



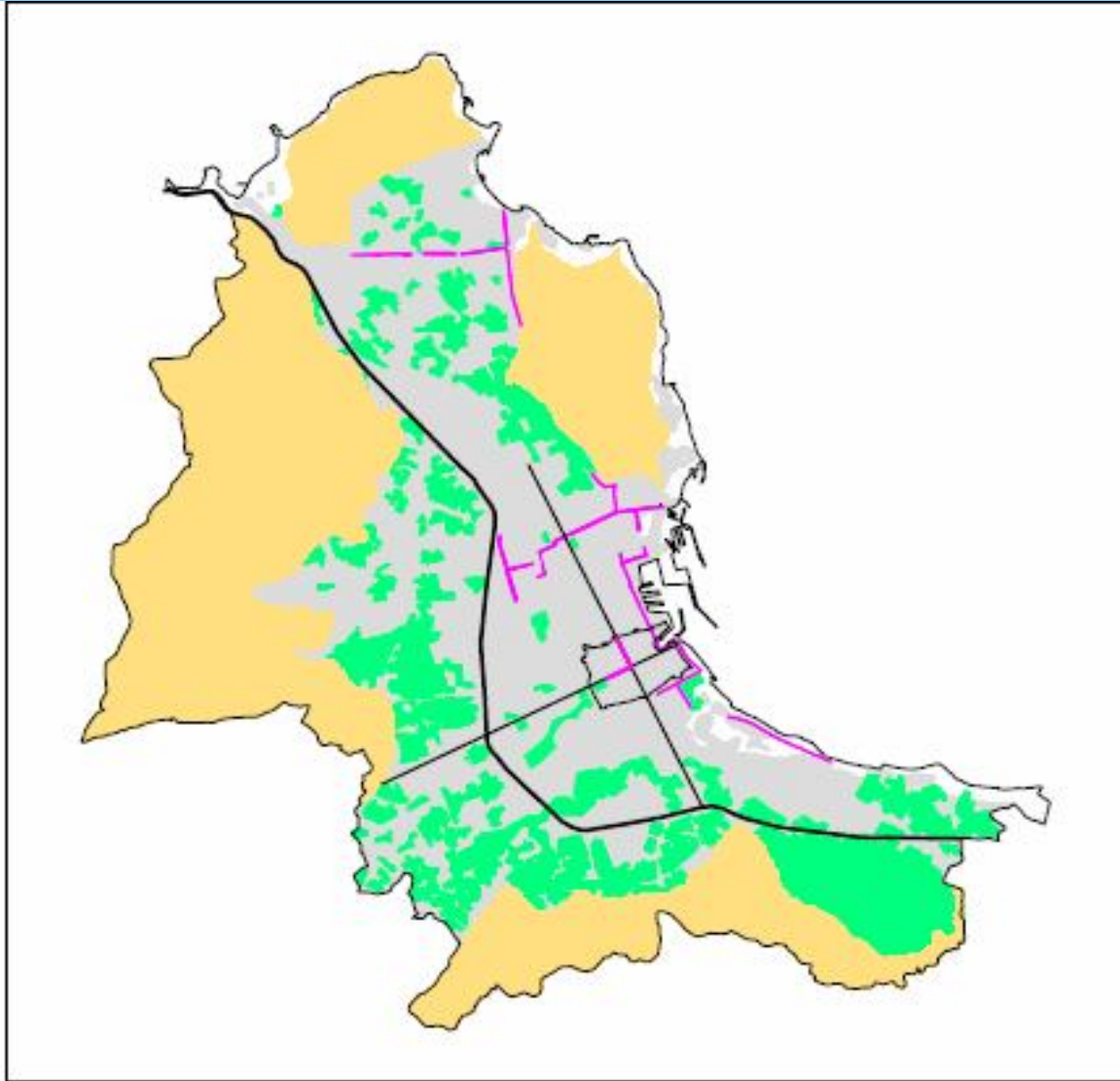
Settimana europea della mobilità sostenibile  
Palermo 17 settembre 2014

La città ciclabile: un'altra mobilità è  
possibile

*Dibattito di lavoro per l'individuazione di  
proposte condivise per una rete ciclabile e  
per la scelta delle priorità di intervento*

**arch. Gaetano Brucoli**

## Palermo – Rete ciclabile urbana - cronologia

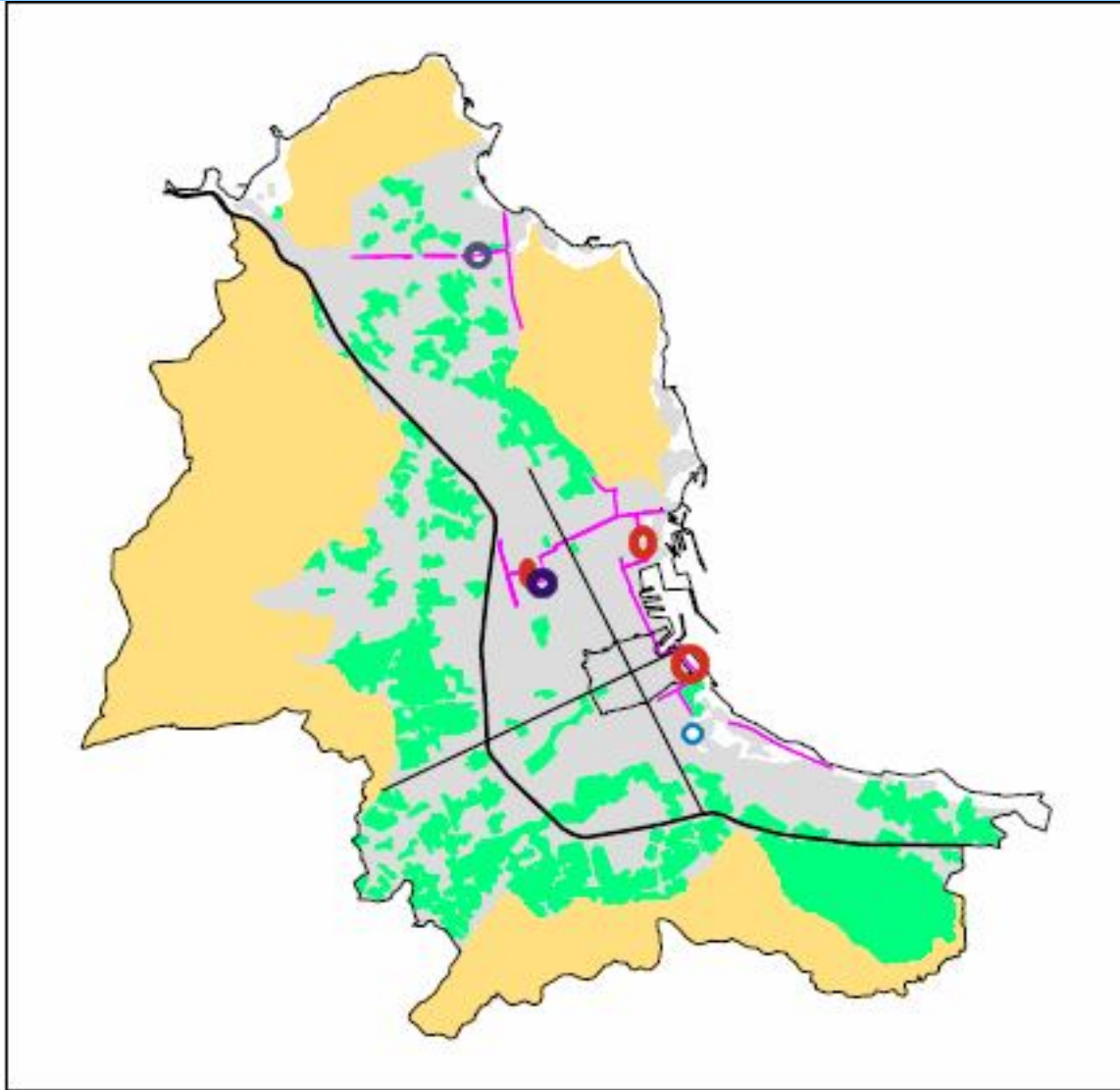


Il tratto ciclabile più antico della città, si trova a Mondello, lungo la via Margherita di Savoia, fra Piazza Valdesi e via Venere.

Più recentemente sono stati realizzati altri percorsi sia nelle aree centrali sia in prolungamento della dorsale di Mondello.

- Via Messina Marine (fine anni '90);
- Via Olimpo - via Venere (2001);
- Tronco Foro Italico-Favorita (2009);
- Tronco Acquasanta-Lennon (2009);
- Viale dell'Olimpo-Nassirya (2011)
- Via Maqueda (2014) unidirezionale;
- Cassaro centrale (2014) corsia bus

## Palermo – Rete ciclabile urbana – discontinuità puntuali



Discontinuità dorsali Lennon-Acquasanta e Foro Italico-Favorita.

-mancano le connessioni in via Don Orione, in via Giordano e lungo il tratto Cala-Foro Italico-via Lincoln.

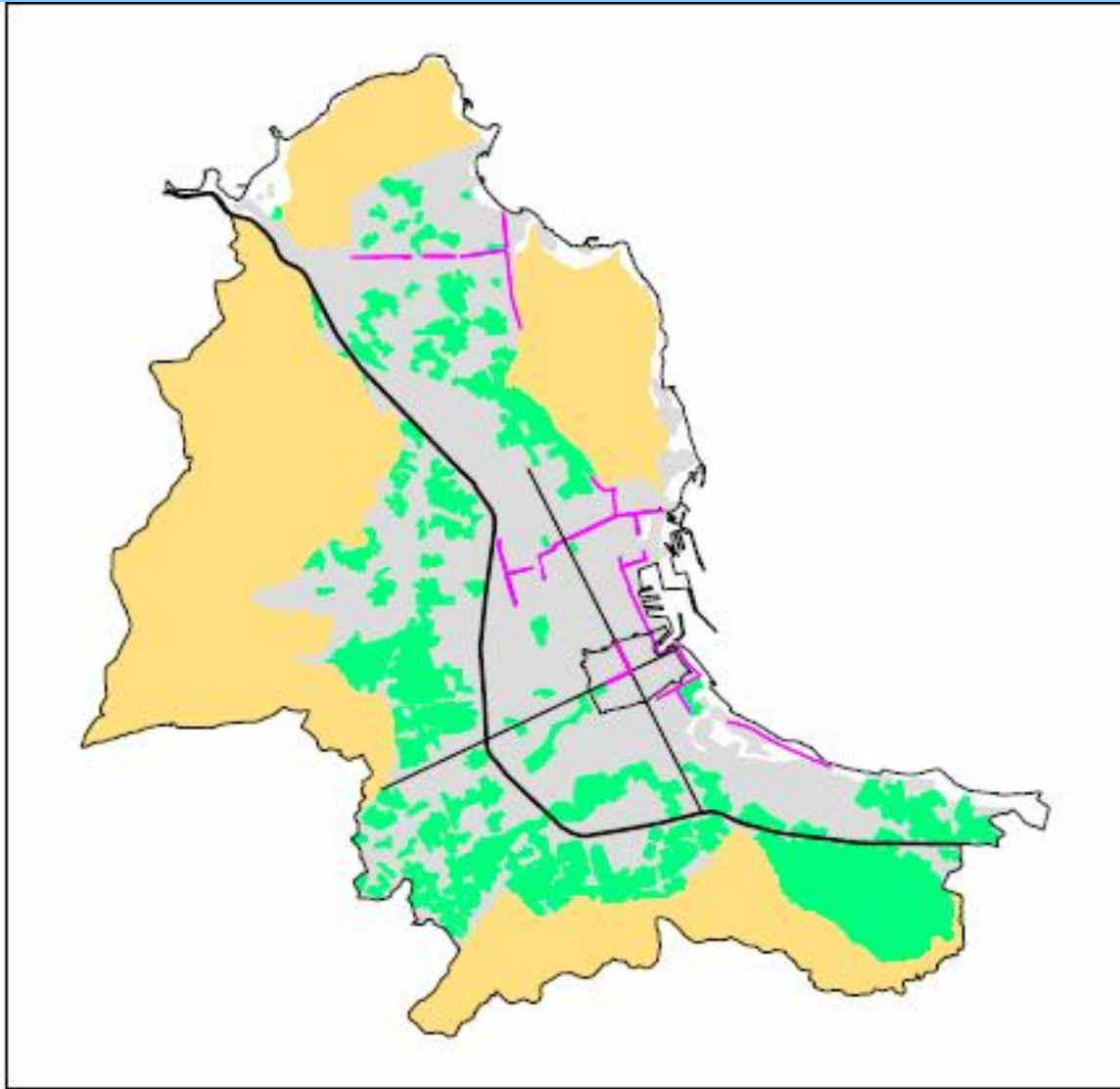
Durante il 2014 due nuovi punti di discontinuità sono stati generati:

-sul ponte Notarbartolo (per i lavori della Linea 2 del tram) restringimento del marciapiede nord ed eliminazione di fatto dell'esistente percorso ciclo-pedonale;

-in viale Venere (per la realizzazione di una stazione di carburante)

Dopo i numerosi rilievi mossi fino allo scorso anno da CPC-Fiab è stato approntato un temporaneo ponte ciclopedonale sull'Oreto che si spera non venga smantellato dopo la fine dei lavori.

## Palermo – Rete ciclabile urbana – stato attuale

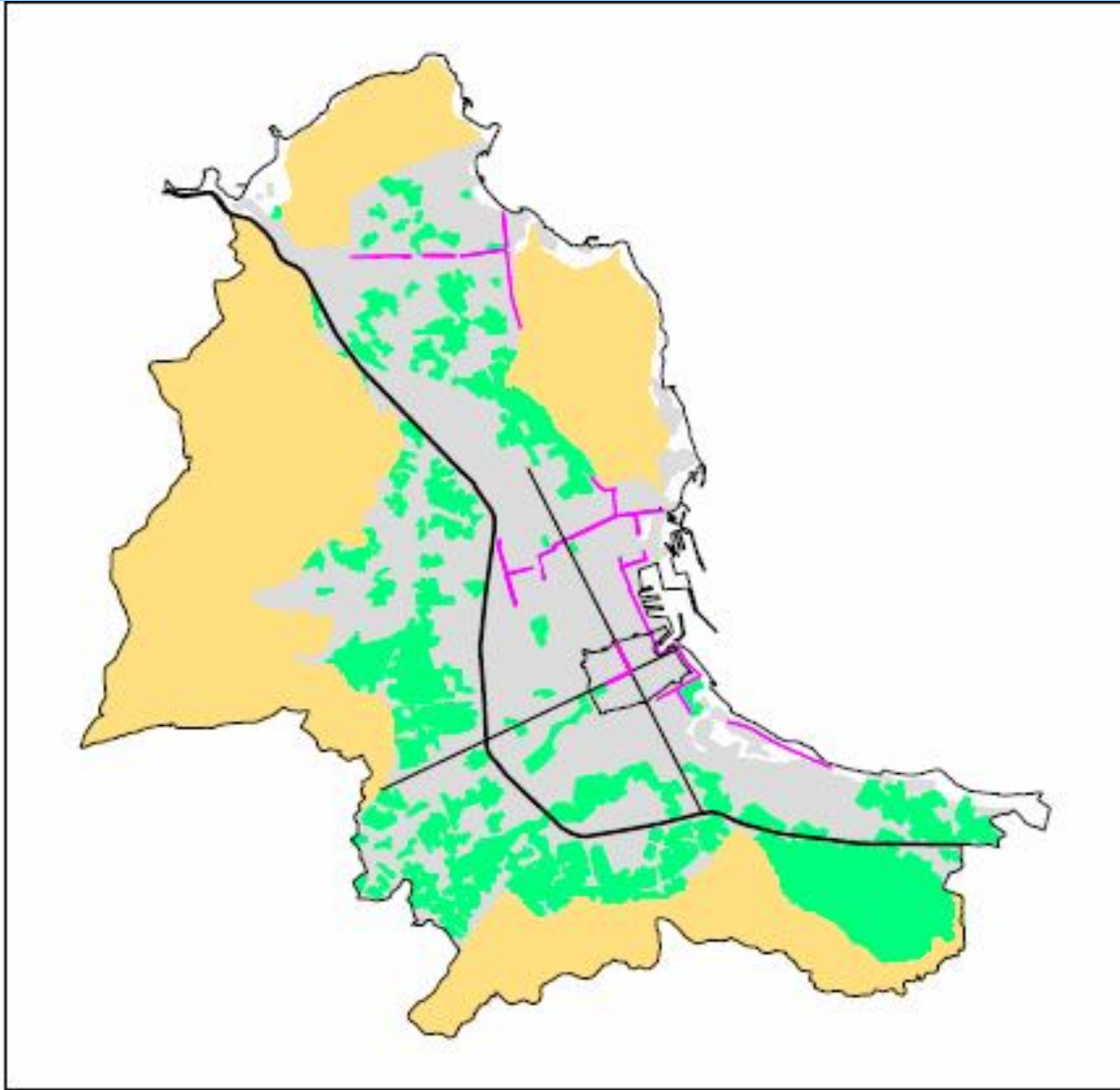


Fino alla fine del 2013, Palermo disponeva di poco più di **19,5** Km di piste e/o corsie propriamente ciclabili, ai quali si aggiungevano i percorsi dei viali di ville e parchi pubblici esistenti.

A seguito della realizzazione di alcuni interventi infrastrutturali è avvenuta una riduzione di fatto di piste e/o corsie propriamente ciclabili, di circa 240 m pertanto i percorsi la suddetta dotazione si è ridotta a circa 19,250 Km

Di contro, ma solo nelle aree del centro antico, sono aumentate le aree pedonali con chiara possibilità di accesso ai ciclisti.

## Palermo – Rete ciclabile urbana – stato attuale



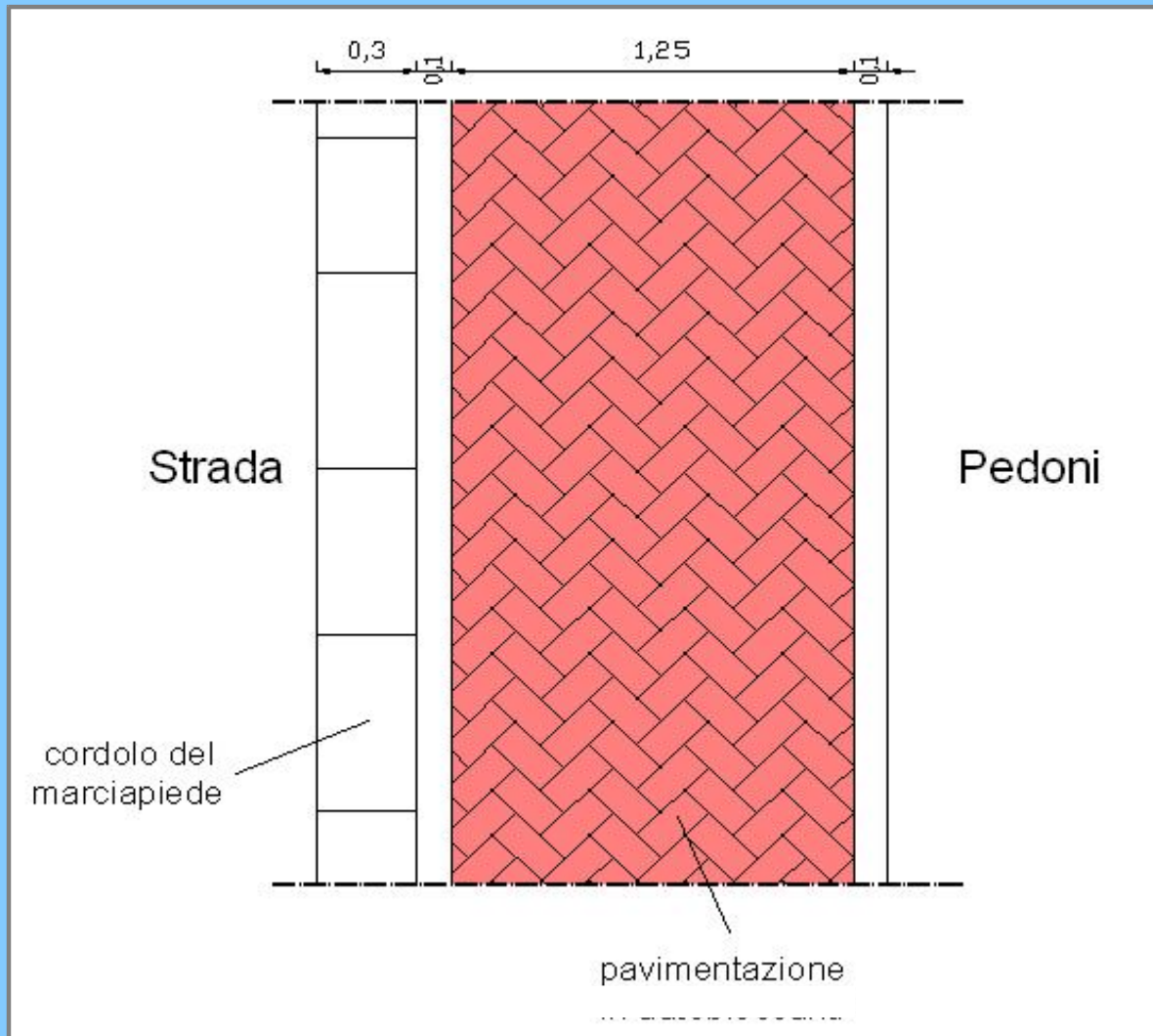
Elementi di criticità:

- Tracciati per lo più costituiti da dorsali non interconnesse;
- collocazione lungo direttrici marginali o di non facile accessibilità;
- scarsa interfaccia con servizi pubblici(parchi, scuole ed uffici), aree pedonali, parcheggi di interscambio sistemi di trasporto di massa.

Conseguenza:

- evidenti ricadute negative sotto il profilo dell'appetibilità da parte del potenziale bacino di utenza ciclabile. Ciò anche in relazione alla scarsa copertura territoriale ed alla qualità delle infrastrutture attualmente esistenti

## Palermo – Rete ciclabile urbana – qualità dei percorsi



L'analisi condotta nel 2013 aveva evidenziato che solo 4,48 Km (pari a circa il 23%) dei 19,55 Km esistenti, risultavano rispondenti alla vigente normativa in materia (D.M. 577/99), ma anch'essi necessitavano di migliorie.

La restante parte dei percorsi (77%) era invece fuori norma, per motivi prevalentemente legati al mancato rispetto della larghezza ed, in minore misura, a carenze di corretta segnaletica.

# Palermo – Rete ciclabile urbana – analisi dei percorsi

## Dorsali della periferia nord

| Num. | Tratto   | Tipologia                             | Tipo di Percorrenza                        | Lunghezza (Km) | Larghezza (m) | A norma   | Motivo principale |
|------|--|---------------------------------------|--|----------------|---------------|-----------|-------------------|
| 1    | viale Margherita di Savoia (Valdesi-Venere)        | pista a livello di marciapiede        | monodirezionale (sui due fianchi stradali) | 0,6            | 1,00          | <b>NO</b> | Larghezza ridotta |
| 2    | viale Margherita di Savoia (Venere-Mater Dolorosa) | marciapiede in promiscuo con pedoni   | monodirezionale (sui due fianchi stradali) | 1,5            | 1,00          | <b>NO</b> | Larghezza ridotta |
| 3    | viale Venere                                       | corsia protetta da cordolo            | monodirezionale (sui due fianchi stradali) | 0,8            | 1,25          | <b>NO</b> | Larghezza ridotta |
| 4    | via dell'Olimpo (Castelforte-PV 26)                | corsia protetta da cordolo            | monodirezionale (sui due fianchi stradali) | 0,6            | 1,25          | <b>NO</b> | Larghezza ridotta |
| 5    | via dell'Olimpo (PV 26-Rotatoria Nassirya)         | corsia oltre gli stalli di parcheggio | monodirezionale (sui due fianchi stradali) | 1,2            | 1,25          | <b>NO</b> | Larghezza ridotta |

## Dorsale monte-mare Favorita-Acquasanta-Lennon

| Num. | Tratto   | Tipologia  | Tipo di Percorrenza                         | Lunghezza (Km) | Larghezza (m) | A norma | Motivo principale                       |
|------|--|--|---|----------------|---------------|---------|---|
| 6    | Rabin-King-Favorita                                      | marciapiede in promiscuo con pedoni                                | bi-direzionale (su un solo fianco stradale) | 1,13           | 2,3           | NO      | Larghezza ridotta                       |
| 7    | Via Ammiraglio Rizzo-Via Autonomia siciliana             | pista a livello di marciapiede/corsia protetta da cordolo          | monodirezionale (sui due fianchi stradali)  | 1,88           | 0,8           | NO      | Larghezza ridotta / segnaletica errata  |
| 8    | Via Don Orione   | pista a livello di marciapiede                                     | monodirezionale (sui due fianchi stradali)  | 0,35           | 0,8           | NO      | Larghezza ridotta                       |
| 9    | Via Rutelli  | pista a livello di marciapiede/marciapiede in promiscuo con pedoni | mono/bi-direzionale                         | 0,98           | 0,8           | NO      | Larghezza ridotta                       |
| 10   | via Scaduto-piazza Unità d'Italia-via Giusti             | pista a livello di marciapiede                                     | monodirezionale (sui due fianchi stradali)  | 0,63           | 0,8           | NO      | Larghezza ridotta                       |
| 11   | via Pecoraro (Sciuti-Rapisardi)                          | in promiscuo con i veicoli motorizzati                             | intera carreggiata                          | 0,28           | 3,5 - 4       | NO      | Segnaletica errata /percorso interrotto |
| 12   | via Pecoraro (Rapisardi-Piazza Boiardo)-via Notarbartolo | pista a livello di marciapiede                                     | bi-direzionale                              | 0,2            | 2,4           | NO      | Larghezza ridotta                       |
| 13   | via Notarbartolo   | marciapiede in promiscuo con pedoni                                | bi-direzionale                              | 0,14           | 3,9           | SI      | Smantellata per il progetto tram        |
| 14   | via Borremans  | pista a livello di marciapiede                                     | monodirezionale (sui due fianchi stradali)  | 0,36           | 0,8           | NO      | Larghezza ridotta                       |
| 15   | via Galilei-via Pacinotti                                | pista a livello di marciapiede                                     | monodirezionale (sui due fianchi stradali)  | 1,35           | 0,8           | NO      | Larghezza ridotta                       |



## Dorsale mare Don Orione-Foro Italico e Messina marine

| Num. | Tratto                           | Tipologia   | Tipo di Percorrenza                         | Lunghezza (Km) | Larghezza (m) | A norma | Motivo principale                |
|------|----------------------------------|---|---|----------------|---------------|---------|----------------------------------|
| 16   | via Quinta casa                  | in promiscuo con i veicoli motorizzati/corsia protetta da cordolo | monodirezionale (sui due fianchi stradali)  | 0,17           | 0,8           | NO      | Larghezza ridotta                |
| 17   | via dell'Arsenale                | pista a livello di marciapiede                                    | monodirezionale (sui due fianchi stradali)  | 0,5            | 0,8           | NO      | Larghezza ridotta                |
| 18   | piazza Giacchery                 | pista a livello di marciapiede                                    | bi-direzionale (su un solo fianco stradale) | 0,17           | 0,8           | NO      | Larghezza ridotta                |
| 19   | via Crispi (Amari-Giacchery)     | marciapiede in promiscuo con pedoni                               | bi-direzionale (su un solo fianco stradale) | 0,87           | 2,5           | NO      | Larghezza ridotta                |
| 20   | via Crispi (Castellammare-Amari) | pista a livello di marciapiede                                    | bi-direzionale (su un solo fianco stradale) | 0,49           | 2,5           | SI      | Presenza di barriere trasversali |
| 21   | via Crispi (Cala-Castellammare)  | marciapiede in promiscuo con pedoni                               | bi-direzionale (su un solo fianco stradale) | 0,23           | 2,5           | NO      | Larghezza ridotta                |
| 22   | via Cala                         | pista a livello di marciapiede in promiscuo con i pedoni          | bi-direzionale (su un solo fianco stradale) | 0,54           | 2,0           | NO      | Larghezza ridotta                |
| 23   | Foro Italico (porta felice)      | pista a livello di marciapiede                                    | bi-direzionale (su un solo fianco stradale) | 0,22           | 2,5           | SI      |                                  |
| 24   | Foro Italico                     | corsia protetta dal marciapiede                                   | monodirezionale                             | 0,57           | 1,5           | SI      | Manca una corsia di marcia       |
| 25   | via Lincoln                      | pista a livello di marciapiede                                    | bi-direzionale (su un solo fianco stradale) | 0,91           | 2,5           | SI      | Larghezza ridotta                |
| 26   | via Archirafi                    | marciapiede in promiscuo con pedoni                               | bi-direzionale (su un solo fianco stradale) | 0,55           | 2,0           | NO      | Larghezza ridotta                |
| 27   | via Messina marine               | pista a livello di marciapiede                                    | bi-direzionale (su un solo fianco stradale) | 2,15           | 2,5           | SI      | Segnaletica carente              |

# **Verso una proposta di Rete ciclabile urbana condivisa con i ciclisti (anche nelle priorità di intervento)**

## **Criteri operativi della proposta:**

- Priorità alla realizzazione di dorsali nelle aree attualmente interamente scoperte della città;
- Infittimento della rete nelle aree già servite;
- Azione prioritaria lungo i percorsi casa scuola;
- Interconnessione aree pedonali ed aree verdi esistenti;
- Predilezione per la realizzazione di zone 30 (interventi ad alta qualità di risultati in termini di sicurezza e a basso impatto economico)
- Necessità di interventi migliorativi nell'ambito della fluidificazione del traffico anche tramite modifica sensi di marcia e realizzazione sensi unici;

# Rete ciclabile – uniformità o eterogeneità?



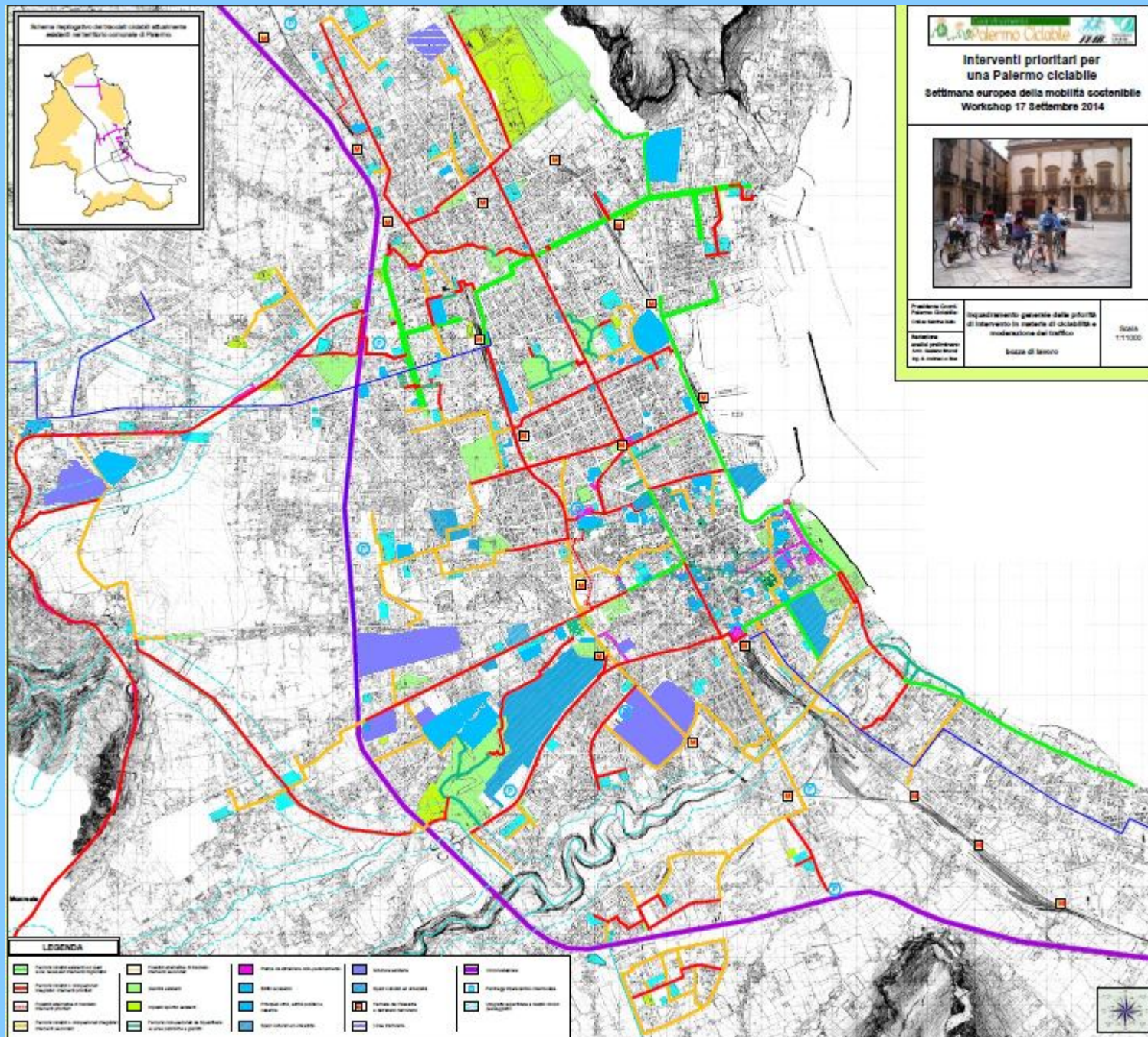
Una rete ciclabile urbana non deve necessariamente essere costituita, in via esclusiva, da infrastrutture lineari dedicate (corsie o piste).

Ottimi risultati possono, infatti, essere ottenuti anche tramite lo sviluppo di una rete ibrida.

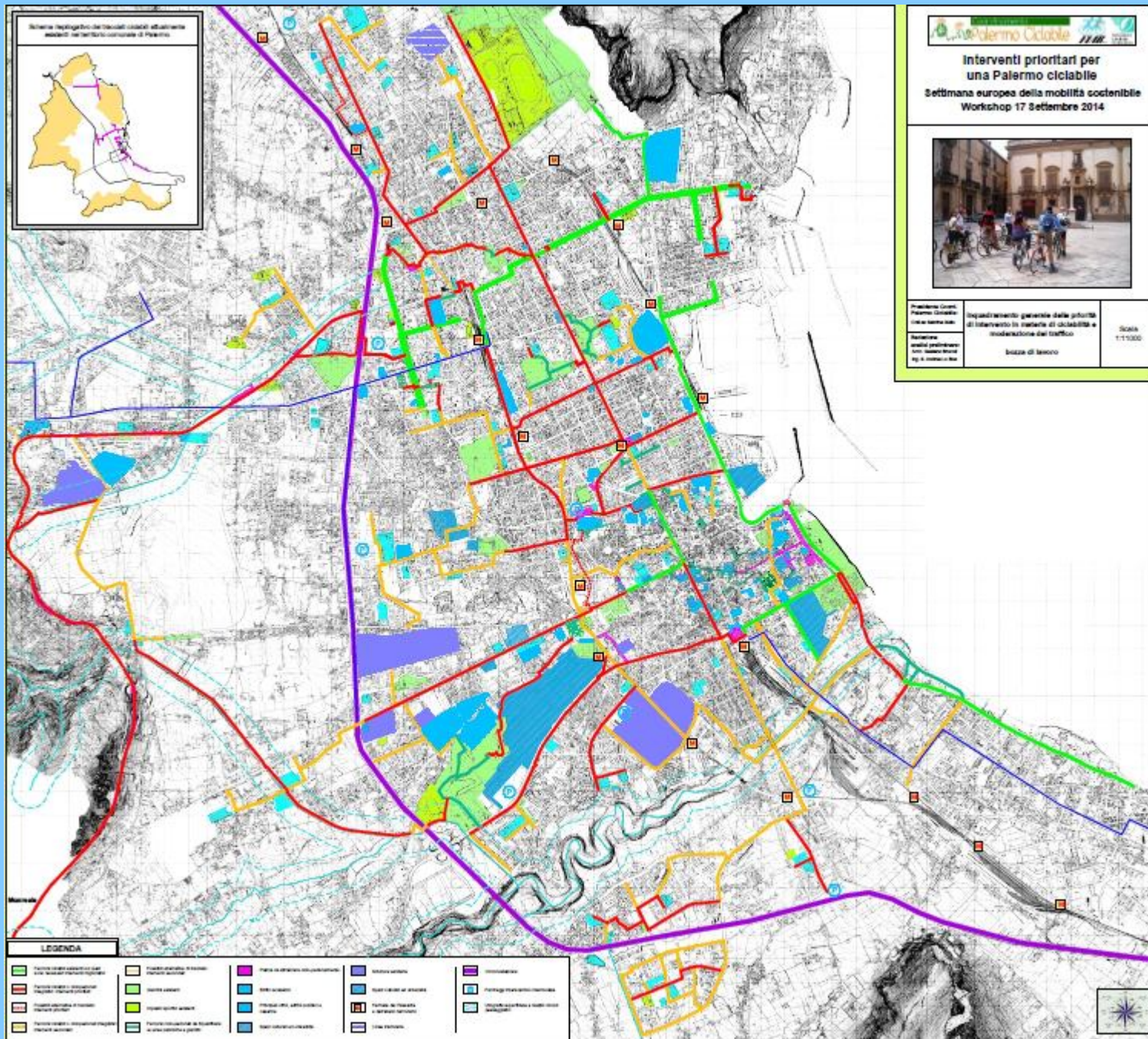
Questo tipo di rete è spesso caratterizzata da una rilevante ricchezza di spunti progettuali e da iniziali inferiori costi realizzativi, rispetto a percorsi dedicati.

Possono inoltre fondarsi su aree pedonali interconnesse (centro antico e borgate), parchi e giardini, zone 30 e strade di quartiere (interventi di traffic calming).

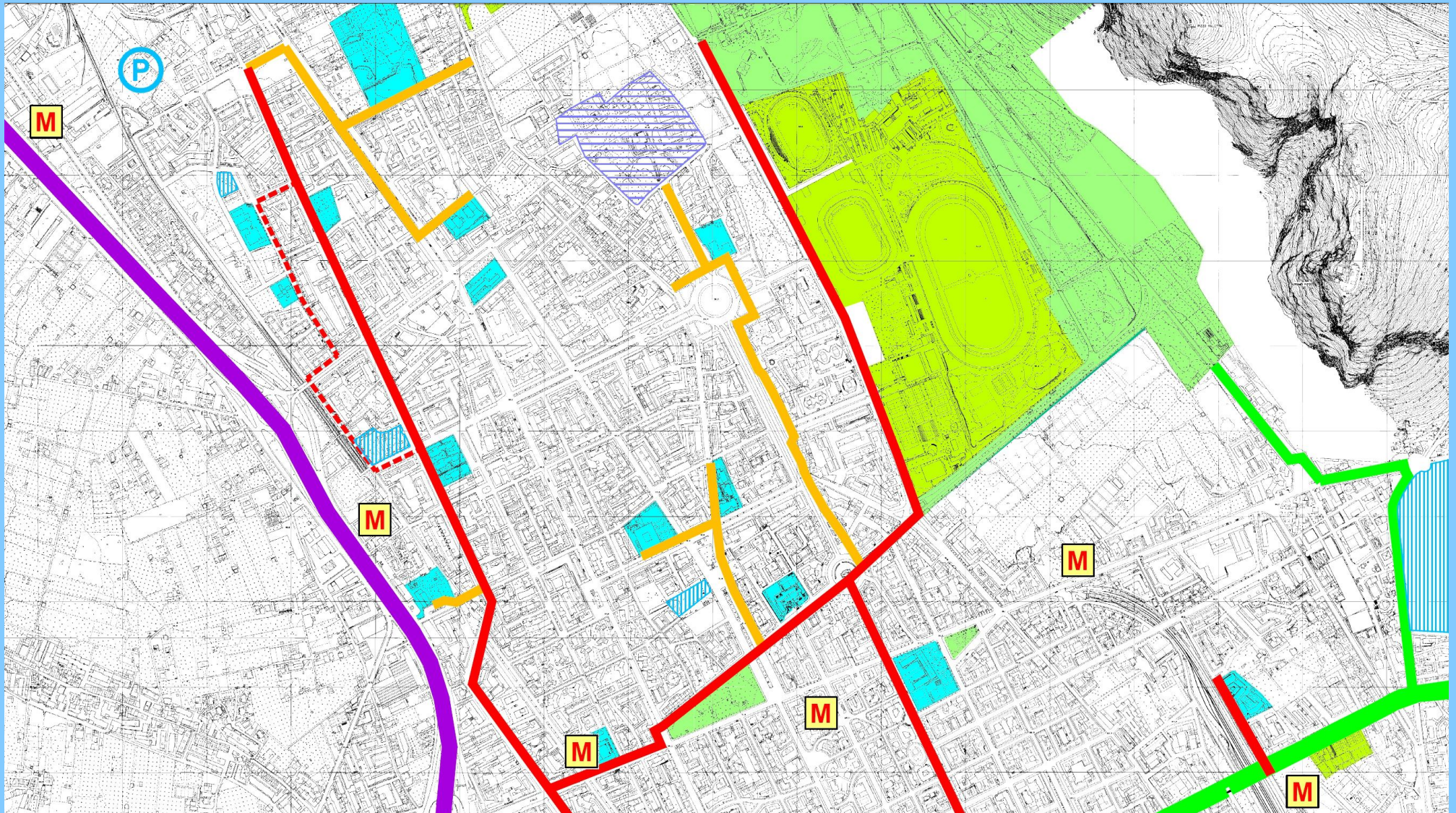
# Rete ciclabile – BOZZA DI LAVORO ODIERNA



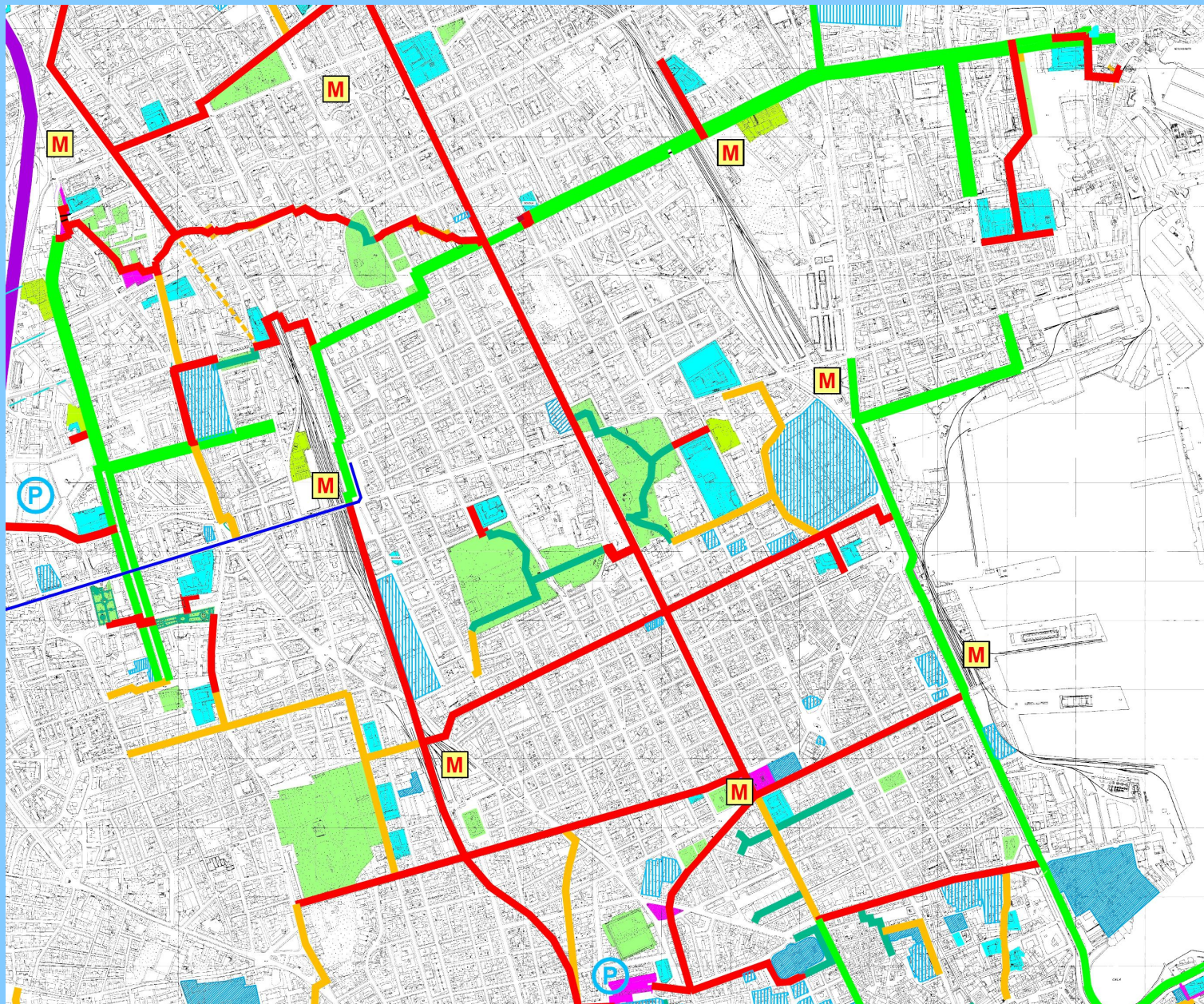
# Rete ciclabile – BOZZA DI LAVORO ODIERNA



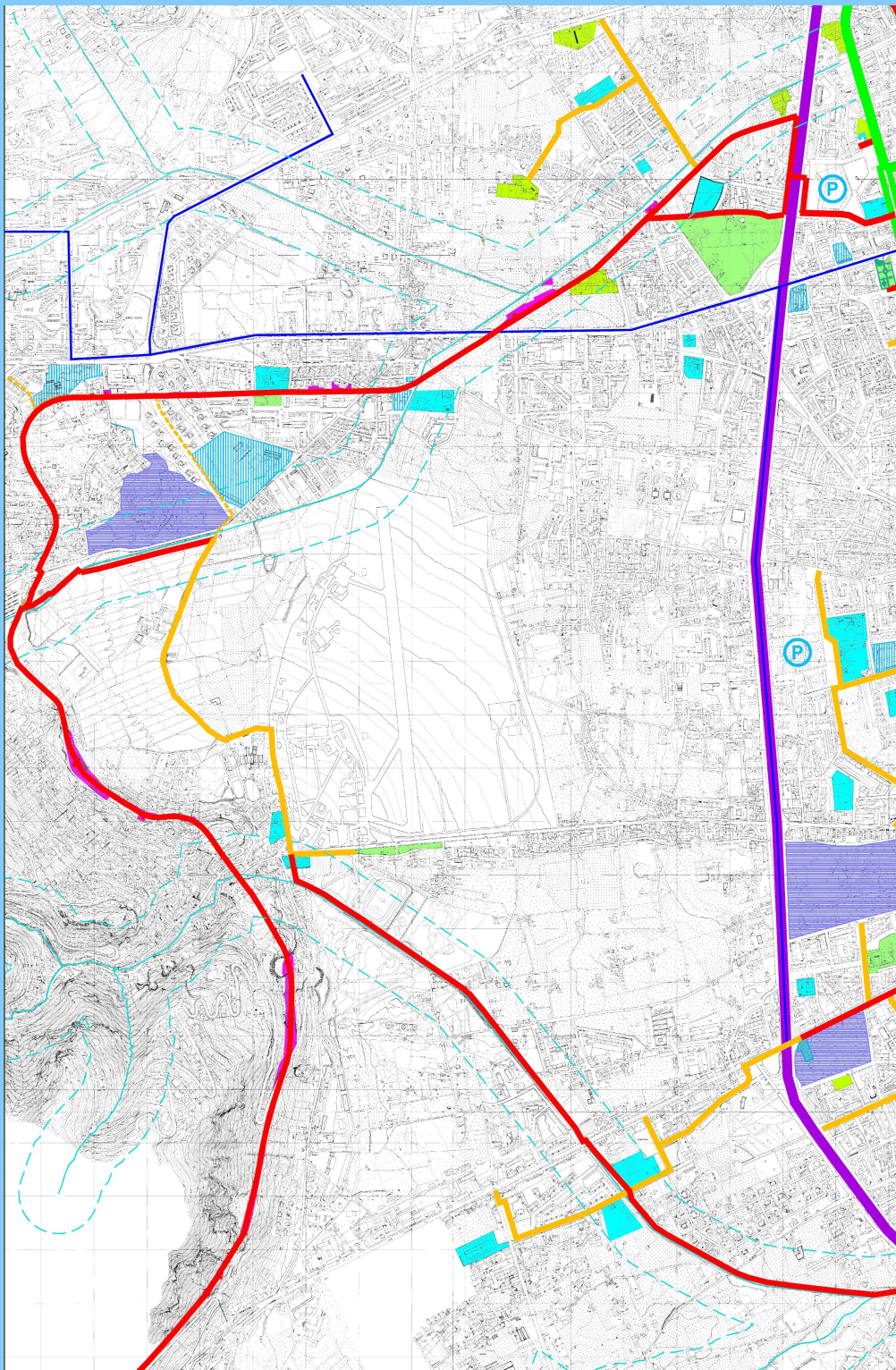
# Rete ciclabile – Area Centro Nord



# Rete ciclabile – Area Centrale

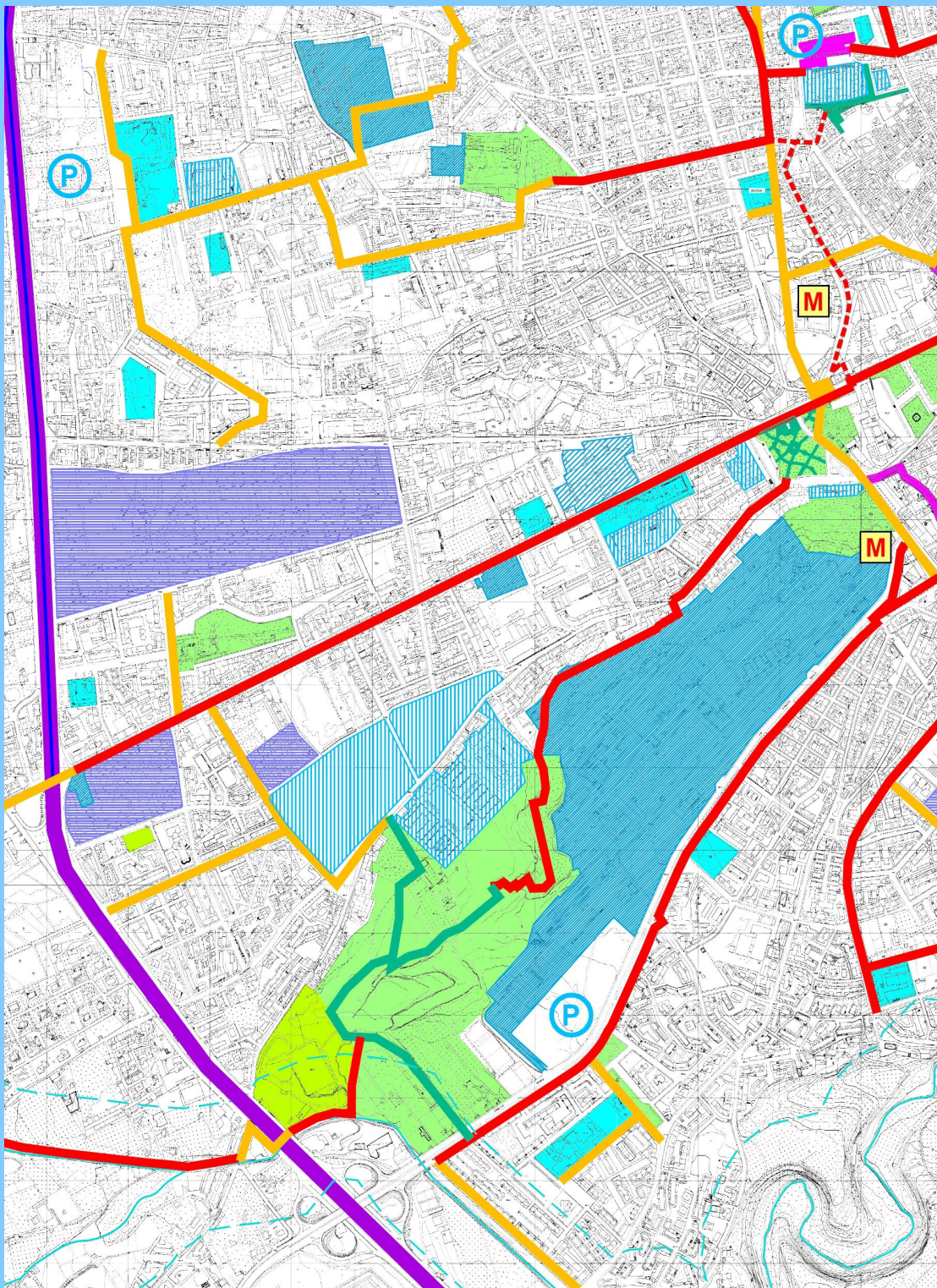


# Rete ciclopedonale – occidentale

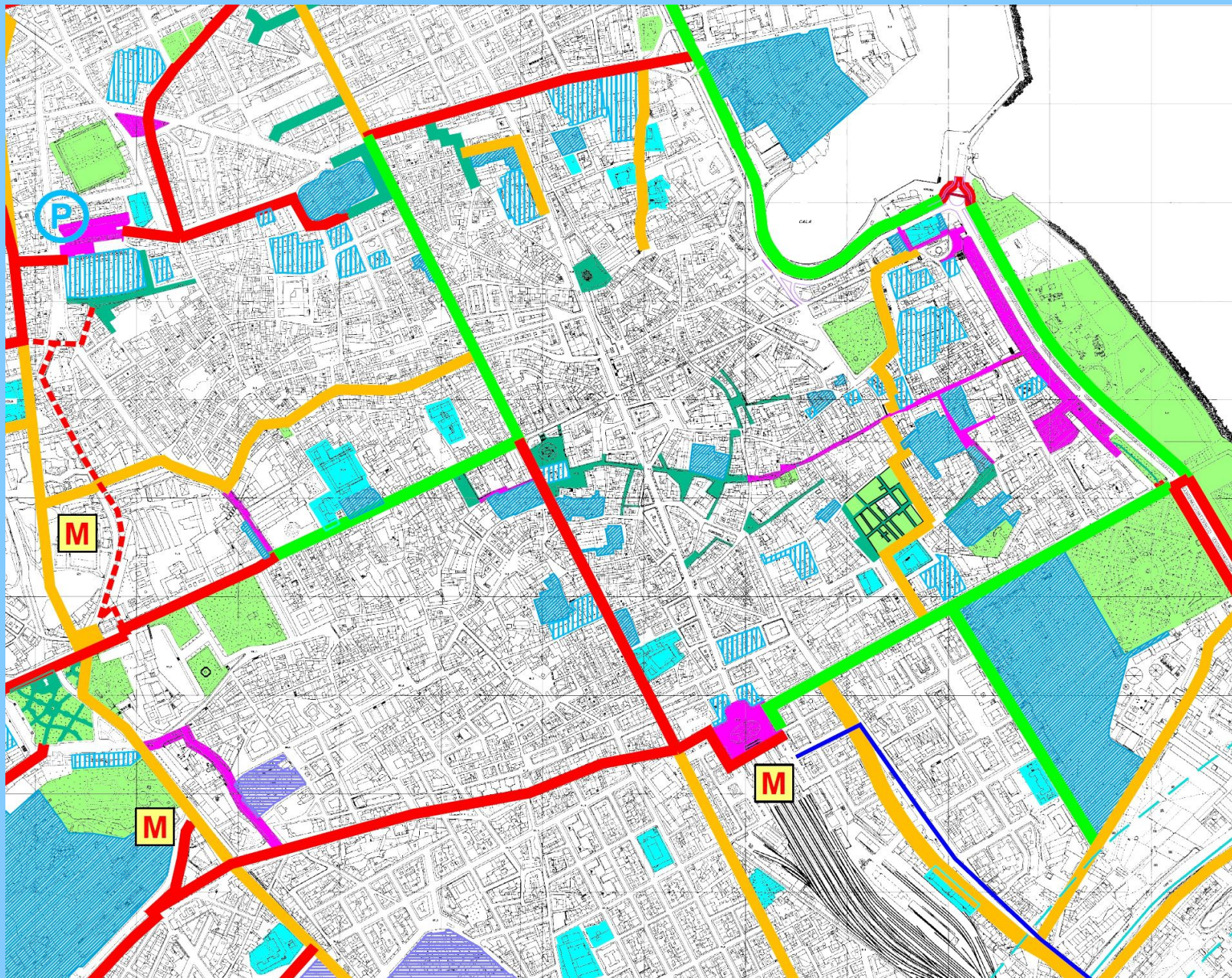




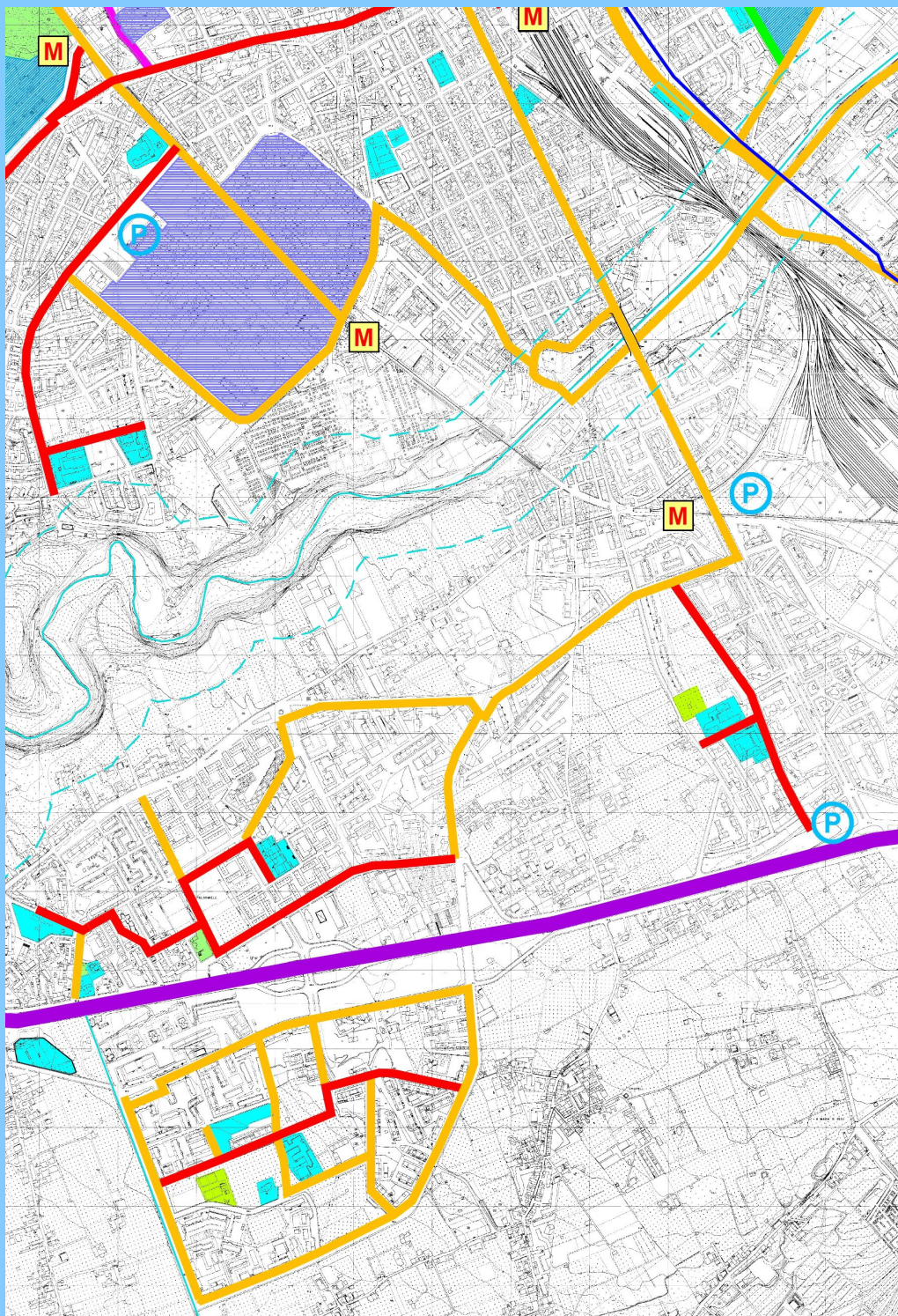
## Rete ciclabile – Area centro-occidentale



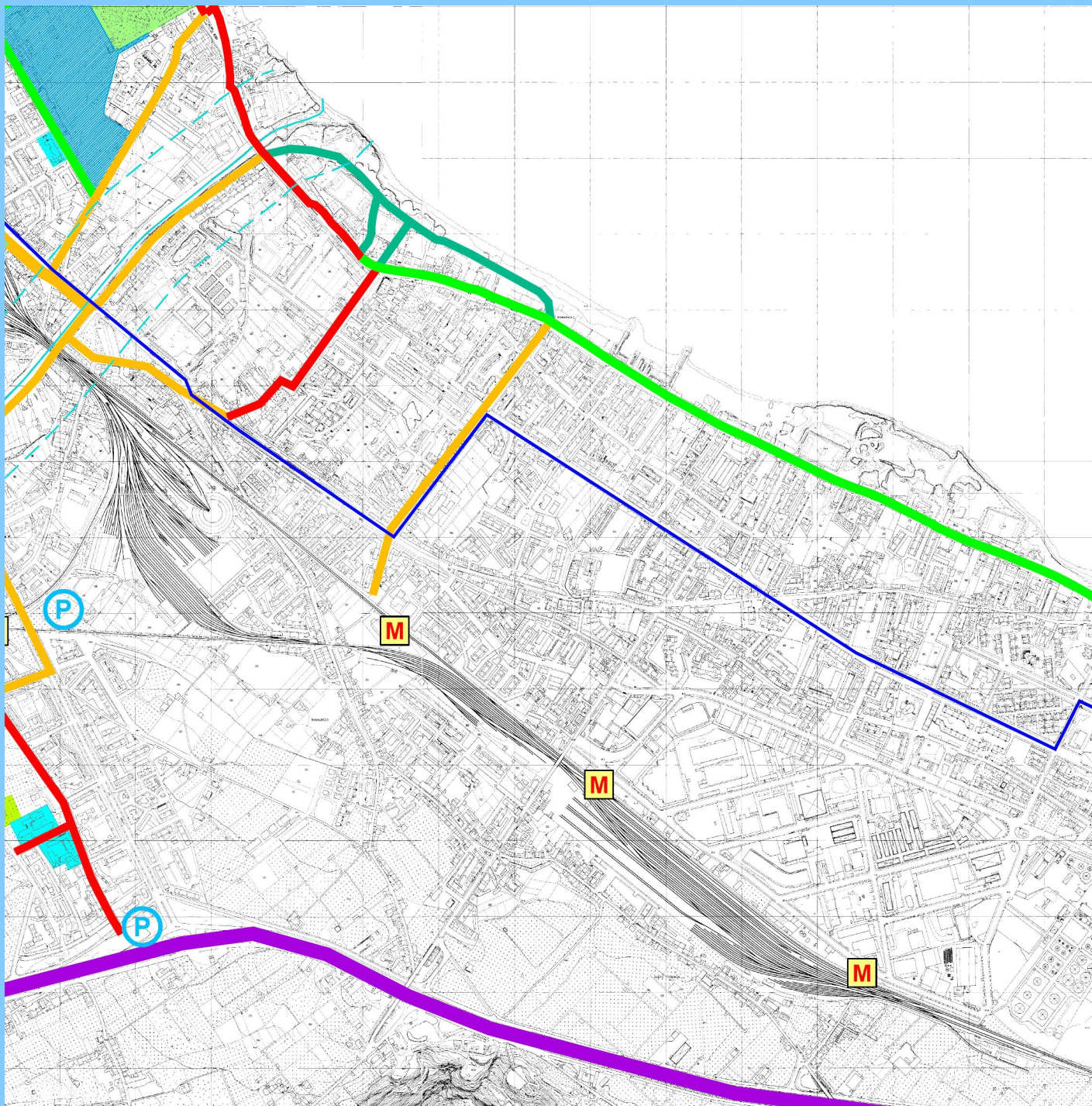
# Rete ciclopedonale – Centro antico



# Rete ciclabile – Area sud



# Rete ciclabile – Area orientale



## Rete ciclabile - Intermodalità



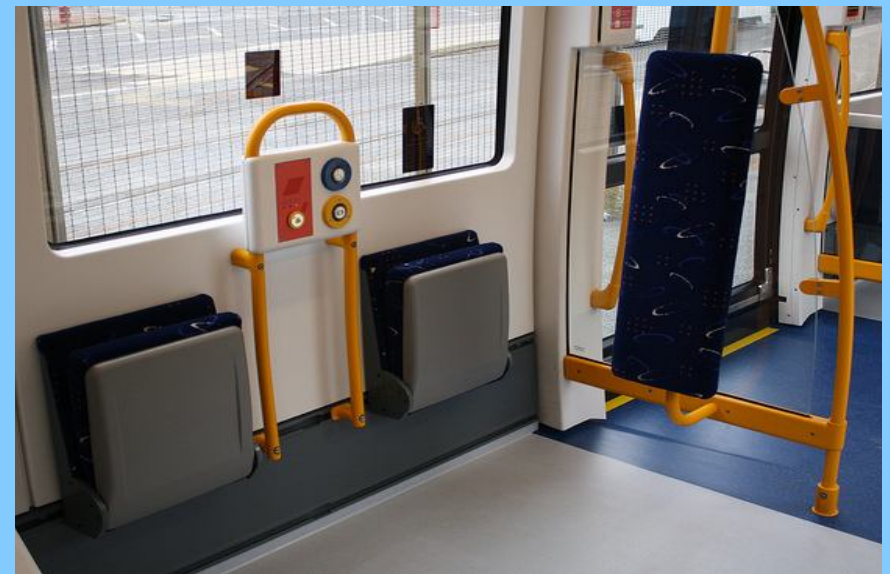
Per consentire un buon risultato operativo ed un'integrazione di sistemi in una logica di piena complementarità, è necessario che gli interventi in materia di mobilità ciclabile siano interconnessi ai nodi di interscambio degli altri sistemi di trasporto e viceversa.



## Rete ciclabile - Intermodalità



La facoltà di potere coprire tramite l'utilizzo della bicicletta le distanze del cosiddetto “ultimo chilometro” consente spesso di risolvere, con poca spesa e con un buon livello di attrazione dell'utenza, il problema del collegamento fra reti di trasporto di massa e luoghi di residenza e/o lavoro e/o svago.



# Rete ciclabile – Qualcosa si muove accanto ad istanze inevase

- **Incremento, miglioramento qualitativo-funzionale e messa in rete dei percorsi ciclabili e delle aree pedonali**

Realizzazione di nuovi percorsi ciclabili ed adeguamento alla normativa vigente delle piste e corsie ciclabili esistenti. Realizzazione di parcheggi per biciclette presso tutti gli uffici pubblici ed i nodi di interscambio con i sistemi di trasporto di massa. Possibilità di caricamento delle biciclette sui mezzi tranviari. **NO**

- **Miglioramento della percorribilità della pista ciclabile esistente lungo la via Messina Marine. NO**

- **Realizzazione di percorsi promiscui ciclo-pedonali lungo i marciapiedi di via Libertà,**

La richiesta fa riferimento a quanto stabilito nella mozione già approvata in consiglio comunale nel 2003, su istanza dei ciclisti palermitani. **NO**

- **Avvio di una sperimentazione mirata in materia di uso delle corsie riservate ai bus,**

La proposta è finalizzata, al momento, a consentire l'apertura al transito ciclabile della corsia di via Dante e di quella di Corso Vittorio Emanuele, da piazza Villena, alla via Bonello.

Tale richiesta nasce dall'esigenza di consentire ai ciclisti di evitare lunghi e maggiormente difficoltosi percorsi alternativi. **SI**

## Rete ciclabile – Alcuni esempi di istanze inevase

### - **Modifica in funzione ciclabile, dell'ordinanza O.S.\_209.03 che ha istituito la chiusura domenicale dell'asse Liberta-Maqueda:**

Tale provvedimento non ha inserito i ciclisti fra le categorie che, in deroga al divieto di accesso, possono transitare nell'area a traffico limitato. La mancata esplicitazione, ai sensi del C.d.S., esclude e quindi in pratica **vieta**, il passaggio dei ciclisti all'interno dell'area oggetto del provvedimento.

*Questo divieto, che è nato a causa di un equivoco di fondo sul tema della ciclabilità, e che non viene mai esplicitato in maniera chiara ai cittadini perché sarebbe impopolare, consente però all'amministrazione comunale (parte politica e parte tecnico-amministrativa) di mettersi in sicurezza contro eventuali incidenti e possibili vertenze giudiziarie. La paura vince sulla logica.*

*Preme qui ricordare, per l'ennesima volta, che in caso di incidente fra pedoni e ciclisti, vale quanto stabilito dal codice della strada e cioè che il ciclista deve, sempre, dare precedenza al pedone, e che pertanto l'amministrazione non avrebbe di che temere.*

**SI PARZIALE**



## Rete ciclabile – Alcuni esempi di istanze inevase

- **Realizzazione di percorsi ciclabili in promiscuo lungo l'asse via Marchese di Villabianca-Giardino Inglese. NO**

In corrispondenza dell'incrocio con via Duca della Verdura il percorso ciclabile potrebbe proseguire all'interno del Giardino Inglese come peraltro previsto dal vigente regolamento del verde urbano.

- **Apertura alla pubblica fruizione col ruolo di greenway, dell'ex tracciato ferroviario Palermo – Camporeale. NO**

In una prima fase, l'uso di queste aree demaniali affidate al Comune, potrebbe partire dall'istituzione, di un giardino lineare dotato di un percorso pedonale protetto, per giungere, a seguito di opportuni interventi, da concordare con le associazioni, alla definizione di un percorso promiscuo ad uso pedonale, ciclistico e come ippovia, che colleghi le località del turismo "arabo-normanno" di Palermo, Monreale ed Altofonte

- **Adeguamento delle tabelle esistenti all'ingresso nei giardini pubblici alle prescrizioni contenute nel Regolamento del Verde Urbano di Palermo in materia di accesso da parte delle biciclette. SI PARZIALE**

- **Miglioramento della sicurezza degli attraversamenti pedonali in prossimità degli edifici scolastici. NO**

- **Riorganizzazione dell'Ufficio Biciclette con personale e struttura dedicata per renderlo più funzionale rispetto ai problemi di mobilità dell'utenza debole NO**