

NOTE ESPLICATIVE SUL RILIEVO ED IL CONTEGGIO, TABELLA RIASSUNTIVA, E ALCUNE CONSIDERAZIONI FINALI.

Il rilievo è basato sulle riprese video effettuate percorrendo la rete ciclabile indicata nella tavola Planimetria Percorsi Ciclabili (reperita sul sito del Comune nel mese di luglio, al momento sembra sparita), tra giugno e agosto 2013.

La verifica ha riguardato sia i percorsi indicati come esistenti che quelli di progetto (la tavola è datata 2009, e non risulta sia stata mai aggiornata).

Come punto di inizio/fine percorso è stato considerato il punto di apposizione del segnale verticale.

I percorsi sono stati riportati sulla cartografia vettoriale del Comune di Forlì.

L'indicazione delle varie tipologie di percorso è quella dedotta dalla segnaletica verticale presente al momento delle riprese, con riferimento al D. M. 30 novembre 1999, n. 557, *Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*.

Questo in conformità anche con la classificazione richiesta dalla scheda E3 di Ecosistema Urbano XIX (dati relativi all'anno 2012), con la quale sono stati effettuati i raffronti delle estensioni rilevate.

È stata quindi data priorità alla segnaletica verticale rispetto alla struttura del percorso; in diversi casi infatti i due aspetti non risultano coerenti.

Essendo la segnaletica stradale verticale quella che determina l'uso della strada e il comportamento che i veicoli e i loro conducenti devono adottare, e sulla base di questa vengono valutate le responsabilità in caso di incidente, si è considerato questo il criterio corretto.

Nei casi incerti il percorso presenta una campitura a linee oblique invece che quella piena; i percorsi incerti sono stati comunque conteggiati come percorso ciclabile.

Sono stati riportati anche gli attraversamenti ciclabili.

Anche in questo caso, seppure l'attraversamento non sia un vero e proprio elemento di continuità del percorso (il comportamento del ciclista in prossimità di una intersezione, come quella di qualunque altro veicolo, deve cambiare rispetto alla marcia normale), questi tratti sono stati conteggiati come percorso ciclabile.

Con lo stesso criterio l'individuazione dei percorsi a doppio senso di marcia si è basata sulla presenza dell'apposita segnaletica verticale e orizzontale.

In realtà nessun percorso presenta segnaletica verticale indicante il doppio senso di marcia; la segnaletica orizzontale, consistente in frecce direzionali pitturate sull'asfalto presenti in qualche tratto, non è né sufficiente né corretta dal punto di vista legislativo e risulta in molti casi di difficile lettura, a causa dello scadente stato di manutenzione.

Sono state conteggiate anche le corsie preferenziali nelle quali è possibile transitare con la bici; anche in questo caso si è tenuto conto della presenza della apposita segnaletica "eccetto bici".

Si riporta di seguito la tabella di raffronto tra i dati forniti da F.M.I. nella scheda E3 e quelli rilevati.

Lunghezza della rete ciclabile urbana secondo
la classificazione del DM 557/99 suddivisa in:

a) piste ciclabili urbane in sede propria	tot. Km	31,432	22,294
---	---------	--------	--------

	di cui bidirezionali	23,114	00,000
	di cui monodirezionali	8,318	00,000
b) piste ciclabili urbane in corsia riservata	tot. Km	2,918	1,072
c) piste ciclabili su marciapiede	tot. Km	4,629	1,272
	di cui bidirezionali	2,539	0,000
	di cui monodirezionali	2,090	0,000
d) marciapiede ad uso promiscuo	tot. Km	39,467	39,777
	LUNGHEZZA TOTALE KM	78,446	64,415
e) piste ciclabili nel verde	tot. Km	15,485	8,585*
• corsie preferenziali accessibili alle bici	tot. Km	1,610	1,337

Alcune considerazioni.

La rete dei percorsi ciclabili urbani risulta di Km 14,031 inferiore a quella dichiarata (una differenza del 17,9%), ammontano al 8% dell'intera rete stradale (Km 803,40) e ne toccano ML 0,54 per abitante (118.652, al 31/12/2012).

Il 4,4% (Km 2,856) dei percorsi è costituito da attraversamenti ciclabili; il 5,3% (Km 3,427) sono stati indicati come incerti.

Il 50,3%, secondo F.M.I., o meglio il 61,8%, secondo i nostri calcoli, dell'intera rete urbana è costituita da marciapiedi ad uso promiscuo.

Oltre ad essere una palese, macroscopica, violazione di quanto disposto dal comma 5 dell'art. 4 del DM 557, è anche un indicatore di scarsa sensibilità verso ciclisti e pedoni e di una concezione arcaica della mobilità.

5. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili, identificabili con la figura II 92/b del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:

a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;

b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattive di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.

Non è l'unico articolo disatteso, e si può dire che gran parte dell'operato degli uffici preposti alla mobilità (ora F.M.I.) tradisce lo spirito stesso della legge.

Il tracciato di corso Garibaldi, Km 0,727, non è stato conteggiato in quanto di fatto non ricade nella casistica di legge, essendo la strada a doppio senso di circolazione, con limitazione di transito in un senso ai veicoli a motore.

La rete ciclabile urbana è fatta soprattutto con la segnaletica, prevalentemente a spese dei marciapiedi; un cartello può apparire e sparire dalla sera alla mattina (come ho già visto accadere un paio di giorni fa).

Negli ultimi due anni la situazione sembra peggiorata, e non solo per i percorsi ciclabili; nel nostro caso però è evidente la superficialità e l'incompetenza con cui vengono apposti.

Altrettanto carente, pasticciata, estemporanea, mal mantenuta, è la segnaletica orizzontale, quella cioè più facile da leggere e seguire per i ciclisti (e non solo).

Non è stata rilevata alcuna intersezione in particolari condizioni di sicurezza, anche nei casi di scarsa visibilità o di strade a grande traffico.

Lungo viale Roma, viale Bologna, via Ravennana, via Cervese, cioè dove sono presenti, spesso in entrambi i lati, percorsi in sede propria, mancano completamente attraversamenti ciclabili; si è costretti quindi ad utilizzare gli attraversamenti pedonali (scendendo dalla bici, o violando il codice se non lo si fa) o ad immettersi in strada eseguendo una svolta a sinistra (operazione quanto mai pericolosa, soprattutto su questo tipo di strade).

Dalla planimetria allegata alla scheda E3 risultano indicati come percorsi, da classificare come "percorsi nel verde", anche due tratti degli argini del fiume Montone, oltre il ponte di Schiavonia.

Al momento questi tratti, così come quelli lungo il fiume Ronco (che invece nella stessa planimetria non compaiono), non sono stati ancora filmati e conteggiati.

LEGENDA

(D.M. 30/11/99, n. 557 Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili)

-  pista ciclabile in sede propria
-  pista ciclabile in corsia riservata su strada
-  pista ciclabile in corsia riservata su marciapiede
-  percorso ciclabile promiscuo con pedoni
-  percorso ciclabile promiscuo con veicoli (su corsia riservata eccetto bici)
-  percorso escursionistico promiscuo con pedoni
-  attraversamenti
-  tratti di incerta individuazione e/o attribuzione

