelliere e parcheggi per biciclette

Salvo qualche installazione da parte di privati (supermercati) mancano a Verbania rastrelliere e parcheggi per biciclette.

Si tratta di un dettaglio, ma estremamente importante sia dal punto di vista pratico sia da quello del messaggio culturale alla cittadinanza.

.....
.....
.....

13. Particolari

Parte seconda

**Interventi
operativi**

Riferimenti

Hanno aderito al progetto-proposta "Con la bici in città" nel corso del 2006- 2007:

1680 cittadini firmatari
Il Centro del Sole per una Provincia solare
Legambiente Circolo Verbania
Centro Studi Museo del Paesaggio
WWF Verbania
Italia Nostra VCO
Agesci Verbania 1

Documentazione di riferimento:

-"Con la bici in città. Una proposta per Verbania" marzo 2006.

-"Percorso Ciclabile Urbano Sperimentale" marzo 2007.

*-Intervento del Comitato Promotore "Bicincittà" alla
AssembleaCittadina del 10 maggio 2007 su "La qualità della vita in
città".*

-"Per una mobilità sostenibile" marzo 2008

Chi fosse interessato a consultare questi documenti può farne richiesta a

bicincitta@alice.it

bicincitta@gmail.com (N.B. senza accento sulla a)

novembre 2008

Associazione
bicincittà
Verbania Cusio Ossola