

PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE CICLISTICA CITTADINA

(Art. 7 DM 468 del 27/12/2017)

Scheda analisi generale e specifica dell'incidentalità

DENOMINAZIONE INTERVENTO:

Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna

A.STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

1. ASPETTI GENERALI

Il Comune di Oristano si estende su una superficie di circa 85 kmq, nella quale risiedono circa 32.000 abitanti. Comprende le frazioni di Sili, Massama, Donigala Fenugheddu, Nuraxinieddu, San Quirico e Torregrande. Sotto il profilo morfologico il territorio comunale insiste su una superficie in gran parte pianeggiante (pianura del Campidano) che si estende dalle costa fino alle zone più interne, con un'altitudine massima di 215 metri sul livello del mare. La densità abitativa è pari a 374,3 abitanti/Kmq, dato di gran lunga superiore alle medie provinciali (54,7 ab/Kmq) e regionali (69,5 ab/kmq), influenzate in maniera pesante dalle basse densità abitative medie tipiche dei microcentri che costellano l'intero territorio della Sardegna.

I dati relativi alla popolazione residente nell'ultimo triennio sono i seguenti:

2015	31 dicembre	31.630
2016	31 dicembre	31.670
2017	31 dicembre	31.671

Divenuta capoluogo di Provincia nel 1974, la città di Oristano rappresenta oggi il principale punto di riferimento dell'intero territorio provinciale, grazie alla sua localizzazione centrale e alla presenza di infrastrutture di rilievo (quali l'area industriale, il porto, uno scalo ferroviario e un aeroporto in attesa di attivazione). Nel Comune di Oristano sono inoltre concentrate le funzioni amministrative, i servizi ad alto valore aggiunto destinati alle imprese e i servizi pubblici e privati destinati alla comunità.

La popolazione di Oristano è suddivisa in un centro capoluogo di provincia, che conta circa 26.500 abitanti, e da quattro frazioni ed una borgata marina, oltre ad alcune piccole borgate rurali.

Si riporta di seguito l'elenco dei centri urbani e la relativa distanza dal capoluogo, oltre alle informazioni relative ai collegamenti ciclabili, esistenti e/o in progetto.



COMUNE DI ORISTANO



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Frazione/Borgata	Popolazione	Altitudine	Distanza da Oristano	Pista ciclabile (esist/costr/prog)
Silì	2.060 abitanti	10 m slm	MI 1.660,00	Esistente (sede propria)
Donigala F.	1.115 abitanti	8 m slm	MI 1.600,00	Esistente (sede propria per un senso di marcia)
Nuraxinieddu	731 abitanti	7 m slm	MI 2.800,00	In costruzione (promiscuo)
Massama	532 abitanti	9 m slm	MI 3.600,00	In costruzione (promiscuo)
Torre Grande	388 abitanti	3 m slm	MI 5.600,00	Esistente (sede propria)

La città di Oristano ha sviluppato negli ultimi decenni un modello di mobilità fondato pressoché esclusivamente sull'uso dell'autovettura, sia per gli spostamenti interni al comune sia, e soprattutto, per gli spostamenti provenienti da altri comuni. Troppo spesso i cittadini oristanesi si spostano in auto, anche per percorrere brevi distanze. L'indagine condotta nell'ambito della redazione del PUMS, che ha censito quasi 5.000 spostamenti, ha evidenziato che circa tre spostamenti su quattro vengono effettuati in auto e solo uno su quattro a piedi, in bici e con il trasporto pubblico. In linea generale, è evidente la netta propensione all'uso del mezzo privato. In particolare l'auto come conducente è utilizzata nel 45% dei casi, circa un punto percentuale in più rispetto al valore nazionale (44%). Se si aggiungono le quote relative agli altri mezzi motorizzati individuali (auto come passeggero e mezzi a due ruote) la percentuale arriva fino al 62%.

La rete di piste ciclabili lungo la viabilità principale e secondaria. Gli interventi previsti nel PUMS sono indirizzati alla costruzione di una rete ciclabile urbana, connessa e continua, a partire dalle infrastrutture esistenti. Nella prima fase di attuazione del PUM, si prevede la revisione delle ciclabili esistenti in modo da eliminare le criticità esistenti, in particolare in corrispondenza degli attraversamenti delle intersezioni. Gli attraversamenti ciclabili, infatti, devono essere previsti per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione e devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali coi dovuti adattamenti richiesti dall'utenza ciclistica. Analogamente agli attraversamenti pedonali, in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili, i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai ciclisti che hanno iniziato l'attraversamento. In corrispondenza degli attraversamenti le piste ciclabili non devono essere interrotte e il segnale di "Pista Ciclabile", che deve essere posto all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione dei velocipedi, deve essere ripetuto dopo ogni intersezione. La segnaletica da adottare negli attraversamenti ciclabili dovrà essere quella prevista dal codice della strada e relativo regolamento, eventualmente "rafforzata" aggiungendo al segnale zebrato una pavimentazione in colore contrastante. Le infrastrutture ciclabili sono previste lungo le strade maggiormente frequentate dal traffico veicolare e/o percorse a velocità più elevata, ossia dove risulta opportuna una separazione tra le correnti motorizzate e quelle ciclistiche. Lungo la viabilità locale, dove i flussi di traffico e le velocità di percorrenza risultano modesti, viene invece perseguito lo sviluppo dello spazio condiviso tra flussi motorizzati e ciclistici. Si prevede, inoltre, di accompagnare lo sviluppo della rete ciclabile urbana attraverso la distribuzione su tutto il territorio di

rastrelliere per bici e l'attuazione di piccoli interventi locali che facilitino l'utilizzo della bicicletta, come, ad esempio, il "doppio senso ciclabile" e la "casa avanzata". La rete urbana individuata, oltre alle ciclabili esistenti e da realizzare nell'ambito delle costruzioni delle nuove strade "Circonvallazione comunale" e "Ingresso sud", si compone di un insieme di nuove piste ciclabili, la cui attuazione è programmata nel breve periodo per quelle realizzazioni che comportano un modesto impatto sul sistema della sosta e della circolazione veicolare e un limitato impegno finanziario, e nel medio-lungo periodo per quelle piste che necessitano della costruzione, preventiva o contestuale, di altre opere con impegno finanziario e temporale non trascurabile.

2. INCIDENTALITA': DATI QUANTITATIVI

	2013	2014	2015	2016	2017
N. sinistri con ciclisti	12	19	15	13	15
N. morti	0	0	0	0	0
N. feriti	8	11	7	5	9
Tasso mortalità	0	0	0	0	
Tasso di ferimento	25	35	22	16	28

3. INCIDENTALITA': ELEMENTI QUALITATIVI

Elementi qualitativi utili per analizzare lo stato e l'evoluzione dell'incidentalità, con particolare riferimento all'individuazione delle zone e delle componenti di traffico a rischio per ciclisti.

B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI SOLUZIONI

Il limite più importante all'uso delle biciclette nel traffico urbano è la poca sicurezza, reale o percepita, in cui si trova il ciclista quando viaggia in uno spazio condiviso con le automobili. Altri limiti sono la distanza da percorrere, le condizioni climatiche, lo stato della pavimentazione, l'assenza di infrastrutture stradali dedicate alla mobilità ciclistica, l'assenza di parcheggi sicuri, l'intermodalità col trasporto collettivo. Il problema della sicurezza dei ciclisti è notevolmente complesso. Questo deriva in parte dalla difficoltà oggettiva di far convivere auto e biciclette, in parte dalla percezione distorta e amplificata del pericolo da parte dei ciclisti, soprattutto dei meno esperti, e in parte da una serie di pregiudizi e idee preconcepite che oppongono i ciclisti agli automobilisti.

Purtroppo queste distorsioni hanno condizionato molte decisioni e pratiche relative alle infrastrutture dedicate alle biciclette, facendo perdere di vista i veri problemi e facendo concentrare gli sforzi e gli investimenti su misure spesso inefficaci, se non addirittura controproducenti.

È un diffuso luogo comune ritenere che la realizzazione di piste ciclabili sia la prima e indispensabile soluzione, spesso l'unica, per favorire l'uso delle biciclette come mezzo di trasporto.

Le piste ciclabili devono essere considerate uno strumento utile per favorire e promuovere l'uso della bicicletta, ma la loro applicazione deve essere accompagnata da altri interventi tesi a favorire la mobilità ciclistica. Bisogna in ogni caso evitare che le piste ciclabili aumentino i pericoli per i ciclisti, che la sicurezza apparente li distrae da altri reali pericoli, che rallentino le biciclette al punto da fargli perdere l'utilità come mezzo di trasporto relegandole a mezzo ricreativo.

È pertanto necessario che gli interventi siano realizzati seguendo un approccio "strategico", rivolto al sistema della mobilità, piuttosto che "tattico" rivolto a realizzare una soluzione puntuale e separata da altri interventi.

Le piste ciclabili rappresentano comunque una forte dichiarazione dell'interesse che una Amministrazione pone al problema della mobilità ciclistica, infondono confidenza nei ciclisti potenziali, che saranno così più invogliati ad usare la bicicletta, in particolare i ciclisti meno esperti.

Pertanto, si ritiene che oltre alla realizzazione delle piste ciclabili, o più in generale di infrastrutture specifiche dedicate alle biciclette (rastrelliere, bike sharing), gli interventi debbano anche dirigersi verso il miglioramento della viabilità ordinaria (franchi laterali, ridotta velocità, ridotto traffico veicolare, ombreggiamento, pavimentazione regolare, assenza di "sosta in doppia fila", ecc.) affinché la ciclabilità si sviluppi in promiscuo con la mobilità veicolare, in condizioni di sicurezza e comfort. In questo senso, quindi, anche alcuni degli interventi relativi al sistema del trasporto privato e della mobilità pedonale, come l'istituzione di aree pedonali e a pedonalità privilegiata, di zone a traffico e/o velocità limitata, possono considerarsi a tutti gli effetti anche come interventi per la promozione della mobilità ciclistica.

Gli interventi previsti sono riassunti nei seguenti punti:

- Realizzazione di una rete continua di piste ciclabili di collegamento tra le frazioni e il centro;
- Realizzazione di una rete continua di piste ciclabili lungo la viabilità principale e secondaria, a integrazione delle piste esistenti;
- Implementazione del Sistema di Bike Sharing, sia per la mobilità di scambio auto/trasporto pubblico/bici sia per la mobilità ciclistica interna all'abitato;
- Realizzazione di un ciclo-posteggio presso la stazione ferroviaria.

Gli interventi proposti nel campo della ciclabilità, oltre a perseguire gli obiettivi specifici, contribuiscono, in sinergia con gli interventi previsti in tutti gli altri settori, al raggiungimento degli obiettivi generali del Piano, quali lo spostamento modale verso mezzi diversi dall'auto privata, la riduzione dell'inquinamento e dei consumi. Inoltre, attraverso la loro realizzazione è possibile conseguire alcuni altri obiettivi non secondari, come:

- modificare la mentalità dei cittadini, sensibilizzandoli ed orientandoli verso l'uso di mezzi alternativi all'auto;
- educare gli automobilisti alla presenza di una componente di mobilità debole come quella ciclistica.

C. PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI

BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DEI MOTIVI CHE HANNO CONDOTTO ALLA SUA SCELTA

L'intervento proposto è finalizzato a conseguire gli obiettivi di sviluppo ed il rafforzamento della rete delle Ciclovie della Sardegna. Infatti, la Città di Oristano è individuata come snodo della rete, i cui rami si dipartono a nord verso Bosa, a ovest verso la costa del Sinis, a sud verso Terralba e ad est verso l'interno della Sardegna.

Il progetto prevede quindi l'infrastrutturazione del centro urbano di Oristano in modo da realizzare un agevole percorso ciclabile, che avrebbe un significativo utilizzo sia in ambito urbano da parte dei residenti, sia in ambito turistico.

Il progetto proposto consentirebbe di realizzare un percorso in sede propria tale da garantire la massima sicurezza, garantendo un effettivo privilegio alla mobilità ciclabile rispetto alla mobilità veicolare.

In particolare la tratta ciclabile est/ovest andrebbe a collegare l'area della stazione ferroviaria e del costruendo Centro Intermodale passeggeri con la zona ovest della Città, caratterizzato dalla presenza dei maggiori attrattori di traffico, quali uffici finanziari, ASL, ospedali, scuole, uffici pubblici.

Il percorso ciclabile avrà sicuramente una notevole e positiva ricaduta a favore delle politiche di implementazione dell'uso della bicicletta, soprattutto per sviluppare l'uso del mezzo da parte dei pendolari e degli studenti, garantendo significativi standard di sicurezza.