



Comune di Ascoli Piceno

MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE PER ATTIVITÀ PARTIGIANA



Relazione di Piano Giugno 2022

Proposta di Piano



Gruppo di lavoro

Comune di Ascoli

Marco Fioravanti	Sindaco di Ascoli Piceno
Giovanni Silvestri	Vicesindaco - Assessore all'Urbanistica con delega a Pianificazione urbanistica generale ed esecutiva, Piano Regolatore Generale e varianti, Edilizia Privata, Edilizia residenziale pubblica, Sportello Unico delle Imprese, Edilizia sportiva, Piano e gestione arredo urbano, Pianificazione della mobilità e della sosta
Maria Luisa Volponi	Assessora alla Qualità della vita con delega a Ascoli Green, Qualità della Vita, Pari opportunità.
Maurizio Piccioni	Responsabile del procedimento
Claudia Marconi	Istruttore tecnico direttivo

Consulenti

TPS Pro

Guido Francesco MARINO	Laura MONTIONI
Nicola MURINO	Filomena DEMAI
Matteo SCAMPORRINO	Leonardo DI PUMPO
Debora GORETTI	Michela MORETTI
Andrea COLOVINI	



TPS Pro S.r.l. Società di
Ingegneria
Bologna - Perugia
www.tpspro.it

Indice

1	Premessa	6
2	Riferimenti normativi e programmatici.....	8
2.1	Quadro normativo di riferimento nazionale.....	8
2.1.1	<i>Riferimenti in tema di ciclabilità.....</i>	8
2.1.2	<i>Micromobilità elettrica.....</i>	21
2.1.3	<i>Nuovo Codice della Strada e novità in ambito ciclabile e pedonale.....</i>	23
2.2	Quadro normativo di riferimento locale.....	26
2.2.1	<i>Legge regionale 03/12/2012 n.38 - Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica</i>	26
2.2.2	<i>Stato attuale della pianificazione ciclabile ad Ascoli Piceno.....</i>	30
2.3	Quadro programmatico	30
2.3.1	<i>Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza PNRR</i>	30
2.3.2	<i>Decreto 12/08/2020 - Risorse destinate a ciclovie urbane.....</i>	32
2.3.3	<i>Documento di Economia e Finanza 2022</i>	34
2.3.4	<i>Decreto del Dirigente della P.F. trasporto pubblico locale, logistica e viabilità 10/09/2021 n.547</i>	35
2.4	Il BiciPlan come sistema: coerenza e integrazione con le altre progettualità in corso.....	36
2.5	Glossario delle definizioni	37
3	Il processo di formazione del Piano	40
3.1	Piano di comunicazione	40
3.1.1	<i>Slogan e logo</i>	40
3.1.2	<i>Vision e Mission</i>	40
3.2	Partecipazione e consultazione.....	41
3.2.1	<i>Il questionario e l'atlante delle segnalazioni.....</i>	41



3.2.2	<i>Il Primo Workshop del BiciPlan - sintesi degli esiti</i>	43
3.3	Interlocazione con il MIMS	43
4	Quadro conoscitivo e Criticità	46
4.1	Inquadramento territoriale e socio-economico	46
4.1.1	<i>Struttura territoriale e insediativa</i>	46
4.1.2	<i>Caratteristiche e dinamiche demografiche</i>	46
4.1.3	<i>Imprese e dinamiche occupazionali</i>	53
4.2	Caratteristiche del sistema della mobilità attiva	59
4.2.1	<i>Localizzazione dei servizi e dei poli di attrazione</i>	59
4.2.2	<i>Il pendolarismo</i>	59
4.2.3	<i>Incidentalità</i>	73
4.2.4	<i>Il cicloturismo: una risorsa per tutto il territorio</i>	85
4.2.5	<i>Rilievi 90</i>	
4.2.6	<i>Elaborazioni da database spaziali</i>	94
4.2.7	<i>Analisi SWOT</i>	108
5	Obiettivi e strategie	109
5.1	Definizione degli obiettivi	109
5.2	Individuazione delle strategie di intervento	110
6	Azioni progettuali	111
6.1	A - Qualità della vita	111
6.1.1	<i>A1 - Istituire le Aree a Precedenza Ciclabile</i>	111
6.1.2	<i>A2 - Realizzare interventi di organizzazione delle intersezioni in favore dei ciclisti prevedendo fra gli altri Diagonal Diverter, corridoi evidenziati per le svolte dei ciclisti, casa avanzata</i>	115



6.1.3	A3 - Ricucitura dei percorsi previsti con i progetti in itinere	117
6.1.4	A4 - Realizzare la rete di percorsi ciclabili di connessione tra le aree industriali/commerciali, le zone scolastiche e le zone più densamente abitate.....	118
6.1.5	A5 - Attrezzare ciclostazioni e zone di posteggio con telecamere di sicurezza	122
6.1.6	A6 - Realizzare uno skatepark e strutture adeguate per il pattinaggio	122
6.1.7	A7 - Istituire un servizio di trasporto disabili con bici attrezzate.....	123
6.1.8	A8 - Potenziare il servizio di Cargo-Bike per il Last Mile Delivery (UCC).....	125
6.1.9	A9 - Mettere a bando un servizio di bike sharing free floating	126
6.1.10	A10 - Realizzare con tattiche temporanee nelle APC progetti di riqualificazione dello spazio urbano, rendendolo disponibile per pedoni e ciclisti.....	127
6.1.11	A11 - Istituire tavoli permanenti di gestione del piano	131
6.1.12	A12 - Inserire nel piano di comunicazione del Comune la promozione del Biciplan e degli interventi come tema ricorrente	132
6.2	B - Accessibilità scolastica.....	133
6.2.1	B1 - Istituzione di ZTLS Zone a traffico limitato scolastiche al servizio delle scuole per evitare il congestionamento del traffico nelle ore di punta	133
6.2.2	B2 - Fornire le scuole di punti di sosta ciclabile protetti all'interno degli spazi scolastici	136
6.2.3	B3 - Istituire servizi di bicibus e pedibus per le scuole dell'infanzia e primarie	137
6.2.4	B4 - Utilizzare l'asphalt paint come indicazione e orientamento per i ciclisti e i pedoni e come segnalazione di bicibus e pedibus ..	139
6.3	C - Turismo lento e sostenibile	140
6.3.1	C1 - Differenziazione di alcuni tratti della Ciclovia del Tronto in base al target, conservando comunque il tracciato regionale ipotizzato.....	140
6.3.2	C2 - Punti di ricarica leggeri per bici elettriche e micromobilità	141
6.3.3	C3 - Predisposizione di CicloPod e Punti di Servizio Multiservice in corrispondenza dei luoghi di interscambio.....	143
6.3.4	C4 - Predisporre un sistema di WayFinding bilingue, online e fisico	145
	Elenco degli allegati e delle tavole di Piano	149

1 Premessa

Si consiglia la lettura della premessa non solo prima della lettura della presente relazione, ma anche prima della consultazione delle tavole ed allegati di piano. I progettisti hanno infatti costruito una impalcatura logica di fondo a tutti gli elaborati che, una volta compresa, aiuta la consultazione e la comprensione. Di seguito la sintesi dei nodi più salienti e l'elenco degli elaborati.

L'oggetto è "LA PREDISPOSIZIONE DI UN PIANO DELLA CICLABILITÀ (BICIPLAN) PER IL COMUNE DI ASCOLI PICENO",

Riferimenti base per il Piano. Il BiciPlan o Piano della mobilità ciclistica è uno strumento previsto dalla normativa. L'art. 3 del DM 557/99 prevede che "Gli enti locali si devono dotare di un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare e una motivata scala di priorità", questo ha come primario riferimento la Linee guida BiciPlan Art. 6 Legge 2/2018.

Il BiciPlan come sistema. L'ideazione e progettazione del BiciPlan è avvenuta in parallelo per motivi formali di assegnazione del servizio, alla redazione di un Progetto per le Ciclovie Ministeriali e un progetto per le Ciclostazioni.

Metodo ed esiti di Piano. L'intero documento si sviluppa secondo la filiera di pianificazione strategica Criticità-Obiettivi-Strategie-Azioni. Le Linee guida ministeriali non prevedono infatti la possibilità all'interno del piano della ciclabilità di andare a normare e progettare in maniera spaziale gli interventi, ma di restare a livello strategico e compiere comunque una valutazione tecnico economica della fattibilità degli interventi.

Criticità e potenzialità. La chiusura del quadro conoscitivo e le indagini tecniche hanno permesso di evidenziare le criticità e le potenzialità del sistema della mobilità ascolano; il Capitolo 4 riporta il dettaglio di tutti gli studi e le analisi compiute con approfondimenti allegati allo stesso documento, per sintesi nel paragrafo 0 è riportata la matrice valutativa SWOT utile in primis per il riconoscimento delle criticità e in seconda battuta per la determinazione degli obiettivi e strategie di piano.

Obiettivi e strategie condivise. Il Capitolo 5 sintetizza il percorso logico e condiviso di costruzione degli obiettivi, derivanti anche da direttive ministeriali, nonché dalle strategie condivise sia con l'Amministrazione che con gli Stakeholders attraverso gli incontri di partecipazione. Questo Capitolo è inscindibile dal processo di partecipazione e comunicazione. L'agenda e gli esiti più rilevanti di questi ultimi sono all'interno del capitolo 3.2, dettagliato poi negli allegati al piano.

Azioni proposte. Ecco l'ultimo tassello della filiera, cioè le azioni, reale *core business* del piano. La costruzione di queste è un distillato delle fasi precedenti, un condensato di tutti gli input interni esterni all'Amministrazione. Per l'attuazione degli interventi si rimanda a progetti, programmi e piani di attuazione successivi. Le azioni, esito finale del piano, contengono quindi le indicazioni di prefattibilità tecnico-economica, indicazioni progettuali prestazionali e finalità/obiettivi dei singoli interventi.

Il Piano tra PRG e PUMS. Il BiciPlan e il PediPlan, in base all'attuale normativa, possono essere intesi come piani di attuazione del più generale PUMS. Quest'ultimo attualmente non è stato ancora redatto per il Comune di Ascoli Piceno. Il presente documento si configura pertanto come un contributo integrativo all'attuale PRG vigente. Si sottolinea comunque che l'efficacia del BiciPlan sarebbe maggiore nel caso in cui



Comune di Ascoli Piceno
MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE PER ATTIVITÀ PARTIGIANA



Relazione di Piano
Proposta di Piano

l'amministrazione attivasse l'iter di redazione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile in grado di integrare gli obiettivi, le indicazioni e le strategie dei sistemi della ciclabilità e pedonalità contenuti nei due Piani con gli altri sistemi di mobilità quali: il Trasporto Pubblico Locale, il trasporto privato motorizzato, la logistica urbana e il turismo.

Prospettive di integrazione con ulteriori strumenti di Pianificazione della Mobilità Sostenibile. Gli strumenti e i dispositivi tipici delle analisi dei PUMS sono in grado di dettagliare, integrare e validare le soluzioni progettuali proposte nelle azioni dei due piani. Ad esempio, la riorganizzazione della sede stradale, nel grado di intervento del presente BiciPlan, non può spingersi fino alla modifica dei sensi di marcia o alla rilocalizzazione puntuale degli stalli di sosta. Queste ultime sono frutto di stime e valutazioni derivate da modellazioni e simulazioni sul sistema stradale non attuabili, né richieste a livello normativo, nello strumento del BiciPlan. Il BiciPlan non prevede il ricorso alla procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica) vista la sua natura, per arrivare a definire le soluzioni progettuali ottimali quest'ultima è imprescindibile, nuovamente quindi appare utile ricorrere allo strumento del PUMS che per legge la prevede.



2 Riferimenti normativi e programmatici

2.1 Quadro normativo di riferimento nazionale

2.1.1 RIFERIMENTI IN TEMA DI CICLABILITÀ

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - “Nuovo Codice della Strada” e s.m.i. e suo regolamento (Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - “Regolamento di esecuzione ed attuazione del Nuovo Codice della Strada”)

Di seguito si riporta l’elenco dei principali articoli riguardanti la ciclabilità:

Codice della Strada	Regolamento
Art. 3 - Definizioni stradali e di traffico (commi 2 e 39)	
Art. 39 - Segnali verticali	Art. 88 - Segnali di attraversamento tranviario, attraversamento pedonale e attraversamento ciclabile (cc. 3, 4) Art. 122 - Segnali di obbligo Generico (c. 9 b, c e c. 10) Art. 135 - Segnali utili per la guida (c. 15)
Art. 40 - Segnali orizzontali (c. 11)	Art. 140 - Strisce di corsia (c. 7) Art. 146 - Attraversamenti ciclabili (cc. 1, 2 e 3)
Art. 41 - Segnali luminosi	Art. 163 - Lanterne semaforiche per velocipedi (cc. da 1 a 4)
Art. 50 - Definizione di velocipede (cc. 1 e 2)	

Codice della Strada	Regolamento
Art. 68 - Caratteristiche costruttive e funzionali e dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi (cc. da 1 a 8) Art. 69 - Caratteristiche dei dispositivi di segnalazione e di frenatura dei veicoli a trazione animale, delle slitte e dei velocipedi (c. 1)	Art. 223 - Dispositivi di frenatura e di segnalazione acustica dei velocipedi (cc. da 1 a 5) Art. 224 - Dispositivi di segnalazione visiva dei velocipedi (cc. da 1 a 10) Art. 225 - Caratteristiche costruttive delle attrezzature per il trasporto dei bambini sui velocipedi (cc. da 1 a 7)
Art. 145 - Precedenza (cc. 1 e 8)	
Art. 148 - Il sorpasso (cc. 3 e 4)	
Art. 158 - Divieto di fermata e di sosta dei veicoli (c. 1 g)	
Art. 182 - Circolazione dei Velocipedi (cc. da 1 a 10)	Art. 377 - Circolazione dei Velocipedi (cc. da 1 a 7)
Art. 230 - Educazione Stradale (c. 1)	

È possibile notare come nel Codice della Strada la ciclabilità riguardi con particolare riguardo all’interazione con i veicoli a motore e il loro spazi. Tale normazione “veicolocentrica” è figlia del periodo in cui è stato elaborato il Nuovo Codice della Strada dove anche la pianificazione e la progettazione si rivolgeva maggiormente alla risoluzione puntuale di tematiche legate al Traffico e al veicolo privato a motore piuttosto che regolamentare la mobilità in senso lato.

Direttive Ministeriali per “Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico”, (G.U. n. 146 del 24 giugno 1995) per l’applicazione, in ambito urbano, delle disposizioni contenute nell’art. 36 del Codice della Strada

L’introduzione del Piano Urbano del Traffico nel 1995 arricchisce e



definisce meglio le priorità di progettazione e pianificazione dei trasporti circa gli strumenti di breve termine, ma, come vedremo, nuovamente sembra lasciare sullo sfondo la mobilità ciclabile. Il PUT, infatti, costituisce uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali.

L'art. 3.2.1 - Tipi di componenti del traffico delle Direttive prevede "quattro componenti fondamentali del traffico", riportate di seguito "secondo l'ordine assunto nella loro scala dei valori all'interno del Piano":

- 1) circolazione dei pedoni;
- 2) movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus e tram), urbani ed extraurbani;
- 3) movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea (autovetture, autoveicoli commerciali, ciclomotori, motoveicoli, autobus turistici e taxi);
- 4) sosta di veicoli motorizzati, in particolare relativamente alle autovetture private.

Manca ogni riferimento alla mobilità ciclistica anche se, nel medesimo articolo, si precisa che "l'elencazione delle componenti fondamentali di traffico non esclude, ove occorra, la considerazione di altre componenti del traffico, definite in tale contesto componenti secondarie (quali la circolazione di velocipedisti)".

All'art. 2 dell'Allegato alle Direttive PUT, criteri particolari di progettazione e paragrafo **Errore**. **L'origine riferimento non è stata trovata.**, si legge: "per soddisfare le esigenze dei ciclisti sono da utilizzare specifici standard progettuali, emanati dal Ministro delle aree urbane

in occasione della disponibilità di finanziamenti statali per la realizzazione di piste ciclabili (cfr. relativa circolare n. 432 del 31.3.1993). Riguardo a queste ultime norme si sottolineano - in particolare - il criterio di protezione delle piste ciclabili sulle strade di scorrimento (con spartitraffico invalicabili) e quello di utilizzazione di rispettive corsie riservate a senso unico (concorde ed a destra della corsia per il traffico motorizzato), specialmente nel caso di piste realizzate su carreggiate esistenti, nonché quello relativo all'adeguata organizzazione delle intersezioni tra piste ciclabili in presenza contestuale del traffico motorizzato e pedonale (possibile organizzazione dei rispettivi attraversamenti come sistema rotatorio a senso unico antiorario, ubicato immediatamente all'interno dell'insieme degli attraversamenti pedonali). Nel caso di mancanza di spazi per la realizzazione di piste ciclabili secondo gli standard in questione ed in presenza di non rilevanti flussi ciclistici, è suggerito l'uso di banchine ciclabili a senso unico (di larghezza di 1 m, compresa la segnaletica orizzontale) e con piano viabile idoneo all'uso specifico".

Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 - "Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"

Con il decreto 30 novembre 1999, n. 557, regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili, viene finalmente dato spazio e rilievo alla mobilità ciclabile, non solo come "componente di traffico" ma anche come vera e propria modalità di spostamento urbana.

Art. 1. Premessa

Nella presente sezione sono individuati le **linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili** e gli elementi di qualità delle diverse parti degli itinerari medesimi. Gli itinerari ciclabili si identificano con i



percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede aduso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale).

Dette linee guida sono finalizzate al raggiungimento degli **obiettivi fondamentali di sicurezza e di sostenibilità ambientale della mobilità**: obiettivi che devono essere perseguiti in maniera organica, valutando le strategie e le proposte che meglio rispondono agli stessi.

Art. 2. Finalità e criteri di progettazione

Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di **pianificazione e dettagliato di progettazione**, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

- a) favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio con termine, che si ritiene possa raggiungersi delle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica;
- b) puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;
- c) valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
- d) verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali è necessario siano verificate ed

ottenute favorevoli condizioni anche plano-altimetriche dei percorsi.

Art. 3. Strumenti di pianificazione

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

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 ministeriali pubblicate nel supplemento ordinario n. 77 alla Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995. Per i comuni non tenuti alla predisposizione del PUT occorre comunque procedere ad una verifica di compatibilità, soprattutto ai fini della sicurezza, con le altre modalità di trasporto;

- b) i progetti degli itinerari ciclabili, previsti dal piano di cui al punto a), che prevedano anche, ove necessario, la riqualificazione dello spazio stradale circostante; in particolare, i progetti devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.).

Art. 4. Ulteriori elementi per la progettazione

Gli itinerari ciclabili possono essere utilizzati per esigenze prevalentemente legate alla mobilità lavorativa e scolastica quale sistema alternativo di trasporto per la risoluzione - anche se parziale - dei maggiori problemi di congestione del traffico urbano o per esigenze prevalentemente turistiche e ricreative.



Per la progettazione degli itinerari ciclabili devono essere tenuti inoltre presenti, in particolare, i seguenti elementi:

- a) nelle opere di piattaforma stradale: la regolarità delle superfici ciclabili, gli apprestamenti per le intersezioni a raso e gli eventuali sottopassi o sovrappassi compresi i loro raccordi, le sistemazioni a verde, le opere di raccolta delle acque meteoriche anche con eventuali griglie, purché quest'ultime non determinino difficoltà di transito per i ciclisti, ecc.;
- b) nella segnaletica stradale: oltre ai tradizionali cartelli (segnaletica verticale), le strisce (segnaletica orizzontale) e gli impianti semaforici, le indicazioni degli attraversamenti ciclabili, le colonnine luminose alle testate degli elementi spartitraffico fisicamente invalicabili, i delineatori di corsia, ecc.;
- c) nell'illuminazione stradale: gli impianti speciali per la visualizzazione notturna degli attraversamenti a raso, che devono tener conto delle alberature esistenti in modo da evitare zone d'ombra, ecc.;
- d) nelle attrezzature: le rastrelliere per la sosta dei velocipedi e, specialmente sulle piste ad utilizzazione turistica, panchine e zone d'ombra preferibilmente arboree, fontanelle di acqua potabile ogni 5 km di pista, punti telefonici od in alternativa indicazione dei punti più vicini, ecc.

Nel capo II del presente regolamento sono definite le norme da rispettare per la progettazione e la realizzazione delle piste ciclabili, mentre per i percorsi promiscui, le cui caratteristiche tecniche esulano dalla disciplina delle presenti norme, vengono fornite unicamente le indicazioni riportate ai commi 5 e 6.

Indicazioni: Commi 5 e 6

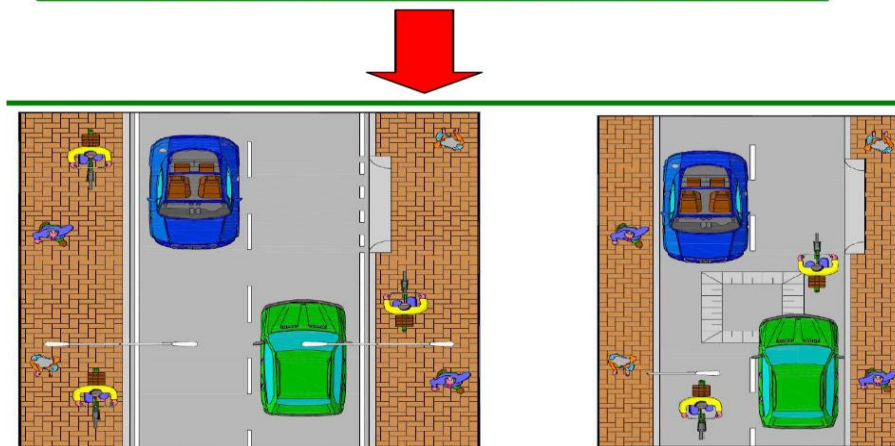


Figura 1 Indicazioni Commi 5 e 6

Norme da Rispettare: CAPO II

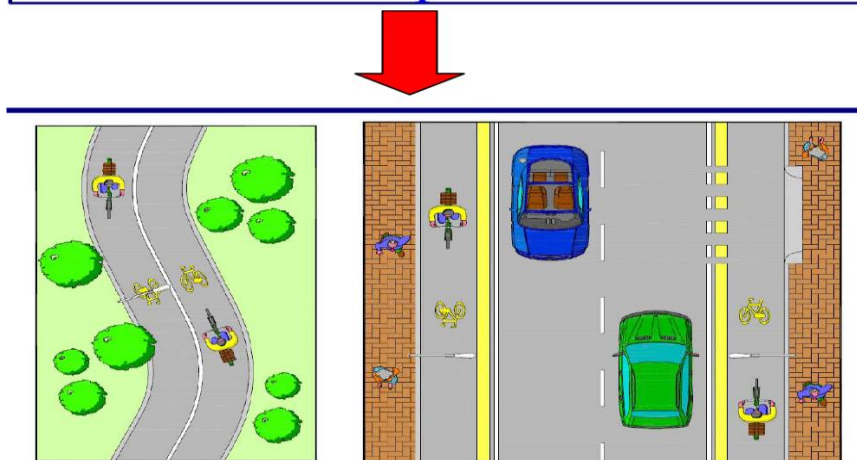


Figura 2 Norme da rispettare Capo II



Comma 5 Percorsi Promiscui Pedonali e Ciclabili

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.

Comma 6 Percorsi Ciclabili promiscui con veicoli a motore

I percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e pertanto gli stessi sono ammessi per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla

sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995 (1), rallentatori di velocità - in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi - ecc.) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.

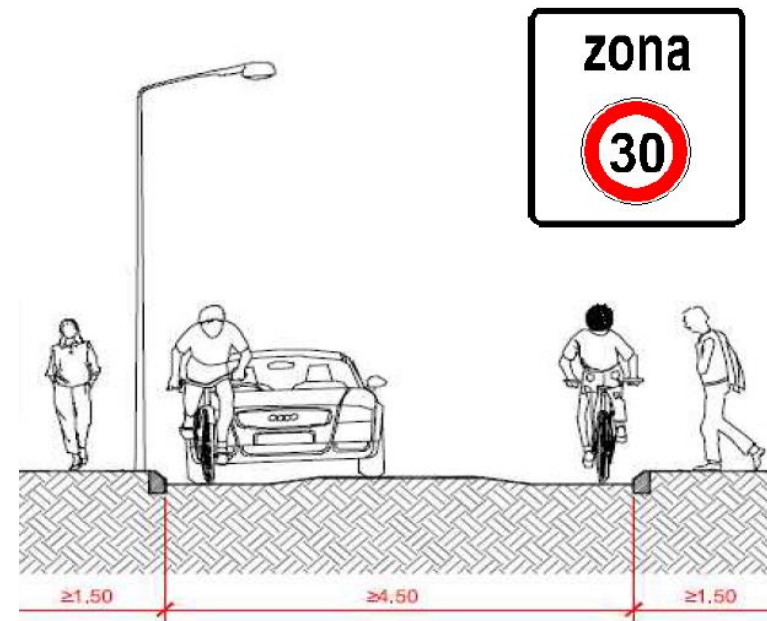


Figura 3 Zona 30

Art. 5. Fattibilità tecnico-economica

È opportuno, specialmente per finanziamenti e contributi esterni concessi all'ente proprietario dell'itinerario ciclabile, che il relativo progetto sia corredato da analisi di fattibilità tecnico-economica. A tale



analisi concorrono, oltre che il rispetto dei criteri e degli standard progettuali indicati negli articoli successivi, con particolare riguardo a quanto prescritto all'articolo 6, comma 6, anche i risultati di specifiche valutazioni della redditività degli interventi previsti.

In mancanza di metodi di analisi più approfonditi, si può assumere quale indicatore della redditività dell'investimento il rapporto "lire investite / ciclisti / km", riferito almeno ai primi due anni di entrata in esercizio dell'itinerario.

Nel computo delle "lire investite" rientrano tutte le spese per la realizzazione, le spese di esercizio per le opere, attrezzature ed arredi previsti, da riferire alla media annuale dei primi dieci anni di esercizio.

Art. 6. Definizioni, tipologia e localizzazione

Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi. 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

Possono comunque sussistere piste ciclabili formate da due corsie riservate contigue nei seguenti casi:

- a) sulle strade pedonali, qualora l'intensità del traffico ciclistico in rapporto a quello pedonale ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie di opposto senso di marcia ubicate in genere al centro della strada;
- b) sulla carreggiata stradale, qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili nello stesso senso di marcia ubicate sempre in destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore.

Tale soluzione è obbligatoria quando sussistono condizioni di particolare intensità del traffico ciclistico ed il suo flusso risulti superiore a 1.200 unità/ora, per almeno due periodi di punta non inferiori a quindici minuti nell'arco delle ventiquattro ore.

Salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della loro adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione, **non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia con corsie ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale.**

In area urbana la circolazione ciclistica va indirizzata prevalentemente su strade locali e, laddove sia previsto che si svolga con una consistente intensità su strade della rete principale, la stessa va adeguatamente protetta attraverso la realizzazione di piste ciclabili.

In generale e con riferimento specifico alla tipologia delle strade indicata nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è da osservare che:

- a) sulle autostrade, extraurbane ed urbane e sulle strade extraurbane principali, la circolazione ciclistica è vietata, ai sensi



dell'articolo 175 del suddetto decreto legislativo, e da indirizzare sulle relative strade di servizio;

- b) sulle strade extraurbane secondarie e sulle strade urbane di scorrimento le piste ciclabili - ove occorrono - devono essere realizzate in sede propria, salvo i casi nei quali i relativi percorsi protetti siano attuati sui marciapiedi;
- c) sulle strade urbane di quartiere e sulle strade locali extraurbane (F), 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 realizzate su corsie riservate.

Art. 7. Larghezza delle corsie e degli spartitraffico

Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedisti, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.

Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata.

Le larghezze di cui ai commi precedenti rappresentano i minimi inderogabili per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedisti a due ruote. Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedisti a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate tenendo conto dei limiti dimensionali dei velocipedisti fissati dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992,

n. 285.4. La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.

Art. 8. Velocità di progetto e caratteristiche plano-altimetriche

Il sovrizzo in curva deve essere commisurato alla velocità di progetto ed al raggio di curvatura adottato, tenuto conto sia di un adeguato coefficiente di aderenza trasversale, sia del fatto che per il corretto drenaggio delle acque superficiali è sufficiente una pendenza trasversale pari al 2%, con riferimento a pavimentazioni stradali con strato di usura in conglomerato bituminoso.

Ferme restando le limitazioni valide per tutti i veicoli, comprese quelle inerenti a particolari zone di aree urbane (ad esempio zone con limite di velocità di 30 km/h), specifiche limitazioni di velocità, per singoli tronchi di piste ciclabili, dovranno essere adottate in tutti quei casi in cui le caratteristiche plano-altimetriche del tracciato possono indurre situazioni di pericolo per i ciclisti, specialmente se sia risultato impossibile rispettare i criteri e gli standard progettuali precedentemente indicati (per strettoie, curve a raggio minimo precedute da livellette in discesa, ecc.).

Art. 9. Attraversamenti ciclabili

Gli attraversamenti delle carreggiate stradali effettuati con piste ciclabili devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto di comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni, e con i dovuti adattamenti richiesti dall'utenza ciclistica (ad esempio per la larghezza delle eventuali isole rompitratta per attraversamenti da effettuare in più tempi).

Per gli attraversamenti a raso, in aree di intersezione ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere affiancarsi al lato interno degli attraversamenti



pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione medesima.



Figura 4 Attraversamenti a raso

Per gli attraversamenti a livelli sfalsati riservati ai ciclisti (piste ciclabili in sede propria) va in genere preferita la soluzione in sottopasso, rispetto a quella in sovrappasso, assicurando che la pendenza longitudinale massima delle rampe non superi il 10% e vengano realizzate, nel caso di sovrappasso, barriere protettive laterali di altezza non inferiore ad 1,50 m.

Art. 10. Segnaletica stradale

Ferma restando l'applicazione delle disposizioni relative alla segnaletica stradale previste dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, **le piste ciclabili devono essere provviste della specifica segnaletica verticale** di cui ai commi 9 e 10 dell'articolo 122 del suddetto decreto del Presidente della Repubblica all'inizio ed alla fine del loro percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione.

Le piste ciclabili devono essere provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle

contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni. Analogamente **deve essere segnalato**, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, **ogni cambio di direzione della pista.**



Figura 5 Segnaletica stradale per ciclisti e pedoni

Art. 11. Aree di parcheggio

Ogni progetto di pista ciclabile deve essere corredato dall'individuazione dei luoghi e delle opere ed attrezzature necessarie a soddisfare la domanda di sosta per i velocipedisti ed eventuali altre esigenze legate allo sviluppo della mobilità ciclistica, senza che si abbiano intralci alla



circolazione stradale, specialmente dei pedoni. L'individuazione in questione si riferisce, in particolare, sia ai poli attrattori di traffico sia ai nodi di interscambio modale.

Nei nuovi parcheggi per autovetture ubicati in contiguità alle piste ciclabili, debbono essere previste superfici adeguate da destinare alla sosta dei velocipedi.

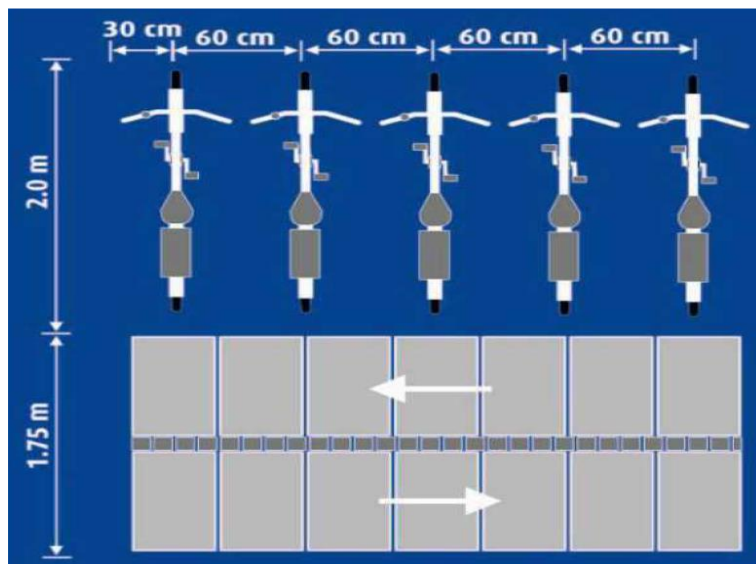


Figura 6 Sosta per velocipedi in contiguità alle piste ciclabili

Art. 12. Superfici ciclabili

Sulle piste ciclabili deve essere curata al massimo la **regolarità delle superfici** per garantire condizioni di agevole transito ai ciclisti, specialmente con riferimento alle pavimentazioni realizzate con elementi autobloccanti.

Sulle piste ciclabili **non è consentita la presenza di griglie di raccolta delle acque con elementi principali paralleli all'asse delle piste**

stesse, né con elementi trasversali tali da determinare difficoltà di transito ai ciclisti.

Decreto Ministeriale 4 agosto 2017, n. 397 “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257” e sua modifica del 28 agosto 2019 (DM n. 396)

Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all’area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l’efficacia e l’efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l’assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana assume come base di riferimento il documento «Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan» (Linee Guida ELTIS), approvato nel 2014 dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti della Commissione europea ed è in linea con quanto espresso dall’allegato «Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture» al Documento di economia e finanza 2017.

Il BiciPlan, in accordo con la Legge 11 gennaio 2018, n. 2 - “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica” (cfr. par. successivo) è un **piano di settore PUMS**.

Legge 11 gennaio 2018, n.2 - “Disposizioni per lo sviluppo della mobi-



lità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”

L’approvazione della Legge n.2 dell’11 gennaio 2018 rappresenta un atto fondamentale per l’avvio di una politica a sostegno della mobilità ciclabile. La nuova legge costituisce un’importante svolta per la gestione e la programmazione del futuro assetto dei territori e delle aree urbane e metropolitane, con un orientamento che supera la dimensione settoriale relativa alla sola mobilità ciclabile, ed intende *“promuovere l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di 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”* (Art.1 comma 1).

La legge prevede 3 livelli di pianificazione attuativa. Nella fattispecie:

- 1) Il MIMS, di concerto con il MEF, e sentiti il MIBACT e il MATTM (Art.3) approva il **Piano Generale della Mobilità Ciclistica**, di durata triennale, che in particolare definisce gli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità e il quadro delle risorse finanziarie disponibili, promuovendo l’interconnessione con la rete infrastrutturale nazionale Bicalitalia.

Il **Piano Generale della Mobilità Ciclistica** definisce la Rete ciclabile nazionale denominata «Bicalitalia», che costituisce la rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile trans-europea «EuroVelo» (Art.4).

La normativa impone, inoltre, che nel Piano Generale della Mobilità Ciclistica siano stabiliti gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione e la gestione della Rete «Bicalitalia» e la sua integrazione/interconnessione con la rete ciclabile di valenza regionale.

- 2) **Le Regioni (Art.5)** predispongono ed approvano con cadenza triennale il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, al fine di promuovere l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale.

Nello specifico delle competenze della Regione, secondo le indicazioni della legge, un **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica** definisce (Art.5):

- a) la rete ciclabile regionale, che è individuata in coerenza con la Rete ciclabile nazionale «Bicalitalia» ed è caratterizzata dall’integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali regionali a supporto delle altre modalità di trasporto;
- b) la puntuale individuazione delle ciclovie che ricadono nel territorio regionale incluse nella Rete ciclabile nazionale «Bicalitalia» e le eventuali proposte di integrazione o modifica della suddetta Rete «Bicalitalia»;
- c) nell’ambito della rete di cui alla lettera a), gli itinerari nelle zone rurali finalizzati alla conoscenza e alla fruizione di sentieri di campagna, delle aree circostanti, dei laghi e dei corsi d’acqua nonché dei parchi, delle riserve naturali e delle altre zone di interesse naturalistico comprese nel territorio regionale;
- d) il sistema di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati, lungo le infrastrutture di livello provinciale, regionale e nazionale;



- e) il sistema delle aree di sosta, attrezzate e non attrezzate, e i servizi per i ciclisti, con particolare attenzione ai percorsi extraurbani;
- f) gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane ed extraurbane, delle aree di sosta delle biciclette, dei provvedimenti relativi alla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, nonché gli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane;
- g) la procedura di recepimento degli indirizzi di cui alla lettera f) negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, nei regolamenti edilizi e negli interventi di costruzione o ristrutturazione degli edifici pubblici, con particolare riferimento a quelli scolastici;
- h) l'eventuale realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti in bicicletta e del trasporto integrato tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico.

Per promuovere la fruizione dei servizi di trasporto intermodali, le regioni e gli enti locali possono stipulare, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, accordi con i gestori del trasporto pubblico regionale e locale e delle relative infrastrutture, anche attraverso l'inserimento di specifiche clausole nei contratti di servizio e di programma, per rimuovere ostacoli e barriere infrastrutturali e organizzativi, favorire l'accessibilità in bicicletta di parcheggi, stazioni ferroviarie, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti e fornire adeguata segnalazione degli appositi percorsi e delle modalità di accesso ai mezzi di trasporto pubblico, anche con riguardo alla possibilità di trasportare la bicicletta sugli altri mezzi di trasporto.

Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza la legge 2/2018, infine, definisce come **ciclovie** (Art.2) gli itinerari che comprendono una o più delle seguenti categorie:

- a. **le piste o corsie ciclabili:** «*parti longitudinali della strada, opportunamente delimitate, riservate alla circolazione dei velocipedi*» (Codice della Strada);
- b. **gli itinerari ciclopedonali:** «*strade locali, urbane, extraurbane o vicinali, destinate prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzate da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada*» (Codice della Strada);
- c. **le vie verdi ciclabili:** *piste o strade ciclabili in sede propria sulla quale non è consentito il traffico motorizzato;*
- d. **i sentieri ciclabili o i percorsi natura:** *itinerari in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette;*
- e. **le strade senza traffico e a basso traffico:** *strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquanta o cinquecento veicoli al giorno calcolata su base annua;*
- f. **le strade 30:** *strada urbana o extraurbana sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari o a un limite inferiore;*
- g. **le aree pedonali:** «*zona interdetta alla circolazione dei veicoli*» (Codice della Strada);
- h. **le zone a traffico limitato:** «*aree in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli*» (Codice della Strada);
- i. **le zone residenziali:** «*zone urbane in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitate lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine*» (Codice della Strada).



3) I Comuni (Art.6) non facenti parti di Città Metropolitane e le Città Metropolitane, adottano i Piani urbani della mobilità ciclistica: denominati «BiciPlan», quali piani di settore dei PUMS.

Sono poi previste disposizioni particolari per le Città Metropolitane e per le Province (Art.7) che sono tenute a definire gli interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, in coerenza con il piano regionale della mobilità ciclistica.

In accordo con quanto previsto dal citato art. 6 della legge i comuni non facenti parte delle città metropolitane e le città metropolitane predispongono e adottano i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati 'BiciPlan', 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 s.m.i. e, quindi, anche per i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti non ricompresi nelle città metropolitane.

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:

- 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.

Il BiciPlan è ordinariamente predisposto su un orizzonte temporale decennale ed aggiornato con cadenza almeno quinquennale.

Nel mese di luglio del 2020 il MIT ha pubblicato le "Linee Guida per la Redazione dei BiciPlan".

Legge 17 luglio 2020, n. 77 e Legge 11 settembre 2020, n. 120

L'attuale quadro normativo è definito dall'art. 229 del decreto-legge 34/2020 del 19 maggio 2020 "Decreto Rilancio" (convertito con modifiche nella legge 77/2020 del 17 luglio 2020), come modificato e integrato dall'art. 49 del Decreto Legge 76/2020 del 16 luglio 2020 "Decreto Semplificazioni" (convertito con modifiche in legge 120/2020 dell'11 settembre 2020), che hanno novellato il Codice della strada.

A questo quadro legislativo, si è successivamente aggiunta la Circolare del Servizio Polizia Stradale del Ministero dell'Interno (prot. 300/A/7923/20/101/3/3/9 del 10/10/2020), "Direttive attuative delle disposizioni in tema di circolazione stradale" con specifico riferimento alle novità introdotte dal decreto. **Le parti rilevanti rispetto al tema in oggetto sono le seguenti** (estratte da PROGETTARE CICLABILITÀ SICURA GUIDA ALL'APPLICAZIONE DEL DL 76/2020, 16 dicembre 2020):

- "corsia ciclabile" (Art. 3, c. 1, nuovo n. 12-bis) Cds): parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di



marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata [...]. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura. Altri aspetti rilevanti della corsia ciclabile sono quello dell'uso obbligatorio da parte dei ciclisti e quello del diritto di precedenza delle biciclette che vi circolano rispetto agli altri veicoli, obbligo e diritto estesi anche alla fattispecie del doppio senso ciclabile di cui al punto successivo.

- **“corsia ciclabile per doppio senso ciclabile”** (Art. 3, c. 1, nuovo n. 12-ter) Cds) definita come “...parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli”. L’inserimento della corsia per doppio senso ciclabile, oggetto di ordinanza sindacale, può avvenire “su strade classificate di tipo E, E bis, F o F-bis, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30

km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato”. Il doppio senso ciclabile “...può essere previsto indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito”. La modalità del doppio senso ciclabile è, recita l’articolo, “...individuata mediante apposita segnaletica”, che dovrà pertanto essere meglio specificata dal MIT, ma, per assicurare un’immediata applicabilità della nuova norma, può essere già oggi ricostruita sulla base delle disposizioni vigenti e di pareri ministeriali precedenti come più oltre specificato. Da ultimo, è esplicitato che lungo le strade in cui è istituito il doppio senso ciclabile, “qualora risulti non agevole l’incrocio, i conducenti degli altri veicoli devono dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile”.

- **casa avanzata** (Art. 182, nuovo c. 9-ter Cds): la definizione è ancora quella dell’art. 229 del DL 34/2020 11, che recita che “...sulla soglia dell’intersezione può essere realizzata la casa avanzata, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L’area delimitata è accessibile attraverso una corsia o da una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a 5 metri, situata sul lato destro in prossimità dell’intersezione”.
- **strada ciclabile (E-bis) 12**: è definita come “strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita



segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi." Le caratteristiche che vengono conferite alla strada ciclabile sono la:

- particolare prudenza che deve essere adottata da parte degli utenti motorizzati nei confronti dei ciclisti all'atto del sorpasso -prudenza che in realtà deve essere sempre garantita da tutti i conducenti su qualunque strada, così come già stabilito dall'art.148 CdS (Titolo V - art. 148 comma 9 bis del CdS);
- precedenza che va riconosciuta ai ciclisti che vi transitano o vi si immettono, da parte di tutti i conducenti degli altri veicoli: essa cioè assume nei confronti dei ciclisti che vi circolano le prerogative delle piste ciclabili (Titolo V - art. 145 comma 4 bis del CdS);
- possibilità per i ciclisti di viaggiare affiancati, anche in numero superiore a due. (Titolo V - art. 182 comma 1 bis del CdS).
- A queste caratteristiche la Circolare succitata ne aggiunge una, relativamente alla necessità di garantire il rispetto dei limiti di velocità imposti con misure di moderazione, ivi compresa l'installazione di strumenti di telecontrollo con sanzionamento differito delle infrazioni.
- **Area a precedenza ciclabile APC** area ricadente in particolari contesti urbani all'interno della quale, in funzione della limitazione alla circolazione di veicoli con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate (eccetto autorizzati) e con velocità consentita non superiore a 30 km/h, non risulta necessario realizzare o individuare piste o percorsi ciclabili attraverso la specifica segnaletica orizzontale, e la circolazione delle biciclette, dei pedoni e dei veicoli avviene in promiscuo, nel rispetto della segnaletica e delle regole di comportamento.

2.1.2 MICROMOBILITÀ ELETTRICA

Il primo riferimento normativo in tema di micromobilità elettrica è la **Legge n. 145 del 30 dicembre 2018**, Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021. L'art. 1 comma 102, di tale provvedimento, introduce la possibilità di autorizzare la sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali segway, hoverboard e monopattini, e prevede l'emanazione di uno specifico decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per la definizione delle modalità di attuazione e degli strumenti operativi della sperimentazione.

Il **Decreto Ministeriale 04 giugno 2019, n.229** - "Sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica", stabilisce il perimetro di tali sperimentazioni.

Il decreto è strutturato in sette articoli:

- **Articolo 1:** Oggetto e ambito di applicazione in termini di tipologie dei dispositivi e tipologie di infrastrutture sulle quali proporre tale sperimentazione.
- **Articolo 2:** Tipologie e caratteristiche dei dispositivi per la micromobilità elettrica. I dispositivi ammessi alla sperimentazione sono: hoverboard, segway, monopattini, monowheel.
- **Articolo 3:** Ambiti di circolazione sperimentale dei dispositivi per la micromobilità elettrica. I Comuni, con specifico provvedimento emanato nelle forme di cui all'art. 7 del Codice della Strada, autorizzano in via sperimentale la circolazione dei dispositivi per la micromobilità elettrica esclusivamente in ambito urbano, limitatamente alle specifiche tipologie di infrastrutture stradali e/o parti di strada indicati nella tabella.



TIPOLOGIA DISPOSITIVO	AMBITI DI CIRCOLAZIONE SPERIMENTALE DEI DISPOSITIVI PER LA MICROMOBILITÀ ELETTRICA			
	AREE PEDONALI	PERCORSI PEDONALI E CICLABILI	PISTE CICLABILI IN SEDE PROPRIA E SU CORSIA RISERVATA	ZONE 30 E STRADE CON $V_{max} \leq 30$ km/h
MONOWHEEL	ammesso ⁽¹⁾	non ammesso	non ammesso	non ammesso
HOVERBOARD	ammesso ⁽¹⁾	non ammesso	non ammesso	non ammesso
SEGWAY	ammesso ⁽¹⁾	ammesso ⁽²⁾	ammesso ⁽²⁾	ammesso ⁽²⁾
MONOPATTINI	ammesso ⁽¹⁾	ammesso ⁽²⁾	ammesso ⁽²⁾	ammesso ⁽²⁾

NOTA:
⁽¹⁾ ammesso solo se dotato di regolatore di velocità configurabile in funzione di una velocità non superiore a 6 km/h (art. 2, c. 7)
⁽²⁾ ammesso solo se dotato di regolatore di velocità configurabile in funzione di una velocità non superiore a 20 km/h (art. 2, c. 7)

- Articolo 4: Condizioni e procedure per l'autorizzazione alla circolazione sperimentale.
- Articolo 5: Caratteristiche dei percorsi oggetto di sperimentazione.
- Articolo 6: Requisiti degli utenti e norme di comportamento.
- Articolo 7: Ulteriori disposizioni, durata e termine temporale della sperimentazione:
 - La sperimentazione dei dispositivi per la micromobilità elettrica può essere autorizzata entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto e deve concludersi entro e non oltre ventiquattro mesi decorrenti dalla medesima data.
 - Ciascuna sperimentazione autorizzata ha durata minima di almeno dodici mesi.
 - È vietata la circolazione dei dispositivi per la micromobilità elettrica difforni a quanto riportato nel decreto e di comportamenti non conformi con quanto disciplinato dallo stesso, che saranno sanzionate ai sensi del CdS.

A partire dal 1° gennaio 2020 invece, per i monopattini elettrici si è avuta una importante novità per i monopattini elettrici grazie alla legge 160 del 27/12/19, modificata a febbraio 2020. La legge n. 8 del 28/02/20 ha convertito il Decreto Legge n. 162 (decreto milleproroghe) e ha modificato l'art. 1 comma 75 della legge sopra detta n. 160/2019, che equipara i monopattini elettrici ai velocipedi (biciclette).

La **Legge del 29 dicembre 2019, n. 160** - “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022”, all'art.1 c.75 fissa le caratteristiche alle quali il monopattino elettrico viene equiparato ad un velocipede. Nello stesso art.1 c.75 viene affrontata la problematica relativa alla circolazione che, per effetto del sopra citato paragone con i velocipedi, non deve essere soggetta a particolari prescrizioni relative ad omologazione, approvazione, immatricolazione, targatura o copertura assicurativa.

La **Legge del 28 febbraio 2020, n.8** - “Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-Legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica” (Art. 33 bis). La legge 28 febbraio 2020, n. 8, che ha convertito con modificazioni il decreto-legge cosiddetto “decreto milleproroghe”, ha introdotto, tra le altre, disposizioni sulla circolazione dei dispositivi per la micromobilità elettrica e sui veicoli atipici. La norma, oltre a prorogare di dodici mesi il termine di conclusione della sperimentazione, portandolo al 27 luglio 2022, disciplina la circolazione dei monopattini elettrici, anche al di fuori dell'ambito della sperimentazione, e dei segway, hoverboard, monowheel e degli analoghi dispositivi elettrici di mobilità personale.



La Circolare Ministero dell'interno del 09 marzo 2020 - “Circolazione su strada dei monopattini elettrici e dei dispositivi per la micro-mobilità elettrica”, fissa le modalità di attuazione di tali disposizioni.

Al Senato è stato presentato nel marzo 2021 un disegno di legge (n. 2140) che prevede una dettagliata regolamentazione dell'utilizzo dei monopattini elettrici. Il testo, che deve essere ancora assegnato in Commissione, è diviso in **sette articoli** che regolerebbero dettagliatamente l'uso dei monopattini elettrici:

- Art. 1: Ambiti di circolazione dei monopattini a propulsione elettrica
- Art. 2: Obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile per i monopattini elettrici posti in circolazione su strada
- Art. 3: Obbligo di equipaggiamento di sicurezza per i conducenti di monopattini elettrici posti in circolazione su strada
- Art. 4: Guida dei monopattini elettrici da parte di giovani di età compresa fra quattordici e diciotto anni
- Art. 5: Norme di comportamento
- Art. 6: Divieto di fermata e di sosta dei monopattini elettrici
- Art. 7: Servizio di noleggio dei monopattini elettrici

Focus sulle caratteristiche dei monopattini elettrici (legge 8 28 febbraio 2020)

Il monopattino elettrico, per essere equiparato al velocipede e pertanto poter circolare su strada anche fuori dall'ambito sperimentale, deve soddisfare le seguenti principali caratteristiche:

- avere un motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW (500 watt)
- non essere dotato di posto a sedere

- essere dotati di limitatore di velocità che non consenta di superare i 25 km/h su strada ed i 6 km/h nelle aree pedonali.

È necessario per la sua conduzione aver compiuto il 14° anno di età e, per i minori, è obbligatorio l'uso del casco.

Diversamente dalle biciclette non possono circolare sulle strade veicolari extraurbane. Nelle more della sperimentazione i dispositivi elettrici di mobilità personale – segway, hoverboard e monowheel – non possono circolare.

2.1.3 NUOVO CODICE DELLA STRADA E NOVITÀ IN AMBITO CICLABILE E PEDONALE

Come già detto in precedenza la Legge 11 settembre 2020, n. 120, pubblicata sulla G.U. del 14/09/2020. Nel testo del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, coordinato con la legge di conversione 11 settembre 2020, n. 120, recante: «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale.» di particolare interesse è l'art. 49.

Nell'Art. 49. Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali si legge: «Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le modificazioni di seguito evidenziate.»

Le modifiche sono riportate di seguito.

«Art.2» DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- A - Autostrade;
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;



- D - Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade urbane di quartiere;
- **E-bis - Strade urbane ciclabili;**
- F - Strade locali;
- **F-bis - Itinerari ciclopedonali.**

3. Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime:

E-bis: Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi (L. 120 del 11/09/20, art. 49, com. 5).

F-bis: Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada. (tipo aggiunto dalla legge n. 214 del 1° agosto 2003, di conv. del decreto-legge n. 151/2003 e da ultimo modificato dal D.Lgs. 15 marzo 2010, n. 66, a decorrere dal 9 ottobre 2010.)

«Art.3» DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

7-bis) CASA AVANZATA: linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli (numero aggiunto dall'art. 229 comma 3 del D.L. 19 maggio 2020 n. 34);

12-bis): CORSIA CICLABILE: parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, con-

tinua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata di cui all'articolo 151 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. La corsia ciclabile si intende valida, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura (numero aggiunto dall'art. 229 comma 3 del D.L. 19 maggio 2020 n. 34 e qui modificato);

12-ter) CORSIA CICLABILE PER DOPPIO SENSO CICLABILE: parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli;

58-bis) ZONA SCOLASTICA: zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.



«Art.7» REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE NEI CENTRI ABITATI

1. Nei centri abitati i comuni (o le città metropolitane) possono, con ordinanza del sindaco:

i) riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana.

i-bis) stabilire che su strade classificate di tipo E, E -bis , F o F -bis , ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato, i velocipedi possano circolare anche in senso opposto all'unico senso di marcia prescritto per tutti gli altri veicoli, lungo la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile presente sulla strada stessa. La facoltà può essere prevista indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito. Tale modalità di circolazione dei velocipedi è denominata "doppio senso ciclabile" ed è individuata mediante apposita segnaletica (L. 120 del 11/09/20, art. 49, com. 5-ter);

i-ter) consentire la circolazione dei velocipedi sulle strade di cui alla lettera i) , purché non siano presenti binari tramviari a raso ed a condizione che, salvo situazioni puntuali, il modulo delle strade non sia inferiore a 4,30 m (L. 120 del 11/09/20, art. 49, com. 5-ter).

11-bis. Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco. I divieti di circolazione, di sosta o di fermata non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli

alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari di contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

«Art.145» PRECEDENZA

4. I conducenti devono dare la precedenza agli altri veicoli nelle intersezioni nelle quali sia così stabilito dall'autorità competente ai sensi dell'art. 37 e la prescrizione sia resa nota con apposito segnale.

4-bis. I conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che transitano sulle strade urbane ciclabili o vi si immettono, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio.

4-ter. Lungo le strade urbane i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili.

«Art.148» SORPASSO

9-bis. Lungo le strade urbane ciclabili il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di un velocipede è tenuto ad usare particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza in considerazione della minore stabilità e della probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte del velocipede stesso. Prima di effettuare il sorpasso di un velocipede, il conducente dell'autoveicolo valuta l'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, riducendo particolarmente la velocità, ove necessario, affinché la manovra di sorpasso sia compiuta a ridottissima velocità qualora le circostanze lo richiedano.

«Art.150» INCROCIO TRA VEICOLI NEI PASSAGGI INGOMBRATI O SU STRADE DI MONTAGNA



2-bis. Lungo le strade urbane a senso unico, in cui è consentita la circolazione a doppio senso ciclabile di cui all'articolo 7, comma 1, lettera i-bis), qualora risulti non agevole l'incrocio, i conducenti degli altri veicoli devono dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile.

«Art.182» CIRCOLAZIONE DEI VELOCIPEDI

1. I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.

1-bis . Le disposizioni del comma 1 non si applicano alla circolazione dei velocipedi sulle strade urbane ciclabili.

9. I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate ovvero sulle corsie ciclabili o sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento. Le norme previste dal regolamento per la circolazione sulle piste ciclabili si applicano anche alla circolazione sulle corsie ciclabili e sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile.

9-ter. Nelle intersezioni semaforizzate, sulla base di apposita ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, sulla soglia dell'intersezione può essere realizzata la **CASA AVANZATA**, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. **L'area delimitata è accessibile attraverso una**

corsia o da una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a 5 metri, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione.

2.2 Quadro normativo di riferimento locale

2.2.1 LEGGE REGIONALE 03/12/2012 N. 38 - INTERVENTI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Art. 1 (Finalità)

comma 1. La Regione, nell'ambito delle politiche per la mobilità sostenibile, persegue obiettivi di intermodalità, di migliore fruizione del territorio, di sviluppo infrastrutturale, con valenza anche in ambito sanitario, ambientale, sociale, turistico e sportivo e di garanzia dello sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano, attraverso la creazione di una rete ciclabile regionale, delle relative infrastrutture, la realizzazione ed il completamento di percorsi ciclabili e ciclopedonali, la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza motorizzata e non motorizzata attraverso politiche di moderazione del traffico.

comma 2. Gli obiettivi di cui al comma 1 sono definiti con gli strumenti della programmazione regionale, in conformità alla legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica).

Art. 2 (Obiettivi strategici)

comma 1. Obiettivi strategici per la ciclomobilità extraurbana sono:
a) la creazione di circuiti connessi alla mobilità collettiva, prioritariamente nelle zone A di cui alla zonizzazione regionale della qualità dell'aria definita, ai sensi del d.lgs. 4 agosto 1999, n. 351, con deliberazione consiliare n. 52 dell'8 maggio 2007; b) la creazione di una rete



interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonali attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico anche con la creazione di una rete di punti di ristoro; c) la creazione negli ambienti rurale e montano, costiero, delle aree protette e dei parchi, e in quelli di rilievo paesistico ambientale, turistico e storico di percorsi dedicati e strutture di supporto; d) la creazione di una rete di ciclostazioni.

comma 2. Obiettivi strategici per la ciclomobilità urbana sono:

a) l'incremento della rete ciclabile esistente, privilegiandone il completamento su tutto il territorio urbano e la messa in rete;

b) la sua messa in sicurezza, anche attraverso specifica segnalazione;

c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva.

Art. 3 (Programmazione regionale)

comma 1. Il Piano regionale infrastrutture, trasporto merci e logistica, integrato con il Piano regionale del T.P.L., in conformità agli obiettivi strategici della ciclomobilità extraurbana, individua il sistema ciclabile di scala regionale in relazione al tessuto ed alla morfologia territoriale, allo sviluppo urbanistico, al sistema naturale con particolare riferimento ai fiumi, ai laghi, ai parchi nazionali e regionali e ai grandi poli attrattori. Il sistema ciclabile di scala regionale è individuato quale elemento di connessione ed integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali.

comma 2. Gli strumenti di pianificazione regionale di cui al comma 1 definiscono, favorendo altresì il recupero conservativo, l'utilizzo per la riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali dei seguenti manufatti: a) l'area di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso; b) l'area di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari,

dismesse o in disuso; c) gli argini e le alzaie dei fiumi, dei torrenti, dei canali e dei laghi, se utilizzabili, e i tracciati degli acquedotti dismessi, ove compatibili; d) i ponti dismessi e gli altri manufatti stradali.

comma 3. Nelle fasi di formazione del Piano regionale infrastrutture, trasporto merci e logistica e del Piano regionale del T.P.L. e di eventuali aggiornamenti, per quanto attiene alla mobilità ciclistica sono sentite le associazioni che promuovono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta, le Province e i Comuni.

Art. 4 (Pianificazione provinciale e comunale)

comma 1. Le Province redigono piani provinciali per la mobilità ciclistica, di seguito denominati piani provinciali, in coerenza con la pianificazione regionale e con i provvedimenti attuativi in materia di reti ciclabili. I piani provinciali definiscono gli interventi a livello sovracomunale.

comma 2. I Comuni redigono piani comunali per la mobilità ciclistica, di seguito denominati piani comunali. I piani comunali definiscono gli interventi a livello comunale.

comma 3. I piani provinciali e i piani comunali individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale e provinciale prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico, in particolare i centri scolastici e universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, le aree industriali, il sistema della mobilità pubblica con particolare riferimento ai poli di interscambio modale, ai poli sanitari ed ospedalieri, alle aree verdi ricreative e sportive e, in generale, agli elementi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.

Art. 5 (Intese e accordi)



comma 1. Nell'ambito delle riconversioni delle tratte ferroviarie dismesse, in attuazione degli strumenti di pianificazione regionale di cui all'articolo 3, comma 1, la Regione promuove, mediante intese con i proprietari e gestori delle reti ferroviarie, il recupero e la conservazione delle stazioni e dei caselli ferroviari insistenti sulla tratta che, mediante specifico adeguamento funzionale, possono essere destinati a strutture ricettive e di assistenza o punti di ristoro specializzati per l'ospitalità dei cicloturisti.

comma 2. La Regione promuove accordi con i gestori del trasporto pubblico locale allo scopo di attuare il trasporto combinato di passeggeri e cicli sui mezzi ferroviari e sui mezzi di trasporto pubblico locale.

comma 3. La Regione promuove, d'intesa con Province e Comuni, e sentite le associazioni di categoria ed il sistema scolastico, attività di informazione e formazione tese alla diffusione dell'uso della bicicletta, considerando gli aspetti inerenti alla sicurezza stradale, al benessere fisico ed al miglioramento degli stili di vita.

comma 4. La Regione mantiene un sistema di informazione e consultazione, tramite accesso internet, dell'offerta ciclabile con i tracciati dei percorsi, i punti di scambio intermodale ed i punti di assistenza e di ristoro. Il sistema è costantemente aggiornato in collaborazione con Province e Comuni.

Art. 6 (Tipologie degli interventi)

comma 1. Gli interventi per la mobilità ciclistica, nel rispetto delle caratteristiche tecniche fissate dal decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili) sono finalizzati alla progettazione, realizzazione e promozione di: a) reti urbane o extraurbane di itinerari e piste ciclabili e ciclopedonali e di ciclovie; b) itinerari ciclabili turistici e infrastrutture connesse; c) poli di interscambio modale;

d) interventi di miglioramento della sicurezza e fruibilità ciclabile delle reti stradali ordinarie; e) strutture e centri di servizio per la ciclabilità.

comma 2. Gli interventi per la mobilità ciclistica possono comprendere: a) realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali; b) dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico; c) costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi o custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette, prioritariamente in corrispondenza dei centri intermodali di trasporto pubblico, d'intesa con le società di gestione e presso strutture pubbliche; d) messa in opera di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico, nonché di segnaletica integrativa dedicata agli itinerari ciclabili; e) predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico; f) intese con i soggetti esercenti i servizi ferroviari e i gestori delle infrastrutture ferroviarie al fine di promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno, in particolare per la realizzazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito; g) intese con le aziende di trasporto pubblico per l'integrazione con l'uso della bicicletta, nonché per la predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici; h) realizzazione di servizi di biciclette a noleggio; i) predisposizione di un sistema di sicurezza e prevenzione al furto attraverso l'identificazione del mezzo ciclabile con targa antieffrazione; j) attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti; k) redazione, pubblicazione e divulgazione di cartografia specializzata anche di tipo elettronico; l) ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico, anche attraverso la creazione di punti di manutenzione della bicicletta.



comma 3. Nel quadro delle indicazioni dei piani regionali, provinciali e comunali, di cui agli articoli 3 e 4, una quota della superficie dei posti auto previsti, adeguatamente attrezzata, deve essere riservata al parcheggio di biciclette.

Art. 7 (Soggetti attuatori)

comma 1. Province e Comuni realizzano gli interventi previsti dai piani provinciali e comunali e adottano ogni iniziativa utile per promuovere, anche con la collaborazione di soggetti privati, gli interventi previsti dalla presente legge, mediante adeguate forme di concertazione, ivi inclusi gli accordi di programma.

comma 2. La Regione, le Province e i Comuni adottano misure idonee ad incrementare l'uso della bicicletta da parte dei propri dipendenti.

Art. 8 (Disposizioni particolari per i Comuni)

comma 1. I Comuni sedi di stazioni ferroviarie o poli di interscambio modale provvedono, all'interno o in prossimità delle suddette infrastrutture, alla realizzazione di ciclostazioni, ovvero di adeguati impianti per il deposito custodito di biciclette, con eventuale annesso servizio di noleggio e manutenzione biciclette.

comma 2. Per la realizzazione delle ciclostazioni di cui al comma 1, i Comuni possono stipulare convenzioni con le aziende che gestiscono le stazioni ferroviarie, metropolitane od automobilistiche.

Art. 9 (Gestione e manutenzione)

comma 1. La manutenzione dei tracciati e dei percorsi ciclabili realizzati in attuazione dei piani provinciali e comunali, in coerenza con la pianificazione regionale, e la manutenzione dei percorsi e dei tracciati preesistenti sono a carico degli enti proprietari nel cui territorio insiste

il percorso. Gli accordi di programma che definiscono tracciati e percorsi che insistono sul territorio di più Comuni devono prevedere anche la ripartizione dei costi di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria.

comma 2. La Regione può concedere contributi per la manutenzione sia ordinaria che straordinaria delle strade agli enti che prevedono, nella loro pianificazione territoriale, infrastrutture ciclabili.

Art. 10 (Finanziamenti)

comma 1. La Regione determina annualmente, sulla base delle disponibilità di bilancio, i programmi attuativi di intervento e di finanziamento in favore dei Comuni dotati di piani comunali per la mobilità ciclistica.

comma 2. Il finanziamento della Regione è subordinato alla compartecipazione degli enti attuatori.

comma 3. La Regione concede finanziamenti agli enti e soggetti proprietari delle strade che provvedono, ai sensi dell' articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità alla pianificazione regionale e comunale, salvo comprovati problemi di sicurezza.

comma 4. Sono finanziabili solo gli interventi relativi a strade classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 del decreto legislativo 285/1992, previsti nei piani regionali, provinciali e comunali.

comma 5. Una quota parte non inferiore al 10 per cento del finanziamento relativo alle spese di investimento previste per le funzioni



obiettivo relative alla modernizzazione delle infrastrutture, all'efficienza del sistema regionale dei trasporti, è finalizzata agli interventi di modernizzazione delle infrastrutture, previsti dalla presente legge.

Art. 11 (Norma finanziaria)

comma 1. Per gli interventi previsti dalla presente legge, l'entità della spesa è stabilita a decorrere dall'anno 2013 con legge finanziaria nel rispetto degli equilibri di bilancio.

comma 2. Le somme occorrenti per il pagamento delle spese indicate al comma 1, a decorrere dall'anno 2013, sono iscritte nell'UPB 42704 a carico del capitolo che la Giunta regionale istituisce, ai fini della gestione, nello stato di previsione della spesa del Programma operativo annuale (POA).

2.2.2 STATO ATTUALE DELLA PIANIFICAZIONE CICLABILE AD ASCOLI PICENO

Al momento la pianificazione ciclabile e in generale della mobilità di Ascoli è in fase di redazione o mancata. Difatti, il Comune di Ascoli ha avviato il processo di redazione del Piano Generale del Traffico Urbano PGTU e del BiciPlan o Piano della Mobilità Ciclabile, ma non ha al momento un Piano della Mobilità Urbana Sostenibile PUMS né il predecessore PUM Piano Urbano della Mobilità.

La pianificazione della mobilità e della ciclabilità nello specifico è demandata alle indicazioni contenute nel Piano Regolatore Generale vigente.

Attualmente, le piste e corsie ciclabili, visionabili nella tavola allegata QC1_Percorsi ciclabili sono:

- la ciclovia tra Corso Vittorio Emanuele e il Ponte di San Filippo;

- la pista ciclabile nella zona di Monticelli - Brecciarolo - Villaggio del Fanciullo

- la pista Lungo Castellano.

È inoltre in corso di realizzazione il tratto della Ciclovia del Tronto nel territorio ascolano.

2.3 Quadro programmatico

2.3.1 PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA PNRR

Il PNRR è il documento che disegna il piano di investimenti per rispondere alla crisi causata dalla pandemia di Covid19 che ha investito l'Italia, l'Europa e il mondo intero. Tale programmazione è parte integrante del programma della Commissione Europea "Next Generation EU" (NGUE). Nel luglio 2020 il Consiglio Europeo approva tale programma per sostenere le economie degli Stati Membri in risposta alla crisi economica e sociale. Il PNRR italiano, approvato a giugno 2021 dalla Commissione Europea, si sviluppa attorno agli assi strategici, di derivazione comunitaria che sono la digitalizzazione e innovazione, la transizione ecologica e l'inclusione sociale.

Il Piano si articola in sei missioni e 16 componenti:

- Missione 1: Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo
 - M1C1: Digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella PA
 - M1C2: Digitalizzazione innovazione e competitività nel sistema produttivo
 - M1C3: Turismo e cultura 4.0
- Missione 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica



- M2C1: Economia circolare e agricoltura sostenibile
- M2C2: Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile
- M2C3: Efficienza energetica e riqualificazione degli edifici
- M2C4: Tutela del territorio e della risorsa idrica
- Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile
 - M3C1: Investimenti sulla rete ferroviaria
 - M3C2: Intermodalità e logistica integrata
- Missione 4: Istruzione e ricerca
 - M4C1: Potenziamento dell'offerta dei servizi di istruzione: dagli asili nido alle università
 - M4C2: Dalla ricerca all'impresa
- Missione 5: Coesione e inclusione
 - M5C1: Politiche per il lavoro
 - M5C2: Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore
 - M5C3: Interventi speciali per la coesione territoriale
- Missione 6: Salute
 - M6C1: Reti di prossimità, strutture e telemedicina per l'assistenza sanitaria territoriale
 - M6C2: Innovazione, ricerca a digitalizzazione del Servizio Sanitario Nazionale

M2C2: ENERGIA RINNOVABILE, IDROGENO, RETE E MOBILITÀ SOSTENIBILE



Figura 7 - M2C2 - Obiettivi generali - Fonte: PNRR

QUADRO DELLE MISURE E RISORSE (MILIARDI DI EURO):



M2C2 - ENERGIA RINNOVABILE, IDROGENO, RETE E MOBILITA' SOSTENIBILE

	Ambiti di intervento/Misure	Totale
<p style="font-size: 2em; font-weight: bold;">23,78</p> <p style="font-size: 1.5em; font-weight: bold;">Mld</p> <p>Totale</p>	1. Incrementare la quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabile	5,90
	Investimento 1.1: Sviluppo agro-voltaico	1,10
	Investimento 1.2: Promozione rinnovabili per le comunità energetiche e l'auto-consumo	2,20
	Investimento 1.3: Promozione impianti innovativi (incluso <i>off-shore</i>)	0,68
	Investimento 1.4: Sviluppo biometano	1,92
	Riforma 1.1: Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili <i>onshore</i> e <i>offshore</i> , nuovo quadro giuridico per sostenere la produzione da fonti rinnovabili e proroga dei tempi e dell'ammissibilità degli attuali regimi di sostegno	-
	Riforma 1.2: Nuova normativa per la promozione della produzione e del consumo di gas rinnovabile	-
	2. Potenziare e digitalizzare le Infrastrutture di rete	4,11
	Investimento 2.1: Rafforzamento <i>smart grid</i>	3,61
	Investimento 2.2: Interventi su resilienza climatica delle reti	0,50
	3. Promuovere la produzione, la distribuzione e gli usi finali dell'idrogeno	3,19
	Investimento 3.1: Produzione in aree industriali dismesse	0,50
	Investimento 3.2: Utilizzo dell'idrogeno in settori <i>hard-to-abate</i>	2,00
	Investimento 3.3: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale	0,23
	Investimento 3.4: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario	0,30
	Investimento 3.5: Ricerca e sviluppo sull'idrogeno	0,16
	Riforma 3.1: Semplificazione amministrativa e riduzione degli ostacoli normativi alla diffusione dell'idrogeno	-
	Riforma 3.2: Misure volte a promuovere la competitività dell'idrogeno	-
	4. Sviluppare un trasporto locale più sostenibile	8,58
	Investimento 4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica	0,60
	Investimento 4.2: Sviluppo trasporto rapido di massa	3,60
	Investimento 4.3: Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica	0,74
	Investimento 4.4: Rinnovo flotte bus e treni verdi	3,64
	Riforma 4.1: Procedure più rapide per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di trasporto pubblico locale con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa	-
	5. Sviluppare una <i>leadership</i> internazionale industriale e di ricerca e sviluppo nelle principali filiere della transizione	2,00
Investimento 5.1: Rinnovabili e batterie	1,00	
Investimento 5.2: Idrogeno	0,45	
Investimento 5.3: Bus elettrici	0,30	
Investimento 5.4: Supporto a start-up e venture capital attivi nella transizione ecologica	0,25	

Figura 8 - Quadro delle misure e delle risorse - Fonte: PNRR

2.3.2 DECRETO 12/08/2020 - RISORSE DESTINATE A CICLOVIE URBANE

Art. 1 (Finalità)

Il comma 2 stabilisce che sono destinate alla progettazione e realizzazione da parte di città metropolitane, comuni capoluogo di città metropolitana, comuni capoluogo di regione o di provincia, comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti e comuni di cui all'art. 3, comma 2, di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, quali l'ampliamento della rete ciclabile e la realizzazione di corsie ciclabili, effettuati in coerenza con i relativi aspetti urbani degli strumenti di programmazione regionale, i Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS) e i Piani urbani della mobilità ciclistica denominati « biciplan », qualora adottati, al fine di far fronte all'incremento elevato della medesima mobilità a seguito delle misure adottate per limitare gli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

Art. 3 (Collegamento con i poli universitari)

Una quota delle risorse di cui all'autorizzazione di spesa [...] è destinata alla progettazione e realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, diretti a collegare le stazioni ferroviarie con i poli universitari.

Con decreto del direttore generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi ed il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adottato su proposta del Ministero dell'università e della ricerca, si procede, nei limiti di cui al comma 1, all'assegnazione di risorse in favore dei comuni, nei cui territori sono ubicate le sedi di università statali o di università non statali legalmente riconosciute.



Art. 4 (Tempistica ed attuazione degli interventi)

Gli enti locali beneficiari delle risorse provvedono alla realizzazione degli interventi entro ventidue mesi dalla pubblicazione del presente decreto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Entro due mesi dalla realizzazione degli interventi, e comunque non oltre ventiquattro mesi dalla pubblicazione del presente decreto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, gli enti beneficiari dei finanziamenti provvedono ad inviare alla Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi ed il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la rendicontazione relativa all'intervento finanziato.

Art. 5 (Modalità di erogazione delle risorse)

Entro quindici giorni dalla pubblicazione del decreto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, ciascuno degli enti di cui all'allegato 1 provvede a richiedere [...] al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'assegnazione delle risorse con l'indicazione del relativo conto di tesoreria sul quale procedere al versamento.

Entro dieci giorni dalla ricezione della domanda [...], la Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede al trasferimento, a titolo di anticipazione, di un importo pari al 50 per cento del contributo concesso. Ai fini dell'erogazione dell'importo residuo, l'ente locale provvede a trasmettere alla Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la seguente documentazione:

a) descrizione dell'intero programma di interventi attivato a seguito del finanziamento, con descrizione sintetica dei singoli interventi, quali, a titolo esemplificativo, indicazione della localizzazione della

pista ciclabile, estensione in metri lineari, costo di realizzazione comprensivo del costo di progettazione, costo di gestione delle procedure e similari, del loro stato di realizzazione e del cronoprogramma previsto per il loro completamento nonché con indicazione del relativo codice unico di progetto, di seguito CUP;

b) attestazione dell'ente beneficiario circa il rispetto della normativa vigente in materia di affidamento ed esecuzione delle opere;

c) attestazione dell'ente beneficiario di aver provveduto direttamente o tramite il soggetto attuatore agli adempimenti di cui all'art.7;

d) assunzione da parte dell'ente beneficiario dell'obbligo di garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'intervento finanziato per un periodo non inferiore a cinque anni;

e) documentazione attestante il pagamento dei costi relativi a ciascun intervento sino alla concorrenza complessiva di un importo pari al 40 per cento del contributo assegnato;

[...]

g) dichiarazione dell'ente beneficiario con cui si garantisce a regime la manutenzione ordinaria e straordinaria delle piste ciclabili oggetto di contribuzione per almeno un quinquennio.

Art. 6. (Rendicontazione delle spese sostenute)

I soggetti attuatori o, comunque, i soggetti titolari dei CUP effettuano il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale degli interventi sulla base di quanto disposto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, trasmettendo le informazioni al sistema di monitoraggio delle opere pubbliche nell'ambito della banca dati delle amministrazioni pubbliche.

Le quote di risorse assegnate e successivamente impegnate ed erogate a favore di ciascun intervento sono oggetto di rendicontazione attraverso il sistema di monitoraggio [...], con particolare riferimento alle informazioni concernenti l'affidamento dei lavori, i pagamenti e l'avanzamento fisico-procedurale dei lavori.

In caso di mancata realizzazione degli interventi, la Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dispone la revoca dell'intero contributo, con conseguente obbligo dell'ente beneficiario di procedere alla restituzione delle somme incassate maggiorate degli interessi; in caso di parziale realizzazione, la revoca può essere anche solo parziale, previa verifica, sentito il Tavolo permanente di monitoraggio di cui all'art. 7, dell'utilità delle parti di intervento realizzate.

Art. 7.(Tavolo permanente di monitoraggio)

Il monitoraggio degli interventi di cui al presente decreto, senza nuovi né maggiori oneri a carico della finanza pubblica, è effettuato dal Tavolo di monitoraggio istituito ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2017, n. 397.

Il monitoraggio di cui al comma 1, tra l'altro, ha l'obiettivo di:

a) monitorare, sia durante la fase della realizzazione degli interventi sia in quella successiva, il progressivo avanzamento del programma di interventi finanziati con le risorse di cui al presente decreto e gli effetti prodotti dallo stesso sulla mobilità urbana;

b) supportare la Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi ed il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella valutazione della documentazione presentata da parte degli enti beneficiari [...]

d) promuovere azioni di coordinamento con le altre forme di finanziamento e supporto alle politiche di mobilità ciclistica.

Finanziamenti concessi al Comune di Ascoli Piceno in quanto capoluogo di Provincia

Popolazione: 48.169 abitanti

Contributo totale: 199.984,07 €

Contributo erogato 2020: 74.691,66 €

Contributo erogato 2022: 125.022,41 €

2.3.3 DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2022

Il Documento di Economia e Finanza DEF2022 prevede, anche grazie al contributo del PNRR (pagina 30), misure dirette alla promozione della mobilità urbana, il trasporto ferroviario ad alta velocità e la messa in sicurezza di strade, ponti, viadotti.

Inoltre, nel DEF è previsto l'impegno al supporto finanziario alla crescita delle filiere produttive, attraverso lo strumento del contratto di sviluppo. Gli interventi dovranno riguardare progetti legati alle principali catene del valore strategiche, quali programmi di sviluppo industriale, programmi di sviluppo a tutela dell'ambiente, mobilità sostenibile e attività turistiche.

Infine, altra nota del DEF importante per la mobilità ciclabile riguarda la decarbonizzazione particolarmente importante poiché i trasporti sono responsabili nel 2019 (ultimo anno pre-Covid) di un quarto delle emissioni in Italia.



2.3.4 DECRETO DEL DIRIGENTE DELLA P.F. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, LOGISTICA E VIABILITÀ 10/09/2021 N.547

La Regione Marche ha approvato con il Decreto Dirigenziale 547/TPL un Bando pubblico a sportello per la concessione dei contributi, a favore dei Comuni marchigiani, per la progettazione, realizzazione e attrezzaggio di aree di sosta correlate ai nodi dell'interscambio modale, al fine di sviluppare la mobilità sostenibile intermodale e la sicurezza della circolazione ciclistica.

Le tipologie di intervento ammissibili sono:

- attrezzaggio delle aree di sosta per le biciclette o altri veicoli della micromobilità;
- realizzazione di cicloparcheggi, ciclostazioni e velostazioni.

Il contributo sarà versato ai Comuni che ne faranno richiesta nei tempi e nei modi previsti in tre tranches:

- prima tranche pari al 40% del contributo stanziato, a titolo di anticipazione a comunicazione di avvenuta consegna lavori, copia contratto di appalto e determina di affidamento;
- seconda tranche pari al 40% del contributo stanziato, con documentazione completa attestante la quietanza delle spese sostenute per un importo pari almeno all'80% della quota contributo erogata con la prima tranche;
- saldo con documentazione completa attestante la quietanza di tutte le spese sostenute e documentazione relativa alla certificazione dell'avvenuto collaudo dell'intervento.

Le aree dove realizzare gli interventi dovranno essere nei pressi dei nodi dell'interscambio modale, come ad esempio stazioni ferroviarie, fermate del TPL automobilistico o altri nodi individuati dalle Amministrazioni comunali e ricomprese entro un raggio di 200 mt da questi

Il Comune di Ascoli Piceno ha nel suo territorio numerose stazioni, che sono state classificate in base a un indice di potenzialità della ciclomobilità, con la ricognizione degli spazi RFI in ambito stazione ed è stata effettuata una stima per il dimensionamento e il numero di stalli minimo richiesti calcolato sulla base di indicatori di potenzialità della ciclomobilità. Si riportano in tabella le informazioni presenti all'Allegato 4 al Bando "Dati analisi sulle Stazioni Ferroviarie Rfi nella Regione Marche".

Tabella 1 - Dati analisi sulle Stazioni FS nel Comune di Ascoli Piceno

Stazione RFI	Spazi RFI			Range medio stalli bici
	all'aperto	al chiuso	locali liberi	
Ascoli Piceno	Sì	No	No	50
S. Filippo	Sì	No	No	50
Marino del Tronto - Folignano	Sì	No	No	10
Maltignano del Tronto	Sì	No	No	10
Offida - Castel di Lama	Sì	No	No	25



2.4 Il BiciPlan come sistema: coerenza e integrazione con le altre progettualità in corso

Il Comune di Ascoli Piceno è risultato beneficiario del finanziamento previsto dal D.M 12/08/2020 - RISORSE DESTINATE A CICLOVIE URBANE. A dicembre 2020 però non vi era alcuna base conoscitiva tecnica inerente la ciclabilità nel Comune di Ascoli Piceno. **L'amministrazione ha quindi deciso di avviare a sue spese la costruzione di un Biciplan** che potesse, compatibilmente con i termini previsti dal D.M. 12/08/2020 - RISORSE DESTINATE A CICLOVIE URBANE, fornire un quadro esaustivo e completo per un utilizzo appropriato ed efficace dei fondi concessi.

Contestualmente, e grazie agli studi preliminari e alle progettazioni ciclabili attivate, nell'anno 2021 il **Comune di Ascoli Piceno ha ricevuto dei finanziamenti regionali per la realizzazione di 4 ciclostazioni** in corrispondenza di altrettante stazioni FS presenti nel territorio regionale, le ciclovie urbane previste dal D.M. 12/08/2020 hanno quindi tenuto conto anche di tale nuova progettualità.

Sempre nell'anno 2021 il **Comune di Ascoli Piceno ha beneficiato anche del finanziamento PINQuA** riguardante principalmente il centro storico dove il ruolo della ciclabilità risulta una componente primaria, e nuovamente l'amministrazione ha ritenuto opportuno attendere la progettazione di massima per adeguare gli interventi previsti dal D.M. 12/08/2020- RISORSE DESTINATE A CICLOVIE URBANE e per permettere al BiciPlan di recepire quanto messo in atto dal PINQuA.

Infine, sempre negli anni 2020 e 2021 due altre consistenti progettualità ciclabili hanno visto la loro definizione operativa, **il Progetto ITI e la Ciclovía del Tronto**, e, come comprensibile, di è ritenuto opportuno considerare anche questa progettualità all'interno del Piano.

L'attività richiesta all'Art.1 del D.M. 12/08/2020 - RISORSE DESTINATE A CICLOVIE URBANE di *“coerenza [degli interventi finanziati] con i relativi aspetti urbani degli strumenti di programmazione regionale, i Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS) e i Piani urbani della mobilità ciclistica denominati «biciplan», qualora adottati”* nel caso specifico del **Comune di Ascoli ha impiegato un anno e mezzo di lavoro di approfondimento e costruzione del quadro**. Questo lasso di tempo ha permesso inoltre di valutare la tipologia e la consistenza degli interventi previsti dal D.M. partendo anche da esperienze di altre città d'Italia che, avendo condizioni più favorevoli, sono intervenute con ciclovie urbane prima di Ascoli Piceno.

Il BiciPlan, quindi, diventa un elemento di raccordo tra varie progettualità e pianificazioni inerenti la rete ciclabile, coordinando e rendendo coerenti i vari interventi.



2.5 Glossario delle definizioni

Pista ciclabile

Parte longitudinale della carreggiata, ad unico o doppio senso di marcia, fisicamente separata dalle sedi dedicate ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei elementi longitudinali di separazione fisica, quali cordoli o pali.

Corsia ciclabile

Parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede.

Percorso ciclopedonale

Strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

Casa avanzata

Linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli.

Diagonal Diverter

I Diagonal Diverter o deviatori diagonali sono barriere poste diagonalmente attraverso un'intersezione, bloccando il passaggio delle automobili; a volte sono chiamati deviatori completi o chiusure stradali diagonali.

Zona 30

Strada urbana o extraurbana sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari o a un limite inferiore, dotata di opportuna segnaletica. È considerata «strada 30» anche la strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri riservata ai veicoli non a motore, eccetto quelli autorizzati, e sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari.

Area a Precedenza Ciclabile

Area ricadente in particolari contesti urbani all'interno della quale, in funzione della limitazione alla circolazione di veicoli con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate (eccetto autorizzati) e con velocità consentita non superiore a 30 km/h, non risulta necessario realizzare o individuare piste o percorsi ciclabili attraverso la specifica segnaletica orizzontale, e la circolazione dei velocipedi, dei pedoni e dei veicoli a motore avviene in promiscuo, nel rispetto della segnaletica e delle regole di comportamento, e i velocipedi e i pedoni hanno precedenza sui veicoli a motore.

Zona a Traffico Limitato Scolastica

Zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.



Bike sharing free floating e station based

Con bike sharing si intende un sistema di noleggio di biciclette. Il bike sharing station based prevede l'installazione di punti di ritiro e deposito fissi delle biciclette noleggiate, che quindi vanno o riportate alla stazione di partenza o in una successiva. Il bike sharing free floating prevede un sistema di noleggio più snello, in cui gli utenti prendono la bicicletta da un punto di raccolta tramite prenotazione su app, la usano e la lasciano dove vogliono, senza portarla in una stazione.

Ciclostazione e Punti multiservice

La ciclostazione, o velostazione, è una costruzione o struttura destinata al parcheggio biciclette e dotata di alcuni servizi, sia gratuiti che a pagamento. I Punti multiservice presso le ciclostazioni sono luoghi attrezzati per piccola manutenzione e deposito.



Cargo bike

Le cargo bike sono biciclette speciali, a due o a tre ruote, provviste di carrello anteriore o posteriore per il trasporto di merci o persone, con capacità di carico nettamente superiori a una bicicletta standard.

Biciclette elettriche e a pedalata assistita

La bicicletta elettrica a pedalata assistita è un veicolo ibrido che unisce la forza muscolare a quella elettrica di un motore. La spinta aggiuntiva interviene unicamente quando si pedala ed è in grado di mantenere uno sforzo minore e omogeneo nella pedalata. Le bici elettriche, anche definite "speed pedelec", si distinguono dalle bici a pedalata assistita, poiché funzionano soltanto a motore. Non c'è alcuna relazione tra la pedalata e il motore come nelle e-bike, ma sono molto più simili a ciclomotori e sono diversamente regolate.



Area di fermata esclusiva temporanea/kiss&ride

Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco. I divieti di circolazione, di sosta o di fermata non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari di contrassegno. Nelle aree di fermata esclusiva temporanea, dette anche kiss&ride, gli accompagnatori in automobile possono accompagnare o riprendere gli studenti percorrendo un anello circolatorio che permette la discesa o la salita degli studenti ma non la sosta degli accompagnatori.

WayFinding

Letteralmente “trovare la via”, questa espressione sta ad indicare un sistema di segnaletica fisico o online basato sulla percezione dello spazio e delle distanze, oltre che sull’informazione pura. Il termine è stato usato la prima volta negli anni '60 da Kevin Lynch, che nel suo libro “L’immagine della città” indaga su come le immagini ambientali influiscano sulla vita delle persone. Di fatto, ci si orienta attraverso mappe mentali che corrispondono a immagini dell’ambiente. Le immagini ambientali devono essere abbastanza chiare per potersi trasformare in immagini mentali; è qui che il WayFinding può fare la differenza. I sistemi di WayFinding sono utilizzati in ambienti dove l’informazione deve viaggiare indipendentemente dalla lingua in cui è scritta: città turistiche, aeroporti, stazioni, ospedali, musei.

Asphalt paint

Con questo termine si intendono colorazioni dell’asfalto con vernici per creare disegni, simboli, indicazioni, non convenzionate dal Codice della Strada. L’asphalt paint viene usato come tecnica per la realizzazione di prototipi e attività di mobilitazione e sensibilizzazione sociale.

Traffic calming

Sistemi di moderazione del traffico fisici, come l’installazione di dossi, cuscini berlinesi, pavimentazioni rumorose, restringimenti di carreggiata e simili.



3 Il processo di formazione del Piano

3.1 Piano di comunicazione

La pianificazione strategica introduce novità di approccio rispetto alla pianificazione attuativa, con un linguaggio strategico e lo sviluppo del piano secondo la filiera logica Criticità-Obiettivi-Strategie-Azioni. L'individuazione sin da subito delle criticità e quindi degli obiettivi del Piano rende il processo di analisi e di elaborazione degli interventi da attuare più lineare e integrato. A corredo del BiciPlan, abbiamo quindi un Piano di Comunicazione strutturato, che prevede l'elaborazione di una immagine coordinata, con un logo declinabile in vari contesti, uno slogan, una vision e una mission, che verranno usati per veicolare i messaggi tecnici contenuti nel BiciPlan stesso.

Gli obiettivi del Piano di Comunicazione sono quindi comunicare i cambiamenti, informare la cittadinanza, rendere riconoscibili gli interventi.

3.1.1 SLOGAN E LOGO

Il processo di elaborazione dello slogan e del logo è stato fortemente condiviso con tutto il gruppo di lavoro, affinché il logo rispondesse al meglio alle esigenze del contesto. Lo slogan è la manifestazione sintetica della volontà di cambiamento espressa dall'amministrazione:

RIPARTIAMO DALL'ABC DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Lo slogan è ripreso nel logo, con la sola dicitura "ABC", che richiama non solo le basi, la semplicità dell'andare in bicicletta, ma anche l'acronimo di Ascoli Bike City. Inoltre, la sigla si presta alla declinazione

nei tre assi strategici del piano: ABCicloturismo, ABCasa-Scuola, ABCasa-Lavoro.

3.1.2 VISION E MISSION

Successivamente alla definizione dello slogan, per la costruzione di un piano strategico consiste nel definire la Vision e la Mission del BiciPlan. Possiamo considerare la Vision come l'obiettivo generale che il Piano si propone di raggiungere a lungo termine. La Mission invece è calata nella realtà, è compatibile con il territorio e i fondi disponibili e va già a considerare le criticità e difficoltà che si incontrano. La mission è quindi una concretizzazione della Vision, più a breve termine. Anche la Vision e la Mission sono state condivise dall'Amministrazione. Per il presente Piano la Vision individuata è:

RIPORTARE AL CENTRO DEL SISTEMA DI MOBILITÀ LA PERSONA, RECUPERANDO SPAZIO PUBBLICO IN MANIERA ELEGANTE E MIGLIORANDO LA QUALITÀ DELLA VITA

La Mission invece è:

REALIZZARE UN SISTEMA CICLABILE UNITARIO, INTEGRANDO GLI ELEMENTI GIÀ ESISTENTI, CHE RISPONDA ALLE ESIGENZE DELLA CICLABILITÀ QUOTIDIANA DEI TRAGGENTI CASA-SCUOLA-LAVORO E ALLE ESIGENZE DEL CICLOTURISMO.

La Vision esprime tutto ciò verso cui il sistema della mobilità dolce moderno vuole tendere, ovvero l'utilizzo più equilibrato dello spazio pubblico. La strada e le aree pubbliche per troppo tempo sono state monopolizzate dal sistema della mobilità a motore privata, sia per lo scorrimento che per la sosta. Così le città si sono trasformate sempre più in aree dedicate allo scorrimento, in cui lo spazio per la socialità e l'incontro, tipico delle mobilità pedonale e ciclabile, è assente. Nella realtà di Ascoli la Mission si propone di accompagnare i cittadini verso il cambio storico da una mobilità basata sull'automobile privata ad una mobilità più sostenibile e attiva.



3.2 Partecipazione e consultazione

3.2.1 IL QUESTIONARIO E L'ATLANTE DELLE SEGNALAZIONI

Nel periodo tra febbraio e aprile 2022 è stato diffuso tra la cittadinanza un questionario sulle abitudini di mobilità che ha raggiunto i 499 risultati.

Il questionario è articolato in tre sezioni:

- Anagrafica. Domande generiche di inquadramento, con un focus sul luogo di residenza, utile per individuare potenziali linee di desiderio, e una domanda che ramificava poi il questionario stesso. Infatti, alla domanda “Per quale motivo principale ti sposti quotidianamente?” era possibile rispondere “Lavoro”, “Scuola o Università”, “Altri motivi”. In base alla risposta, il questionario proseguiva in maniera personalizzata.
- Abitudini di spostamento. Anche se personalizzate in base alla risposta precedente, le sezioni sulle abitudini di spostamento contengono domande sui mezzi principalmente utilizzati, sui motivi per cui si usano alcuni mezzi invece che altri e sulla disponibilità a cambiare abitudini, a diverse condizioni.
- Atlante delle segnalazioni. L'ultima sezione era facoltativa e ha permesso di raccogliere 222 tra criticità, buone pratiche e idee per il futuro che la cittadinanza ha reputato importante segnalare.

Per approfondimenti si rimanda all'allegato *AQ2_Report questionario* e *AQ3_Report atlante delle segnalazioni*.

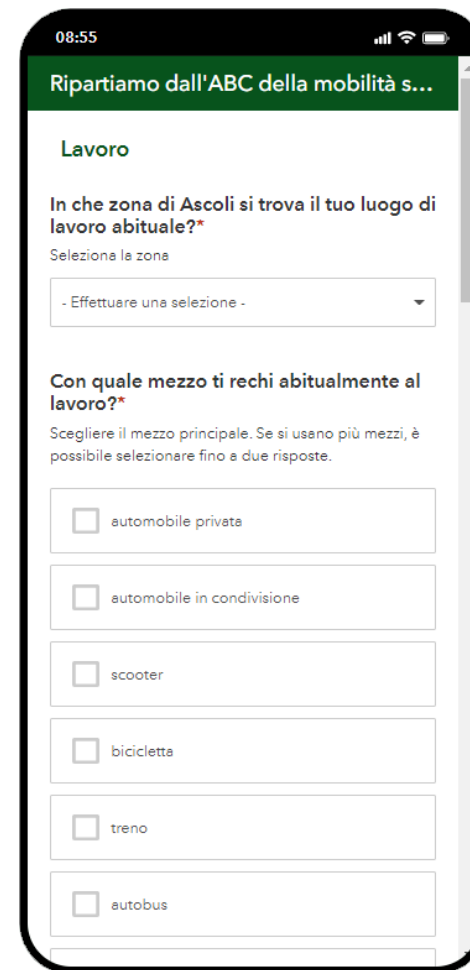
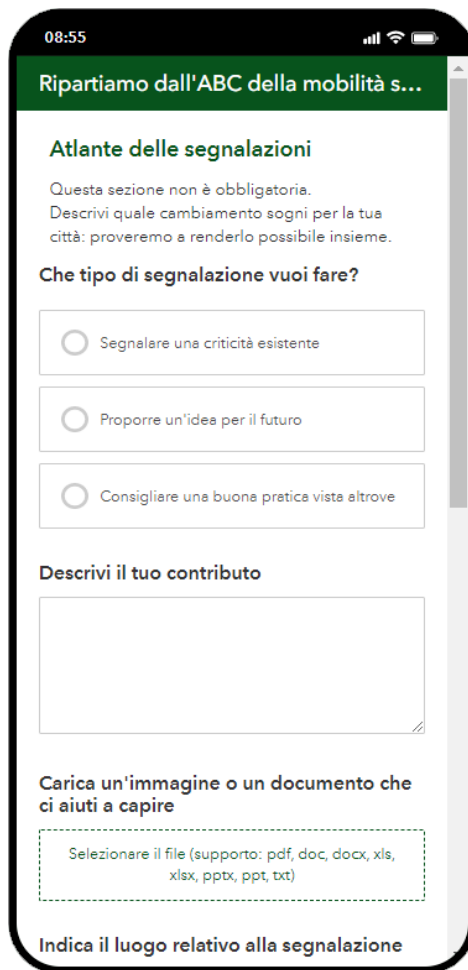
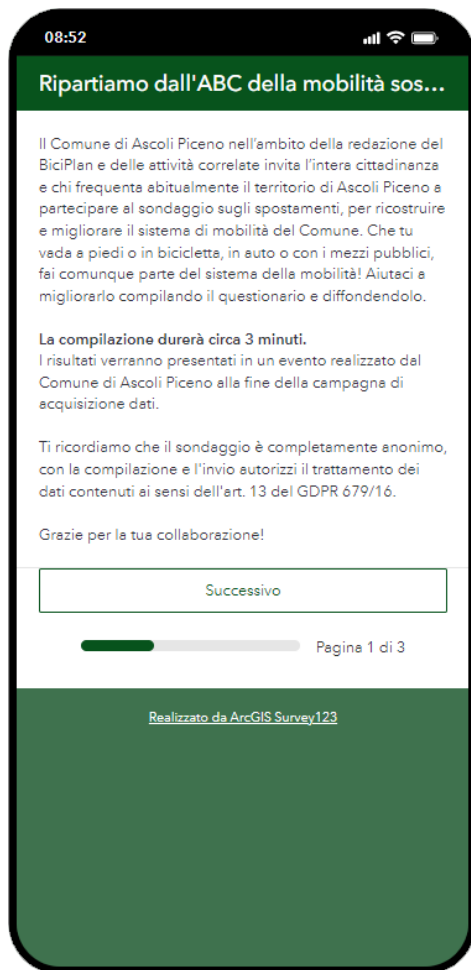


Figura 9 Vista mobile del questionario

3.2.2 IL PRIMO WORKSHOP DEL BICIPLAN - SINTESI DEGLI ESITI

Il primo Workshop di partecipazione si è svolto il 25 febbraio 2022 ed è stato organizzato in quattro incontri tematici:

- Tavolo tecnico casa-scuola
- Tavolo tecnico casa-lavoro
- Workshop Stakeholder;
- Workshop Cittadini.

I tavoli tecnici differiscono dai workshop per le modalità di ingaggio dei partecipanti e per lo scopo. Ai tavoli tecnici, infatti, sono stati invitati direttamente gli stakeholder specifici per gli spostamenti casa-scuola (associazioni studentesche, rappresentanti dei genitori, docenti, presidi, polizia locale) e per gli spostamenti casa-lavoro (RFI, associazioni di categoria, ordini professionali, società di corrieri).

I workshop invece erano aperti a chiunque, con iscrizione tramite il portale Eventbrite, disponibile al link sul sito del Comune.

Tutti e quattro gli incontri si sono svolti secondo la seguente scaletta:

- Presentazione del BiciPlan
- Mentimeter, ovvero instant report con domande generiche e mirate per guidare la discussione
- Dibattito libero
- Mappatura delle criticità e dei desiderata da parte dei presenti, direttamente su mappe cartacee messe a disposizione.

Per approfondimenti sulle risposte si rimanda all'allegato *AQ1_Report partecipazione 25 febbraio 2022*

Questo evento di partecipazione è stato molto importante per lo sviluppo del Piano: ha messo in contatto il gruppo di lavoro con Apply Community, una associazione studentesca attiva ad Ascoli Piceno che porta avanti con intraprendenza le istanze dei più giovani. Il contributo di Apply, iniziato con l'evento di partecipazione, si è poi approfondito e sviluppato durante la stesura del Piano e ha portato ad alcune delle politiche e degli interventi descritti nel capitolo 6.

3.3 Interlocuzione con il MIMS

Il problema principale del dispositivo normativo e regolatorio del traffico delle Aree a Precedenza Ciclabile (definite a pagina 21) è rappresentato dalla mancanza del dispositivo attuativo relativo alla segnaletica orizzontale e verticale di ingresso e uscita da tali aree (vedi Allegato *AP4_Area a precedenza ciclabile. Studio della segnaletica verticale*).

Come spiegato nel dettaglio all'interno dell'allegato relativo alla proposta di studio della segnaletica verticale delle APC si è cercato di rappresentare in maniera coerente e rispettosa degli elementi e normativa esistente del Codice della Strada il cartello della APC.

DEFINIZIONE:

“Area ricadente in particolari contesti urbani all'interno della quale, in funzione della limitazione alla circolazione di veicoli con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate (eccetto autorizzati) e con velocità consentita non superiore a 30 km/h, non risulta necessario realizzare o individuare piste o percorsi ciclabili attraverso la specifica segnaletica orizzontale, e la circolazione dei velocipedisti, dei pedoni e dei veicoli a motore avviene in promiscuo, nel rispetto della segnaletica e delle regole di comportamento, e i velocipedisti hanno precedenza



sui veicoli a motore.” Definizione da «Linee guida per la redazione e l’attuazione del Biciplan» (da Codice della Strada e dalla Legge 11 gennaio 2018, n. 2, e dalla letteratura di settore).



FIG.1

Figura 10 - Cartellonistica verticale sperimentale proposta



FIG.2

Segnaletica sperimentale. Il codice della strada non prevede una segnaletica regolamentata per l’area a prevalenza ciclabile.

Sono quindi stati studiati il cartello composito di inizio APC (60 X 90 cm) FIG.1e quello di fine (60 x 60 cm) FIG.2

CONTROPROPOSTA MINISTERIALE POST INCONTRO

A seguito della riunione dell’08/06/2022, inerente all’istituzione di “Aree a Precedenza Ciclabile” e relativa segnaletica verticale e nelle more delle modifiche regolamentari necessarie per definire univocamente le nuove discipline introdotte dal legislatore nella norma primaria, come da intese, viene proposta dal MIMS la seguente soluzione segnaletica, che, qualora condivisa, potrebbe essere adottata in

alternativa a quella da voi proposta dal Comune di Ascoli Piceno in sede di riunione.

Infatti, se l’APC proposta nel Biciplan comunale è ipotizzata come una zona in cui, sostanzialmente, sia applicato un limite di velocità pari a 30 km/h e dove sia vietato il transito degli autocarri, per tale disciplina, a norme vigenti, viene proposto transitoriamente di utilizzare la segnaletica regolamentare a disposizione.

La soluzione suggerita dal MIMS è costituita dall’istituzione di una ZTL con criterio di divieto applicato agli autocarri, da segnalare con l’apposita segnaletica come da “Linee Guida sulla regolamentazione della circolazione stradale e segnaletica nelle zone a traffico limitato” emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con prot. n. 5050 del 28 giugno 2019, ovvero con il segnale della Fig. Il 322/a e con il pannello integrativo “autocarro”, e il relativo segnale di fine zona.

A tale segnaletica dovrebbe essere abbinata la segnaletica di “zona 30” (Fig. Il 323/a), da installare subito dopo il segnale di varco a distanza utile minima in funzione dell’avvistamento e il relativo segnale di “fine zona a velocità limitata” (Fig. Il 323/b).

Si riconosce che tale soluzione segnaletica, suggerita dal MIMS, non contempli la priorità per i velocipedisti, che dovranno, pertanto, attenersi alle norme generali di comportamento previste per gli ambiti diversi da quelli della “strada urbana ciclabile”; tuttavia ancora il MIMS suggerisce di realizzare una velocità ridotta e il divieto ai veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, risultando queste due prescrizioni le condizioni essenziali per garantire la sicurezza di una circolazione in promiscuo di biciclette e veicoli a motore.

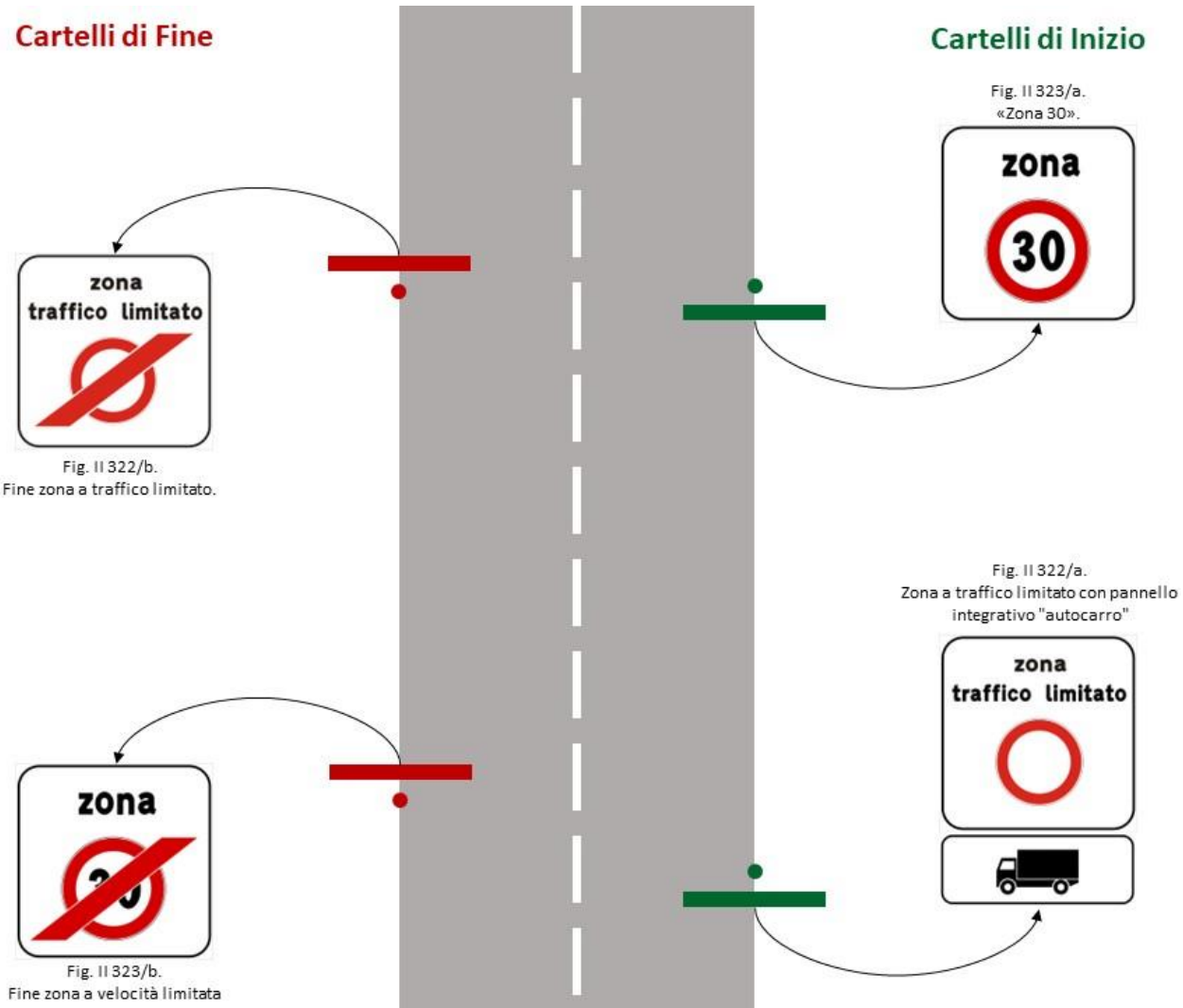


Figura 11 - Proposta segnaletica verticale del MIMS per le APC



4 Quadro conoscitivo e Criticità

4.1 Inquadramento territoriale e socio-economico

4.1.1 STRUTTURA TERRITORIALE E INSEDIATIVA

Il Comune di Ascoli Piceno vede, secondo i dati ISTAT, 46'079 abitanti al 31 dicembre 2021.

Il territorio comunale di Ascoli si trova nella parte meridionale della Regione Marche, a 154 m s.l.m., nella zona di confluenza tra il fiume Tronto e il torrente Castellano, che cingono il centro storico cittadino in una conformazione particolare, che divide nettamente la città in zone. Il centro è circondato per tre lati da montagne che avvolgono la Valle del Tronto, lungo cui si sviluppano quartieri residenziali e attività produttive, con una conformazione allungata dell'urbano in direzione mare. Il Comune di Ascoli Piceno ha un'exclave, Piana della Forcella, di 0,5 km², compresa tra il Comune di Acquasanta Terme e quello di Roccafluvione.

La zona del Piceno è identificata come Zona 2 nella classificazione sismica della Protezione Civile, cioè una zona a sismicità media. Negli ultimi 20 anni la zona è stata interessata da due importanti eventi sismici, il terremoto dell'Aquila del 2006 e quello del Centro Italia del 2016. Se il terremoto del 2006 ha provocato danni marginali, il terremoto del 2016 ha investito pienamente la zona e la ricostruzione è ancora in atto.

4.1.2 CARATTERISTICHE E DINAMICHE DEMOGRAFICHE

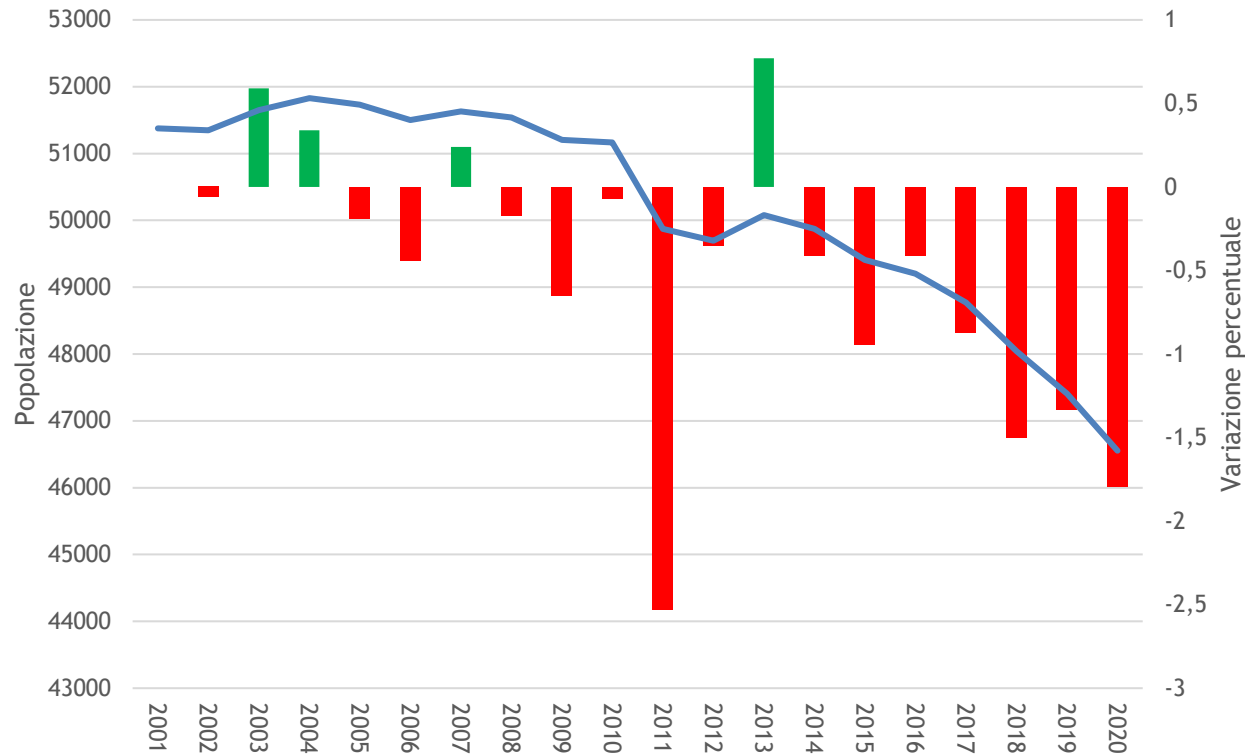
Se si analizzano i dati della popolazione e la loro evoluzione nel tempo, appare evidente che Ascoli sia una città con una tendenza negativa: la popolazione sta diminuendo nel corso degli anni.

Si osserva infatti che a fronte dei circa 46'000 residenti attuali, ad inizio millennio la popolazione residente era oltre le 51'000 unità.

Dall'analisi dei saldi di popolazione è possibile osservare una popolazione che invecchia, in cui le nascite si mantengono stabili mentre l'età media aumenta. La pandemia di Covid 19 ha influito pesantemente nell'andamento demografico dell'intero Paese e di Ascoli, modificando significativamente l'andamento della popolazione.

In seguito, si riporteranno i grafici relativi alla popolazione straniera residente ad Ascoli. L'andamento del saldo migratorio è altalenante, al momento la tendenza è alla crescita dopo un periodo di forte decrescita.

Serie storica della popolazione residente



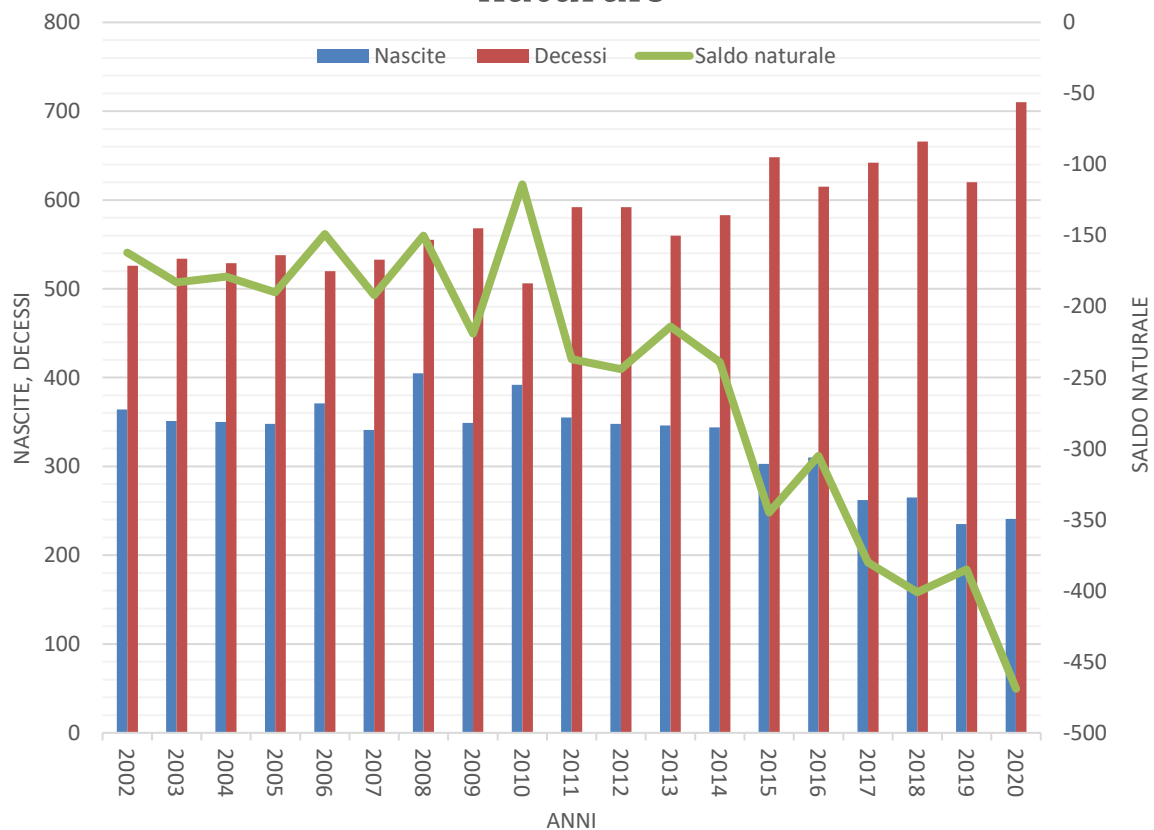
Dalla figura emerge chiaramente quanto detto precedentemente. La popolazione è in decrescita dal 2002 passando dai 51'377 abitanti ai 46'079 del 2021.

[Fonte dati: ISTAT]

Figura 12 - Serie storica della popolazione residente nel Comune di Ascoli Piceno



Serie storica di nascite, decessi e saldo naturale



Fonte: ISTAT

Il movimento naturale di una popolazione in un anno è determinato dalla differenza fra le nascite ed i decessi ed è detto anche saldo naturale. Il grafico riporta l'andamento delle nascite e dei decessi negli ultimi anni. L'andamento del saldo naturale è visualizzato dall'andamento della linea verde. L'anno con più nascite è stato il 2008, poi sono scese quasi costantemente fino al 2020, con poco meno di 300 nascite nel 2020. L'andamento dei decessi è invece stato piuttosto stabile fino al 2015, dove hanno iniziato a salire. Il dato maggiore è quello de 2020, influenzato dalla pandemia di COVID 19. La forbice fra nascite e decessi si è progressivamente ampliata negli anni. [Fonte dati: ISTAT]

Figura 13 - Saldo naturale della popolazione residente ad Ascoli Piceno

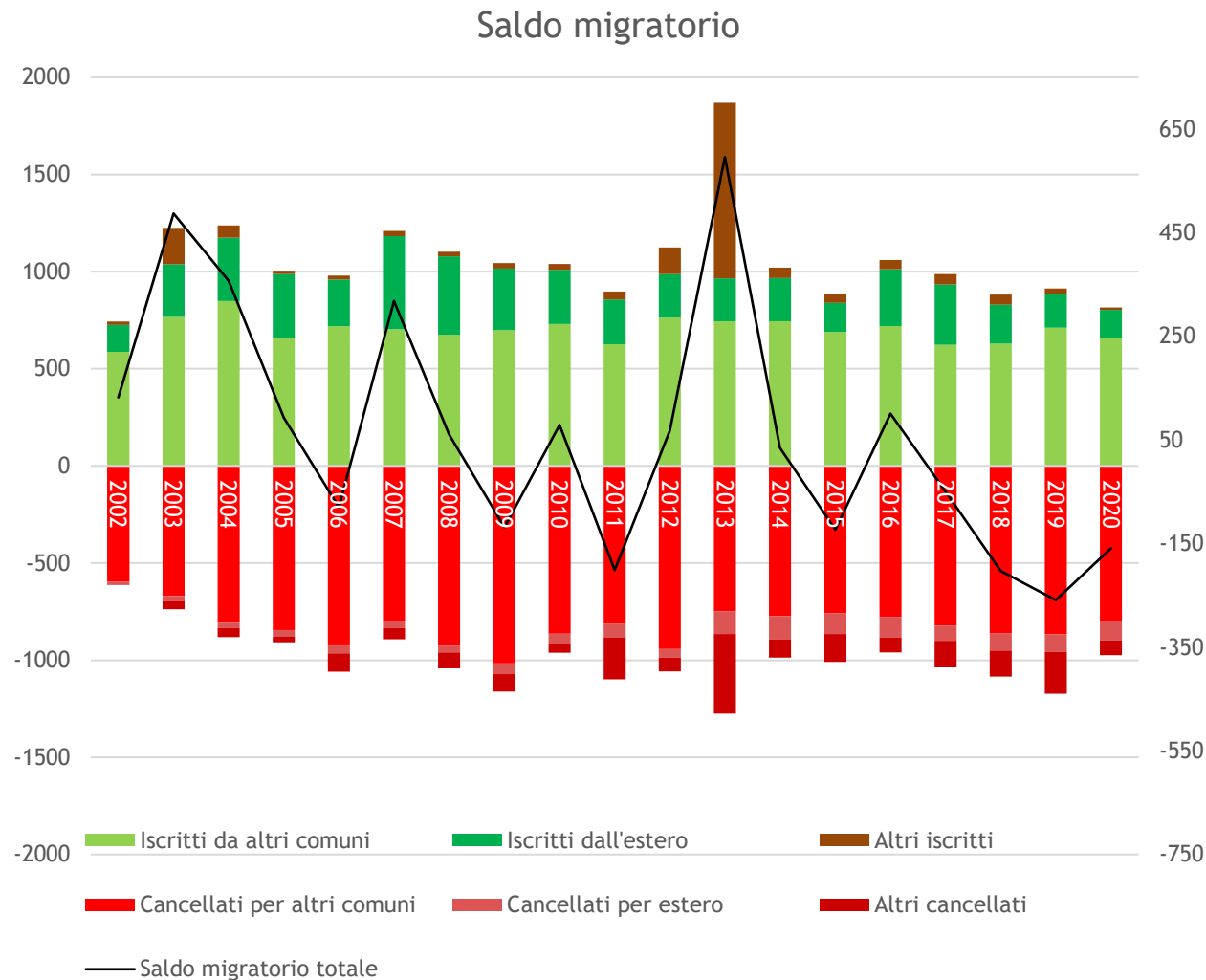


Figura 14 - Saldo migratorio del Comune di Ascoli Piceno

Il grafico visualizza il numero dei trasferimenti di residenza da e verso Ascoli Piceno negli ultimi anni. I trasferimenti di residenza sono riportati come iscritti e cancellati all'Anagrafe comunale.

Fra gli iscritti, sono evidenziati con colore diverso i trasferimenti di residenza da altri comuni, quelli dall'estero e quelli dovuti per altri motivi (ad esempio per rettifiche amministrative).

Il saldo migratorio del Comune di Ascoli Piceno ha andamento altalenante, con un picco nel 2013, seguito da diminuzioni significative, fino al record negativo del 2020.

[Fonte dati: ISTAT]

Evoluzione della struttura della popolazione

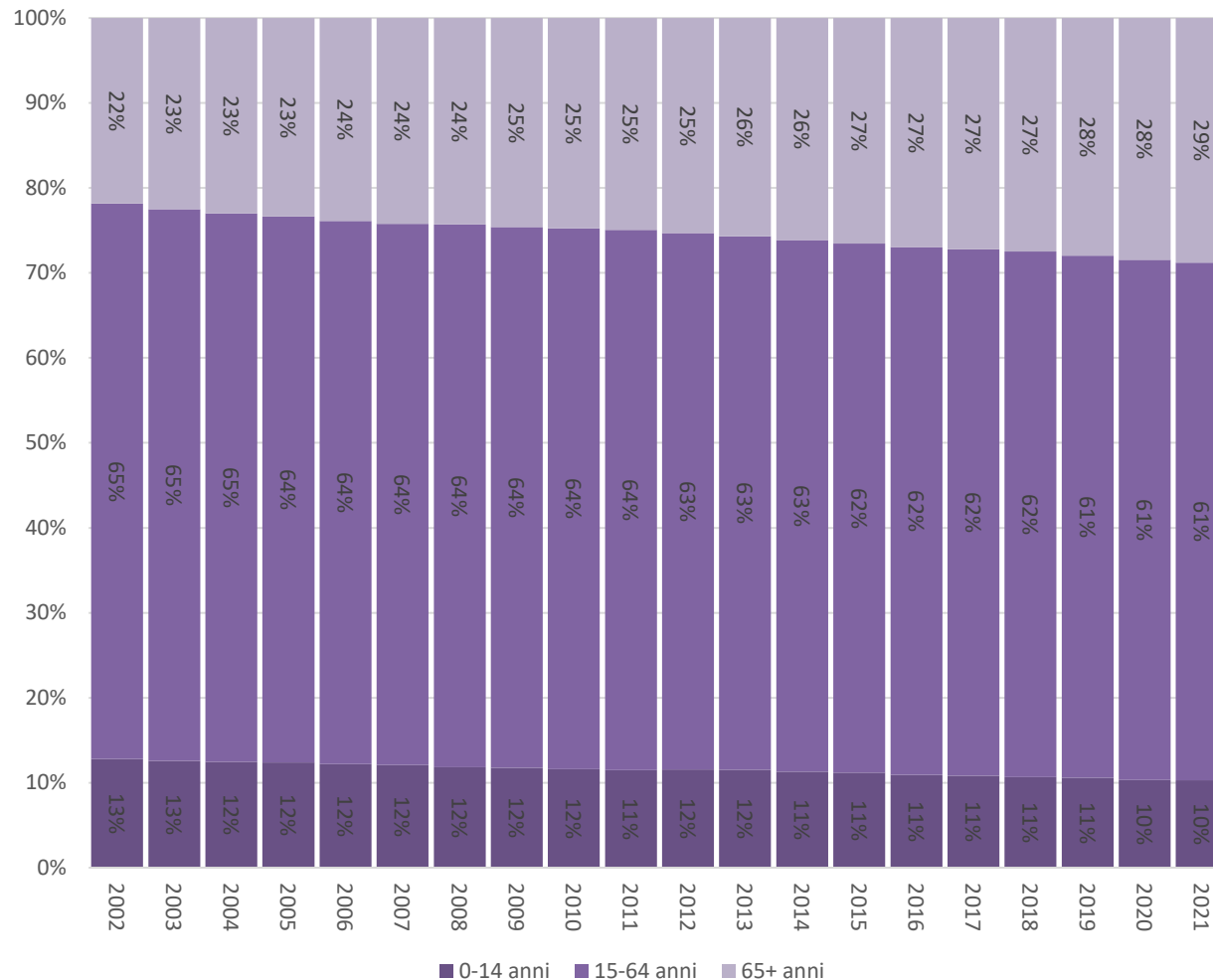


Figura 15 - Serie storica della struttura della popolazione del Comune di Ascoli Piceno

L'analisi della struttura per età di una popolazione considera tre fasce di età: giovani 0-14 anni, adulti 15-64 anni e anziani 65 anni ed oltre. In base alle diverse proporzioni fra tali fasce di età, la struttura di una popolazione viene definita di tipo progressiva, stazionaria o regressiva a seconda che la popolazione giovane sia maggiore, equivalente o minore di quella anziana.

Dal grafico a lato è impossibile non notare un netto invecchiamento della popolazione. Se nel 2002 gli over 65 si attestavano al 22%, nel 2021 sono cresciuti al 29%. La riduzione delle nascite è confermata da una leggera riduzione di bambini (0-14 anni) che passano dal 13% del 2002 al 10% del 2021.

[Fonte dati: ISTAT]

Piramide delle età

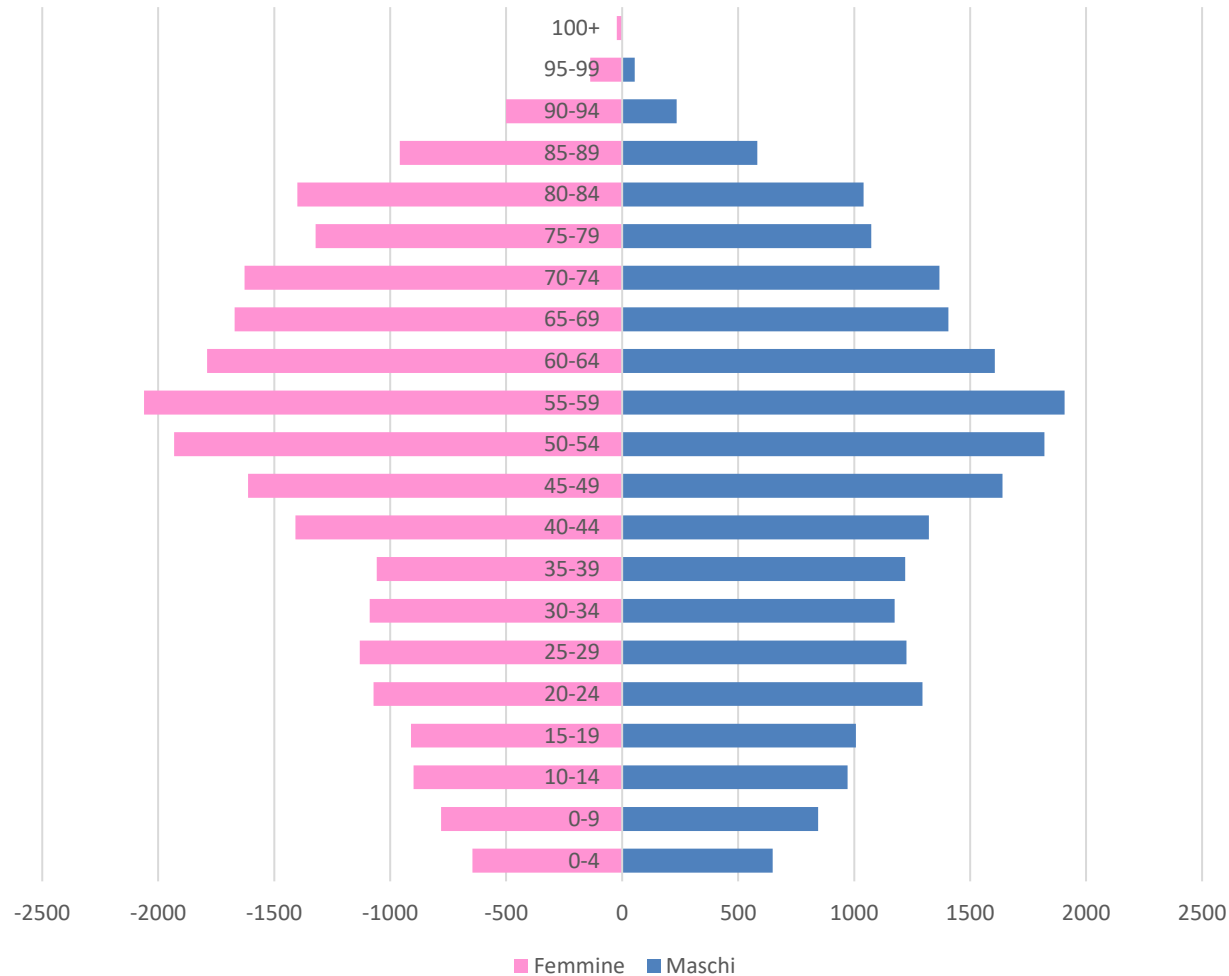
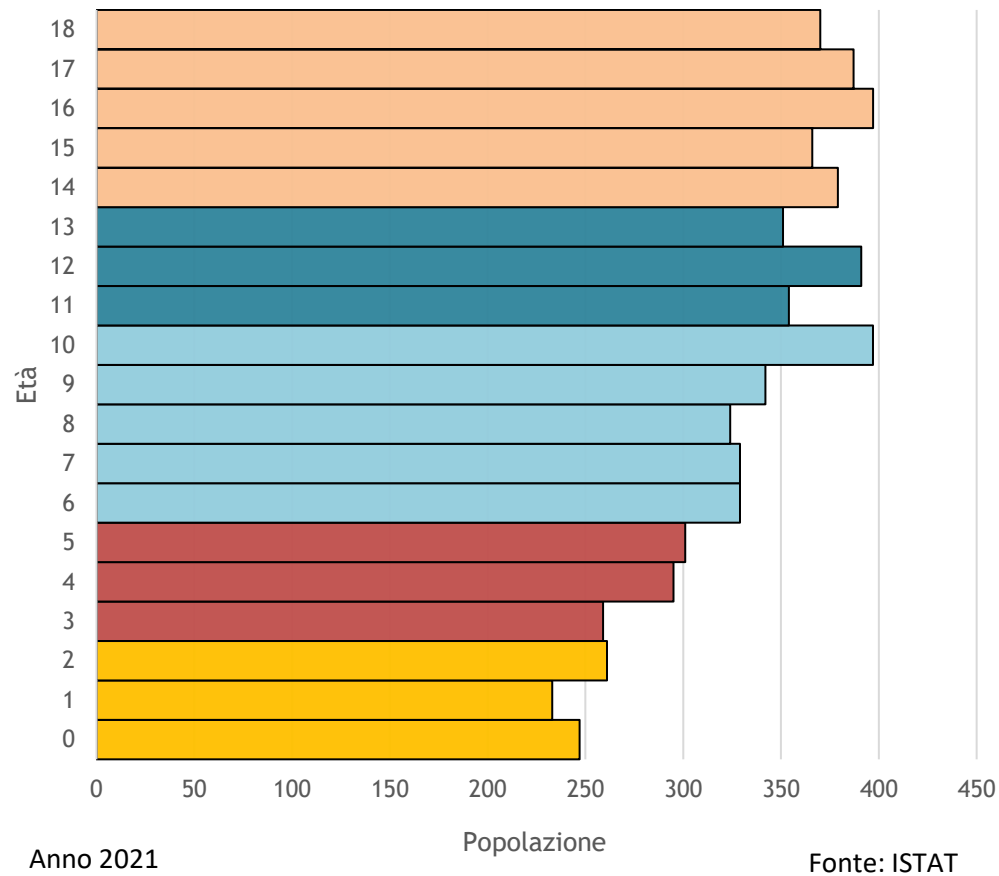


Figura 16 - Piramide delle età - 2021

Analizzando la piramide delle età si osserva come la popolazione stia invecchiando con un ridotto numero di giovani, soprattutto under 40, a fronte di un ampio numero di cittadini nella fascia fra i 65 e i 40 anni.

[Fonte dati: ISTAT]

Popolazione in età scolastica ad Ascoli Piceno



Analizzando la sola popolazione scolastica è possibile affermare che la maggior parte degli studenti di Ascoli Piceno si posiziona fra gli ultimi anni delle primarie e i primi anni di scuola superiore.

Sono sensibilmente inferiori i numeri dei bambini sotto i tre anni a dimostrazione di una contrazione delle nascite in linea coi dati precedentemente analizzati.

[Fonte dati: ISTAT]

Figura 17 - Popolazione per età scolastica del Comune di Ascoli Piceno - 2021



4.1.3 IMPRESE E DINAMICHE OCCUPAZIONALI

Si sono approfondite a livello comunale delle principali dinamiche economiche, basate sul numero e sugli addetti delle unità locali. L'Unità Locale (UL) è il luogo fisico nel quale un'unità giuridico-economica (impresa, istituzione) esercita una o più attività economiche di produzione.

Il numero di UL nel 2019 ammonta a 4.617 unità (+1% rispetto al 2011), che corrispondono al 25,02% di tutte le UL della provincia e al 3,48% di quelle regionali.

Il numero di addetti nelle UL nel 2019 ammonta a 19.186 persone (+15% rispetto al 2011), che corrispondono al 30,9% di tutti gli addetti della provincia e al 3,94% di quelli regionali.

Il numero medio di addetti per UL nel 2019 è pari a 4,16 (+14% rispetto al 2011), valore superiore sia alla media provinciale (3,36) sia a quella regionale (3,68).

Unità locali (2019 vs 2011)					
Unità locali	4.617	→	pari al	25,02%	↔ della provincia
				3,48%	↔ della regione
Addetti alle unità locali	19.186	↑	pari al	30,90%	↔ della provincia
				3,94%	↑ della regione
Addetti medi	4,16	↑	media provincia	3,36	↑ 3,00
			media regione	3,68	↑ 3,40

Consideriamo ora le classi merceologiche (ATECO 2007) di appartenenza delle imprese. Si nota subito la forte vocazione “manufattruriera” del Comune con 4.641 addetti per 375 UL complessive. Segue il “commercio all’ingrosso e al dettaglio e riparazione auto e moto” con 3.344 addetti per 1.040 UL.

UL e addetti su base comunale per classe Ateco (2019 vs 2011)									
B	estrazione di minerali da cave e miniere	3	↑	pari al	37,5%	↑	54,9%	↑	della provincia
		21	↑		4,3%	↑	5,8%	↑	della regione
C	attività manifatturiere	375	↔	pari al	20,7%	↔	32,3%	↔	della provincia
		4.641	↔		2,2%	↔	3,0%	↔	della regione
D	fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizion.	44	↑	pari al	35,8%	↔	45,7%	↓	della provincia
		163	↔		7,3%	→	9,8%	↓	della regione
E	fornitura acqua reti fognarie, gestione rifiuti e risanamento	16	↔	pari al	9,5%	↓	27,9%	↔	della provincia
		229	↔		3,6%	↓	4,1%	↔	della regione
F	costruzioni	429	↓	pari al	20,0%	→	25,2%	↔	della provincia
		1.316	↓		3,0%	↔	3,8%	↔	della regione
G	commercio ingrosso, dettaglio e riparazione auto e moto	1.040	↔	pari al	23,6%	↔	26,4%	↔	della provincia
		3.344	↔		3,2%	↔	3,7%	↔	della regione
H	trasporto e magazzinaggio	107	↔	pari al	8,1%	↔	25,9%	↔	della provincia
		788	↔		2,6%	↔	3,8%	↔	della regione
I	attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	317	↔	pari al	9,7%	→	20,1%	↔	della provincia
		1.263	↑		3,3%	→	3,0%	↔	della regione
J	servizi di informazione e comunicazione	155	↑	pari al	32,0%	↔	36,6%	↔	della provincia
		496	↑		5,5%	↔	4,7%	↔	della regione
K	attività finanziarie e assicurative	151	↔	pari al	32,2%	↔	34,7%	↔	della provincia
		550	↓		4,3%	↔	4,6%	↔	della regione
L	attività immobiliari	145	↔	pari al	7,9%	↓	6,2%	↓	della provincia
		165	↔		2,0%	→	1,7%	↔	della regione
M	attività professionali, scientifiche e tecniche	1.007	↑	pari al	35,8%	↔	35,2%	↔	della provincia
		1.496	↑		5,0%	↑	4,6%	↔	della regione
N	nolegg, agenzie di viaggio, servizi supporto alle imprese	183	↔	pari al	28,7%	↔	61,5%	↑	della provincia
		2.695	↑		4,7%	↔	9,6%	↔	della regione
P	istruzione	44	↑	pari al	33,6%	↔	29,9%	↔	della provincia
		85	↑		5,3%	↑	4,2%	↑	della regione
Q	sanità e assistenza sociale	307	↑	pari al	29,5%	→	34,2%	↑	della provincia
		1.119	↑		4,2%	→	4,9%	↑	della regione
R	attività artistiche, sportive, intrattenimento e divertimento	78	↑	pari al	20,5%	↑	25,0%	↔	della provincia
		245	↑		3,5%	↑	4,5%	↔	della regione
S	altre attività di servizi	216	↓	pari al	23,4%	↔	26,4%	↔	della provincia
		570	↔		3,4%	↔	4,0%	↔	della regione

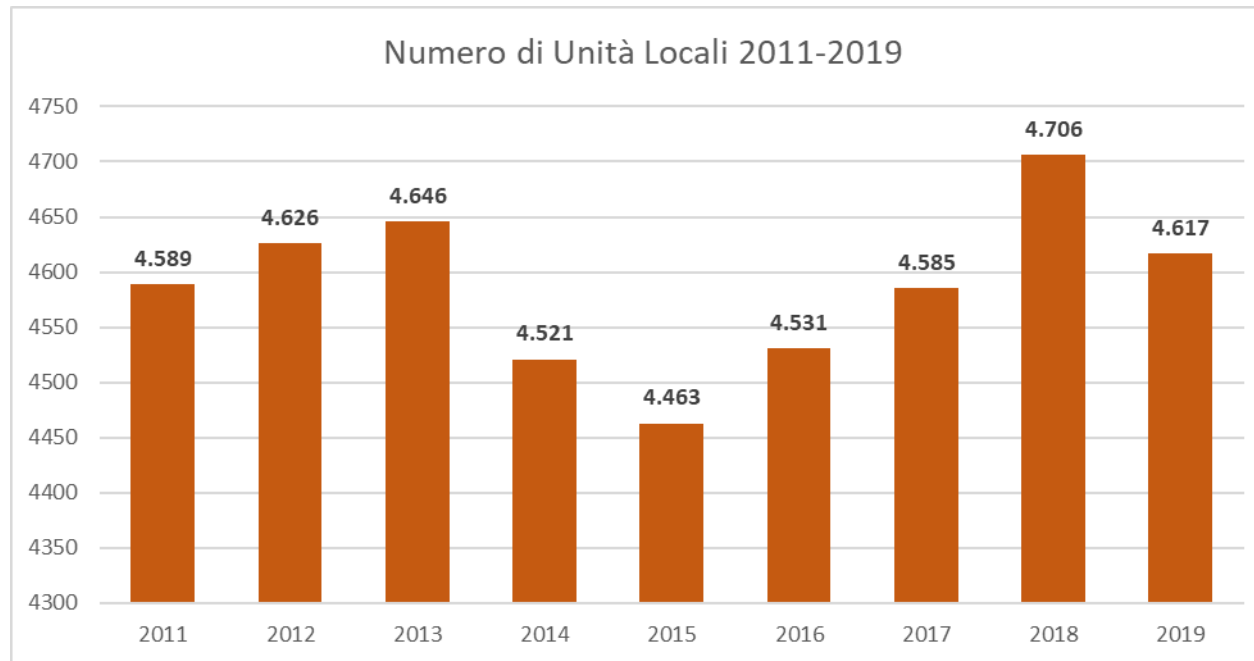


Figura 18 - Numero di Unità Locali del Comune di Ascoli Piceno - serie 2011-2019

Analizzando la serie storica dal 2011 a 2019 per il numero di Unità Locali presenti sul territorio comunale, si denota un andamento altalenante del dato con cicli ricorrenti: crescita fino al 2013, decrescita nei 2 anni successivi e poi sostanziale ricrescita fino al 2019, ultimo dato disponibile.

[Fonte dati: ISTAT]

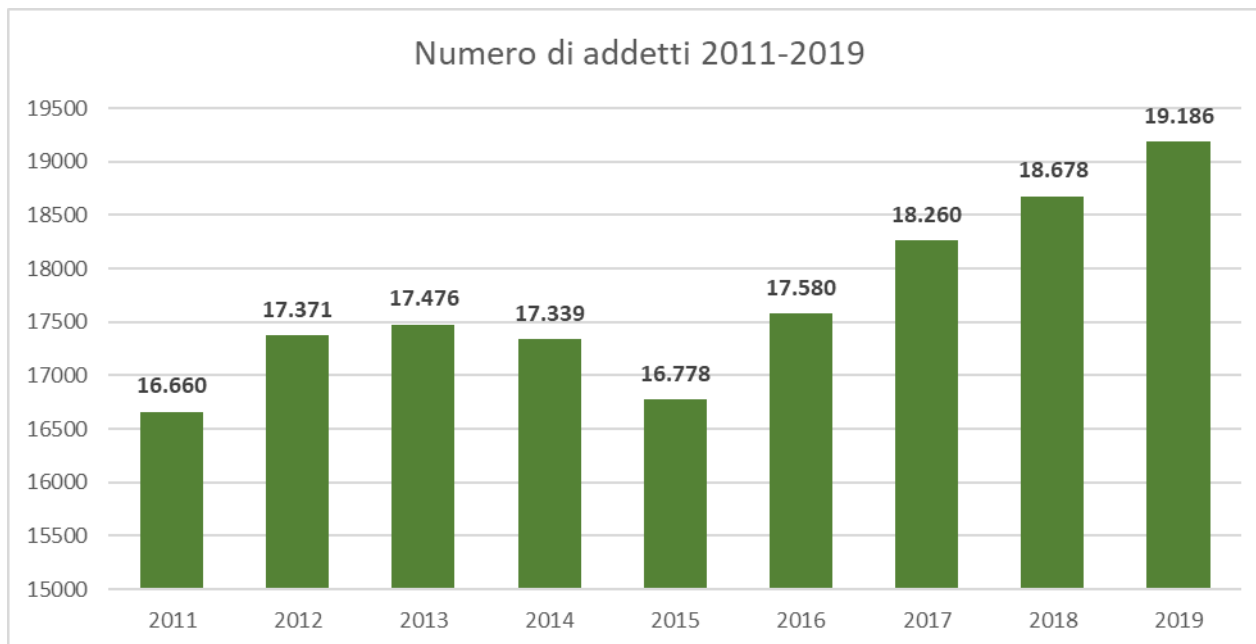


Figura 19 - Numero di addetti del Comune di Ascoli Piceno - serie 2011-2019

Il numero di addetti vede una costante crescita, se si fa eccezione per il dato riferito al 2015.

L'ultimo anno disponibile è proprio quello che registra il maggior numero di addetti pari a poco meno di 19.200 (pari al 30,9% della provincia e al 3,94% della regione).

[Fonte dati: ISTAT]

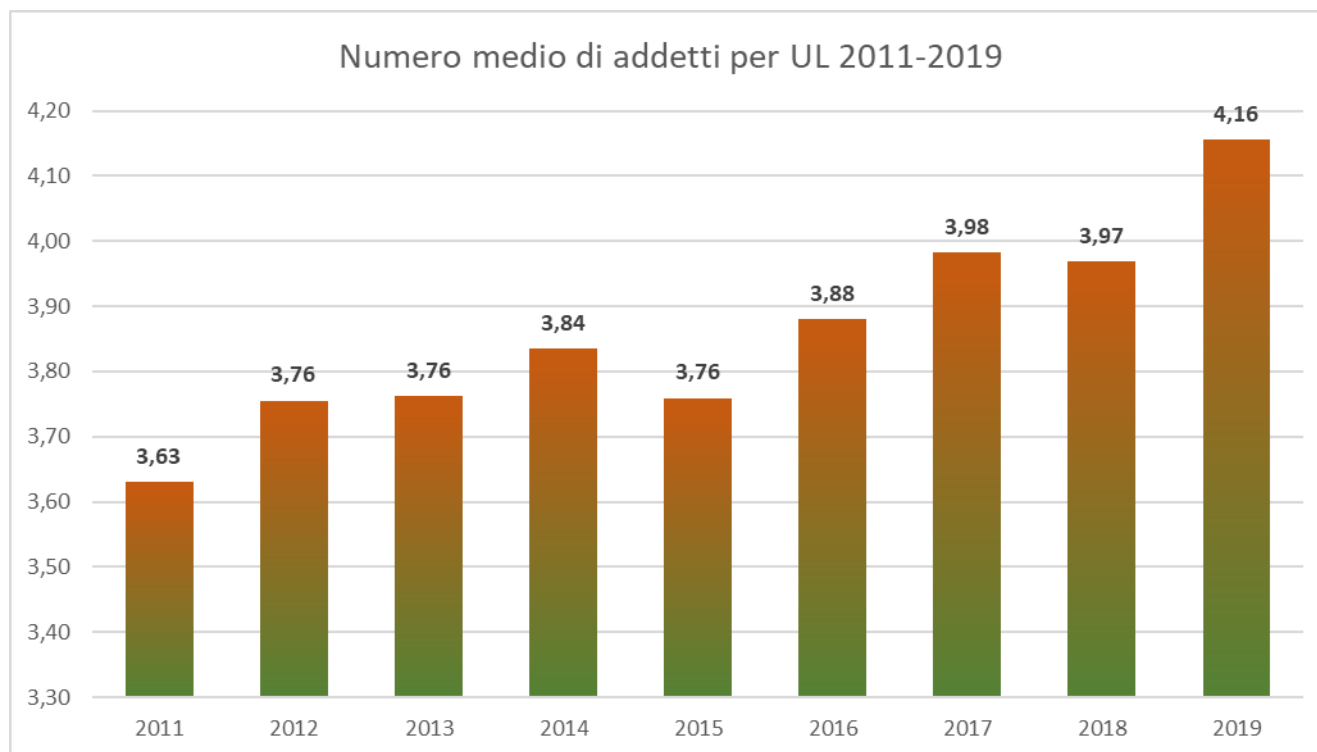


Figura 20 - Numero medio di addetti del Comune di Ascoli Piceno - serie 2011-2019

Elaborando insieme i dati sulle unità locali e sugli addetti, un interessante indice risulta essere il dato sul numero medio di addetti per UL. La serie riportata a fianco mostra un andamento sostanzialmente crescente fino al 2019.

[Fonte dati: ISTAT]

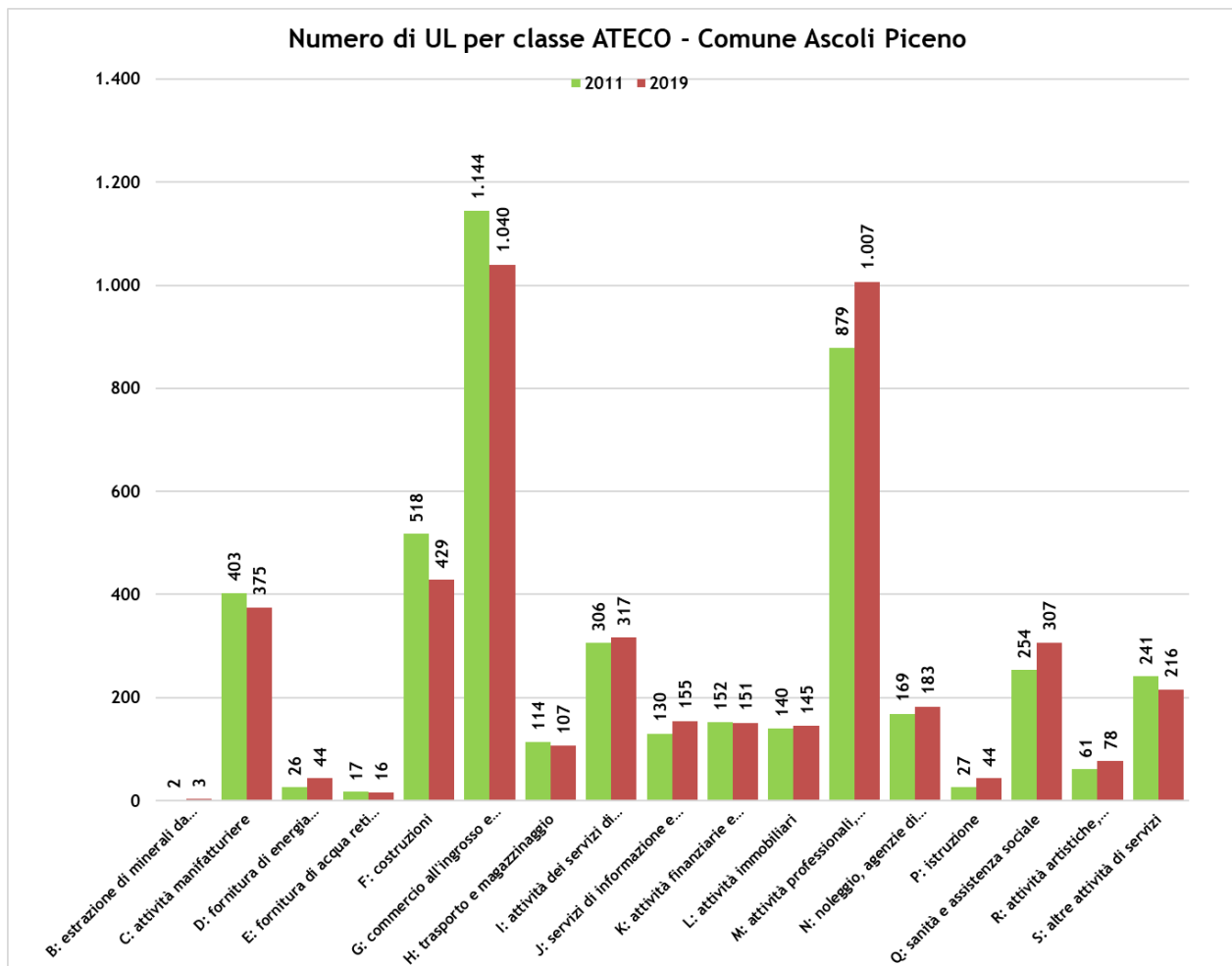


Figura 21 - Numero di UL per classe ATECO del Comune di Ascoli Piceno -2011 vs 2019

Dal 2011 al 2019, il settore che, in termini percentuali, ha registrato l'incremento più alto di UL è stato quello della "fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata" (+69,23%). Mentre il settore che ha registrato il più forte decremento è stato quello delle "costruzioni" (-17,18%).

In termini assoluti invece si nota che le attività di "commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli" sono, sia per il 2011 che per il 2019, in maggior numero, seguite dalle "attività professionali, scientifiche e tecniche".

[Fonte dati: ISTAT]

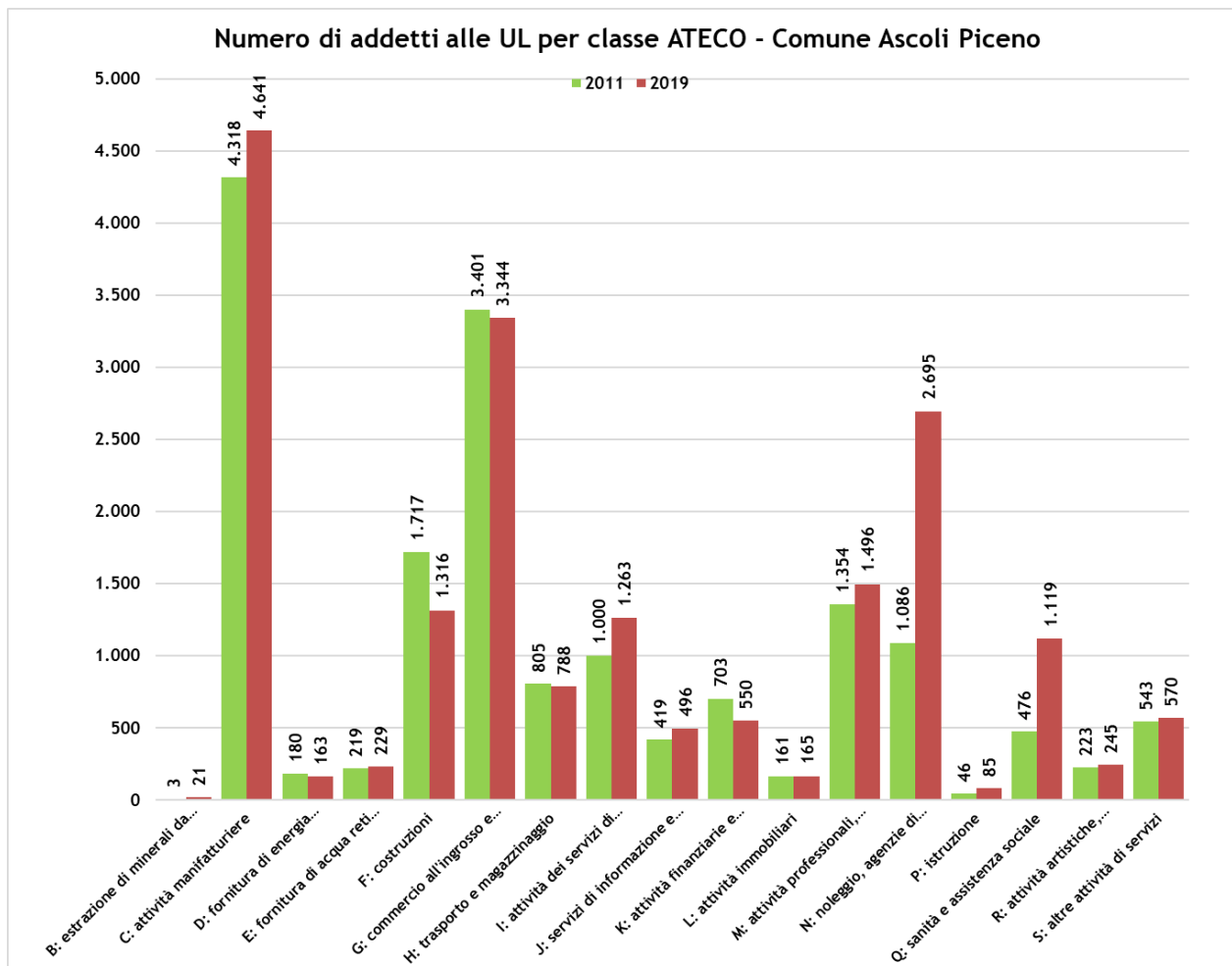


Figura 22 - Numero di addetti alle UL per classe ATECO del Comune di Ascoli Piceno -2011 vs 2019

Dal 2011 al 2019, il settore che, in termini percentuali, ha registrato l'incremento più alto di UL (ad esclusione della classe A che registra valori molto bassi, quasi irrilevanti) è stato quello "noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese" (+148,14%). Mentre il settore che ha registrato il più forte decremento è stato quello delle "costruzioni" (-23,37%), come per le UL.

In termini assoluti invece si nota che le attività "manfatturiere" sono, sia per il 2011 che per il 2019, in maggior numero, seguite dalle attività di "commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di auto-veicoli e motocicli".

[Fonte dati: ISTAT]

4.2 Caratteristiche del sistema della mobilità attiva

Il Comune di Ascoli Piceno ha una doppia natura per la mobilità ciclabile: una residenziale e una turistica/di svago, che rappresentano entrambe una opportunità per il territorio, ma necessitano di infrastrutture e servizi differenti.

Il focus del BiciPlan è quindi duplice e le analisi si concentrano sia sugli spostamenti sistematici che sulle abitudini e le prospettive riguardanti i flussi turistici.

4.2.1 LOCALIZZAZIONE DEI SERVIZI E DEI POLI DI ATTRAZIONE

La localizzazione e individuazione spaziale dei servizi presenti e dei poli di attrazione cittadini risulta fondamentale ai fini del progetto, per poter analizzare lungo quali direttrici è più indicato realizzare il progetto. Inoltre, la ricognizione dell'esistente permette di integrare il progetto senza sovrapporsi ad altri interventi già realizzati. Di seguito, si riporta un elenco dettagliato degli allegati al quadro conoscitivo e delle informazioni presenti.

Sono state prese in esame le piste ciclabili presenti ad Ascoli e le piste ciclopedonali già progettate, sia quelle già finanziate che da finanziare. Inoltre, si è tenuto in considerazione la rete cicloturistica nazionale indicata da Bicalitalia come itinerario "9-Ciclovia Salaria".

Sono state analizzate le linee del servizio urbano comunale, nonché le fermate delle linee urbane e extraurbane, le stazioni ferroviarie e i parcheggi, classificati in base alla tipologia (lungo strada, sorvegliati, coperti, in linea, a spina, a pettine).

Sono stati infine presi in esame gli elementi di verde spontaneo (vegetazione e corsi d'acqua) e di verde pubblico (aree sportive, aree attrezzate, parchi e giardini pubblici), nonché i poli di attrazione rilevati, quali il nucleo storico con le sue particolarità, i nodi intermodali, le scuole e università, ospedali, stadio e poli sportivi.

Tutti questi elementi sono riportati nelle tavole *QC1_Percorsi ciclabili*, *QC2_Ricognizione e classificazione nodi intermodali* e *QC3_Ricognizione e classificazione Verde pubblico e POI*

4.2.2 IL PENDOLARISMO

Gli spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro sono la tipologia di spostamento che maggiormente grava sulla città in termini di volumi di traffico e congestionamento della viabilità. Analizzare i flussi del pendolarismo si rende indispensabile per valutare lo stato attuale e ipotizzare soluzioni e scenari futuri realistici. Nella tavola *QC4_Censimento popolazione e addetti* si riportano le analisi compiute sulle zone censuarie.

Si riportano inoltre alcuni grafici di sintesi dei dati ISTAT a disposizione.

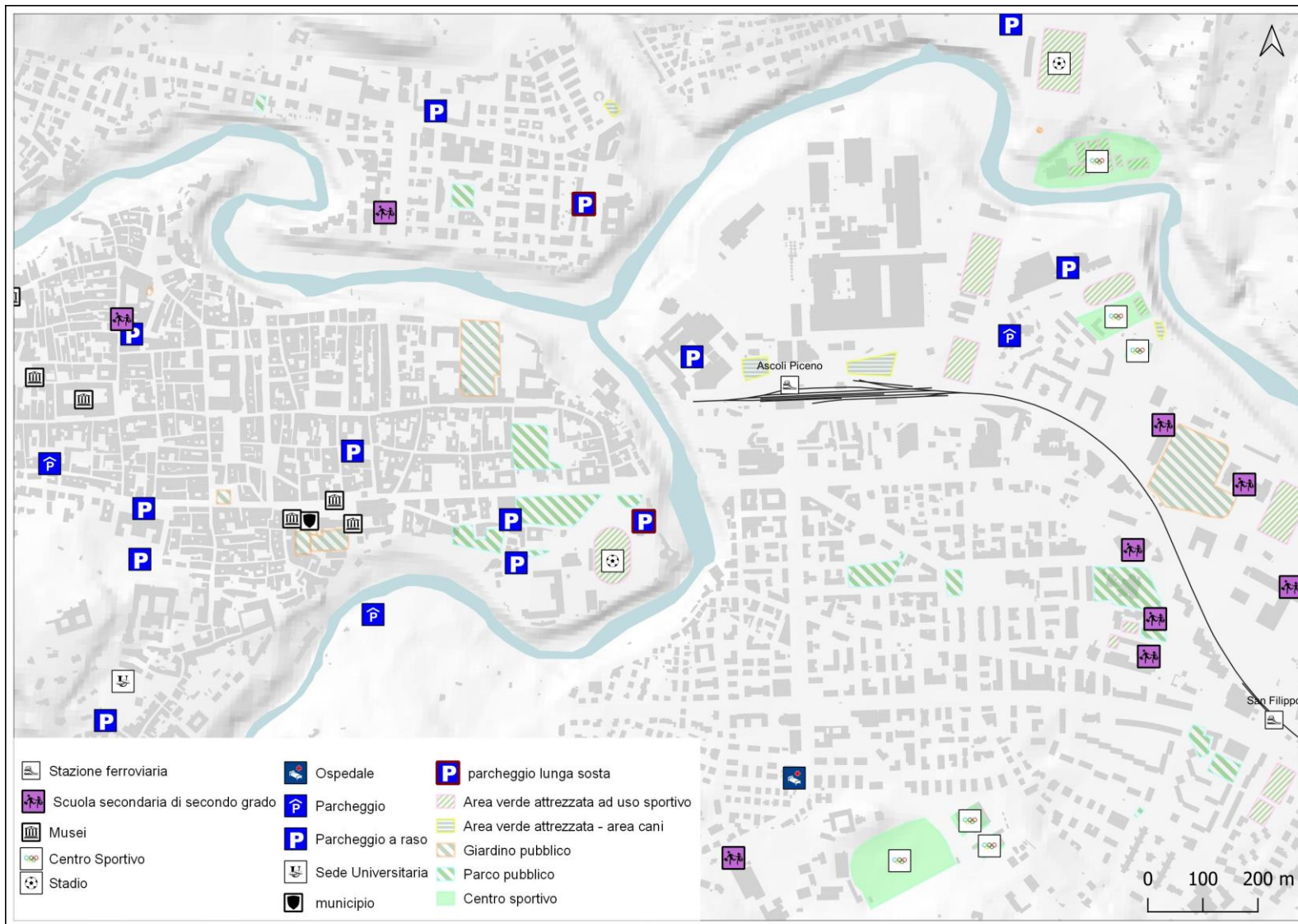


Figura 23 - Estratto dalla Tavola QC3_Ricognizione e classificazione Verde pubblico e POI

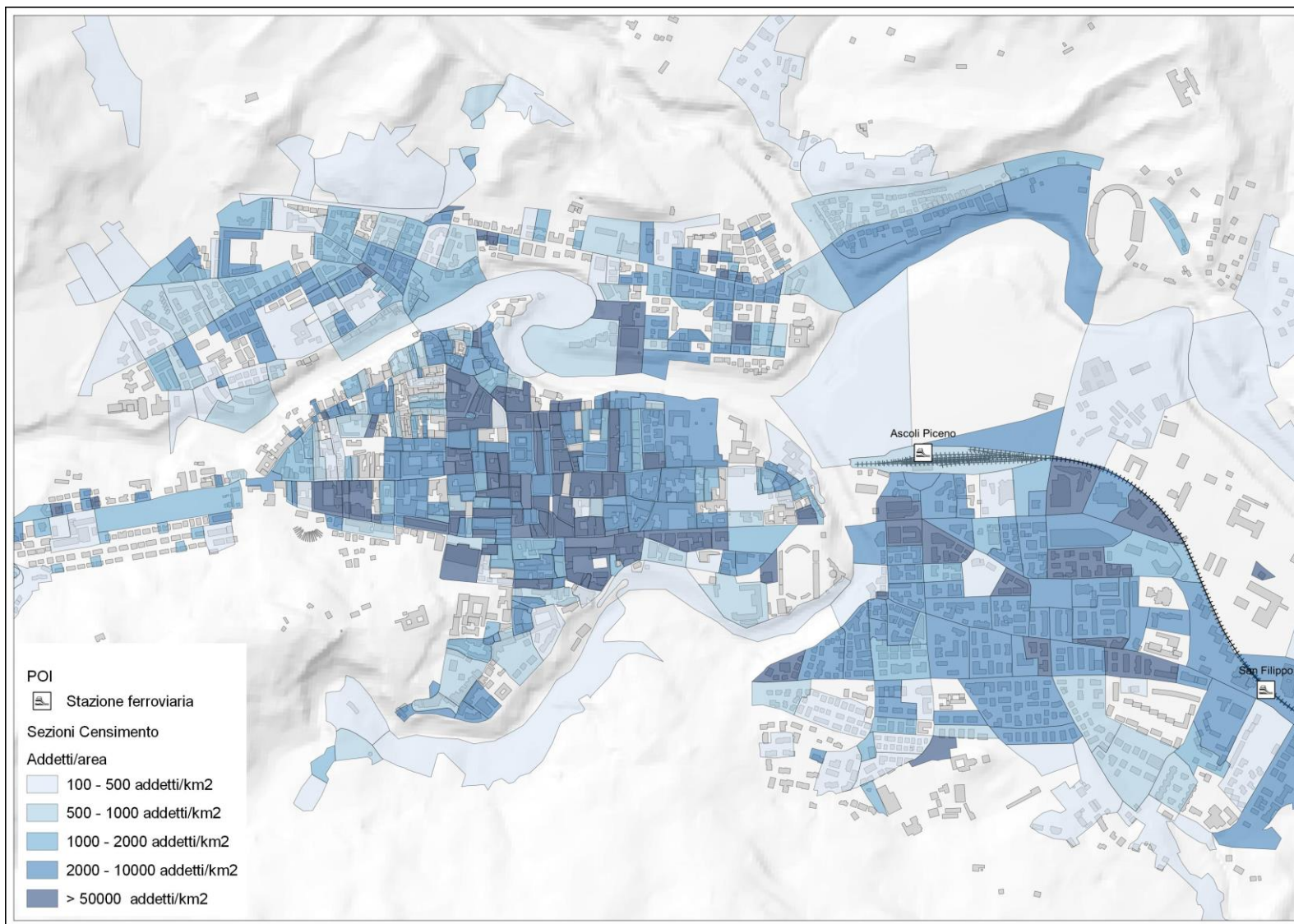


Figura 24 - Estratto dalla Tavola QC4_Censimento popolazione e addetti

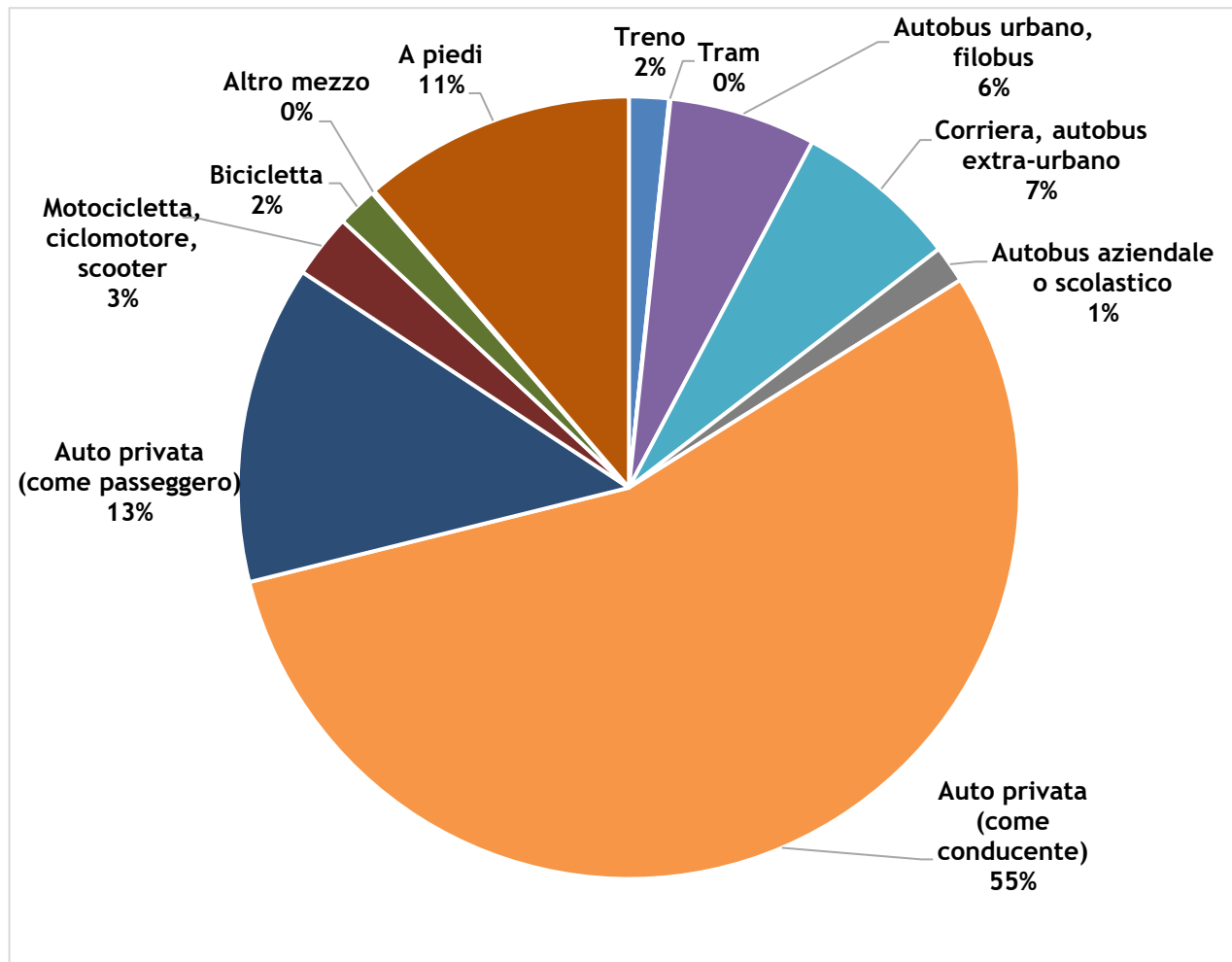


Figura 25 - Split modale generale per il Comune di Ascoli Piceno

Analizzando lo split modale generale degli spostamenti nel Comune di Ascoli Piceno, si evidenzia come il 55% degli spostamenti viene effettuato con l'automobile privata come conducente, che sommata al 13% degli spostamenti compiuti come passeggeri, raggiunge il 68% di spostamenti compiuti con l'automobile.

[Fonte dati: ISTAT]

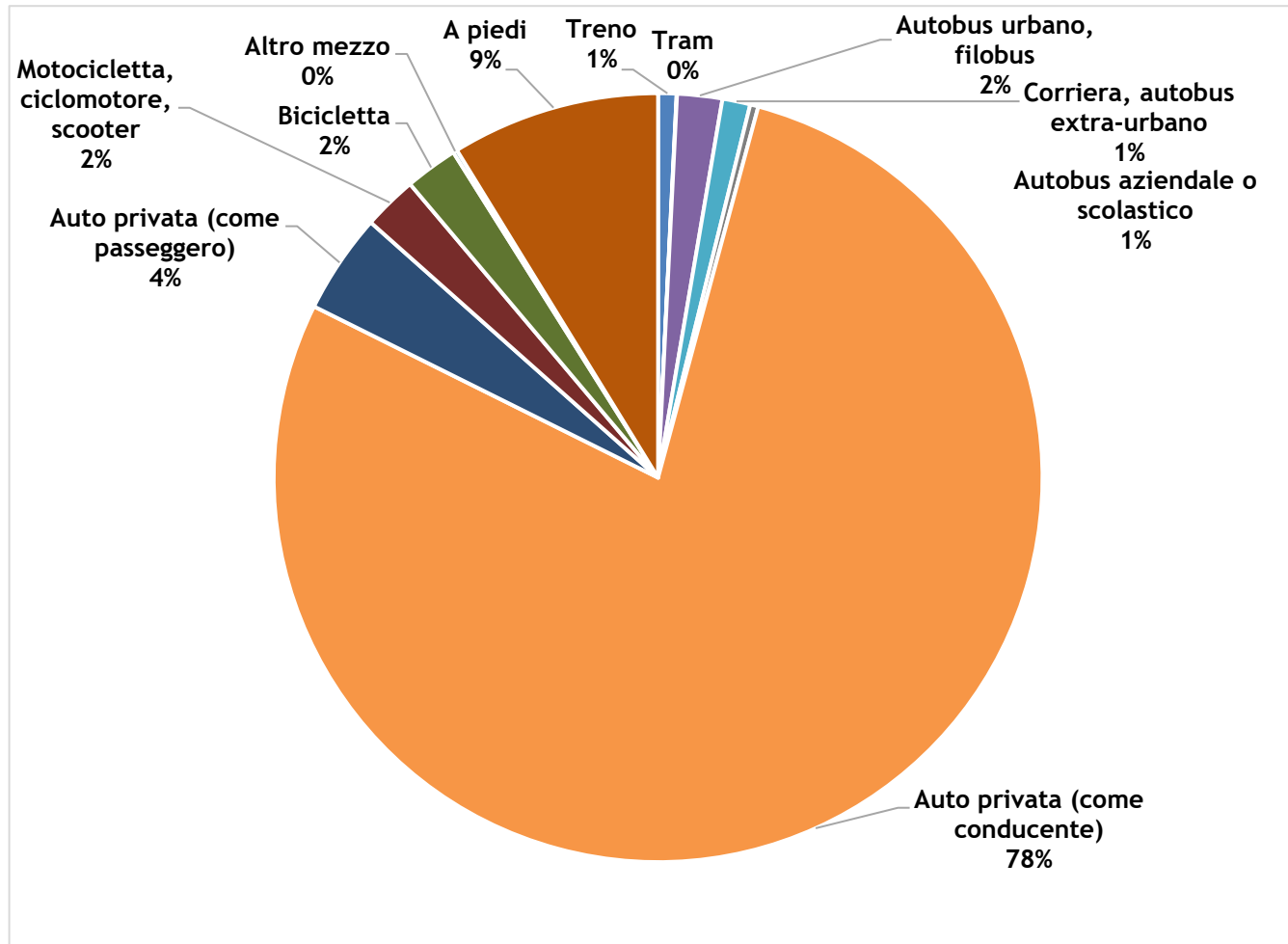


Figura 26 - Split modale degli spostamenti Casa-Lavoro per il Comune di Ascoli Piceno

Negli spostamenti sistematici casa-lavoro l'auto privata è di gran lunga il mezzo di trasporto più usato, raggiungendo un totale tra auto privata come conducente e come passeggero dell'82%.

[Fonte dati: ISTAT]

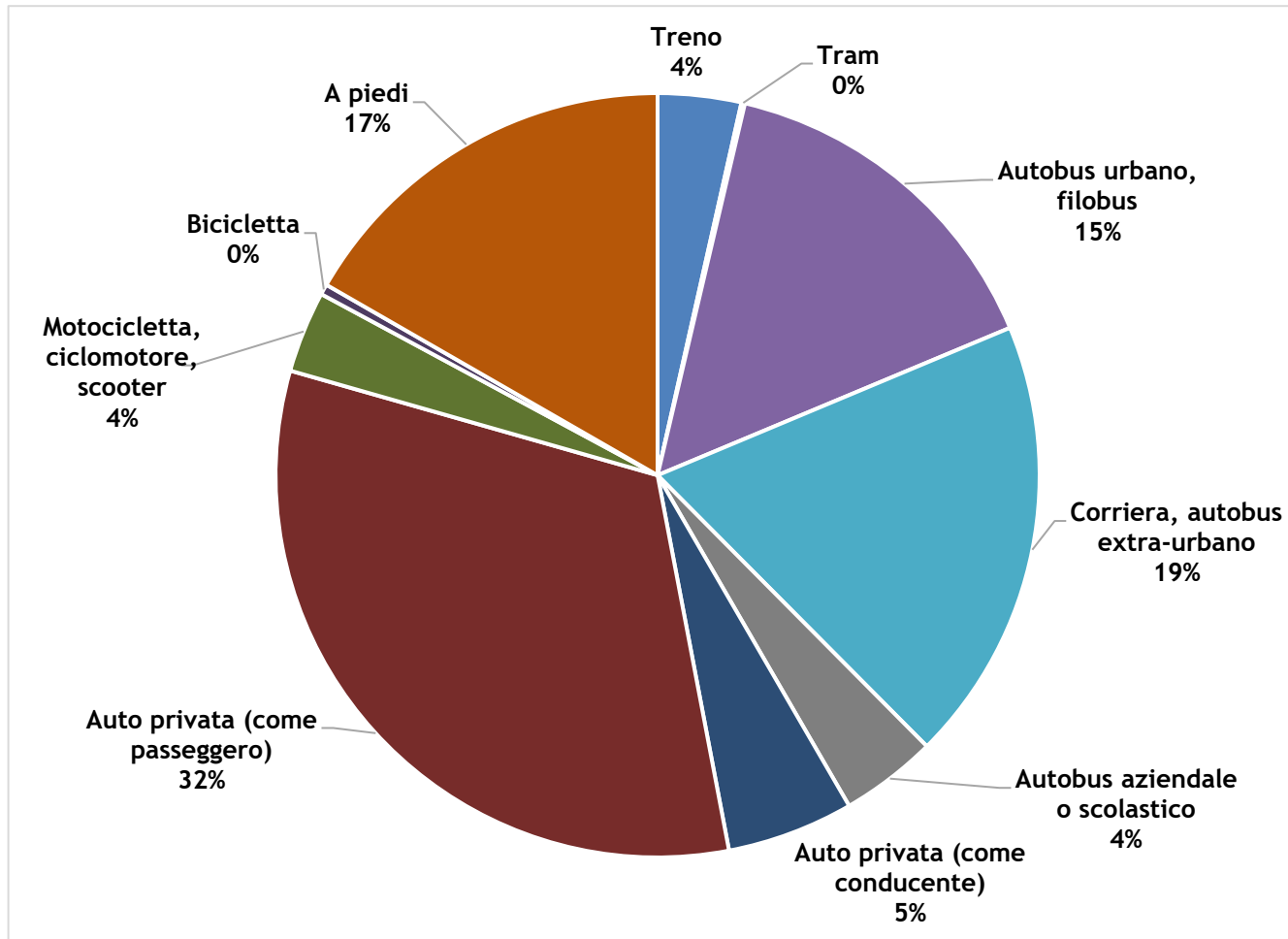


Figura 27 - Split modale degli spostamenti Casa-Scuola per il Comune di Ascoli Piceno

Negli spostamenti sistematici casa-scuola l'auto privata rimane il mezzo di trasporto principale, anche se come passeggeri. L'autobus, urbano o extraurbano, è l'altro mezzo di trasporto più utilizzato. Infine, andare a piedi è l'opzione del 17% delle persone: la città per conformazione e disposizione si presta agli spostamenti pedonali.

[Fonte dati: ISTAT]

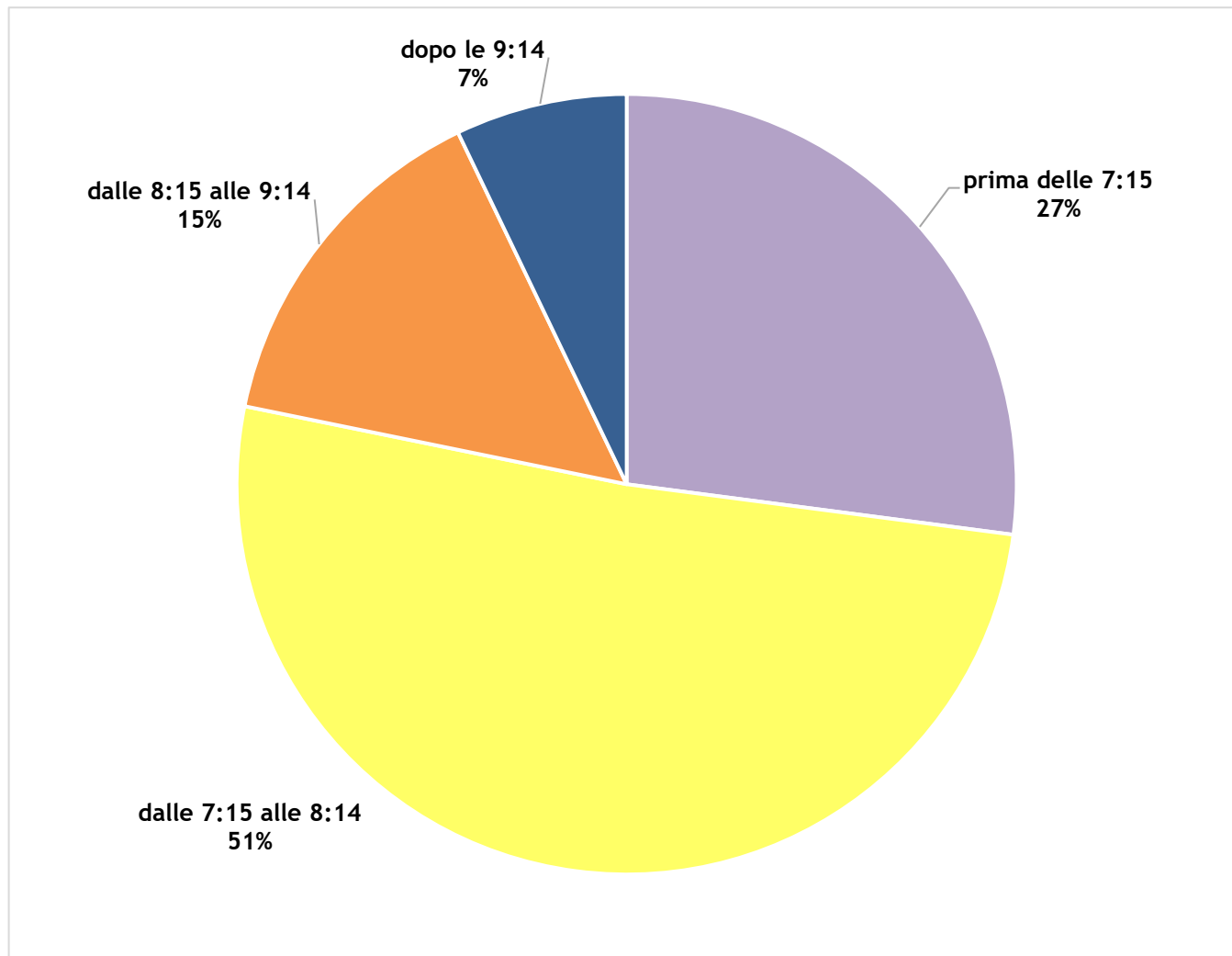


Figura 28 - Distribuzione delle partenze per fascia oraria mattutina

Tra le 7:15 e le 8:14 del mattino si concentra la metà delle partenze totali nel Comune di Ascoli.

[Fonte dati: ISTAT]

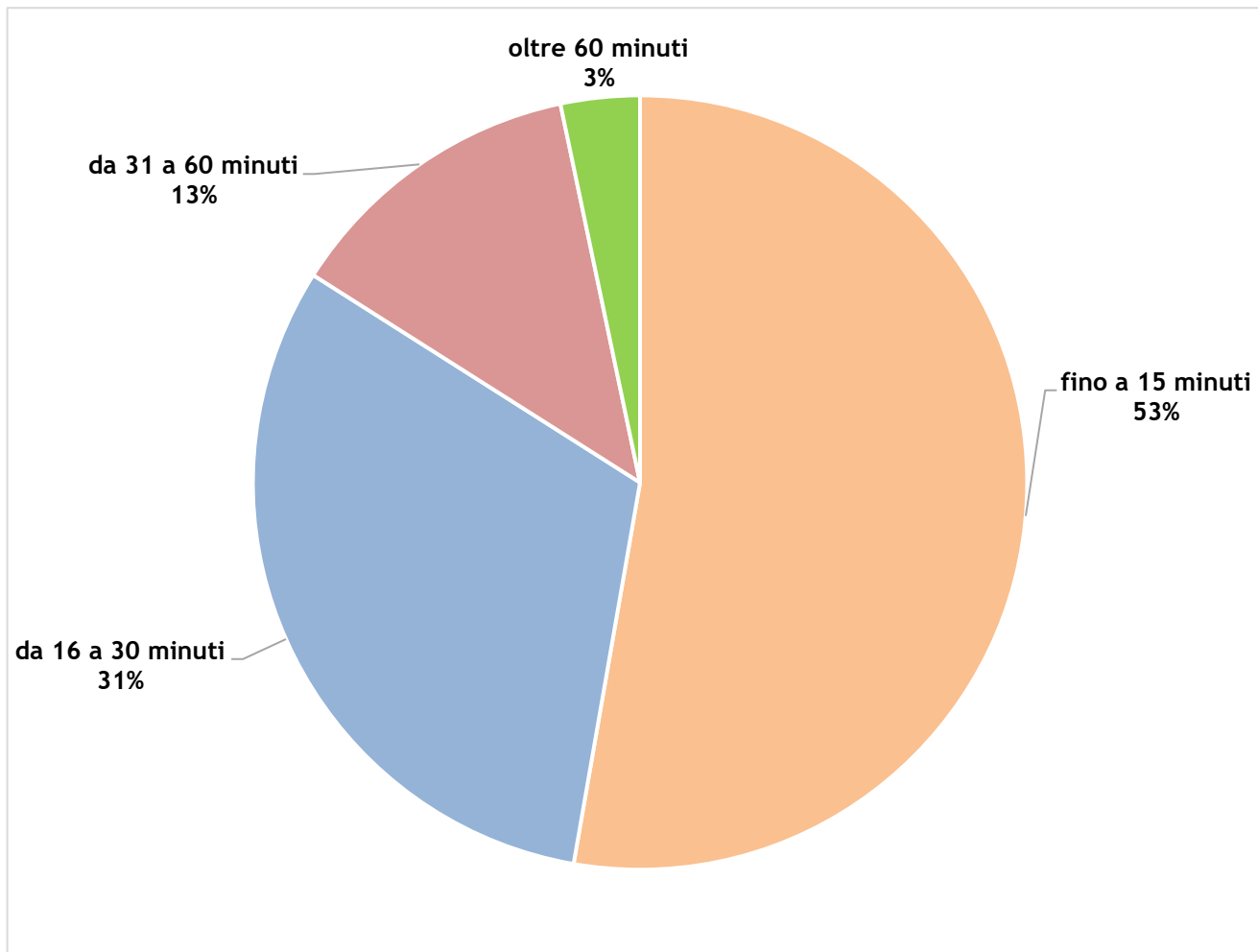


Figura 29 - Durata dello spostamento generale

Secondo quanto riportato, la maggior parte degli spostamenti ha una durata inferiore ai 30 minuti, e nello specifico più della metà ha durata inferiore ai 15 minuti. Indipendentemente dal mezzo di trasporto utilizzato, tali tempi di percorrenza mostrano una città compatta nella sua estensione e pertanto compatibile con modalità di spostamento attivo.

[Fonte dati: ISTAT]

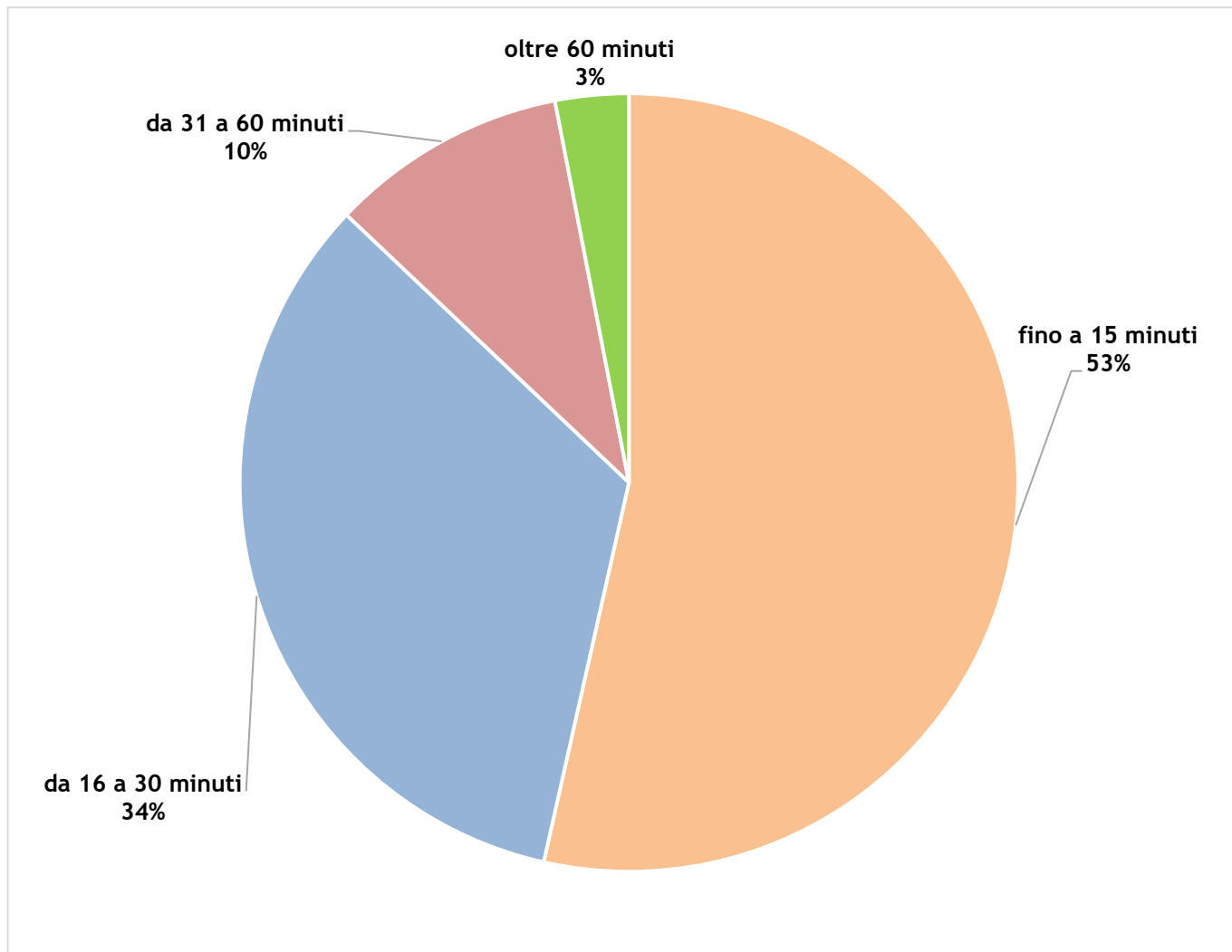


Figura 30 - Durata dello spostamento sistematico casa-lavoro

Gli spostamenti sistematici casa-lavoro non mostrano differenze significative da quelli generali

[Fonte dati: ISTAT]

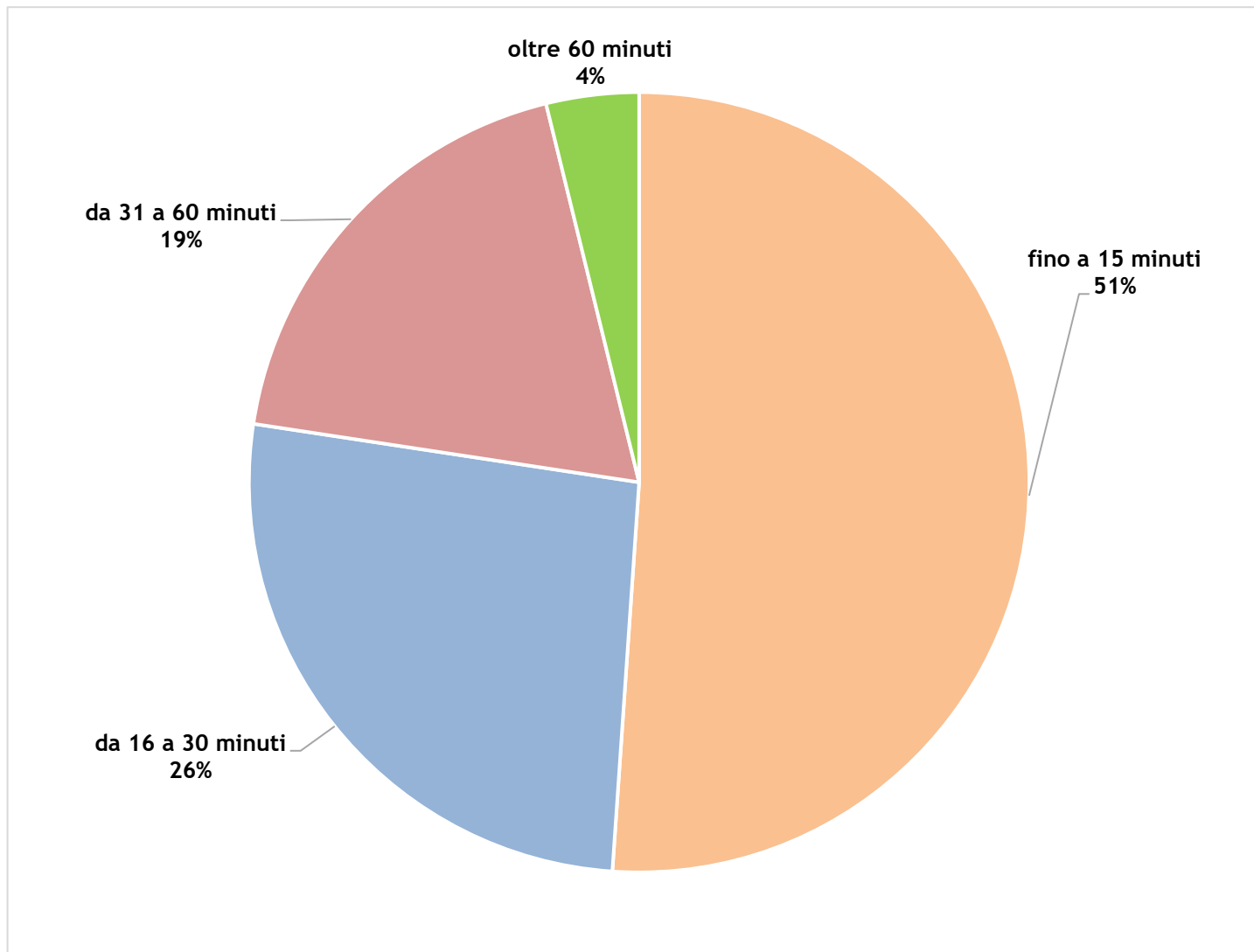


Figura 31 - Durata dello spostamento sistematico casa-scuola

Gli spostamenti sistematici casa-scuola non mostrano differenze significative da quelli generali.

[Fonte dati: ISTAT]

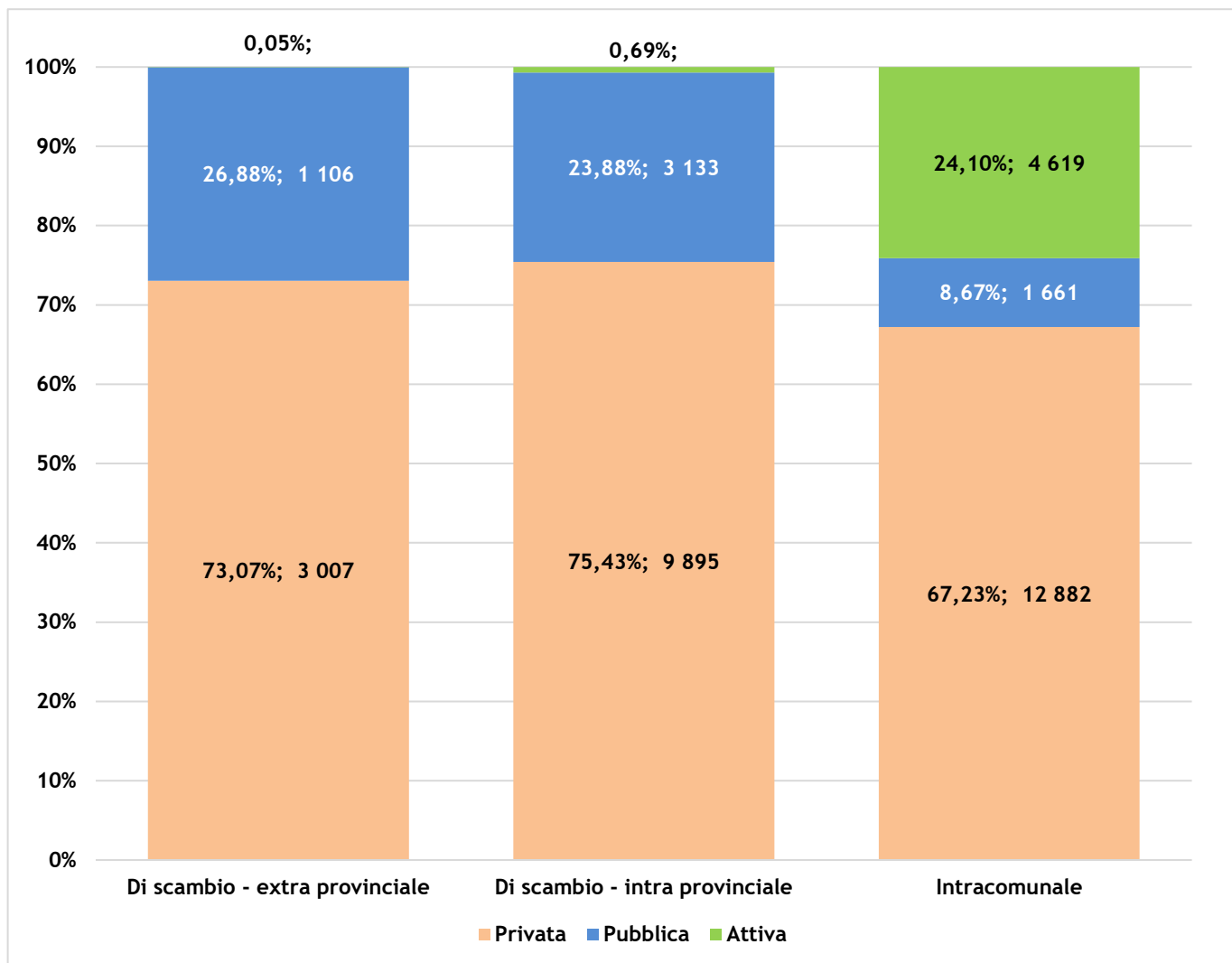


Figura 32 - Tipologia di spostamento per tipo di mezzo utilizzato - Spostamenti totali

Per fare questa analisi e le seguenti i mezzi sono stati associati per macrocategoria: mobilità privata (mezzi a motore quali automobile o scooter o affini), mezzi pubblici (autobus, treno) e mobilità attiva (a piedi, bicicletta). Gli spostamenti sono stati categorizzati per distanza, quindi spostamenti di scambio extra-provinciale, dove prevale l'uso di mezzo privato e la mobilità attiva è quasi assente; spostamenti intra-provinciali, dove comunque rimane preponderante la mobilità privata; spostamenti interni al comune, dove il mezzo privato è utilizzato oltre il 60% ma la mobilità attiva ha una percentuale comunque significativa (24,10%).

[Fonte dati: ISTAT]

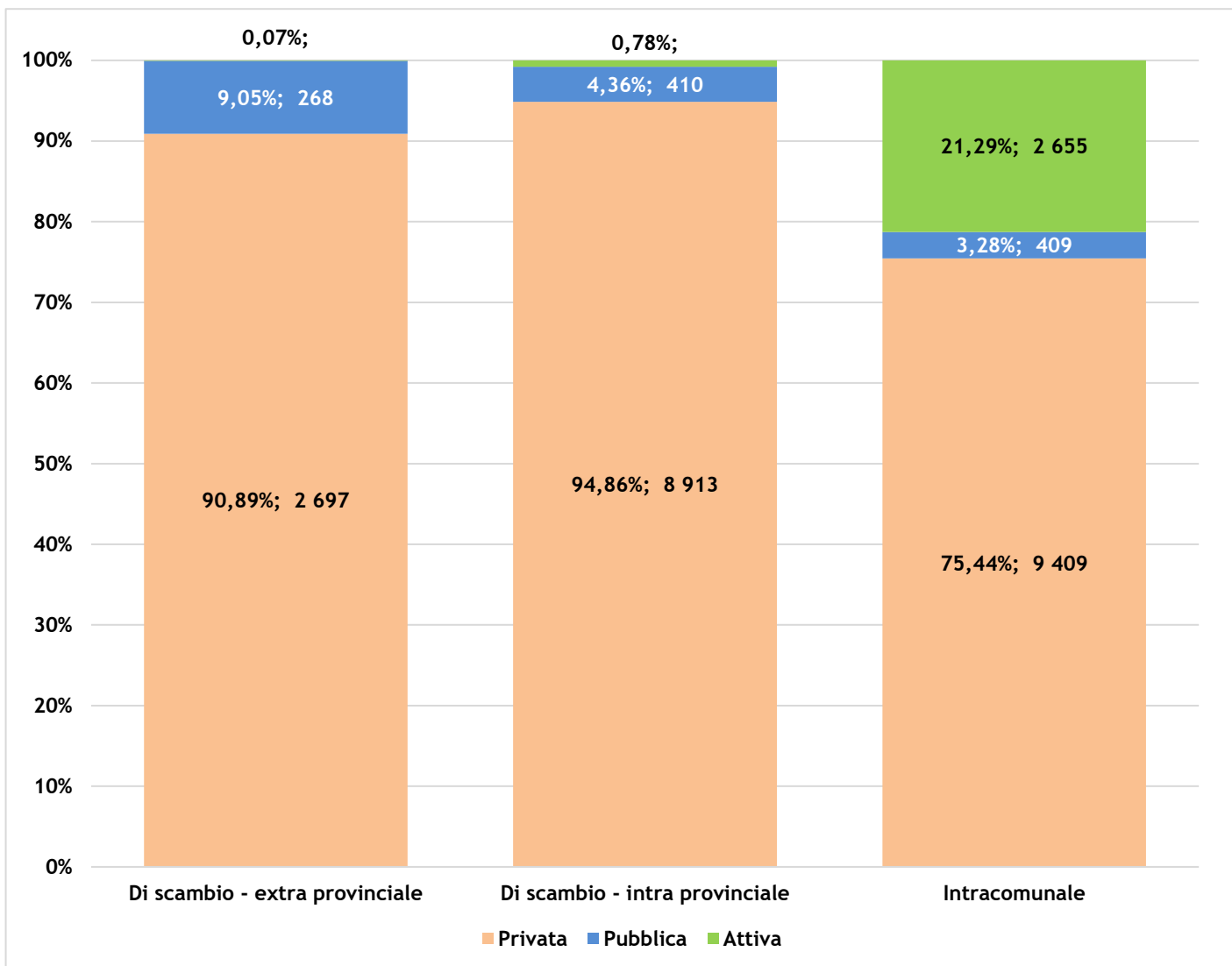


Figura 33 - Tipologia di spostamento per tipo di mezzo utilizzato - Spostamenti casa-lavoro

Per gli spostamenti di scambio extra-provinciale in ambito casa-lavoro prevale l'uso di mezzo privato e la mobilità attiva è quasi assente. Anche il mezzo pubblico è scarsamente utilizzato, non raggiungendo nemmeno il 10%.

Negli spostamenti intra-provinciali, la mobilità privata è predominante e quasi il mezzo esclusivo con quasi il 95% dell'utilizzo.

Gli spostamenti interni al comune vedono comunque un utilizzo importante del mezzo privato, uno scarso utilizzo del mezzo pubblico e un significativo utilizzo della mobilità attiva.

[Fonte dati: ISTAT]

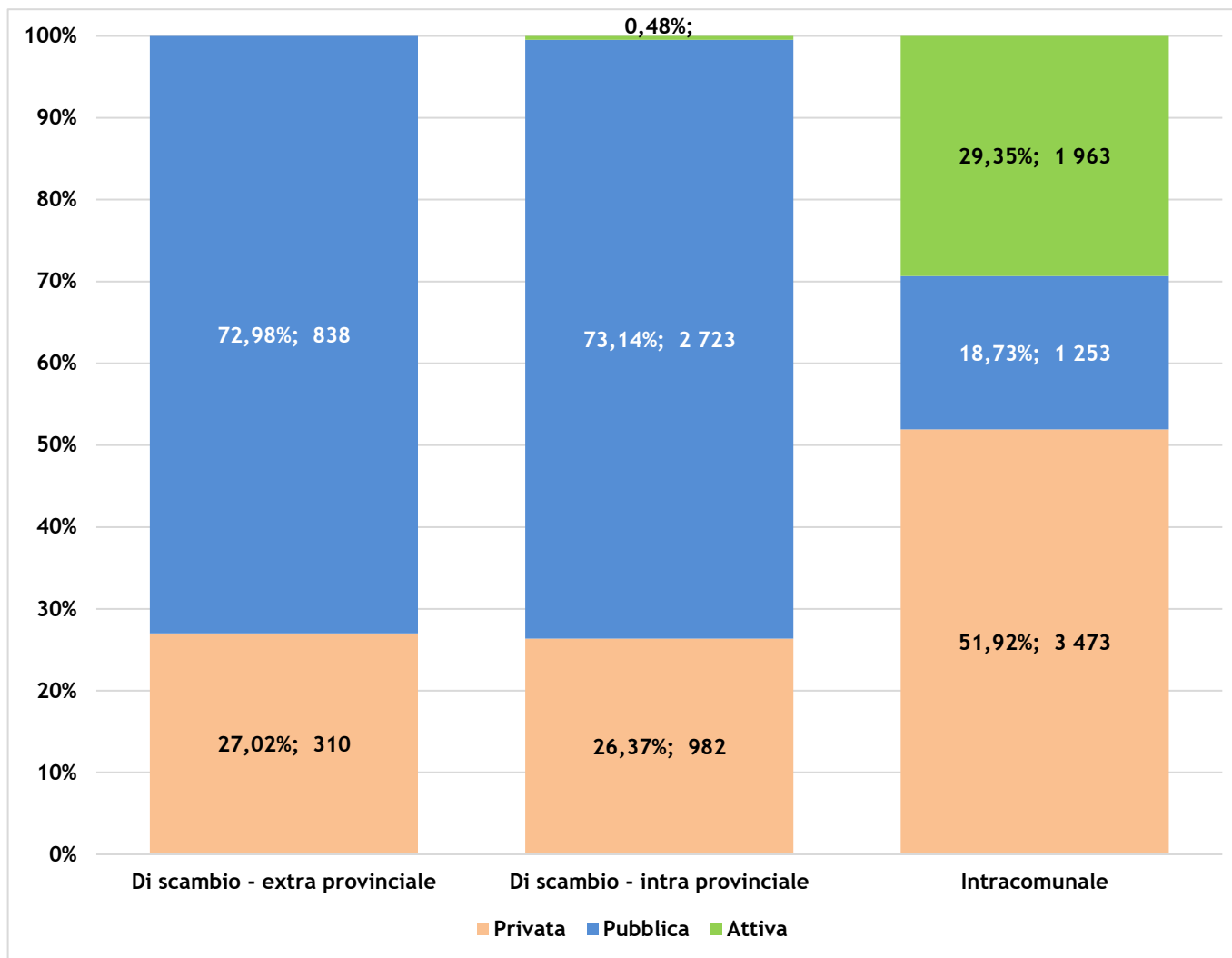


Figura 34 - Tipologia di spostamento per tipo di mezzo utilizzato - Spostamenti casa-scuola

Per gli spostamenti casa-scuola i grafici si differenziano dai precedenti, mostrando un netto utilizzo del mezzo pubblico. Questo perché la maggior parte degli studenti non ha l'età legale per utilizzare un mezzo di trasporto privato a motore. Negli spostamenti di scambio, sia extra provinciale che intra provinciale il mezzo pubblico supera il 70% di utilizzo, mentre negli spostamenti interni al comune comunque il mezzo privato supera la metà degli spostamenti compiuti nel tragitto casa-scuola, poiché gli studenti vengono accompagnati a scuola con mezzi privati.

[Fonte dati: ISTAT]

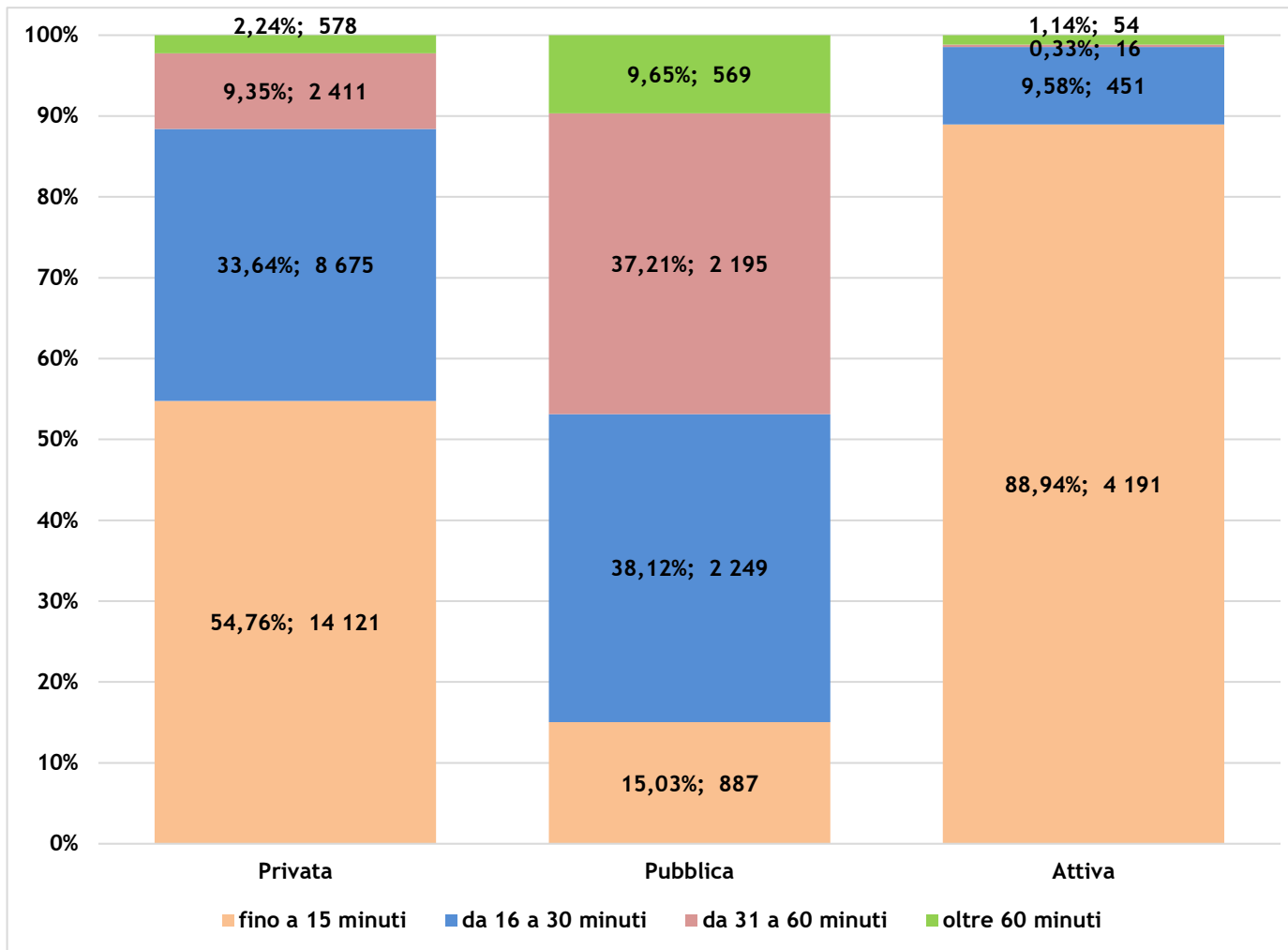


Figura 35 -Macrocategoria di mezzo utilizzato per durata dello spostamento

Il grafico mostra la percentuale di utilizzo del mezzo rispetto alla durata dello spostamento. Circa il 55% degli spostamenti effettuati con un mezzo privato sono spostamenti di durata inferiore ai 15 minuti. Oltre l'80% degli spostamenti effettuati con un mezzo privato sono di durata inferiore ai 30 minuti. Il mezzo pubblico viene usato per spostamenti di durata compresa tra i 16 e i 60 minuti nel 75% del totale degli spostamenti effettuati con il mezzo pubblico.

La mobilità attiva riguarda quasi esclusivamente spostamenti inferiori ai 15 minuti.

[Fonte dati: ISTAT]

4.2.3 INCIDENTALITÀ

Valutare un nuovo percorso ciclabile significa valutare anche la sicurezza del percorso e del sistema viario, per capire cosa è opportuno realizzare e come. Si è quindi proceduto all'analisi delle sezioni stradali e dell'incidentalità stradale nel territorio del Comune di Ascoli, analizzando i dati relativi ad incidenti con danni a ciclisti raccolti da ISTAT. Il database utilizzato per le analisi contempla 10 anni di dati, dal 2010 al 2019. Si sono registrati 223 incidenti totali con danni a ciclisti (feriti o deceduti) nei 10 anni esaminati, di cui 4 con un decesso.

Analizzando la distribuzione spaziale degli incidenti con ciclisti coinvolti avvenuti ad Ascoli, nel periodo 2010-2019, si nota immediatamente come la direttrice di attraversamento della città da est a ovest sia quella maggiormente interessata da incidenti, oltre ad alcune vie

Nella tavola *QC6_Rilievo della carreggiata e incidentalità* vengono riportati il numero di incidenti con feriti e decessi che hanno coinvolto ciclisti negli anni 2010-2019, sia puntualmente che come heatmap. Le strade con il maggior numero di incidenti sono state analizzate per verificare l'ampiezza della sezione, misurando l'intera carreggiata e lo spazio disponibile al netto di quello utilizzato per la sosta, in modo da verificare se lo spazio è sufficiente al passaggio di veicoli e biciclette in sicurezza.

Focus percorsi casa-scuola e casa-lavoro

Sovrapponendo la mappa degli incidenti con quella delle scuole possiamo notare che la zona di San Filippo, dove c'è un polo scolastico importante e frequentato, è anche una delle zone dove sono stati rilevati più incidenti con ciclisti coinvolti.

Per quanto riguarda i percorsi casa-lavoro invece, si nota come sia in centro storico sia lungo le strade dove sono presenti le attività commerciali/produktive (Via Salaria - Via Napoli - Via Piceno Aprutina - Via del Commercio) sono presenti molti incidenti con ciclisti coinvolti.

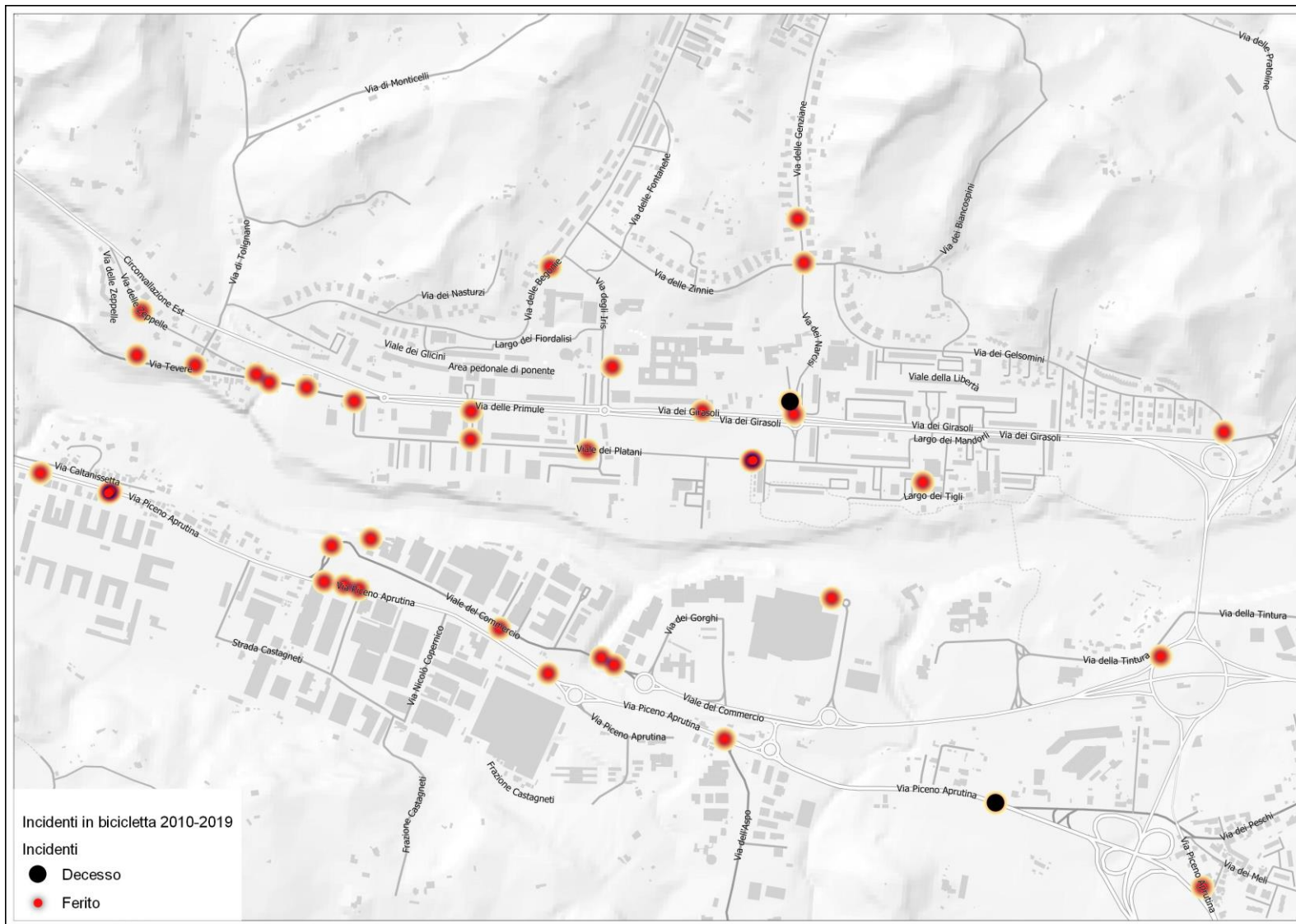


Figura 36 - Estratto della Tavola QC6_Rilievo della carreggiata e incidentalità

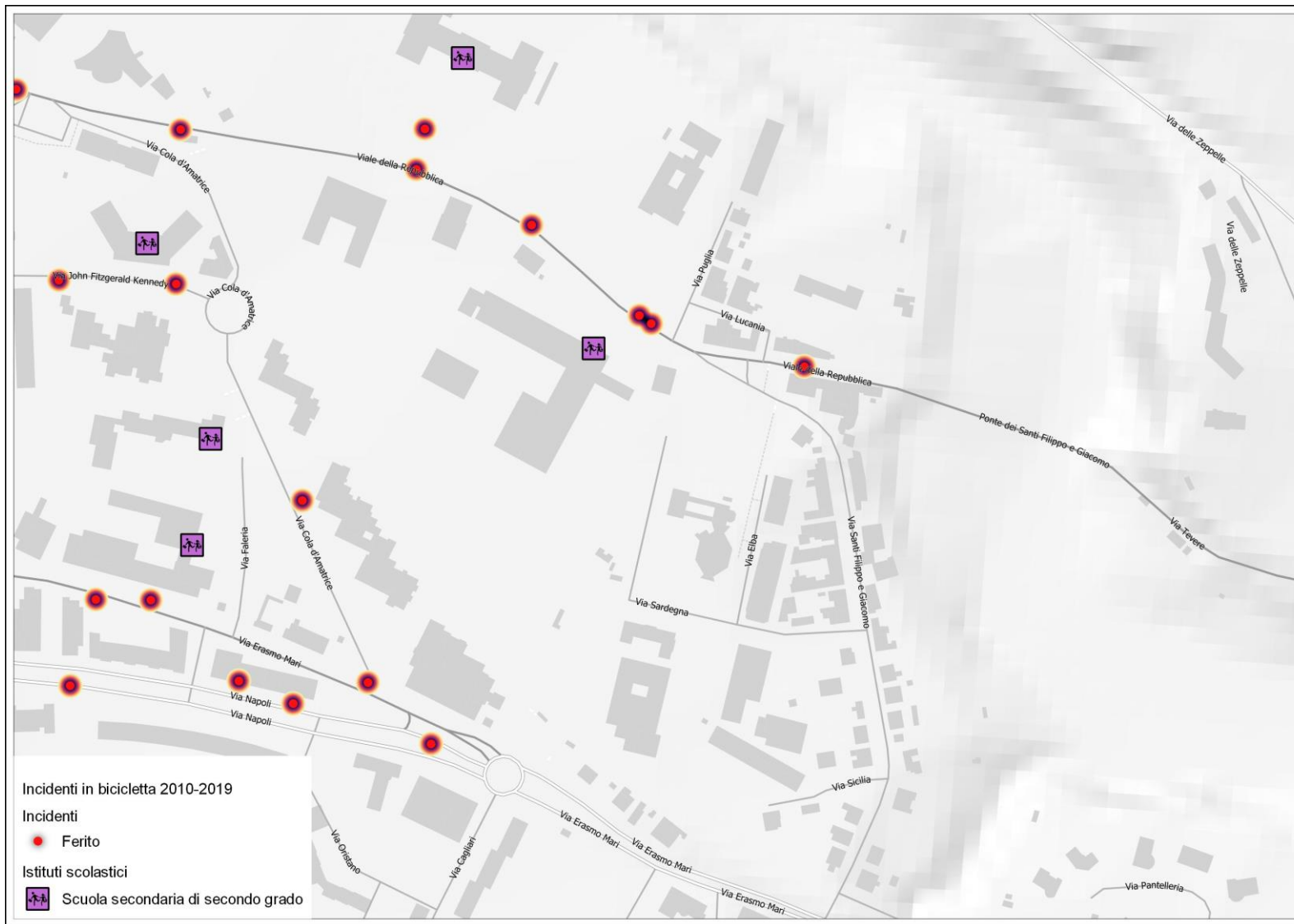
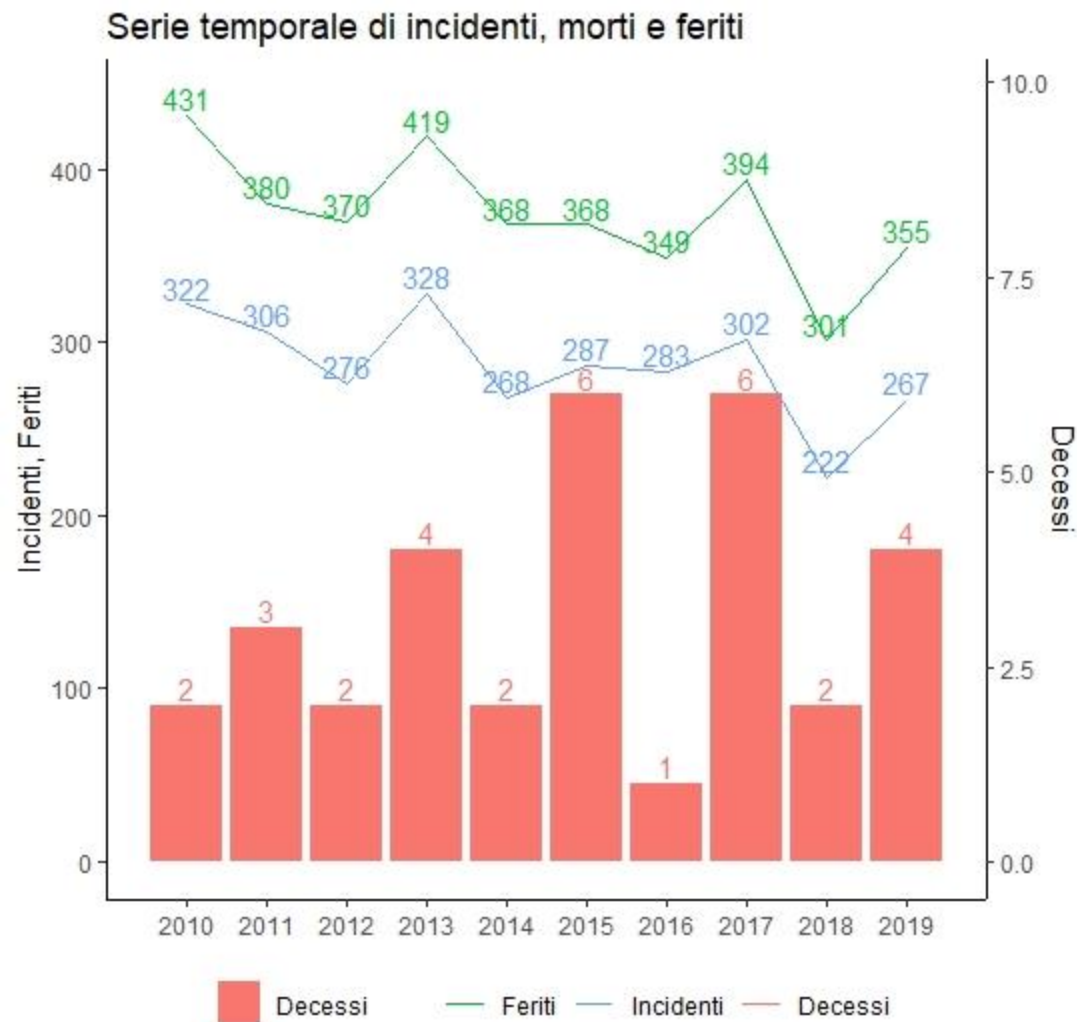


Figura 37 - Analisi dell'incidentalità nei pressi delle scuole



Fonte: Microdati ISTAT 2010-2019

Figura 38 - Serie temporale di incidenti, morti e feriti

La serie temporale di incidenti, morti e feriti mostra complessivamente l'andamento tra il 2010 e il 2019 dell'incidentalità ad Ascoli. Si osserva una diminuzione del numero complessivo di incidenti, di feriti e di decessi, ma con andamento discontinuo e con differenze minime nei valori.

[Fonte dati: ISTAT]

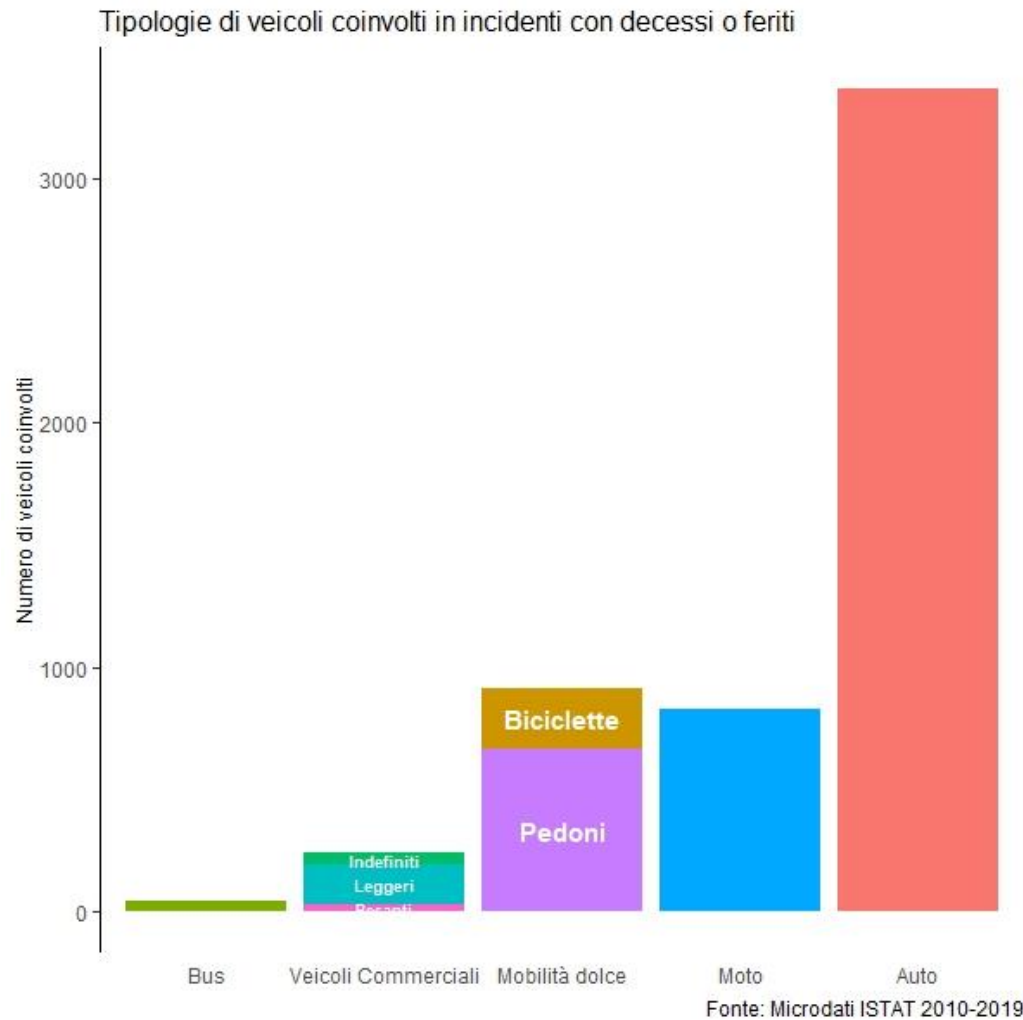


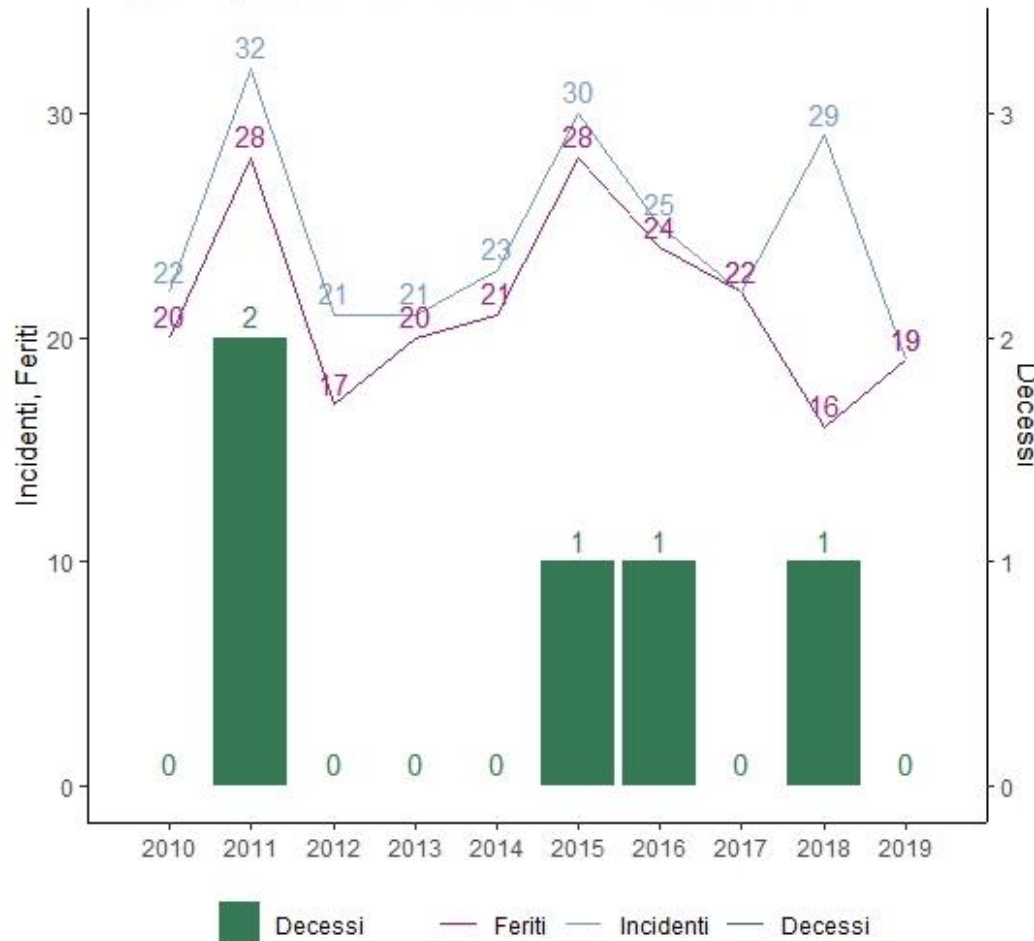
Figura 39 - Tipologie di veicoli coinvolti in incidenti con decessi o feriti

I veicoli maggiormente coinvolti negli incidenti sono le auto private, a seguire poco sotto le 1000 unità troviamo la mobilità dolce o attiva, quindi biciclette ma soprattutto pedoni.

Gli incidenti tra autoveicoli e pedoni sono molto pericolosi per questi ultimi, soprattutto se la velocità veicolare supera i 30km/h.

[Fonte dati: ISTAT]

Serie temporale di incidenti, morti e feriti in bici

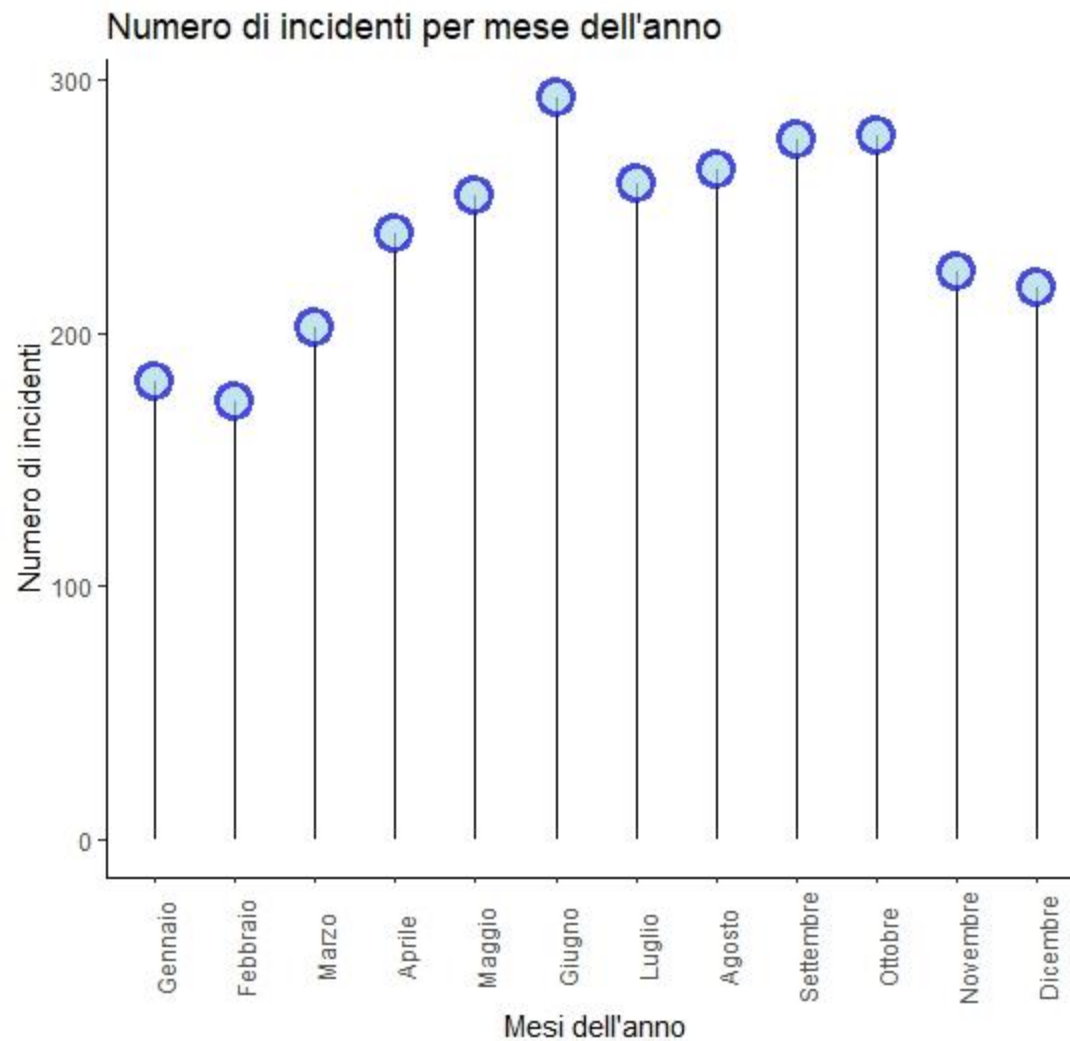


Fonte: Microdati ISTAT 2010-2019

Figura 40 - Serie temporale di incidenti, morti e feriti in bici

La serie temporale di incidenti, morti e feriti specifica per la mobilità attiva mostra un andamento altalenante degli incidenti con feriti. La diminuzione sembra quindi essere più casuale che derivata da migliori comportamenti o interventi sulla sicurezza.

[Fonte dati: ISTAT]

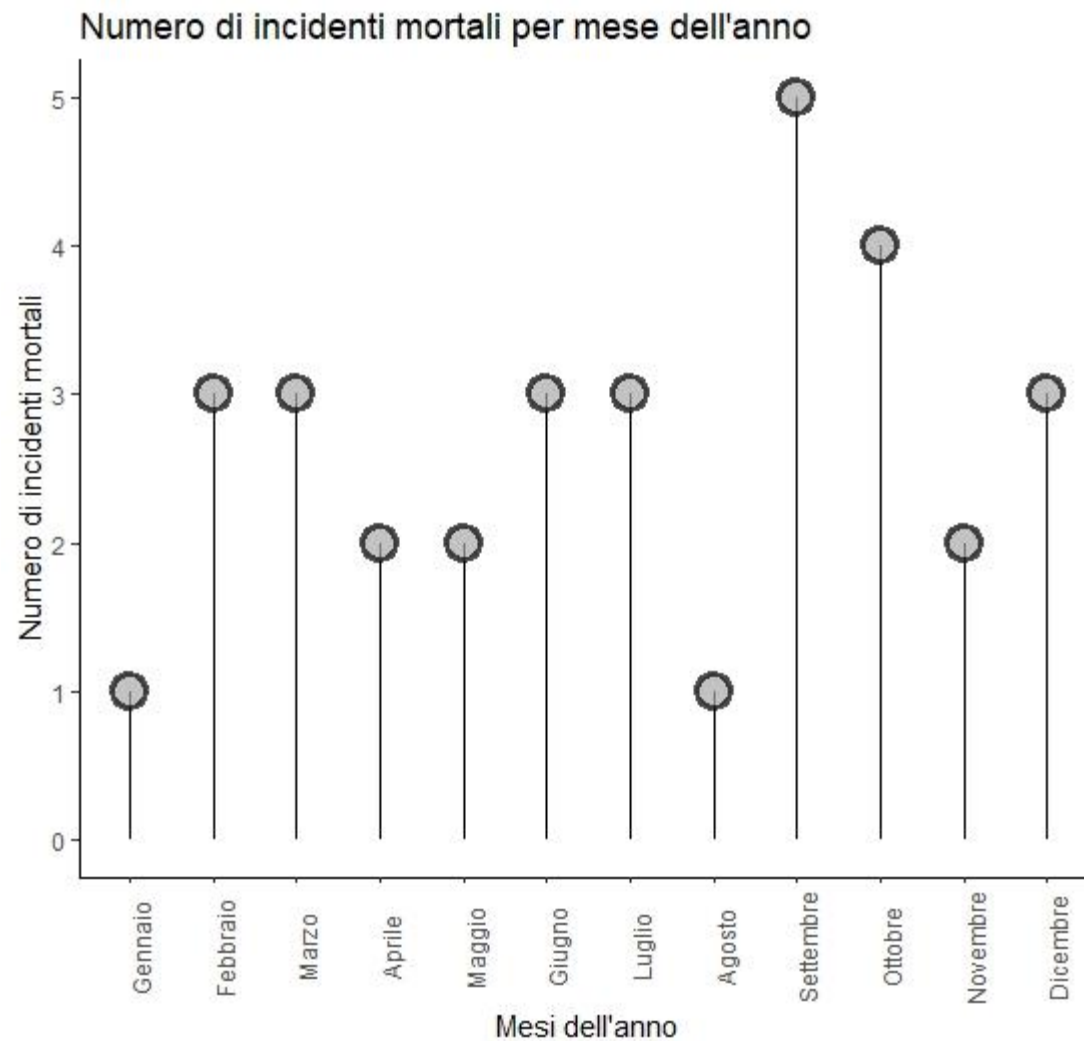


Fonte: Microdati ISTAT 2010-2019

Figura 41 - Numero di incidenti per mese dell'anno

Osservando gli incidenti rispetto al mese dell'anno in cui avvengono, si nota un leggero incremento nei mesi estivi fino all'autunno, ma in misura non significativa per ulteriori considerazioni.

[Fonte dati: ISTAT]

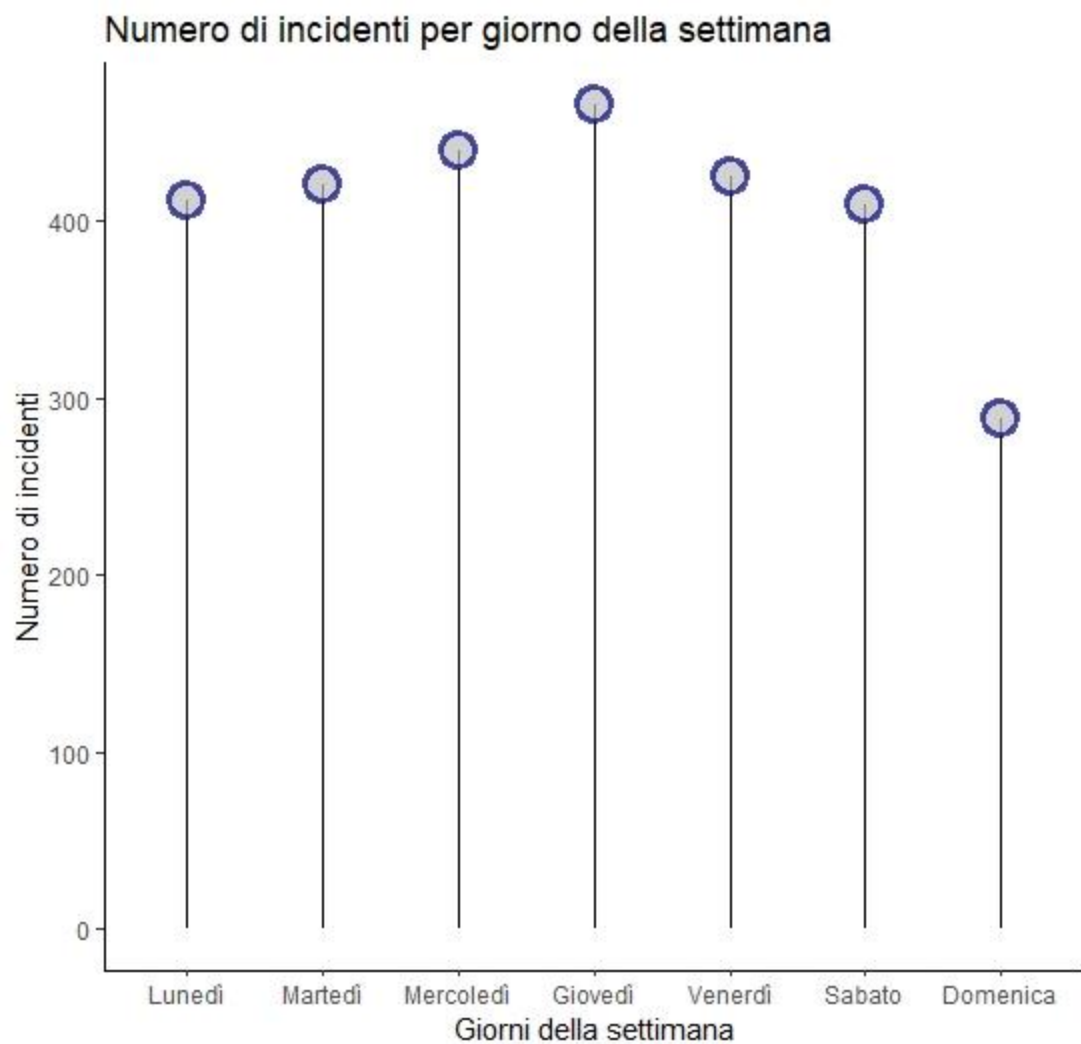


Fonte: Microdati ISTAT 2010-2019

Figura 42 - Numero di incidenti mortali per mese dell'anno

Osservando gli incidenti mortali rispetto al mese dell'anno in cui avvengono, si nota un picco nel mese di settembre.

[Fonte dati: ISTAT]

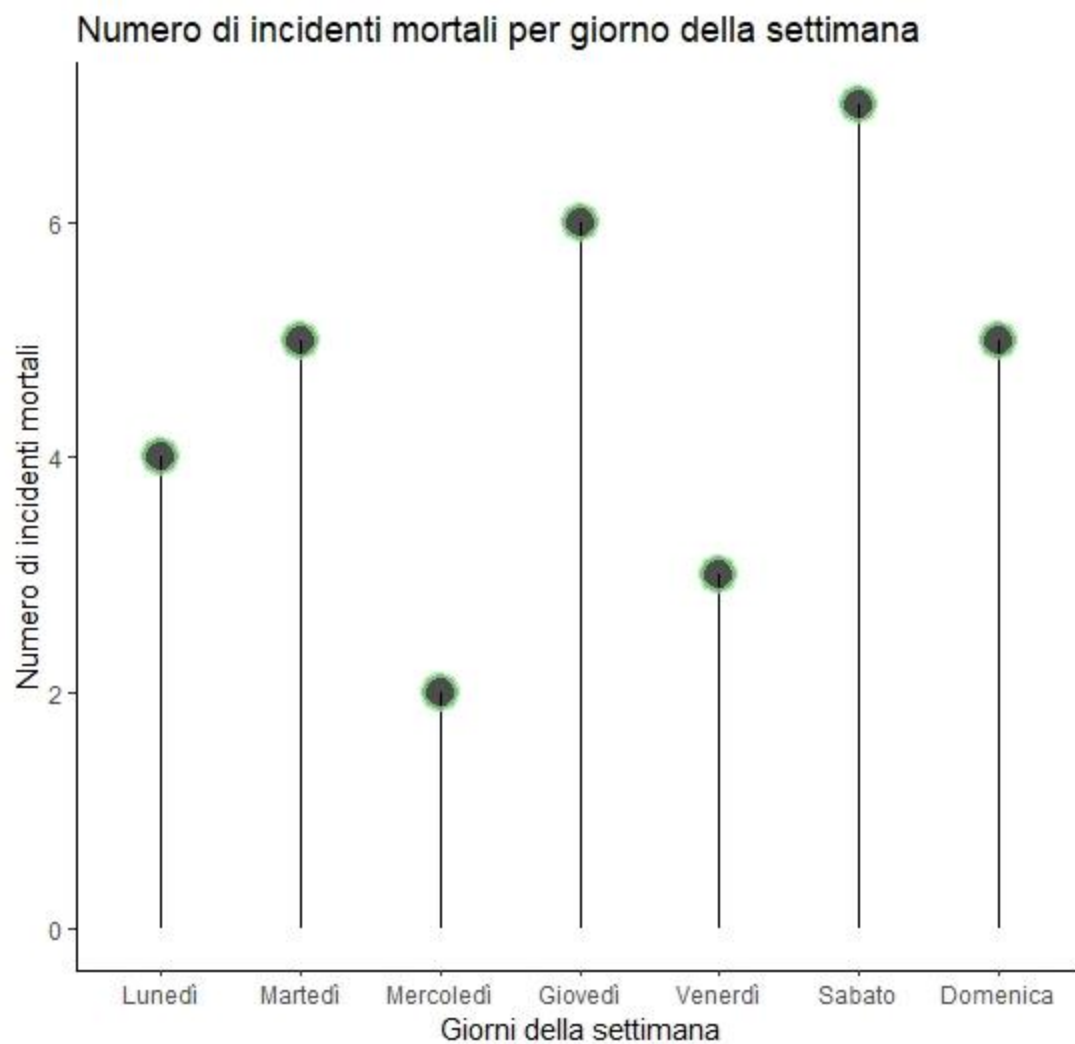


Fonte: Microdati ISTAT 2010-2019

Figura 43 - Numero di incidenti per giorno della settimana

Analizzando gli incidenti distribuiti nella settimana, si può notare un incremento nella prima parte della settimana, mentre nei giorni tradizionalmente di riposo gli incidenti sono in minor numero.

[Fonte dati: ISTAT]

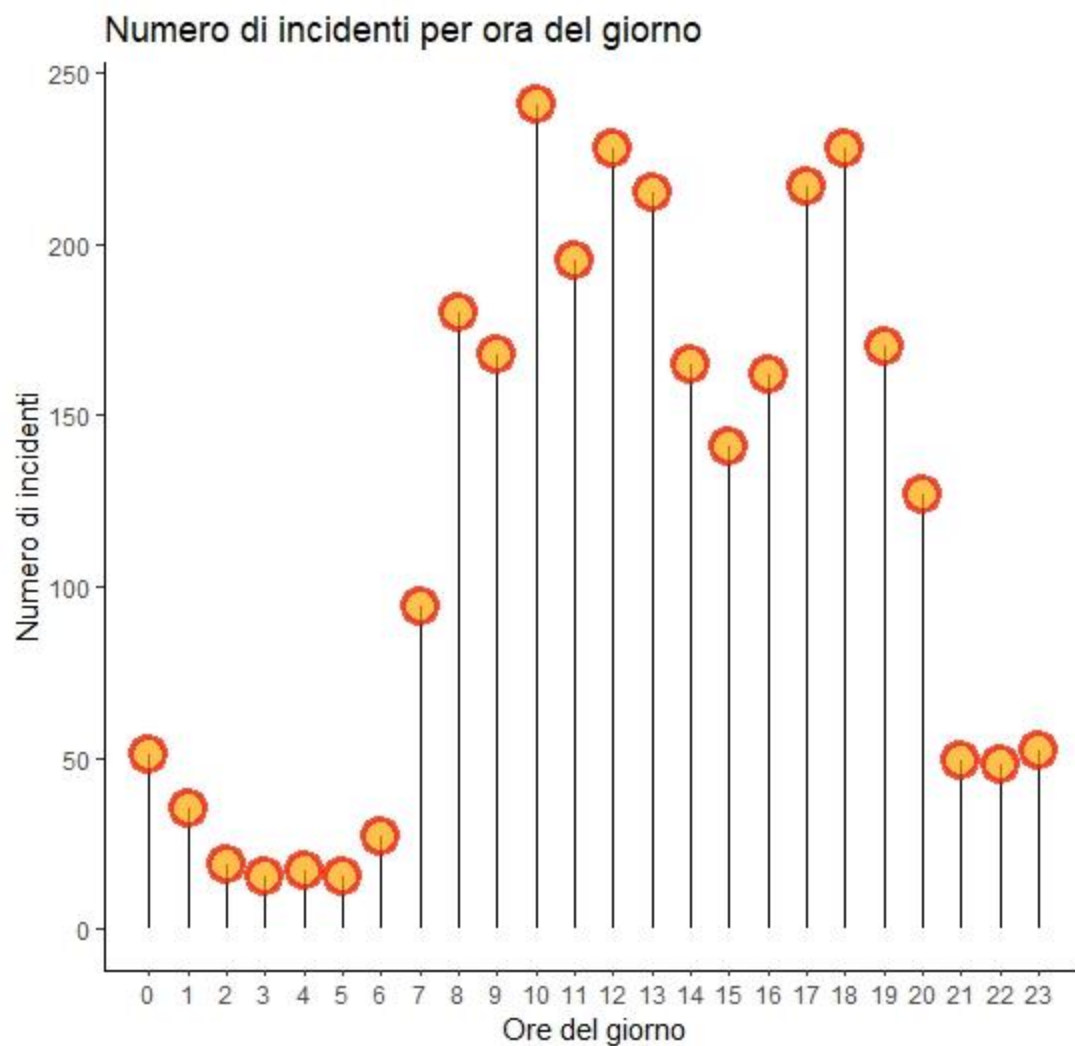


Fonte: Microdati ISTAT 2010-2019

Figura 44 - Numero di incidenti mortali per giorno della settimana

Gli incidenti mortali per giorno della settimana hanno andamento discontinuo, non è possibile individuare una tendenza.

[Fonte dati: ISTAT]

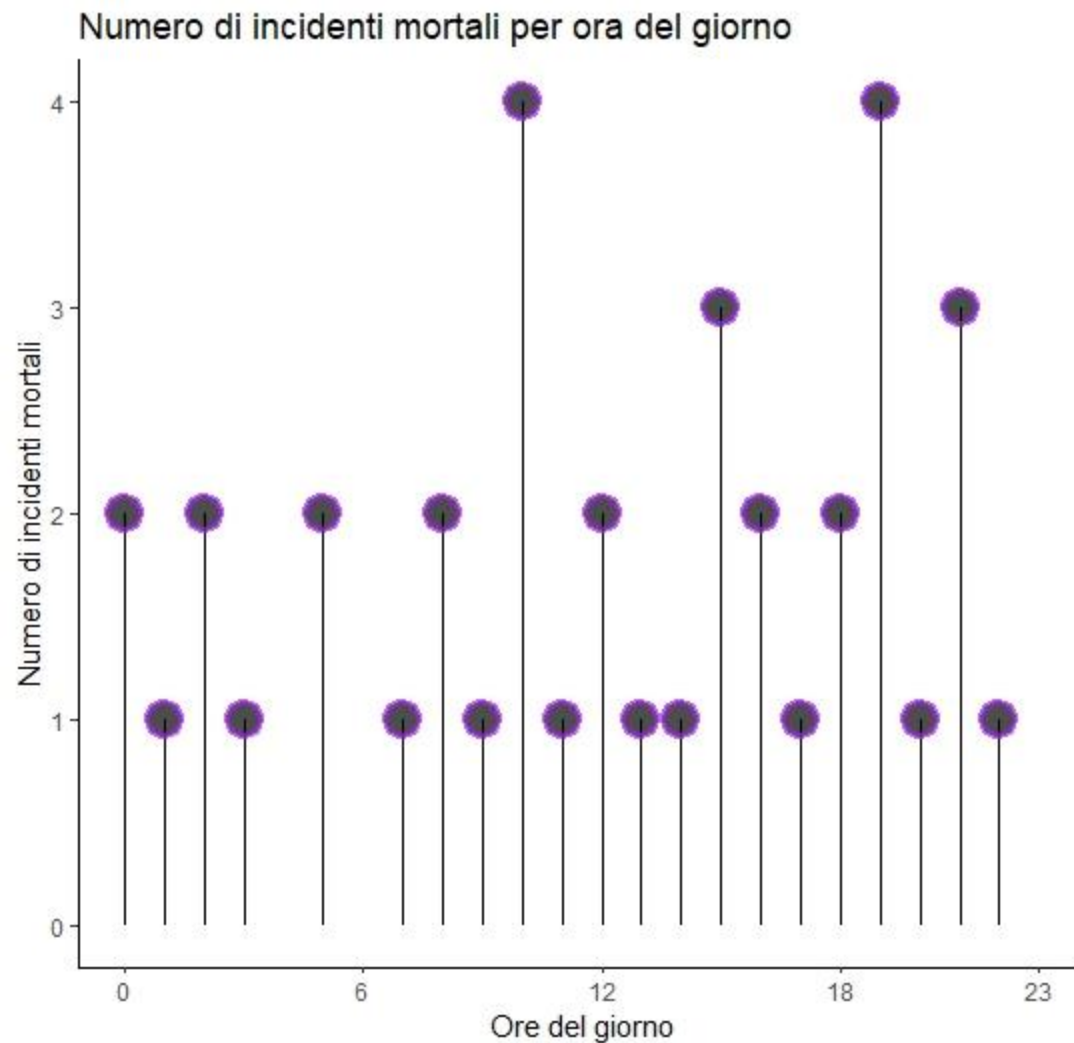


Fonte: Microdati ISTAT 2010-2019

Figura 45 - Numero di incidenti per ora del giorno

Gli incidenti distribuiti per ora del giorno, mostrano le fasce orarie 10-13 e 17-18 come maggiormente interessate da incidenti.

[Fonte dati: ISTAT]



Fonte: Microdati ISTAT 2010-2019

Figura 46 - Numero di incidenti mortali per ora del giorno

Gli incidenti mortali per ora del giorno mostrano una certa omogeneità, ad eccezione di due picchi alle 10e alle 19.

[Fonte dati: ISTAT]

4.2.4 IL CICLOTURISMO: UNA RISORSA PER TUTTO IL TERRITORIO

La Regione Marche negli ultimi anni ha puntato molto sulla promozione del territorio dal punto di vista turistico, sia per la zona costiera, sia per i parchi naturali montani che le numerose città d'arte. In particolare, la città di Ascoli Piceno si configura come una delle principali città d'arte, e ospita nell'area un gran numero di luoghi di interesse, anche naturalistico. Da questo fatto nasce il bisogno di considerare il turismo all'interno del BiciPlan e questo sotto due livelli differenti. Da un lato si devono considerare i turisti come domanda di mobilità che si somma a quella dei cittadini residenti, dall'altra parte i turisti sono una risorsa per il BiciPlan nell'ottica del cicloturismo. Il piano si deve occupare sia del ciclista urbano che utilizza la bicicletta come mezzo di trasporto per recarsi al lavoro o a scuola, sia il turista che desidera visitare la zona e le sue bellezze in bicicletta in maniera sportiva o solo attraverso la classica bicicletta con i bambini. Con "turista" si intende sia un forestiero che i cittadini ascolani che desiderano fare una bicicletta. Sarebbe un errore, infatti, escludere la popolazione residente dal ragionamento sull'utilizzo degli itinerari. Tuttavia, il cicloturista vero e proprio necessita di un indotto diverso rispetto al cittadino in escursione.

Gli itinerari pensati principalmente per i turisti devono avere caratteristiche particolari e diverse dagli itinerari cittadini, fra cui:

- Devono ospitare vari generi di servizi lungo l'itinerario come chioschi, aree di sosta e di ristoro attrezzate con panchine, rastrelliere e fontane; possibilmente negozi dove noleggiare biciclette e fare piccola manutenzione.
- Essere per il maggior numero di km possibili in sede protetta e,

se impossibile, proteggerla rialzandola o con un cordolo.

- Interferenze limitate con pedoni. Solitamente gli itinerari cicloturistici si snodano lungo zone particolarmente di pregio paesaggistico della città nei tratti urbani. In questo caso è molto importante che si ricavi dello spazio anche per la modalità pedonale. Infatti, le interferenze fra i pedoni e i ciclisti date dall'utilizzo di queste aree dai pedoni possono spingere i ciclisti a rinunciare all'utilizzo della ciclabile.
- Questi itinerari devono essere costruiti collegando le aree di maggior interesse turistico. È importante osservare che nonostante questi percorsi siano pensati con lo scopo, maggiormente sono collegati ed integrati con gli altri migliori saranno dato che non si devono separare i tipi di domanda come può avvenire per il traffico automobilistico.
- I percorsi devono essere integrati con le reti di trasporto e con i nodi intermodali.

I vantaggi della mobilità ciclabile sono noti ormai da tempo: costo modesto per gli spostamenti, maggior benessere psicofisico rispetto all'uso dei mezzi motorizzati, riduzione del traffico e dell'inquinamento in città. Questi si sono manifestati con forte evidenza a partire dallo scoppio della pandemia Covid-19: *"Durante la pandemia Covid-19 la bicicletta si è distinta come il mezzo di trasporto più resistente, consentendo a milioni di cittadini dell'UE di rimanere attivi e in salute. Più europei che mai vanno in bicicletta grazie alle nuove piste e infrastrutture ciclabili che attraversano le città europee. Ora i governi dell'UE sono tenuti a intensificare e sostenere questo slancio positivo inserendo linee di bilancio dedicate alla ciclabilità nei loro piani di ripresa".* Jill Warren, CEO della Federazione europea dei ciclisti



(ECF). Sia in Italia che nel resto d'Europa, infatti, la necessità di trovare soluzioni alternative al trasporto pubblico nel rispetto del distanziamento sociale, ha inciso in maniera determinante sull'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti quotidiani (lavoro, svago, brevi spostamenti). Più in generale, il post *lockdown* si caratterizza per un'intensificata attenzione alla mobilità sostenibile da parte dei cittadini, grazie anche a incentivi statali che hanno favorito l'acquisto di biciclette o mezzi elettrici.

Sono numerose le testimonianze del cambio di abitudini che vedono protagonista la bicicletta. Numerose città in tutto il mondo conoscono, ad esempio, la nascita dalle cosiddette "ciclabili pop-up" realizzate in tempi record nel corso del 2020; si tratta di corsie riservate lungo le direttrici urbane principali e le tratte più frequenti di molte realtà urbane, le quali si distinguono per la brevità dei tempi di realizzazione, i costi ridotti e gli interventi snelli. Secondo le stime dell'European Cyclists Federation (ECF), sono 2.300 km i nuovi tratti (1.000 km quelli già realizzati), con oltre un 1 miliardo di euro di investimenti solo in Europa.

Altra testimonianza importante viene dai monitoraggi di Google Maps, che nella rilevazione globale delle richieste di indicazioni stradali in bicicletta registra, tra il mese di febbraio e giugno 2020, una crescita del 69% rispetto al 2019. Aumentano anche le vendite delle biciclette in Italia, secondo le stime di ANCM, infatti, nel mese di maggio 2020 si è registrato un incremento delle vendite del 60% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, anche grazie agli incentivi messi a disposizione dal Governo.

La bicicletta è un mezzo utilizzato trasversalmente, utile non solo nella vita quotidiana, ma che è sempre più rappresentato nelle scelte in ambito turistico. Il contributo del cicloturismo stimato dallo studio

The Benefit of Cycling dell'European Cyclists' Federation (Ecf) all'economia europea è, infatti, rappresentato da 44 miliardi di euro grazie a 2,3 miliardi di viaggi/anno in Ue e ad un'occupazione di 525.000 addetti. L'Italia, seppur ancora indietro rispetto ad altri Paesi europei, si caratterizza per un contesto dinamico registrando, secondo il Rapporto Isnat-Legambiente 2020, un introito generato dal cicloturismo che si aggira intorno ai 4,7 miliardi di euro, pari al 5,6% della spesa turistica nel suo complesso. Le vendite dei pacchetti per i turisti amanti della bicicletta hanno generato un incremento del 30% di fatturato rispetto all'anno precedente, a cui hanno contribuito i circa 55 milioni di pernottamenti, dei quali 34,1 (il 63%) derivato da utenti stranieri. Nonostante nel 2020 il turismo non abbia potuto contare sulla componente estera, il trend positivo del cicloturismo ha retto durante la pandemia poiché rispecchia pienamente le nuove esigenze sociali e turistiche in generale, fondato sui principi del benessere e della salute, della sicurezza, del distanziamento, praticato principalmente attraverso esperienze all'aria aperta, movimento fisico, la compagnia di conoscenti o gruppi ridotti di persone, spesso in strutture ricettive diffuse e lontane dalle aree urbane e affollate. Si configura quindi come una modalità di turismo resiliente e adattabile a situazioni un tempo imprevedibili.

4.2.4.1 Attrazioni d'area vasta

La città di Ascoli Piceno vanta un centro storico molto caratteristico per la sua conformazione isolata rispetto al resto della città, circondato da due fiumi. Inoltre, l'aspetto candido degli edifici in travertino dona un fascino tutto particolare alla città, famosa come "città delle cento torri" per il gran numero di edifici a torre medievale ancora conservati. Non è possibile procedere ad un elenco esaustivo delle attrazioni di area vasta in questa sede. Per l'elenco completo si rimanda al sito della

Regione Marche nella sezione Turismo. Per far comprendere l'importanza del potenziale cicloturistico della zona si riportano alcune delle principali attrazioni.

Nei dintorni di Ascoli è possibile raggiungere la costa adriatica andando verso est, mentre a ovest e a sud si trovano il Parco Nazionale dei Monti Sibillini e il Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga. A metà strada tra Ascoli e il mare c'è Offida, un suggestivo borgo come anche Castel Trosino, sempre a breve distanza da Ascoli.

In prossimità del centro abitato di Acquasanta Terme, come suggerisce il nome, sono presenti le fonti termali naturali "Lu Vurghe".

Il territorio montano offre numerosi sentieri escursionistici che portano a castelli, abbazie, monasteri e luoghi di naturale bellezza.

Nonostante sia rimasto fuori dai circuiti turistici mainstream, il territorio offre quindi una grande varietà di luoghi e attrazioni che possono essere visitate.

4.2.4.2 Il turismo nella Regione Marche e nel Comune di Ascoli Piceno

Si sono effettuati approfondimenti a livello comunale delle principali caratteristiche dell'offerta turistica.

Le strutture ricettive sul territorio comunale nel 2020 sono 154 (pari al 18,21% del totale provinciale e al 2,68% di quello regionale), principalmente di tipo non alberghiero.

Rispetto al 2011 il numero di strutture ricettive è aumentato di più del 50%, aumento dovuto essenzialmente all'aumento delle strutture non alberghiere.

Strutture ricettive (2020 vs 2011)					
Alberghiere	6	↓	pari al	3,59%	↓ della provincia
				0,76%	↓ della regione
Non alberghiere	148	↑	pari al	4,62%	↓ della provincia
				1,92%	↓ della regione

Considerando i posti letto disponibili nelle strutture ricettive, questi ammontano a 1.428 (pari al 9,09% del totale provinciale e all'1,32% di quello regionale), suddivisi in 80% di strutture non alberghiere e 20% di strutture alberghiere.

Rispetto al 2011 il numero di posti letto ha avuto un leggero calo del 5%, dovuto alla diminuzione dei posti letto in strutture alberghiere che, anche a fronte dell'aumento dei posti letto delle strutture non alberghiere, non ha saputo invertire in positivo il dato generale.

Posti letto strutture ricettive (2020 vs 2011)					
Alberghiere	272	↓	pari al	2,19%	↓ della provincia
				0,51%	↓ della regione
Non alberghiere	1.156	↑	pari al	6,90%	↑ della provincia
				0,80%	↑ della regione

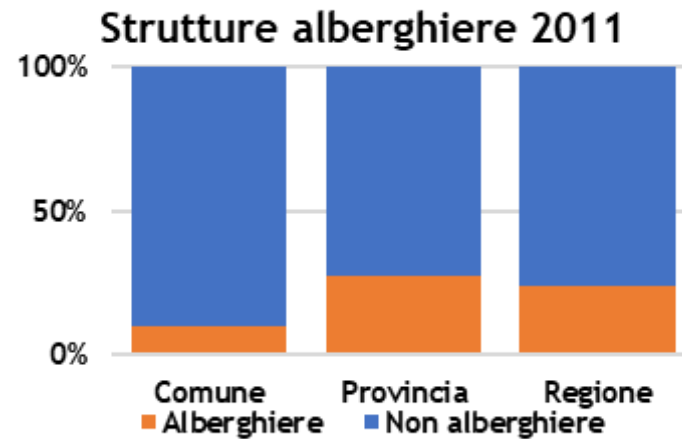
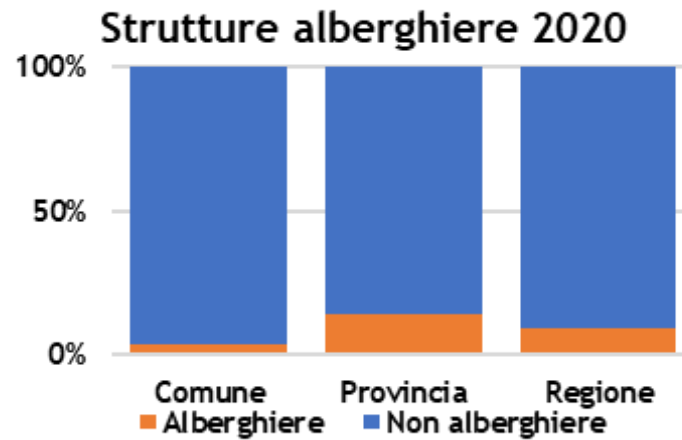


Figura 47 - Strutture alberghiere e non per Comune, Provincia e Regione - 2011vs2020

Nel 2020 l'incidenza delle strutture alberghiere rispetto a quelle non alberghiere è minima sia a livello comunale (4%), provinciale (14%) che regionale (9%).

Nel 2011 tale incidenza era più marcata, soprattutto a livello provinciale (28%) e regionale (24%). Per il comune si arrivava al 10% di strutture alberghiere.

[Fonte dati: ISTAT]

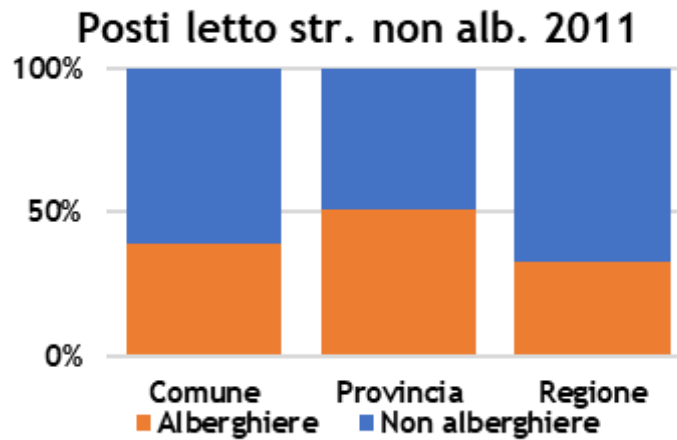
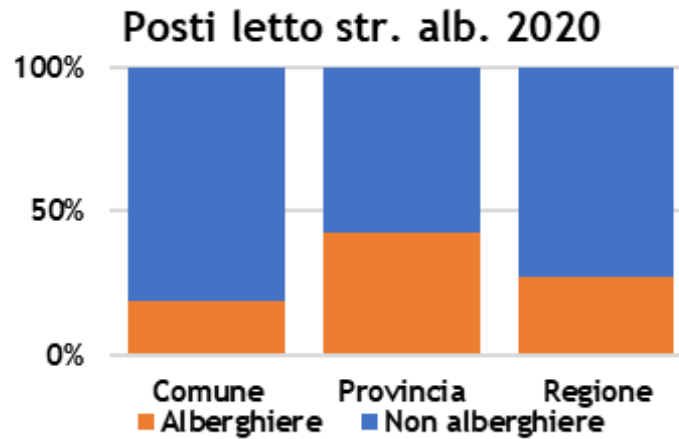


Figura 48 - Posti letto in strutture alberghiere e non per Comune, Provincia e Regione - 2011vs2020

Per quanto riguarda il numero di posti letto rilevati nel 2020, il Comune di Ascoli Piceno ha una bassa incidenza dei posti letto in strutture alberghiere (19%) rispetto a quelle non alberghiere, contro un 43% a livello provinciale e a un 27% a livello provinciale.

Nel 2011 l'incidenza di posti letto in strutture alberghiere su quelle non alberghiere, arrivava a 39% per il comune, 51% per la provincia e 33% per la regione.

[Fonte dati: ISTAT]

4.2.5 RILIEVI

4.2.5.1 Rilievi della sosta

Sono stati effettuati dei rilievi dell'offerta della sosta della città di Ascoli, per individuare gli spazi presenti attualmente per la sosta veicolare lungo strada. Questi rilievi hanno lo scopo di formare la base necessaria alle valutazioni sulle modifiche della sezione stradale attuale con gli interventi previsti dal Piano. La sosta occupa uno spazio spesso non percepito ma importante e ai fini della realizzazione di piste e corsie, la sosta può costituire un ostacolo in termini di sicurezza e di dimensione della carreggiata.

Dal rilievo si evidenzia una forte presenza di parcheggi lungo strada nei quartieri Borgo Solestà, Porta Cartara, Porta Maggiore, mentre nel quartiere Monticelli prevalgono le aree di parcheggio. Nel centro storico vi è presenza di parcheggi ad uso generico, non esclusivo per i residenti.

4.2.5.2 Rilievi dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali

Sono stati effettuati rilievi degli spazi destinati ai pedoni, nella fattispecie gli attraversamenti pedonali e i marciapiedi, per poter analizzare eventuali criticità e conflittualità con il sistema ciclabile. Per i marciapiedi si è utilizzata la carta tecnica regionale CTR, mentre gli attraversamenti sono stati ricercati attraverso l'analisi di immagini satellitari e sono stati riportati su geo-database.

Gli attraversamenti pedonali risultano interessanti ai fini del Bici-Plan per la progettazione di percorsi, in modo da sfruttare gli attraver-

samenti esistenti e trasformarli in attraversamenti ciclopedonali all'occorrenza. I rilievi degli attraversamenti sono riportati nella Tavola *QC5_Rilievo degli attraversamenti*

4.2.5.3 Rilievi di traffico








Sono stati effettuati rilievi di traffico veicolare, ciclabile e dei flussi pedonali tramite MIOVISION Scout e analisi dei dati rilevati. Sono state oggetto di indagine 10 sezioni; ogni sezione è stata oggetto di indagine per 14 ore continuative dalle 6:00 alle 20:00 del 12/05/2022. Sugli attraversamenti e sui percorsi ciclo-pedonali sono conteggiati e classificati pedoni e ciclisti distinguendo la direzione di marcia, nonché il passaggio delle bici su strada o su marciapiede. Sulle corsie stradali, oltre ai ciclisti, sono conteggiati moto, veicoli leggeri e mezzi pesanti per comprendere la reale complessità e pericolosità dell'intersezione.

Si prendono come riferimento nella relazione tre sezioni: il report completo delle analisi effettuate è consultabile in allegato al Piano *AQ4_Analisi dei dati dei rilievi di traffico*.



COMPOSIZIONE VEICOLARE

La tabella seguente riporta il totale di veicoli relativi in ogni classe veicolare.

Periodo			Totale auto veicoli					
	Bici	Moto		Autovetture	Veic. comm. leggeri	Mezzi pesanti isolati	Autobus	Mezzi pesanti combinati
gio 12.05.2022	277	273	3'870	3'479	241	56	93	1

FERIALE - il 96.1% degli autoveicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 3720 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 3.9%.

Intervallo		Pedoni	Bici su marciapiedi	Bici su strada
6:00	7:00	17	0	1
7:00	8:00	69	1	11
8:00	9:00	73	1	24
9:00	10:00	103	4	22
10:00	11:00	65	0	23
11:00	12:00	50	2	29
12:00	13:00	28	1	19
13:00	14:00	25	3	18
14:00	15:00	41	1	16
15:00	16:00	27	0	23
16:00	17:00	62	4	20
17:00	18:00	95	2	23
18:00	19:00	88	2	28
19:00	20:00	77	1	20
TOTALE		820	22	277

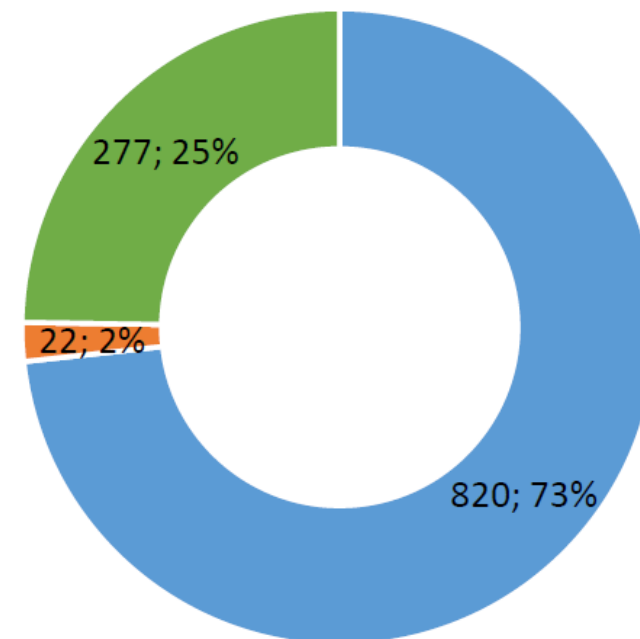


Figura 49 - Sezione 01A Viale Treviri, tra Largo Porta Romana e Piazza Cecco d'Ascoli



La tabella seguente riporta il totale di veicoli relativi in ogni classe veicolare.

Periodo			Totale auto veicoli					
	Bici	Moto		Autovetture	Veic. comm. leggeri	Mezzi pesanti isolati	Autobus	Mezzi pesanti combinati
gio 12.05.2022	232	253	3'790	3'492	213	53	32	0

FERIALE - il 97.8% degli autoveicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 3705 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 2.2%.

Intervallo		Pedoni	Bici su marciapiedi	Bici su strada
6:00	7:00	19	0	4
7:00	8:00	68	0	20
8:00	9:00	120	1	36
9:00	10:00	124	0	51
10:00	11:00	98	3	33
11:00	12:00	57	0	31
12:00	13:00	51	0	26
13:00	14:00	72	0	11
14:00	15:00	45	1	18
15:00	16:00	65	0	28
16:00	17:00	105	1	30
17:00	18:00	119	0	32
18:00	19:00	107	1	37
19:00	20:00	88	1	16
TOTALE		1138	8	373

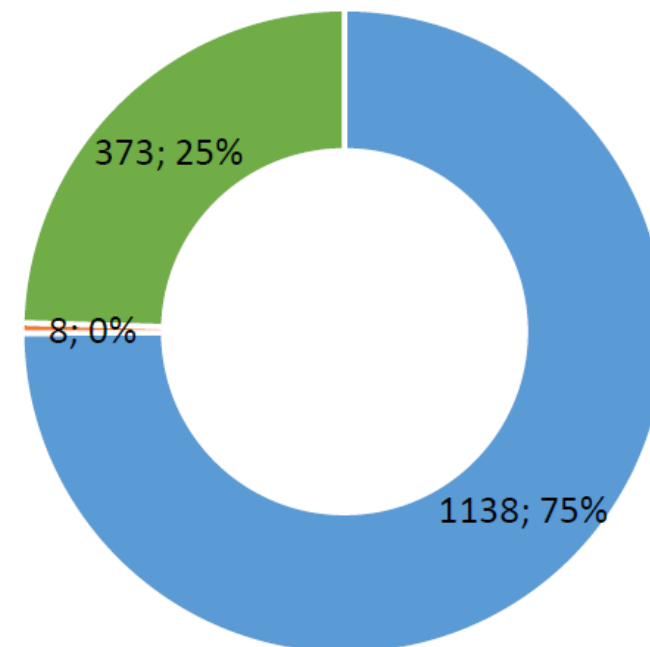


Figura 50 - Sezione 02A Ponte Romano di Solestá, tra Via Berardo Tucci e Via Elisabetta Trebbiani



La tabella seguente riporta il totale di veicoli relativi in ogni classe veicolare.

Periodo			Totale auto veicoli					
	Bici	Moto		Autovetture	Veic. comm. leggeri	Mezzi pesanti isolati	Autobus	Mezzi pesanti combinati
gio 12.05.2022	126	1022	8'696	7'907	407	74	307	1

FERIALE - il 95.6% degli autoveicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 8314 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 4.4%.

Intervallo		Pedoni	Bici su marciapiedi	Bici su strada
6:00	7:00	8	4	0
7:00	8:00	96	18	11
8:00	9:00	198	38	9
9:00	10:00	184	37	14
10:00	11:00	185	61	8
11:00	12:00	158	53	15
12:00	13:00	27	11	3
13:00	14:00	142	8	9
14:00	15:00	132	6	12
15:00	16:00	115	35	6
16:00	17:00	146	28	6
17:00	18:00	178	69	1
18:00	19:00	285	8	17
19:00	20:00	193	2	15
TOTALE		2047	378	126

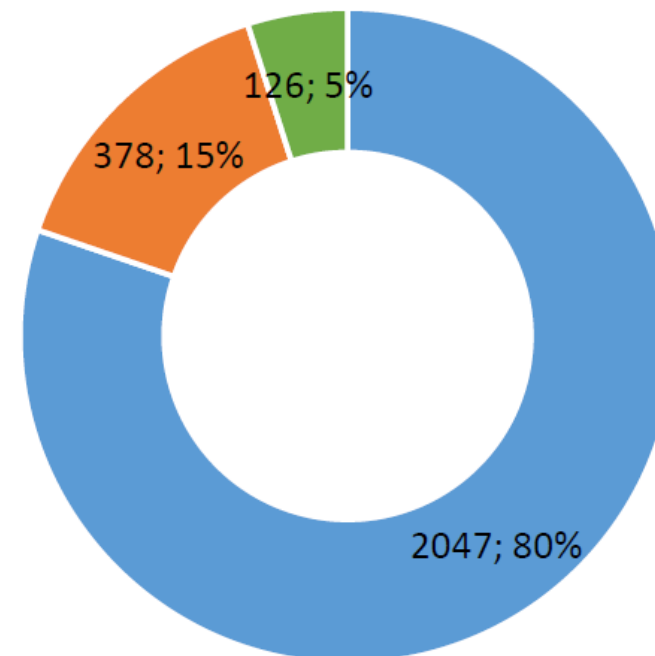


Figura 51 - Sezione 05A: Ponte Maggiore, tra Via Genova e Via delle Terme

4.2.6 ELABORAZIONI DA DATABASE SPAZIALI

4.2.6.1 Indagini FCD

Gli FCD, sigla che sta per *Floating Car Data*, sono una delle innovazioni più recenti in fatto di raccolta dei dati. Alcune assicurazioni offrono la possibilità agli utenti di inserire una delle cosiddette “scatole nere” all’interno del veicolo per monitorarne i comportamenti e concedere degli sconti. Per esempio, il cliente riceve sconti se guida prevalentemente di giorno, se mantiene la velocità entro i limiti consentiti dalla strada, se ha una guida meno aggressiva. Questi dati possono essere anonimizzati e venduti e sono fondamentali per la pianificazione dei trasporti. La difficoltà è quella di ottenere un campione davvero rappresentativo dell’universo. Nel caso di un BiciPlan come questo, dove è richiesta una precisione inferiore non producendo modelli di simulazione sono molto utili per andare a descrivere gli spostamenti in automobile, soprattutto in termini di origine e destinazione, di frequenza e di distanza percorsa.

Si riportano ora alcune analisi che illustreranno appunto la mobilità automobilistica di Ascoli.

In Figura 52 sono riportate le origini, le destinazioni e i percorsi dei veicoli. I punti di partenza e di arrivo si concentrano nella zona del Centro Storico, Borgo Solestà, Porta Maggiore, Monticelli.

Sono state effettuate le analisi:

- generali per l’intero comune;
- per giorno tipo per l’intero comune;
- generali per l’area urbana;
- per giorno tipo per l’area urbana;
- generali per quartiere.

Per analisi generali si intendono elaborazioni sulle relazioni di traffico; ovvero se il traffico è di scambio, di attraversamento o interno; sono analisi generali anche le elaborazioni degli spostamenti secondo le classi di distanza e le classi di velocità. Le analisi per giorno tipo individuano la distribuzione oraria degli spostamenti per classi di distanza e per classi di velocità. Tutte le analisi generali sono state compiute a diversa scala, prima comunale, poi urbana e infine di quartiere. Le analisi per giorno tipo sono state effettuate a scala comunale e a scala urbana.

Sono indicati con il termine “da/per Ascoli” la somma degli spostamenti con origine e/o destinazione interni all’area analizzata.

Sono indicati con il termine “interni” i soli spostamenti avvenuti all’interno dell’area analizzata, quindi con origine e destinazione interne al perimetro. Sono indicati con il termine “scambio” gli spostamenti con solo origine o solo destinazione interne al perimetro preso in esame.

Dai conteggi sono esclusi quindi gli spostamenti di attraversamento, poiché il BiciPlan come obiettivo non ha lo shift modale per questi spostamenti: sono infatti spostamenti lunghi, di scala provinciale o superiore, dove la bicicletta non può sostituire o competere con l’automobile.

In questo documento ri riportano solo alcuni dei grafici elaborati. Per le analisi complete si rimanda all’allegato *AQ5_Analisi Floating Car Data*.

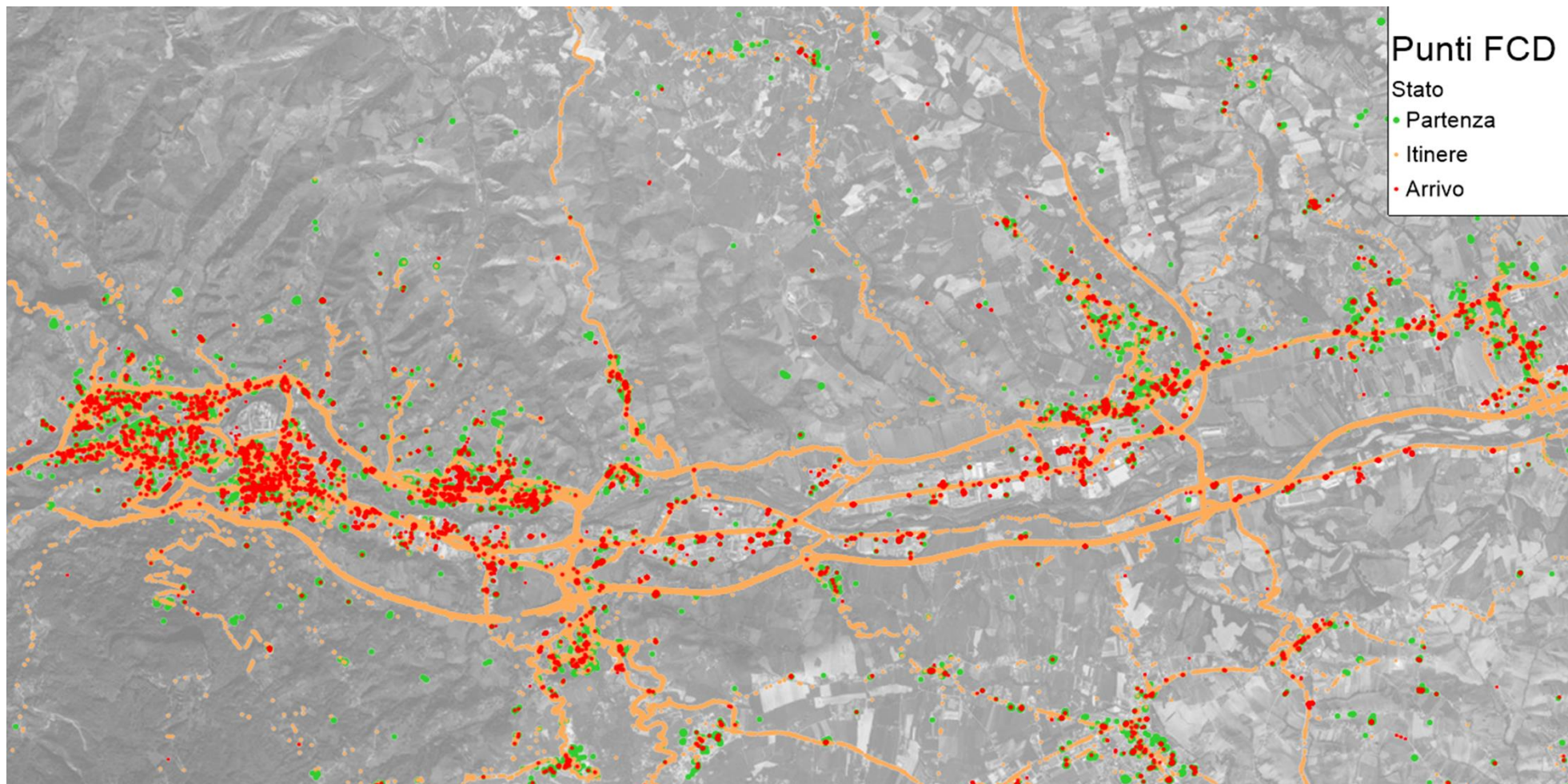


Figura 52 - Distribuzione spaziale degli arrivi e delle partenze dei percorsi secondo dati FCD

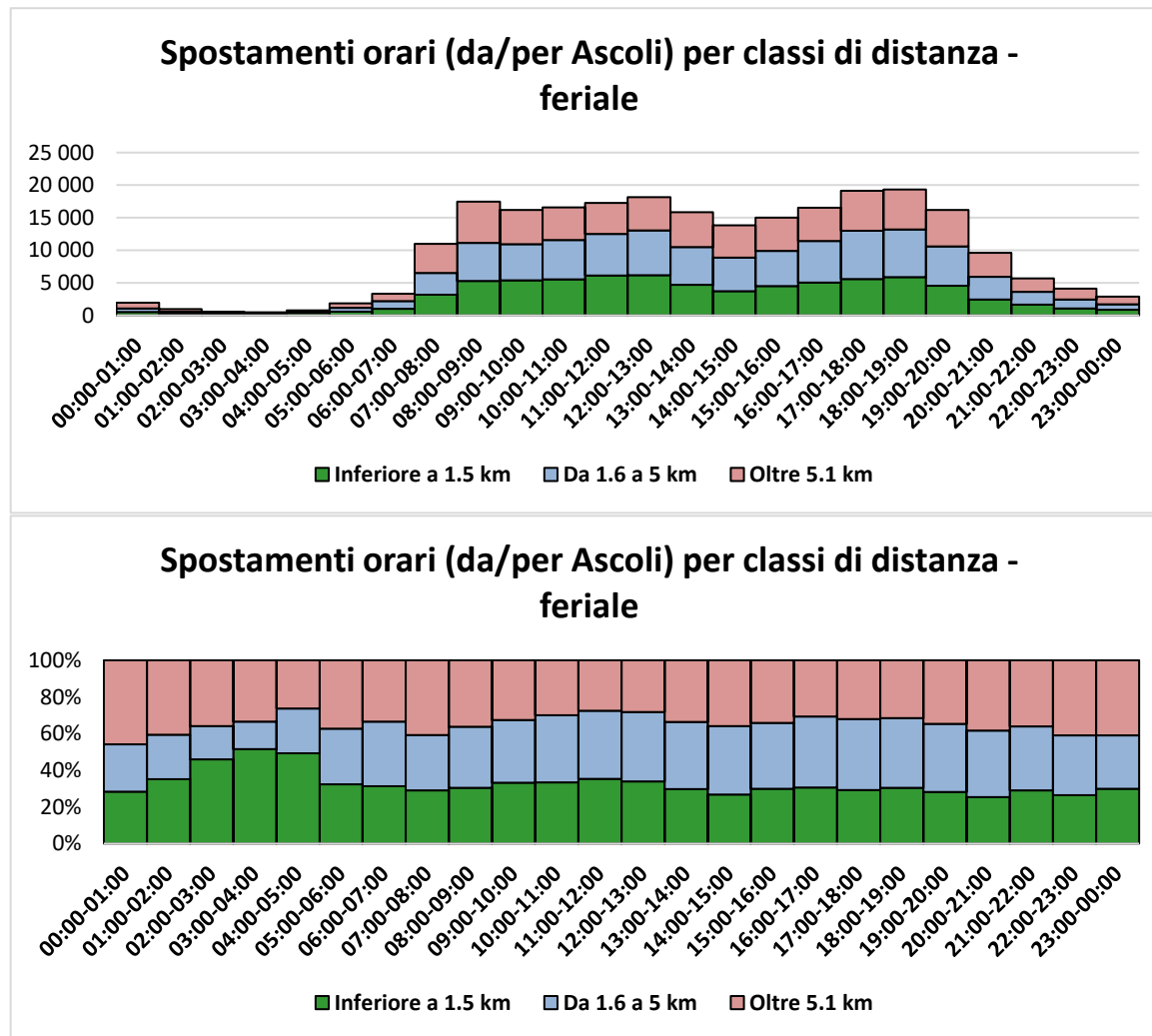
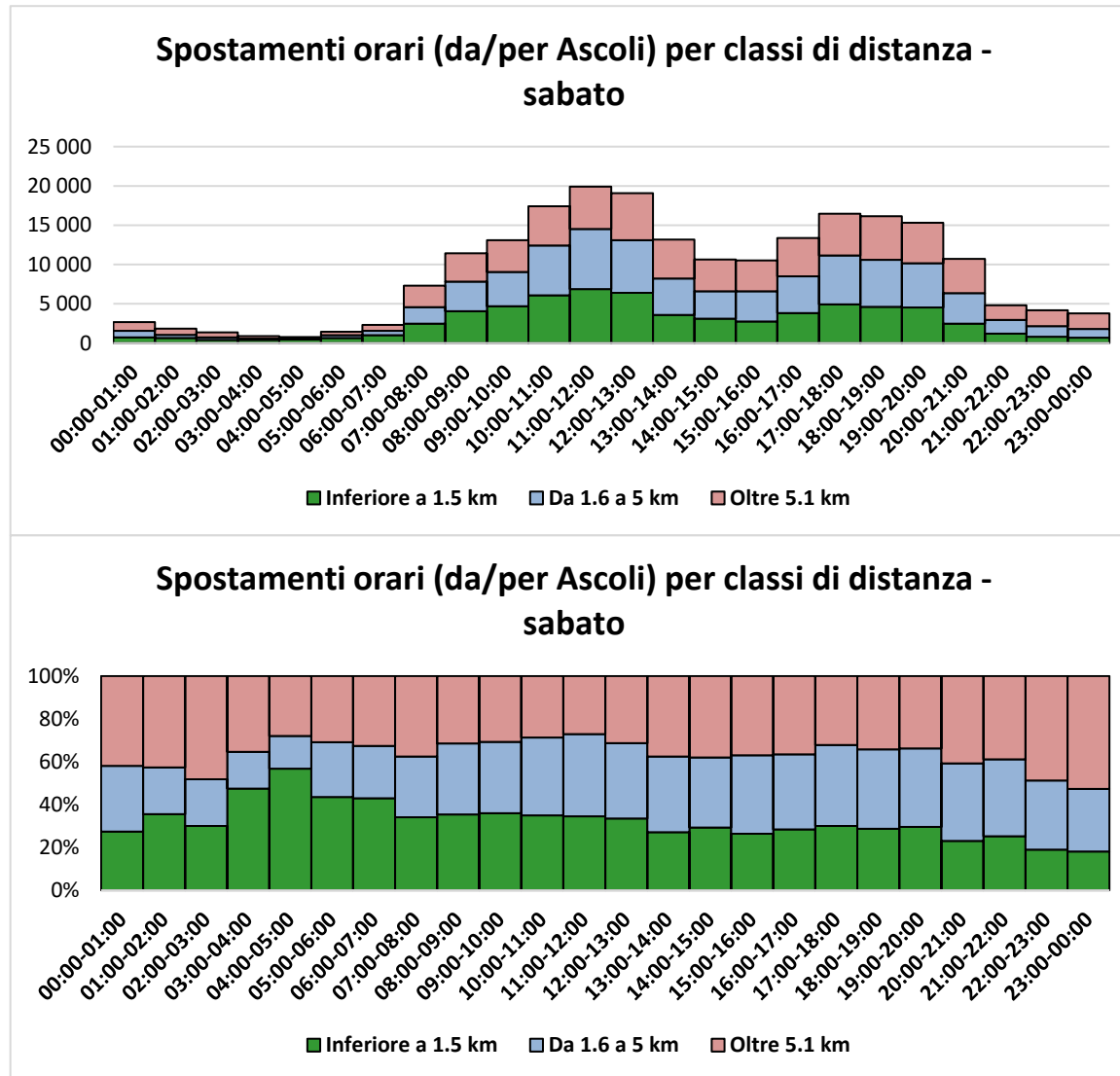


Figura 53 - Distribuzioni orarie degli spostamenti secondo le lunghezze - Giorno feriali

Nell'analisi in Figura 53 si sono studiati gli orari di partenza degli spostamenti, categorizzandoli per la lunghezza:

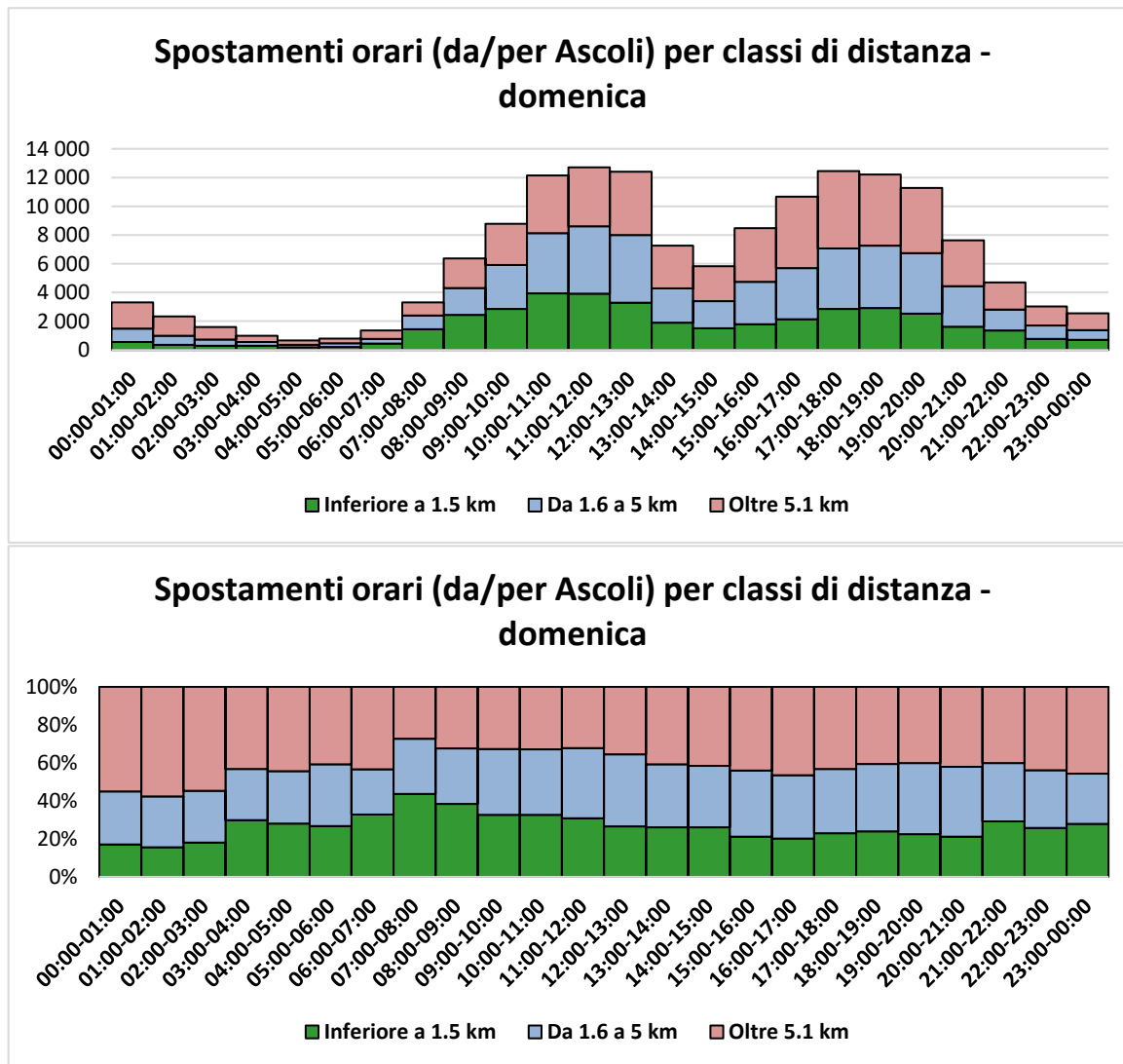
- spostamenti inferiori a 1,5 km - detti "pedonali", ovvero che potrebbero essere compiuti a piedi e non in automobile;
- spostamenti compresi tra 3,1 e 5 km gli spostamenti definiti "ciclabili" ovvero quelli con lunghezza inferiore a 5 km;
- tutti gli altri spostamenti oltre i 5 km.

Si nota come nelle ore notturne si verificano un maggior numero di spostamenti brevi in automobile, probabilmente dovuto alla sicurezza del mezzo automobile rispetto ad altri nelle ore notturne.



Si riportano le stesse analisi ora per i giorni di sabato e di domenica evidenziando che non ci sono particolari differenze con i giorni feriali, se non una minor mobilità generalizzata sulle ore centrali della giornata.

Figura 54 - Distribuzioni orarie degli spostamenti secondo le lunghezze - Sabato



La domenica ci sono meno spostamenti in numero assoluto e più concentrati in momenti specifici della giornata: 10-13 e 16-20.

Figura 55 - Distribuzioni orarie degli spostamenti secondo le lunghezze - Domenica

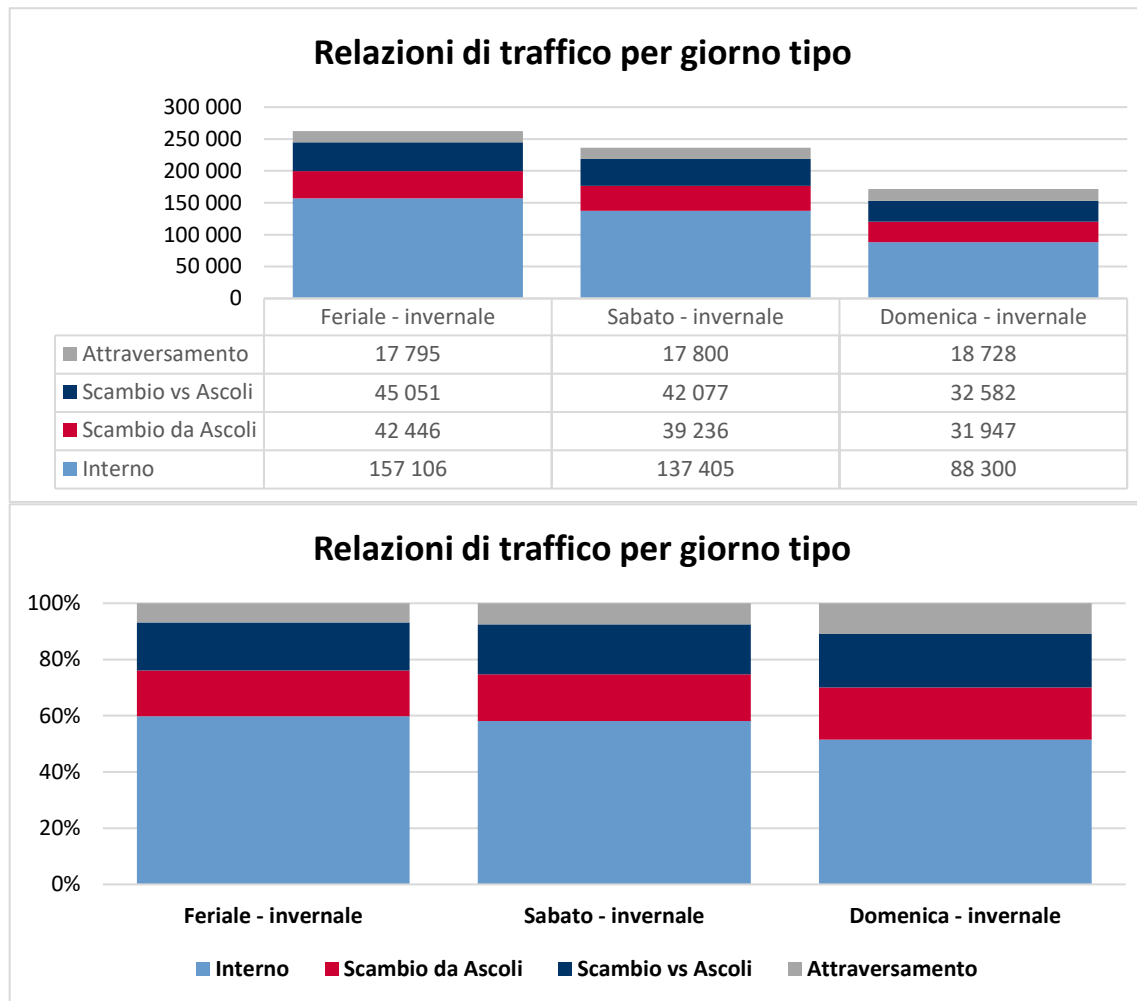


Figura 56 - Relazioni di traffico per giorno tipo

Si riportano le tipologie di traffico che transitano su tutto il territorio comunale di Ascoli in un giorno tipo. In azzurro è indicato il traffico interno al territorio comunale, che rappresenta il 60% degli spostamenti. Vi è inoltre circa il 15% di flusso che da Ascoli va all'esterno e circa il 18% di flusso che da Comuni limitrofi va verso Ascoli. Il restante traffico è di attraversamento del territorio. Le percentuali sono molto simili in tutti i giorni tipo osservati, nel fine settimana c'è un aumento dei flussi di scambio e di attraversamento rispetto al totale.

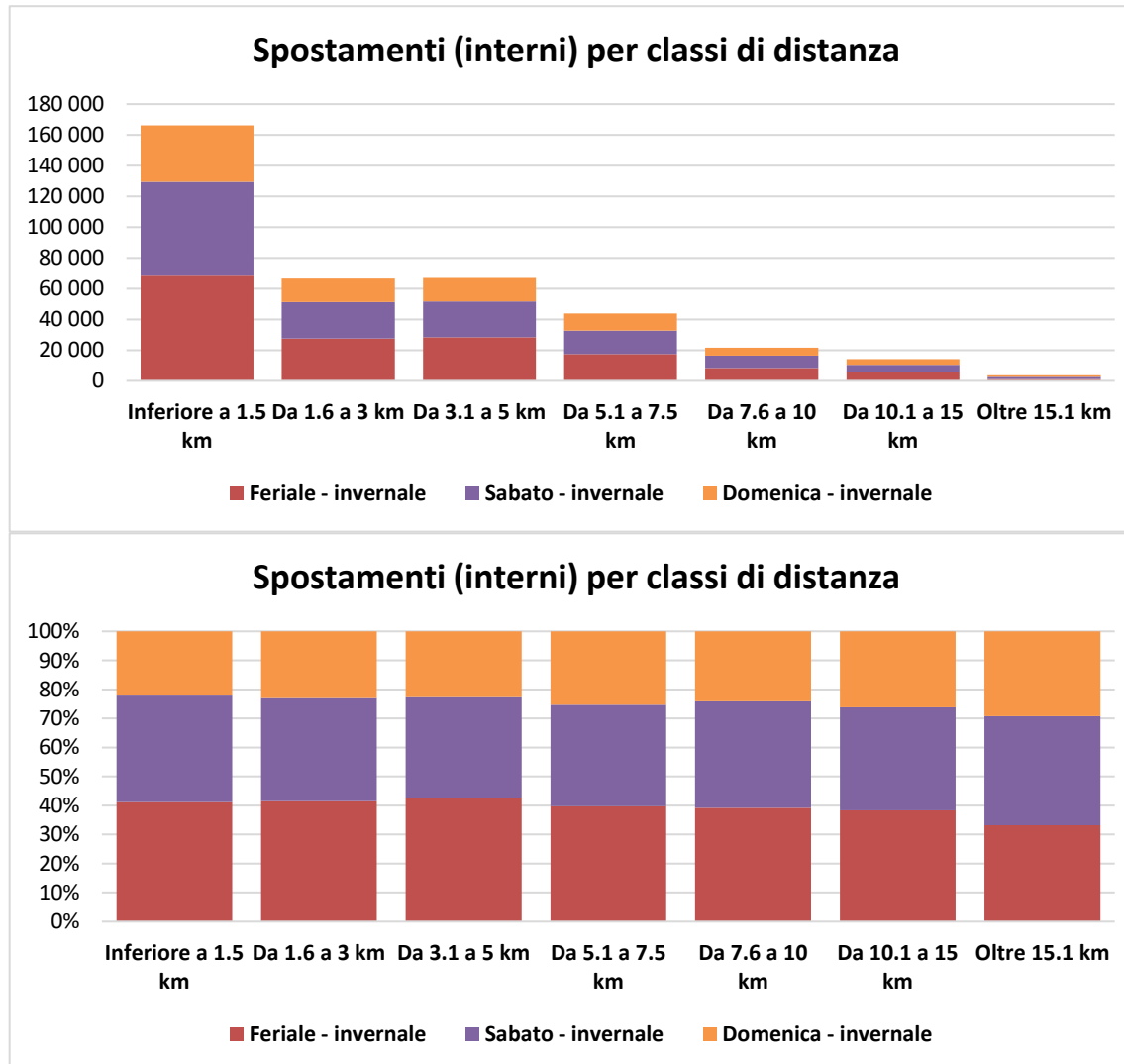


Figura 57 - Spostamenti interni per classi di distanza

Analizzando i soli spostamenti interni per classi di distanza (Figura 57 - Spostamenti interni per classi di distanza), risulta evidente come gli spostamenti a brevissimo raggio, inferiori a 1,5 km siano la maggioranza nel giorno feriale tipo ma anche nel finesettimana.

Gli spostamenti inferiori ai 3 km sono potenzialmente ciclabili, in quanto è una distanza facilmente percorribile anche da persone non allenate. Per questi spostamenti saranno necessarie soluzioni urbane per incentivare lo shift modale.

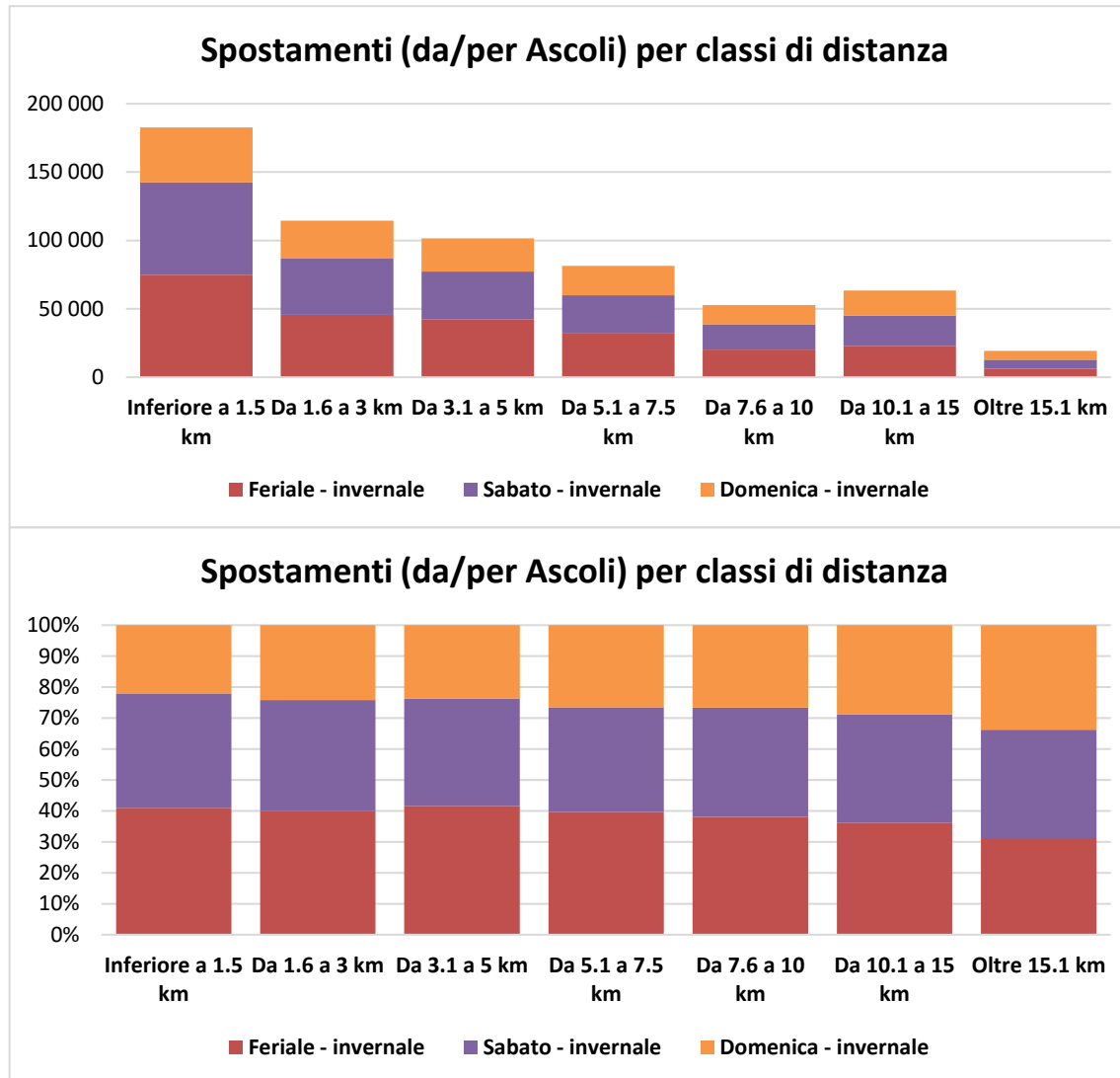


Figura 58 - Spostamenti da/per Ascoli per classi di distanza

Sono indicati con il termine “da/per Ascoli” la somma degli spostamenti interni e di scambio da e verso Ascoli. Dal conteggio sono esclusi quindi gli spostamenti di attraversamento, poiché il BiciPlan come obiettivo non ha lo shift modale per questi spostamenti. Gli altri che coinvolgono il Comune di Ascoli vengono analizzati nel grafico a lato. (Figura 58 - Spostamenti da/per Ascoli per classi di distanza)

Analizzando quindi i dati raccolti per classi di distanza, si nota come la maggior parte degli spostamenti sia inferiore a 1,5 km.

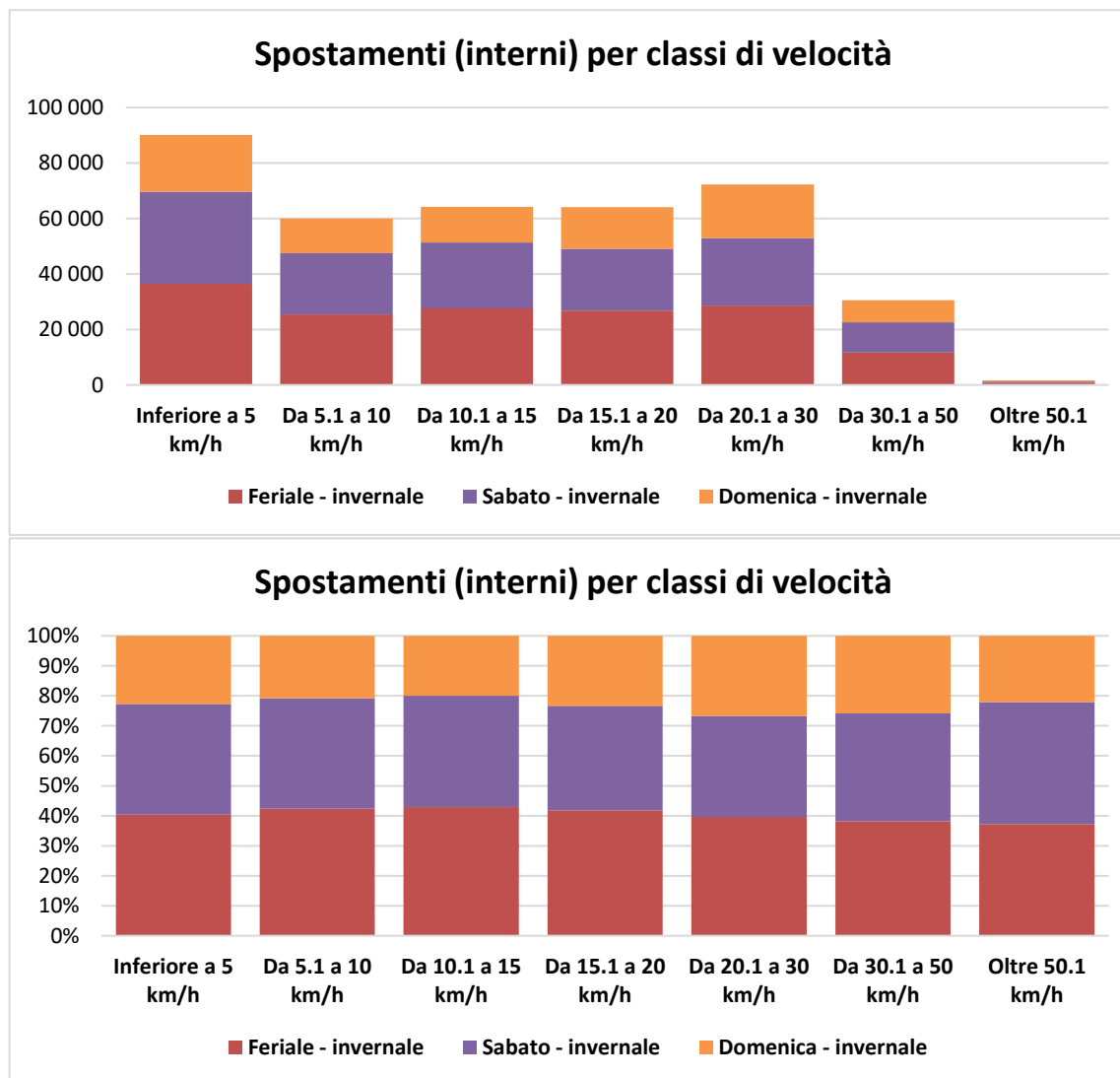


Figura 59 - Spostamenti interni per classi di velocità

Si prende ora in considerazione la velocità degli spostamenti interni al Comune di Ascoli. Il limite di velocità nelle strade urbane di Ascoli è tendenzialmente 50 km/h, con alcune aree interne al centro storico con limite a 30 km/h. La quasi totalità degli spostamenti interni avviene a una velocità inferiore sia al limite di 30 km/h che al limite di 50 km/h. Quasi 40.000 spostamenti risultano avvenuti infatti a una velocità inferiore di 5 km/h in giorno feriale. Date queste velocità, la bicicletta si dimostra un mezzo competitivo rispetto all'automobile in quanto in grado di mantenere velocità simili, senza l'ingombro dell'auto e quindi con minore traffico.

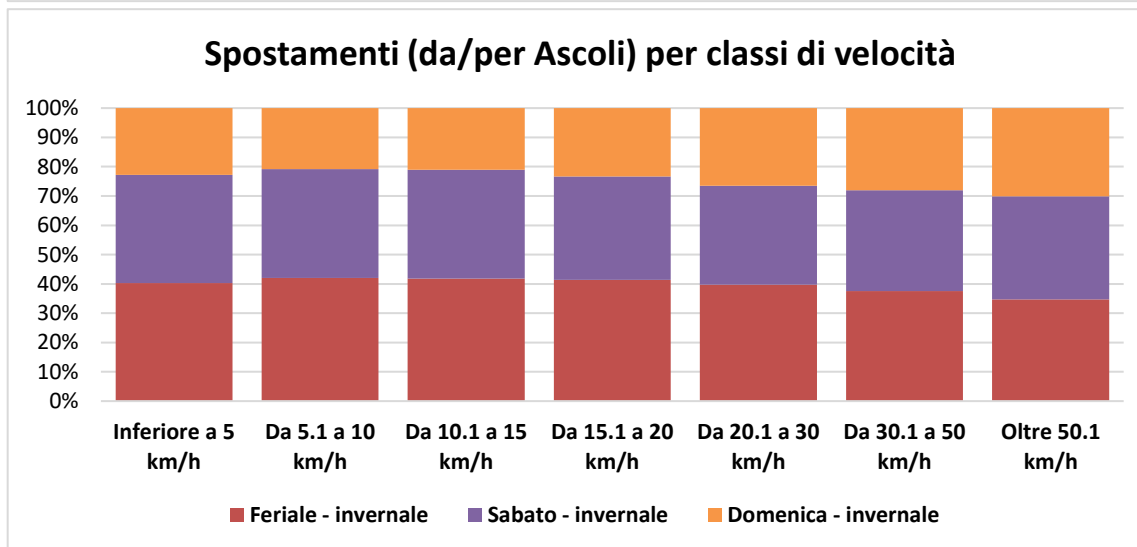
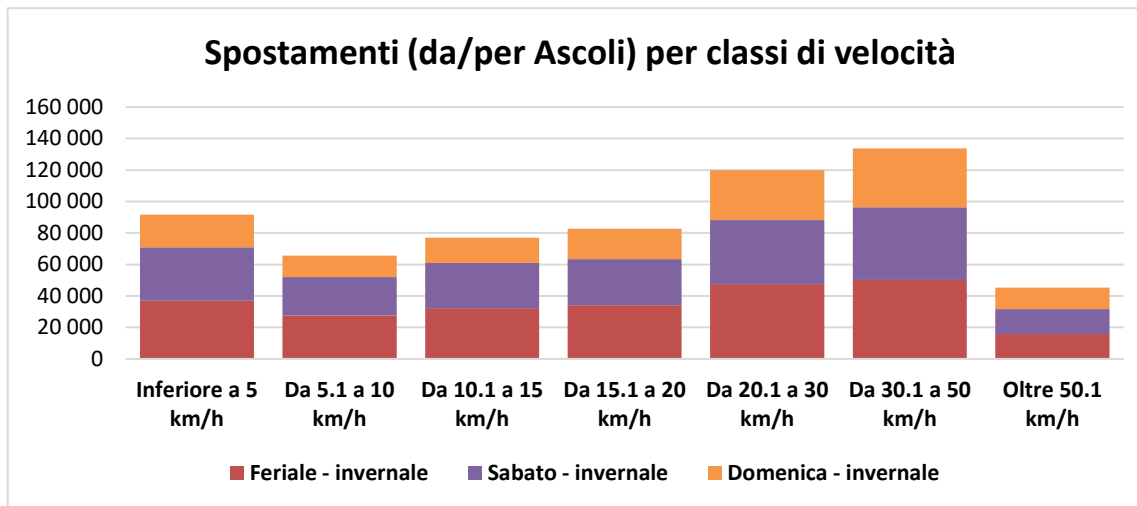


Figura 60 - Spostamenti da/a Ascoli per classi di velocità

Analizzando la velocità media degli spostamenti, calcolata come rapporto fra la lunghezza dello spostamento e la durata dello stesso, si osserva come un gran numero di spostamenti abbia una velocità ridotta. Nello specifico, abbiamo oltre 37.000 spostamenti inferiori a 5 km/h nel giorno feriale tipo.

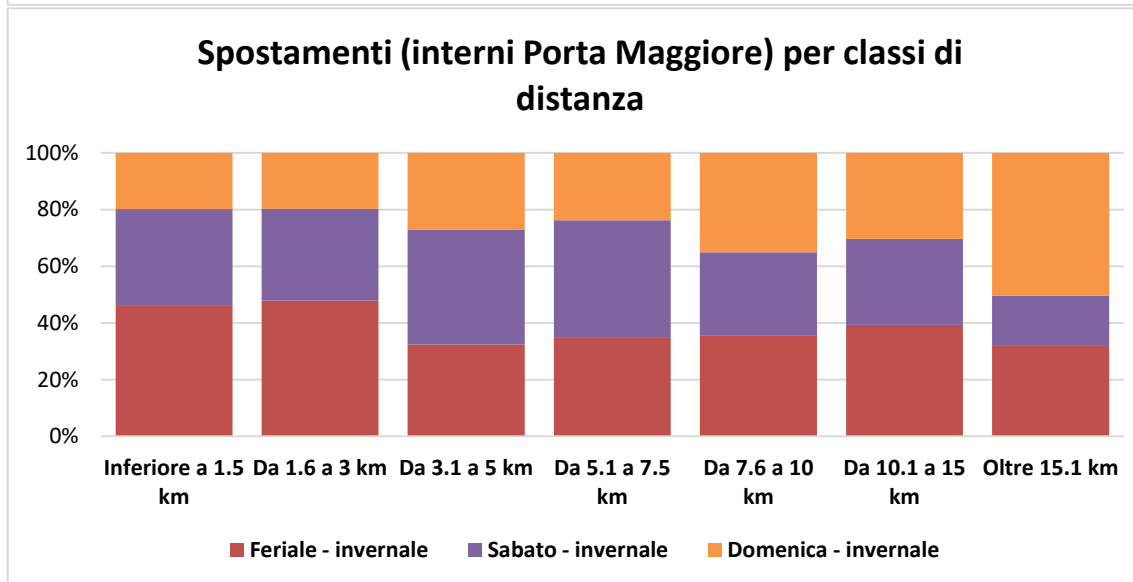
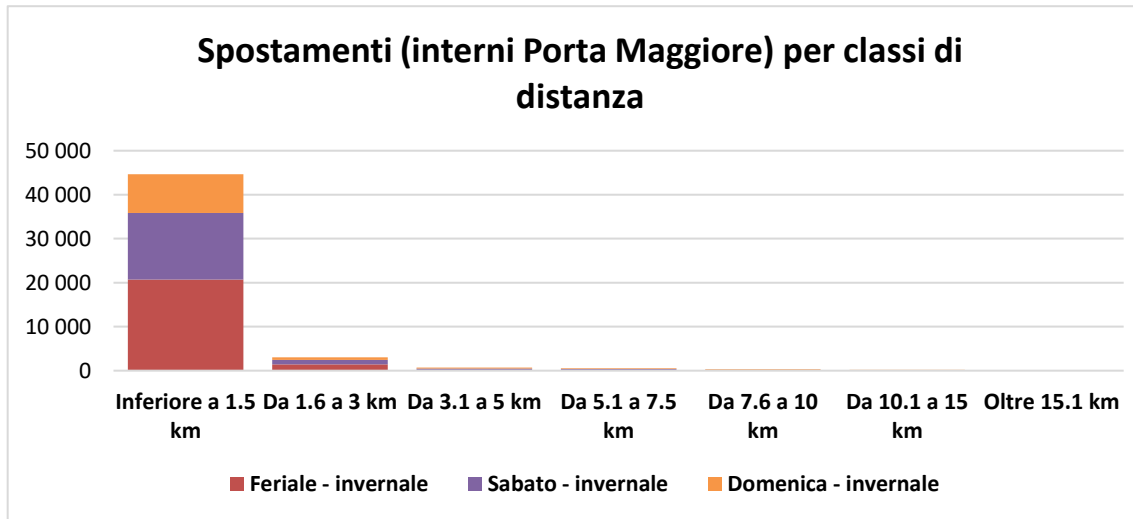
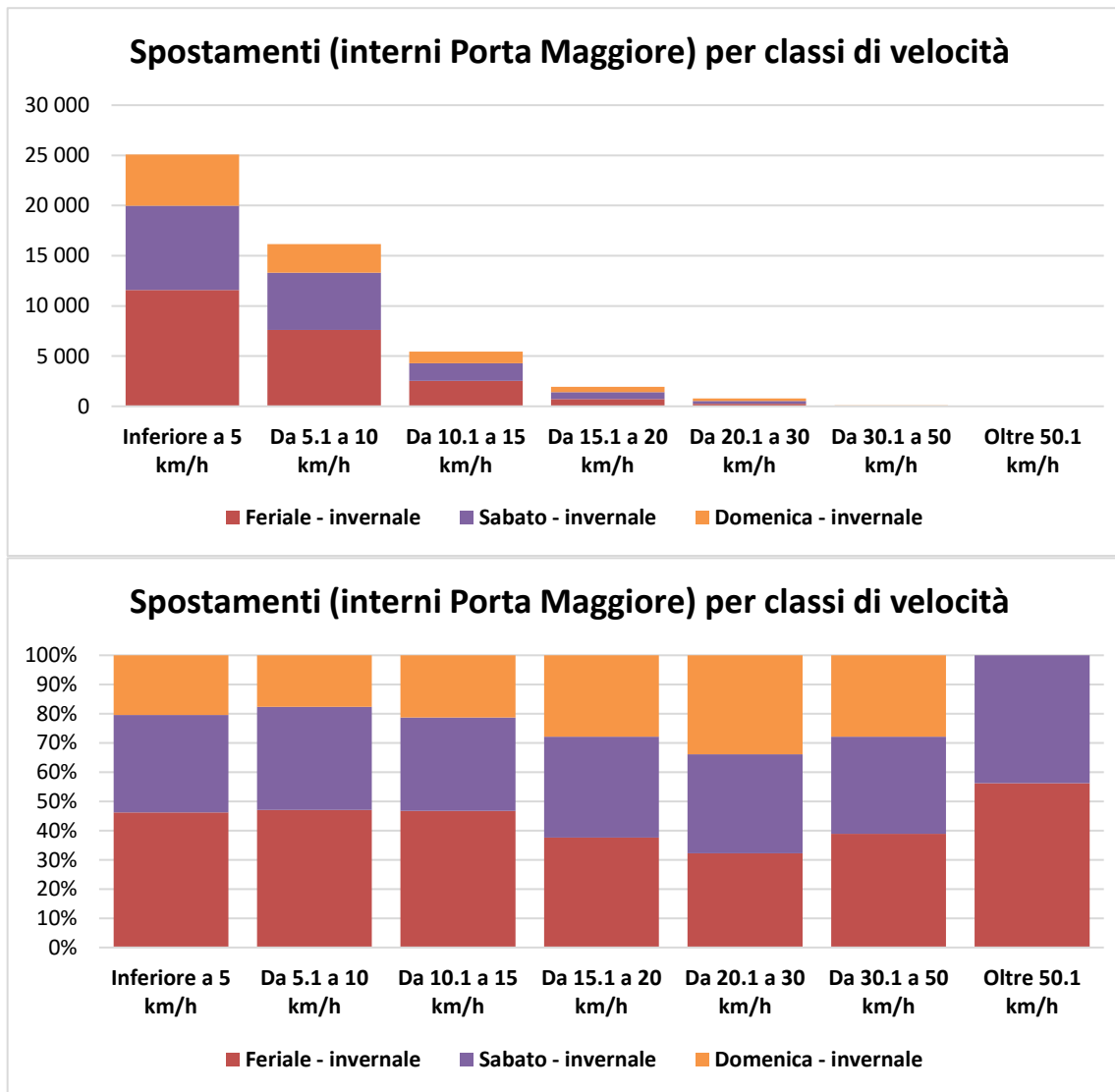


Figura 61 - Spostamenti interni alla zona di Porta Maggiore per classi di distanza

Si prende in esame ora un singolo quartiere di Ascoli Piceno.

Analizzando la lunghezza degli spostamenti interni alla zona Porta Maggiore, che quindi si svolgono interamente all'interno del quartiere, è possibile notare come una quota significativa di spostamenti, oltre 20.000, si svolgono all'interno del quartiere e per una distanza inferiore a 1,5 km nel giorno feriale tipo.



Analizzando la velocità degli spostamenti interni al quartiere di Porta Maggiore, si nota come quasi 12.000 spostamenti rilevati sono a velocità inferiore a 5 km/h nel giorno feriale tipo.

Figura 62 - Spostamenti interni alla zona di Porta Maggiore per classi di velocità

4.2.6.2 Indagini con Strava

Strava è un'applicazione per smartphone rivolta soprattutto a corridori e ciclisti ma in generale a persone che praticano sport all'aperto. Per chi si iscrive alla piattaforma, è possibile registrare e monitorare una attività che si sta compiendo, tramite GPS. L'applicazione è studiata per offrire svariati servizi agli atleti e nel mentre registra tramite GPS gli spostamenti. Per le amministrazioni è possibile fare richiesta di accesso ai dati anonimizzati degli spostamenti, come per gli FCD. I dati sono spaziali e numerici, e mostrano il numero di utenti che frequenta uno specifico percorso.

I dati rilevati da Strava, per quanto non esaustivi e parziali, descrivono un quadro dell'utenza ciclabile, nello specifico quella a scopo ricreativo, come in Figura 63 - Elaborazione dei dati ricavati da Strava.

Si può notare come il tracciato maggiormente battuto sia quello dell'Itinerario Bicalta 9, seguito dalla Circonvallazione, attraverso il quartiere Monticelli. Risultano molto frequentate anche le strade che si inerpicano sulle montagne a sud del centro di Ascoli.

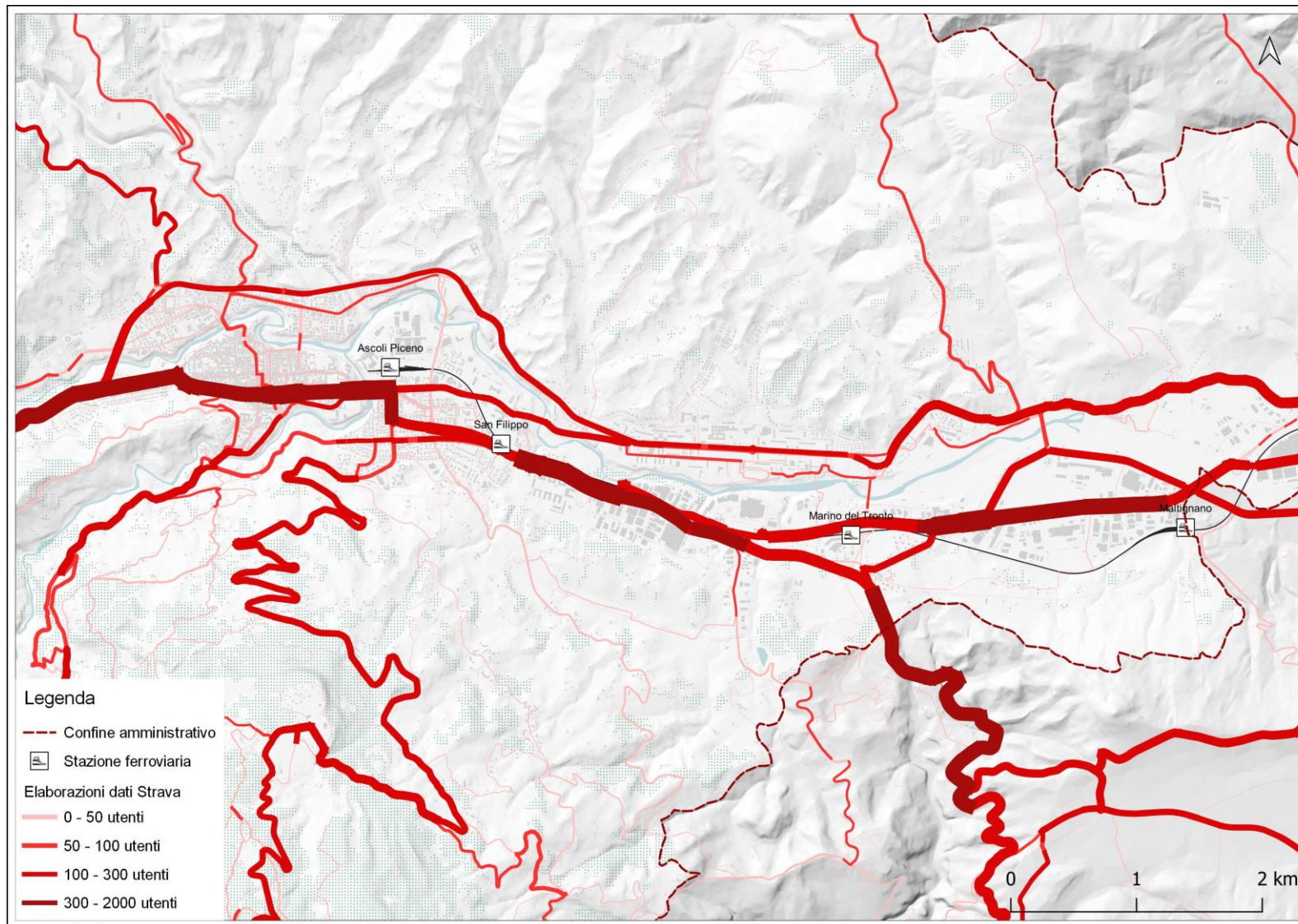


Figura 63 - Elaborazione dei dati ricavati da Strava



4.2.7 ANALISI SWOT

Tabella 2 - Analisi SWOT

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Direttrici di scorrimento.</i> Le aree pianeggianti della città coincidenti con aree produttive e le vie di maggior spostamento casa-lavoro sono quindi pianeggianti. • <i>Rete ferroviaria.</i> Ascoli presenta stazioni dislocate lungo tutto il territorio comunale • <i>Turismo.</i> La zona offre attrattive turistiche sia storico-architettoniche che naturali. 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Natura del paesaggio.</i> Territorio non totalmente pianeggiante • <i>Incidenti.</i> Gli incidenti ciclabili si concentrano lungo le principali direttrici. • <i>Frammentarietà.</i> La rete ciclabile esistente è poco estesa e discontinua. • <i>Parcheggi.</i> I parcheggi più utilizzati sono prevalentemente quelli lungo strada, rendendo difficoltoso sia il traffico veicolare che quello potenzialmente ciclabile.
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Cittadinanza attiva.</i> Stakeholder locali della ciclabilità attivi e proattivi • <i>Ciclovie.</i> Progettualità già esistenti sulla ciclabilità, come il progetto della Ciclovie del Tronto, il progetto ITI, il progetto PINQuA • <i>PNRR.</i> Incentivi alla ciclabilità di vario livello, dal PNRR alle leggi regionali • <i>Micromobilità elettrica.</i> La diffusione della micromobilità e della mobilità elettrica è un trend nazionale che porterà sviluppo ciclabile e necessità. 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Cultura.</i> Manca una vera e propria cultura ciclabile, la cittadinanza non considera la bicicletta un'alternativa. • <i>Età.</i> Il progressivo invecchiamento della popolazione residente porta alla diminuzione della mobilità attiva. • <i>Abitudini.</i> C'è scarsa propensione all'uso della bicicletta come mezzo per gli spostamenti quotidiani, in alcuni casi dovuto più al pregiudizio che la bicicletta non sia sicura che alle difficoltà logistiche.

5 Obiettivi e strategie

I piani strategici hanno come struttura base la filiera C.O.S.A., cioè criticità-obiettivi-strategie-azioni. Il quadro conoscitivo nel capitolo 4 tratta il primo elemento, le Criticità. Lo studio e le indagini compiute hanno consentito l'individuazione puntuale delle principali criticità di tipo pianificatorio, burocratico, fisico, demografico e sociale. Queste sono state riassunte in una matrice valutativa SWOT nel paragrafo 0, a cui si fa riferimento. Tale sintesi è di fatto prodromica alle due ulteriori componenti della filiera e cioè gli Obiettivi e le Strategie.

In questo Capitolo si vuole ripercorrere sinteticamente il processo logico di costruzione degli obiettivi e delle strategie individuate per la costruzione di questo piano. Occorre chiarire che tale processo di formazione ha visto al centro il percorso partecipativo e di consultazione con Cittadini e Stakeholders; per questo si rimanda al Capitolo 3.2.

All'ultima componente rappresentata dalle azioni è dedicato il Capitolo 6.

5.1 Definizione degli obiettivi

A livello metodologico si è deciso di partire dall'analisi degli obiettivi sovraordinati locali, regionali e nazionali. Sono stati quindi presi in esame per la pianificazione:

- Il Piano Regolatore di Ascoli Piceno, approvato;
- Il Piano Generale del Traffico Urbano PGTU di Ascoli Piceno, in corso di redazione;
- La legge regionale della Regione Marche n° 38 del 2012 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica".

Sono inoltre stati valutati:

- gli Obiettivi Generali delle Linee Guida per la redazione dei BiciPlan (L.2/2018);
- i macro-obiettivi delle Linee Guida per la redazione dei PUMS (D.M. 257 del 4/08/2017 modificato dal D.M. 28/08/2019)
- i macro-obiettivi della L.2/2018 e del D.M. 557 del 30/11/1999).

Per declinare tali obiettivi, spesso ripetuti e sovrapposti tra vari livelli di pianificazione, in obiettivi strategici adatti al BiciPlan di Ascoli Piceno, sono state prese in esame nello specifico:

- le analisi sull'incidentalità (pagina 73);
- le analisi FCD (pagina 94)
- le indicazioni, i suggerimenti e le criticità emerse dal primo workshop (si rimanda all'allegato AQ2_Report partecipazione);
- le segnalazioni di criticità e buone pratiche derivate dall'analisi del questionario (pagina 41, si rimanda all'allegato per approfondimenti).

Tenendo quindi conto di:

- criticità da risolvere,
- bisogni espressi dalla cittadinanza

nonché valutando

- le richieste delle Linee Guida per la redazione dei BiciPlan
- la necessità di coerenza del Piano con gli obiettivi sovraordinati

sono stati proposti all'amministrazione i seguenti obiettivi strategici:

- 1) Ispirare una nuova cultura di mobilità, ripartendo dalla bicicletta come mezzo di trasporto accessibile;



- 2) Rendere la bicicletta un mezzo competitivo per gli spostamenti sistematici casa-lavoro, anche integrando più modalità di spostamento
- 3) Rendere la bicicletta il mezzo privilegiato per gli spostamenti casa-scuola, anche integrata a modalità di trasporto collettivo (autobus-treno)
- 4) Diminuire il numero di incidenti che coinvolgono utenti di mobilità attiva
- 5) Facilitare l'orientamento e la percezione delle distanze in bicicletta
- 6) Promuovere il cicloturismo come risorsa economica e sociale, valorizzando le attrattive naturali, culturali e turistiche del territorio
- 7) Ampliare l'offerta di mobilità, i servizi connessi, le politiche e le tattiche in maniera efficace ed efficiente, integrando nel BiciPlan le soluzioni previste da altri interventi e viceversa.

Gli obiettivi rispettano inoltre la Vision e la Mission (pagina 40), che come spiegato sono le linee guida, le direttrici, i punti cardine del BiciPlan.

5.2 Individuazione delle strategie di intervento

Per perseguire il raggiungimento degli obiettivi, proseguendo in ordine lungo la filiera C.O.S.A. (pagina 109), sono state definite le strategie di intervento. Le strategie sono il passaggio intermedio fra obiettivi volutamente generici, di livello superiore, e le azioni, specifiche e che rappresentano un livello operativo.

Per individuare le strategie, il gruppo di lavoro si è posto alcune domande guida:

- Come costruire un piano adattivo, efficiente e sicuro?
- Come integrare le scelte di piano con le altre progettualità esistenti?
- Come rendere il piano uno strumento flessibile ma con azioni ben definite?
- Come rendere il piano fruibile al maggior numero di persone possibili?

Le strategie individuate sono le seguenti:

- 1) Creare integrazione tra il sistema ciclabile già esistente e nuove piste e corsie, rendendolo continuo, sicuro e accessibile
- 2) Modulare le soluzioni fisiche e di uso della rete ciclabile in base ai limiti di velocità presenti, anche con interventi temporanei
- 3) Favorire la transizione verso l'elettrificazione della mobilità attiva
- 4) Potenziare i nodi di interscambio tra la rete ciclabile e il TPL (bus, ferro)
- 5) Promuovere la condivisione di biciclette e micromobilità per disincentivare l'uso dell'auto privata
- 6) Coinvolgere aziende pubbliche private e scuole nella costruzione di soluzioni sostenibili di mobilità per gli utenti
- 7) Favorire il cicloturismo creando ulteriori percorsi tematici connessi alla rete principale e prevedendo servizi nei luoghi di interesse
- 8) Avviare una campagna di comunicazione del BiciPlan online e offline, per incentivare la fruibilità del Piano e una nuova visione di mobilità

6 Azioni progettuali

Le azioni come già anticipato precedentemente sono il livello di pianificazione più operativo.

In questo Capitolo le azioni verranno suddivise in tre gruppi:

- A. Azioni che portano un miglioramento della qualità della vita, sotto l'aspetto della sicurezza, della praticità e della qualità urbana
- B. Azioni che migliorano l'accessibilità scolastica
- C. Azioni che potenziano il settore turistico con focus sul turismo sostenibile e ciclabile.

Ogni azione sarà poi definita in base alle caratteristiche spaziali o ambito di intervento:

- Zona, azioni che riguardano aree e perimetri
- Percorsi, azioni che riguardano collegamenti, reti
- Nodi, azioni che riguardano punti e spazi di interscambio
- Servizi, azioni che istituiscono o potenziano attività
- Attuazione, azioni che gestiscono il processo di Piano e gli sviluppi futuri.

Infine, le azioni sono classificate in Interventi, azioni a carattere operativo e spaziale, e Governance, azioni di gestione del Piano e di indirizzo.

Le azioni saranno così descritte:

- nome dell'azione e codice di riferimento;
- contesto e criticità emerse dalle indagini conoscitive, sia tecniche che sociali;

- obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce;
- esempi e riferimenti;
- descrizione della natura e delle caratteristiche principali dell'azione;
- direttive correlate ed esiti attesi.

6.1 A - Qualità della vita

6.1.1 A1 - ISTITUIRE LE AREE A PRECEDENZA CICLABILE

Classificazione: ZONA - INTERVENTO

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali

L'analisi del Quadro Conoscitivo mostra una città con una potenziale vocazione ciclabile, che non trova sfogo nella prassi a causa della pericolosità sia percepita e che reale. La realtà emersa dalle indagini evidenzia come gli incidenti ciclabili avvengano principalmente lungo strade a grande scorrimento interne alla città e all'interno dei quartieri residenziali più densi in corrispondenza di servizi pubblici e commercio; dall'analisi tipologica degli episodi incidentali che hanno coinvolto pedoni e ciclisti emerge infine che la velocità eccessiva dei veicoli a motore (anche se prevalentemente in ambito extraurbano), unita alla distrazione, siano la principale causa di sinistri in tali aree.

Dall'analisi della percezione collettiva avvenuta attraverso i questionari e il Workshop una maggiore sicurezza per gli spostamenti ciclabili è vista come fattore chiave per l'utilizzo della bicicletta stessa, sia tra gli studenti che tra i lavoratori in relazione agli spostamenti sistematici. Occorre evidenziare come questa posizione sia da leggersi in abbinamento all'accessibilità generale ciclabile che rimane la priorità percepita per la popolazione.



A livello di contesto negli ultimi mesi grazie al progetto delle Ciclovie Ministeriali attuato dal Comune di Ascoli Piceno nella primavera del 2022 si è avviata la sperimentazione di una APC - Area a Precedenza Ciclabile per risolvere in una zona della città il problema della promiscuità non ottimale tra automobili e biciclette. Le APC sono un'ipotesi, al momento in attesa del decreto di attuazione, coerente con le linee guida per la redazione del BiciPlan e con l'estensione delle Strade a precedenza ciclabile introdotte nel Nuovo Codice della Strada con gli aggiornamenti normativi del 2020. Prevedono il limite di velocità non superiore ai 30 km/h e la realizzazione di corsie ciclabili realizzate con segnaletica orizzontale sulla carreggiata come da esempi.

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O7: Ampliare l'offerta di mobilità, i servizi connessi, le politiche e le tattiche in maniera efficace ed efficiente, integrando nel BiciPlan le soluzioni previste da altri interventi e viceversa**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S. S2: Modulare le soluzioni fisiche e di uso della rete ciclabile in base ai limiti di velocità presenti, anche con interventi temporanei**

Esempi e riferimenti

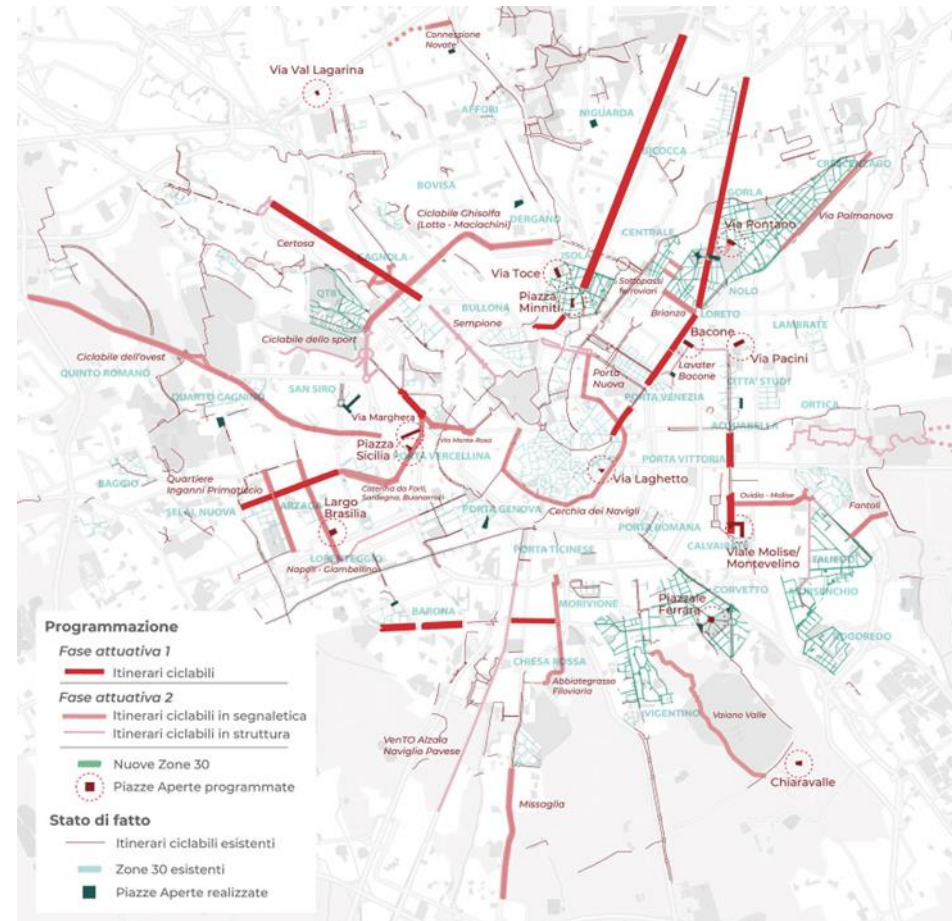


Figura 64 - Milano - Individuazione Zone 30



Figura 65 - Friburgo di Bresgovia - Centro città interdetto alle automobili, ad uso esclusivo di tpl e ciclisti

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Questa progettazione nasce integrata con gli interventi previsti e finanziati con “Risorse destinate a ciclovie urbane” (decreto MIT 12.08.2020, Gazzetta Ufficiale n. 251 del 10.10.2020). In particolare,

si fa riferimento alle APC (Aree a Precedenza Ciclabile) previste dalla progettazione per tutta l’area urbana di Ascoli Piceno e realizzate con il suddetto finanziamento per la “zona pilota” di Porta Maggiore.

Le regole. Le aree sono concepite come zone perimetrare, o “stanze”, urbane, in cui il limite è fissato a 30 km/h per veicoli, è proibito l’ingresso a mezzi superiori alle 3,5 Tonnellate (eccetto autorizzati); esternamente tali “isole” sono circondate e collegate tra loro da strade di scorrimento dove è consentito il limite di 50 km/h. Si crea quindi un sistema di zone sicure in cui biciclette e veicoli possono circolare condividendo spazi in sicurezza, ferma restando l’implicita precedenza per le biciclette e i pedoni. Le APC, introdotte recentemente dal legislatore, non sono altro che una sorta di “Gentleman Agreement” tra utenti deboli e veicoli cui garante principale è il limite a 30 Km/h. Una volta riconosciute e create permetteranno, visti i limiti di tonnellaggio e velocità, una generale riprogettazione degli spazi delle sezioni stradali a favore di pedoni e ciclisti. L’istituzione delle APC è quindi ad oggi da intendersi come il primo passo di un percorso che ha come obiettivi una maggiore sicurezza e l’accessibilità per gli utenti deboli, ma anche un altrettanto importante aumento della qualità urbana e della vita nelle nuove “stanze”.

Le zone. A livello progettuale la dimensione delle stanze è calcolata in modo da rendere preferibile e competitivo lo spostamento in bicicletta, con percorsi brevi e facilitati, secondo quanto previsto dalla cosiddetta “Città 15 minuti”, cioè un’area completamente accessibile e sicura a piedi, come in bicicletta in cui, in meno di 15 minuti teorici, si possano raggiungere luoghi urbani della vita quotidiana (Parchi, piazze, locali aggregativi), servizi cittadini (luoghi dell’istruzione e della sanità in primis, ma anche il tempo libero come palestre o ludoteche) e luoghi



commerciali (come botteghe, vie commerciali, servizi alla persona, supermarket, ecc...).

Gli ingressi e le uscite dalle stanze sono segnalati in tre modi:

- segnaletica verticale (cartello su palo) come riportata in tavola e nel documento, con cartellonistica conforme alle regole del Codice della Strada;
- segnaletica orizzontale con simbolo del limite 30 km/h e stencil di segnalazione della corsia ciclabile conforme alle regole del Codice della Strada. Il simbolo della bicicletta sarà ripetuto anche lungo il percorso con scansione 30 m.

Come sono. Si introducono le APC con la duplice finalità di creare condizioni di maggiore sicurezza e possibilità di riqualificazione dello spazio stradale a vantaggio della mobilità pedonale e di dare continuità alla rete ciclabile nei casi in cui non sia possibile od opportuno realizzare piste ciclabili. La loro istituzione non si limita ad un intervento di controllo e regolazione della circolazione tramite l'apposizione di segnaletica verticale e orizzontale, accompagnata da elementi di arredo funzionale della carreggiata, ma si configura come una vera e propria azione di riqualificazione dello spazio stradale in cui la riduzione da 50 a 30 km orari del limite di velocità costituisce la condizione necessaria ma non sufficiente per realizzare l'intervento in forma compiuta in modo da cogliere tutti i benefici che esso può apportare.

Riequilibrio tra veicoli e bici. La riduzione della velocità consegue il beneficio intrinseco di una riduzione del rischio di incidenti con gravi conseguenze alle persone come mostrato nella figura seguente che pone a confronto la riduzione del campo di massima attenzione da parte di un automobilista al crescere della velocità e la gravità di eventuali incidenti alle corrispondenti velocità. I comportamenti virtuosi da parte degli automobilisti non possono essere affidati unicamente al rispetto

del limite di velocità, soprattutto laddove le condizioni geometriche e/o di traffico inducono a mantenere velocità più elevate, ma occorre procedere ad un ridisegno dello spazio stradale nel suo complesso che renda naturale l'esigenza di ridurre la velocità da parte dei guidatori.

La progettazione fisica deve interessare sia la carreggiata che i marciapiedi, come anche le eventuali aree dedicate alla sosta delle auto su strada. L'approccio può essere naturalmente progressivo, purché complessivamente coerente prevedendo, in una prima fase, di intervenire in corrispondenza delle intersezioni con interventi duraturi di tipo infrastrutturale e lungo i tratti stradali interclusi con segnaletica o apposizione di elementi di arredo rimovibile. Nella fase finale tutto il tratto interessato dal provvedimento di riduzione della velocità dovrà presentare un assetto uniforme con infrastrutturazione a carattere permanente modificando la larghezza dei marciapiedi e prevedendo, ove necessario, l'utilizzo di pavimentazioni appropriate.

Come introdurre. L'istituzione delle zone APC sarà progressiva e accompagnerà il completamento della rete degli itinerari ciclabili principali. A regime, gran parte della viabilità locale del capoluogo e delle frazioni sarà protetta da Zone APC debitamente attrezzate per garantire la sicurezza dei frontisti e la mitigazione dei rischi per pedoni e ciclisti. L'azione preliminare alla definizione delle stanze è stata dunque l'individuazione dell'ossatura viaria inter-quartiere ovvero la rete stradale esterna alle APC nella quale prevedere un limite di velocità di 50 Km/h, matrice che permette il funzionamento dell'intero sistema, pensata tenendo conto delle connessioni con le strade di principale rilevanza e assicurando un circolatorio continuo.

Quali stanze e dove. Questo sistema viario primario prevede quindi una circolazione ad anello intorno alla città con la circonvallazione in-



sieme a Via Salaria Inferiore a Nord e la tangenziale a Sud e una circolazione di attraversamento con un asse Ovest-Est e due assi Nord-Sud. L'asse orizzontale è individuato da Via Adriatica-Via Napoli-Via Piceno Aprutina-Viale del Commercio; mentre per quanto riguarda gli assi verticali, il primo assicura l'attraversamento della città all'altezza della Stazione Ferroviaria principale con Via Costantino Rozzi-Viale Indipendenza Via Marconi-Via 3 Ottobre-Strada Provinciale 76, e il secondo è costituito dalla Strada Provinciale 236 Raccordo Monticelli-Marino del Tronto. Il reticolo proposto delinea quindi una maglia coerente che, insieme agli ostacoli dovuti alla conformazione morfologica del territorio dati dalla presenza del Fiume Tronto e del Torrente Castellano, definisce i limiti delle Aree a Precedenza Ciclabile.

Il territorio comunale è stato poi suddiviso tenendo conto anche della strutturazione dei quartieri e sono stati preliminarmente individuati 17 elementi o microaree, in seguito sistematizzate in 4 macroaree:

- Centro Storico,
- Campo Parignano Solestà,
- Porta Maggiore
- Monticelli-Lu Battente-Castagneti.

Di queste sono state analizzate il numero e la densità di popolazione, il numero degli addetti e la presenza di servizi con particolare attenzione agli Istituti di Istruzione Secondaria. Dalle analisi svolte è stata dedotta la successione prioritaria di realizzazione, disponendo l'istituzione delle APC in 4 fasi. La prima prende in esame l'area più popolosa e con predominante presenza delle scuole: Porta Maggiore, che conta circa 10000 abitanti, circa 4000 addetti e 7 scuole superiori. In successione si prevede il completamento dei quartieri limitrofi al Centro,

nell'ordine Centro Storico, Campo Parignano-Solestà e in quarta fase l'area Monticelli-Lu Battente-Castagneti.

Direttive correlate ed esiti attesi

Le Aree a Precedenza Ciclabile sono l'azione primaria e principale del BiciPlan, perché sono il presupposto per la corretta ed efficace realizzazione di tutte le altre azioni previste successivamente. Nell'orizzonte di realizzazione del BiciPlan di 10 anni, può essere prevista sia l'attuazione immediata di tutte le APC di progetto, sia l'attuazione graduale. Negli scenari di progetto al capitolo XXX sono riportate nel dettaglio le fasi di attuazione.

La rete ciclabile prevista si dovrà coordinare con le APC e sarà divisa in livelli gerarchici conformi al limite di velocità imposto: una Rete degli itinerari ciclabili prioritari del territorio comunale, destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico con limite di 50 Km/h, con infrastrutture protette, dirette e sicure; una Rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno delle APC, con corsie ciclabili promiscue o riservate in virtù degli spazi disponibili.

6.1.2 A2 - REALIZZARE INTERVENTI DI ORGANIZZAZIONE DELLE INTERSEZIONI IN FAVORE DEI CICLISTI PREVEDENDO FRA GLI ALTRI DIAGONAL DIVERTER, CORRIDOI EVIDENZIATI PER LE SVOLTE DEI CICLISTI, CASA AVANZATA

Classificazione: PERCORSI- INTERVENTO

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali

L'analisi della realtà emersa dal Quadro Conoscitivo evidenzia come molti degli incidenti urbani che coinvolgono ciclisti ad Ascoli Piceno avvengano nelle intersezioni e negli attraversamenti. Tale dato ha delle



inevitabili ricadute nella percezione di pericolosità scoraggiando la ciclabilità nelle zone di maggior traffico veicolare, con particolari riflessi sulle nuove generazioni (vedi percezione di insicurezza negli studenti da esiti del questionario), che, per paura diretta o dei genitori, vengono accompagnate in automobile finché non sono abbastanza grandi da poter guidare loro stesse. Per incoraggiare la ciclabilità adulta e permettere la ciclabilità infantile, è necessario quindi intervenire sia sulla sicurezza reale che sulla percezione. La sicurezza di un percorso ciclabile va garantita non soltanto lungo i tratti continui attraverso percorsi sicuri, ma in particolar modo negli attraversamenti e nei punti di discontinuità, veri anelli deboli dell'incidentalità e della percezione di sicurezza. Si ritiene indispensabile quindi migliorare la visibilità degli attraversamenti ciclo-pedonali lungo gli assi di maggiore scorrimento, valutando nei vari casi la soluzione più opportuna per la tutela del ciclista, sfruttando illuminazione, segnaletica orizzontale e verticale e dissuasori di velocità.

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O4: Diminuire il numero di incidenti che coinvolgono utenti di mobilità attiva**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S1 - Creare un sistema ciclabile e pedonale accessibile, continuo e in sicurezza**

Esempi e riferimenti



Figura 66 - Casa avanzata a San Donato Milanese

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

L'azione si concentra lungo le strade a 50 km/h a cintura delle Aree a Precedenza Ciclabile dell'azione ABC1: questo perché portando il limite di velocità a 30 km/h la sicurezza ciclabile delle APC aumenta. Le intersezioni e gli attraversamenti lungo i percorsi ciclabili che costeggiano le strade a 50 km/h dovranno essere quindi segnalati per migliorare la sicurezza dell'attraversamento, secondo le regole del Codice della Strada. In base alle analisi sugli incidenti effettuate, vengono individuate delle intersezioni e degli attraversamenti ritenuti problematici. A seconda della natura dell'attraversamento, potranno essere realizzati uno o più dei seguenti interventi:

- miglioramento dell'illuminazione dell'attraversamento;
- miglioramento o ripristino della segnaletica orizzontale e verticale;
- segnalazione della corsia di svolta ciclabile;



- casa avanzata, ovvero in corrispondenza di un incrocio con semaforo, riservare uno spazio alle biciclette, posto davanti alla linea di arresto dei veicoli a motore, che permette ai ciclisti di aspettare il verde in una posizione più visibile agli altri veicoli e, nel caso, poter svoltare per primi;
- diagonal diverter o deviatore diagonale, che consiste in un dissuasore posizionato diagonalmente su un'intersezione per limitare i movimenti del traffico in transito, permettendo il solo passaggio di pedoni e biciclette;
- limitatori di velocità fisici, quali piccoli dossi, in corrispondenza delle strisce pedonali e dell'attraversamento ciclabile. Il dosso sarà alla stessa altezza della pista ciclabile e del marciapiede per garantire la massima accessibilità.

6.1.3 A3 - RICUCITURA DEI PERCORSI PREVISTI CON I PROGETTI IN ITINERE

Classificazione: PERCORSI- INTERVENTO

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali

L'analisi del contesto contenuta nel quadro Conoscitivo mostra come Ascoli sia interessata da un buon numero di progetti riguardanti la ciclabilità, con la partecipazione di molti attori, che rendono complessa la realizzazione di un sistema organico. Pertanto, per fare fronte a tale complessità, il Comune di Ascoli ha istituito un Osservatorio permanente sulla Mobilità Sostenibile e sulla Qualità dell'Abitare, in collaborazione con l'Università di Camerino.

Dalle indagini sociali è emerso come il sistema ciclabile ascolano sia percepito come frammentario e discontinuo, con un conseguente aumento del sentore di insicurezza e una diminuzione della, già flebile, predisposizione all'uso della bicicletta.

La realtà attuale di alcuni tratti esistenti di ciclabile conferma la percezione di insicurezza e poca accessibilità per problemi sia di manutenzione che di progettazione, in particolare quella che costeggiava il torrente Castellano adesso inagibile e quella sul Lungo Castellano Sisto V poco accessibile a causa della manutenzione e delle interferenze con le abitazioni.

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O7: Ampliare l'offerta di mobilità, i servizi connessi, le politiche e le tattiche in maniera efficace ed efficiente, integrando nel BiciPlan le soluzioni previste da altri interventi e viceversa**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S1: Creare integrazione tra il sistema ciclabile già esistente e nuove piste e corsie, rendendolo continuo, sicuro e accessibile.**

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Tra esigenza ed opportunità. Le azioni del BiciPlan puntano alla ricucitura della rete esistente, in integrazione con gli altri progetti, e la messa a sistema dei servizi già presenti, potenziandoli. In particolare, su Ascoli al momento insistono:

- Progetto ITI, in fase di realizzazione;
- PINQuA, in fase di progettazione definitiva;
- MobilitAP, in fase di progettazione esecutiva;



- Progetto Ciclostazioni presso Stazioni FS, finanziato da Regione Marche e in collaborazione con RFI, in fase di progettazione esecutiva;
- Ciclovie Covid, finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dello Sviluppo Economico, in fase di progettazione esecutiva.

Chi e come. Il BiciPlan ha recepito tutte le indicazioni dei progetti in elenco fornendo così una base comune e condivisa a tutte le progettazioni e programmazioni. Occorre individuare un soggetto che possa, una volta terminato il piano, continuare in un tavolo di confronto cittadino la sinergia tra piani, progetti e programmi legati alla mobilità.

Tale soggetto, non può essere altro che il neonato “Osservatorio sulla mobilità sostenibile e la qualità dell’abitare” che vede nella sinergia, coordinamento e monitoraggio delle trasformazioni urbane la propria finalità principale. A garanzia dell’efficienza ed efficacia dell’azione dell’Osservatorio, vi sono i soggetti che ne fanno parte (Comune di Ascoli Piceno, UNICAM, FIAB, ACI, ecc.).

Direttive correlate ed esiti attesi

L’attività di confronto con gli altri soggetti attivi su Ascoli, con la supervisione dell’Osservatorio, è iniziata nelle primissime fasi del Piano, in modo da renderlo da subito integrato. Questa opportunità servirà a rendere la città collegata e servita, utilizzando al meglio i fondi stanziati ed evitando spiacevoli e inutili sovrapposizioni.

6.1.4 A4 - REALIZZARE LA RETE DI PERCORSI CICLABILI DI CONNESSIONE TRA LE AREE INDUSTRIALI/COMMERCIALI, LE ZONE SCOLASTICHE E LE ZONE PIÙ DENSAMENTE ABITATE

Classificazione: PERCORSI- INTERVENTO



Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali

L’analisi oggettiva dell’incidentalità di Ascoli evidenzia come la maggior parte degli incidenti che coinvolgono biciclette e pedoni si concentrano lungo i principali assi di scorrimento, lungo tutti i tratti in cui il percorso ciclabile è promiscuo con le automobili o la pista è frammentata e dove la velocità di percorrenza è superiore ai 50km/h.

Oltre all’analisi dei dati effettivi dell’incidentalità, tramite gli esiti del questionario è stato possibile studiare anche la percezione di sicurezza dei cittadini, che è indipendente dal numero reale degli incidenti ma fornisce il sentiment della popolazione. Le persone che hanno risposto al questionario dichiarano di non andare in bicicletta perché non la reputano un mezzo sicuro. Questa sfiducia nel mezzo si ripercuote anche sulla volontà di utilizzare la bicicletta per i percorsi casa-lavoro.

Inoltre, dall’analisi del Quadro Conoscitivo emerge come, osservando i dati FCD, gli spostamenti compiuti in automobile per l’80% potrebbero essere compiuti con modalità di spostamento attive, quali bicicletta, micromobilità o a piedi. La struttura degli spostamenti è quindi tale da poter considerare Ascoli una città con potenzialità ciclabili notevoli, nonostante le pendenze. Per favorire l’utilizzo della mobilità attiva anche a utenti non allenati o su distanze maggiori, è opportuno connettere la rete ciclabile con stazioni e principali fermate dell’autobus, in modo da permettere sulla lunga distanza l’uso del mezzo pubblico e, alla discesa o prima della salita, sulla breve distanza l’uso della bicicletta invece dell’automobile.

Obiettivi e strategie a cui l’azione si riferisce

L’obiettivo cardine che soddisfa l’azione è **O2: Rendere la bicicletta un mezzo competitivo per gli spostamenti sistematici casa-lavoro, anche integrando più modalità di spostamento;**



La strategia principale perseguita dall'azione è S1: Creare integrazione tra il sistema ciclabile già esistente e nuove piste e corsie, rendendolo continuo, sicuro e accessibile.

Esempi e riferimenti

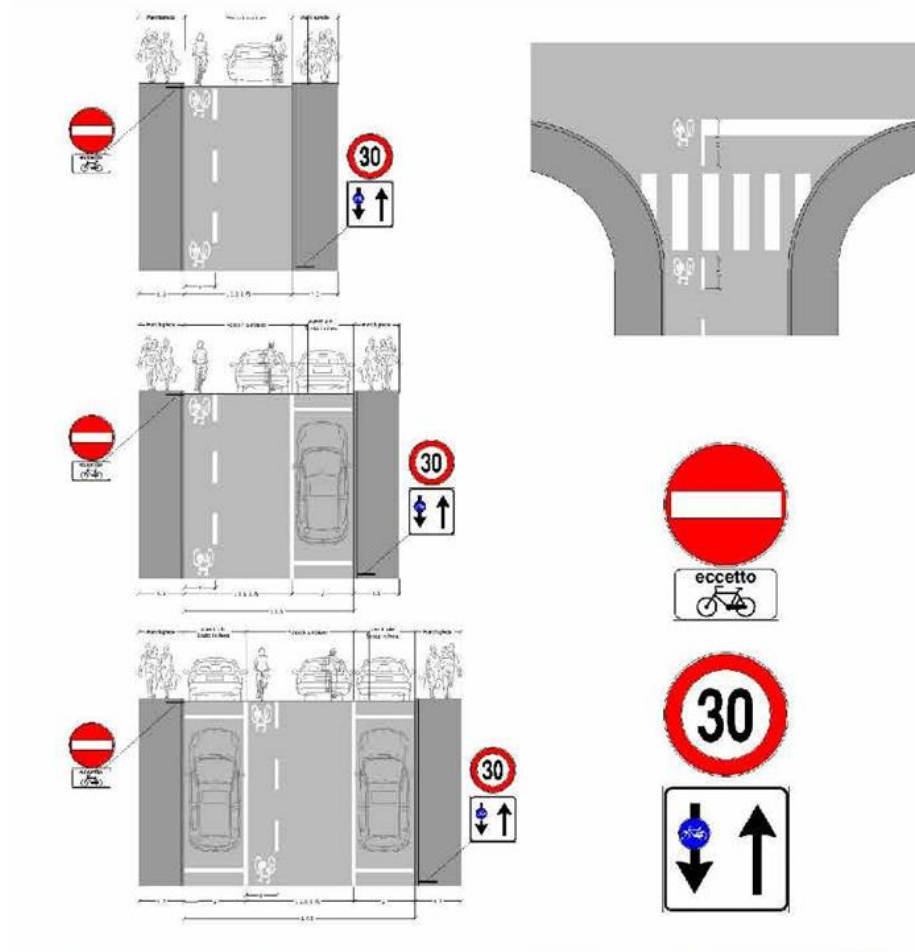


Figura 67 - Esempi di corsie ciclabili secondo Codice della Strada



Figura 68 - Bike lane o corsia ciclabile a Verona

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Al fine di invogliare le persone ad usare la bicicletta negli spostamenti sistematici, si prevedono due interventi:

- la realizzazione di percorsi ciclabili segnalati lungo tutte le strade principali di scorrimento, lungo le direttrici tra luoghi densamente abitati e zone industriali e commerciali. Tale azione è in continuità con l'azione ABC1 che prevede l'istituzione delle APC.
- la realizzazione di punti di sosta ciclabile attrezzati nei nodi di interscambio modale e nei luoghi di interesse, per garantire un ricovero sicuro della bicicletta una volta arrivati a destinazione.

Questi due interventi sono volti a garantire la sicurezza dello spostamento ciclabile e a facilitare l'uso della bicicletta quotidiano, anche



su distanze e pendenze rilevanti in combinazione con altri mezzi di trasporto.

Come saranno i percorsi. Il beach Plan è un piano avocazione strategica, per questo non può spingersi ad una progettazione puntuale dei percorsi; ciò non toglie che possa individuare delle prestazioni e delle tipologie che saranno alla base degli interventi lungo gli assi ciclabili di Piano (come già sta avvenendo con le corsie ciclabili nella zona di Porta Maggiore finanziate con le “Risorse destinate a ciclovie urbane” - decreto MIT 12.08.2020, Gazzetta Ufficiale n. 251 del 10.10.2020.

L'estratto legenda della tavola “Scenario di progetto - Area Urbana” ci aiuta a definire in maniera sintetica e completa i gradi di protezione e le tipologie dei percorsi ciclabili previsti dal biciplan. Le tipologie di percorsi ciclabili previste dal piano sono quattro, e sono l'incrocio i due criteri fondamentali di progettazione, e cioè, il limite chilometrico di velocità e la protezione fisica o meno del percorso.

Cosa sarebbe necessario e cosa possibile. Premesso che in linea teorica sarebbe ottimale la protezione fisica o di fatto di tutti i percorsi ciclabili, nella realtà Ascolana, come di gran parte dell'Italia, la creazione di percorsi protetti in maniera fisica presuppone una riprogettazione complessa della sezione stradale. In altre parole, occorre ripensare gli spazi e la sosta e della circolazione dei veicoli a motore, nonché i sensi di marcia. per riuscire in tale operazione è necessario uno studio più completo che rimandiamo necessariamente al futuro PUMS. In tutti i modi la recente letteratura scientifica è la prassi, in particolare nordeuropea, dimostrano che il percorso protetto (la pista ciclabile “classica” con cordolo) non sia automaticamente sinonimo di sicurezza e tantomeno di accessibilità. A titolo esemplificativo si ricorda come non manchino episodi di incidentalità grave ciclistica proprio nelle piste ciclabili senza che vi siano coinvolti mezzi a motore. La




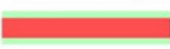
tendenza attuale delle linee guida europee è quella di andare verso zone a precedenza ciclabile implicita, In altre parole dove automobilisti sono tenuti a dare continua precedenza alla mobilità dolce senza cordoli, divisorii, segnalazioni particolari. In questo senso si muove la proposta di APC dell'azione A1.

Quattro sono le tipologie di percorso ciclabile previste per i percorsi di progetto:

- CIC1 - Percorsi promiscui in area 30 - In questi casi non sono previsti cordoli o barriere a separare i veicoli dalla mobilità dolce, ma una cartellonistica orizzontale e verticale esplicita, unita a una progressiva riprogettazione di attraversamenti e percorsi, avrà il compito di segnalare all'autista dei veicoli la precedenza di bicicletta e pedoni. Corsie ciclabili, strade ciclabili e APC sono solo alcuni dei dispositivi messi a disposizione dal Codice della Strada per rendere sicura e accessibile la circolazione delle biciclette lungo tali percorsi.
- CIC2 - Percorsi protetti in area 30 - In corrispondenza di scuole o comunque luoghi pubblici frequentati e quando dall'analisi dell'incidentalità e dall'analisi spaziale, si ritiene particolarmente pericoloso il tratto, nonostante il limite a 30 km/h, si Suggestisce la creazione di una pista ciclabile in sede propria con cordoli e protezioni. Questa particolare fattispecie presuppone approfondimenti su sosta e traffico da svolgere all'interno di un PUMS.
- CIC3 - Percorsi promiscui in area 50 - Questa tipologia è di transizione; infatti, è prevista principalmente a causa dell'assenza del PUMS. Questa prima tipologia potrebbe essere definita “tattica”, infatti, l'esiguo costo e la velocità di realizzazione la rende perfetta come prima installazione nell'attesa di una

eventuale conversione in CIC2 o CIC4. Esiste in realtà un altro caso in cui si rende utile, cioè quello di un'impossibilità fisico spaziale alla realizzazione in una zona 50 di un percorso protetto, tale casistica in un contesto Urbano denso e stratificato come quello italiano è contemplata anche dal Codice della Strada che infatti la prevede ma sono in maniera "episodica" con la sola finalità di garantire continuità ad un percorso protetto.

- CIC4 - Percorsi protetti in area 50 - Sono le classiche piste ciclabili progettate fino ad oggi, non sono da ritenersi automaticamente le più sicure e le più appropriate in assoluto come precedentemente spiegato. Sono da prevedersi lungo gli assi più trafficati della città, come ad esempio quelli Inter quartiere o di collegamento con le aree industriali, fermo restando la necessità di uno studio approfondito sulla sosta e il traffico da svolgersi all'interno di un PUMS.

Limite di velocità	Mobilità ciclistica di progetto - Azioni di piano A2-A3-A4-B4			
	Percorso promiscuo/preferenza		Percorso protetto	
30	 <p>CIC1</p>	<p>Corsia ciclabile Strada Ciclabile APC</p>	 <p>CIC2</p>	<p>Pista ciclabile sede propria</p>
50	 <p>CIC3*</p>	<p>Corsia ciclabile riservata Corsia ciclabile promiscua Casa avanzata</p>	 <p>CIC4</p>	<p>Pista ciclabile sede propria</p>

*salto potenziale di livello (a CIC1 o CIC4) dopo PUMS

Figura 69 - Stralcio della legenda Tavola Scenario di progetto - APC

La rete ciclabile prevista si dovrà coordinare con le APC e sarà divisa in livelli gerarchici conformi al limite di velocità imposto: una Rete degli itinerari ciclabili prioritari del territorio comunale, destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico con limite di 50 Km/h, con infrastrutture protette, dirette e sicure; una Rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno delle APC, con corsie ciclabili promiscue o riservate in virtù degli spazi disponibili.

Sinergia con la rete di soste ciclabili. L'utilizzo Quotidiano della bicicletta presuppone non solo una percorrenza in sicurezza e accessibilità del territorio, ma anche la possibilità di ricoverare al meglio i mezzi; per questo la presente azione deve essere vista in completa sinergia con quelle relative alle rastrelliere scolastiche/lavorative, alle CicloPod e PMC (Azione C3).



Direttive correlate ed esiti attesi

Alcuni tratti dei percorsi ciclabili in sede protetta previsti dal Piano in oggetto sono già stati previsti nella pianificazione già esistente. Il Piano prevede un collegamento tra i vari tratti e una omogeneizzazione dei progetti in attuazione.

Per migliorare ulteriormente la vocazione ciclabile della città, sarebbe opportuno segnalare e promuovere la presenza dei parcheggi scambiatori esistenti, includendo oltre a quelli a cintura del centro storico, anche il parcheggio dello stadio. Questi parcheggi scambiatori, insieme alle principali fermate dell'autobus e alle stazioni, possono funzionare come luoghi di interscambio modale (auto-bici, bus-bici, treno-bici).

6.1.5 A5 - ATTREZZARE CICLOSTAZIONI E ZONE DI POSTEGGIO CON TELECAMERE DI SICUREZZA

Classificazione: NODI- INTERVENTO

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali

La percezione di sicurezza del mezzo ciclabile subisce l'influenza non solo degli incidenti, ma anche dei furti presso le ciclostazioni e le rastrelliere, del mezzo intero o di sue parti. Le persone, temendo quindi di venire derubate, preferiscono non usarlo o usarlo solo in rare occasioni dove possono sorvegliare costantemente la bicicletta.

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **OO2: Rendere la bicicletta un mezzo competitivo per gli spostamenti sistematici casa-lavoro, anche integrando più modalità di spostamento**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S6: Coinvolgere aziende pubbliche private e scuole nella costruzione di soluzioni sostenibili di mobilità per gli utenti.**

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Al fine di aumentare la percezione di sicurezza rispetto ai furti, nelle ciclostazioni previste dal Piano, si prevede l'installazione di telecamere di sicurezza, nel rispetto della legge vigente in materia di videosorveglianza e dei regolamenti comunali.

Direttive correlate ed esiti attesi

Il progetto Ciclostazioni, finanziato dalla Regione Marche, prevede la realizzazione di punti di sosta ciclabile protetti nei pressi delle stazioni di S. Filippo, Maltignano e Marini del Tronto. In abbinamento, con lo stesso modulo, il progetto Ciclovie finanziato dal Ministero prevede la realizzazione del punto di sosta presso la stazione di Castel di Lama. Infine, il progetto MobilitAP prevede una ciclostazione nei pressi di Ascoli Piceno Centrale.

6.1.6 A6 - REALIZZARE UNO SKATEPARK E STRUTTURE ADEGUATE PER IL PATTINAGGIO

Classificazione: SERVIZI - INTERVENTO

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali

Dall'analisi degli esiti del questionario e dalle proposte dirette dei cittadini è emersa la necessità di spazi di condivisione e convivialità all'aperto, a servizio del quartiere e attrattivi per i giovani. Nello specifico, è emersa la necessità di realizzare uno skatepark, adeguato alle necessità dell'utenza e connesso con la rete ciclabile, per renderlo facilmente raggiungibile.



Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O7: Ampliare l'offerta di mobilità, i servizi connessi, le politiche e le tattiche in maniera efficace ed efficiente, integrando nel BiciPlan le soluzioni previste da altri interventi e viceversa**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S6: Coinvolgere aziende pubbliche private e scuole nella costruzione di soluzioni sostenibili di mobilità per gli utenti.**

Esempi e riferimenti



Figura 70 - Esempi di skatepark concepiti come luogo di incontro e sport - Firenze Isolotto

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Il Comune di Ascoli dovrà dotarsi di uno skatepark pubblico, all'aperto, adatto a principianti ed esperti, progettato secondo norma

di legge. Il Comune dovrà individuare l'area, di sua proprietà o da acquisire secondo metodo più opportuno, realizzare un progetto e mettere a bando la realizzazione.

L'idea di base è quella di creare un polo per la pratica dello skating in generale, per favorire sia lo sport amatoriale all'aria aperta che per promuovere un livello agonistico di tale pratica.

Chiaramente il biciplan non dispone degli strumenti per una localizzazione la normazione del suolo, si rimanda quindi al PUMS o alla strumentazione urbanistica.

Direttive correlate ed esiti attesi.

Lo skatepark dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

- progettazione a norma di legge;
- localizzazione nei pressi di impianti sportivi già esistenti, zone a vocazione sportiva;
- localizzazione nelle immediate vicinanze di un percorso ciclabile esistente o di progetto BiciPlan;
- area sufficientemente grande da permettere in contemporanea l'utilizzo sia da parte di utenti esperti che di principianti, nonché uno spazio piano dedicato al pattinaggio.

6.1.7 A7 - ISTITUIRE UN SERVIZIO DI TRASPORTO DISABILI CON BICI ATTREZZATE

Classificazione: SERVIZI - GOVERNANCE

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali

La conformazione di Ascoli Piceno rivela un centro storico accessibile solo attraverso ponti e caratterizzato da vie e vicoli, detti "rue", par-



ticolarmente stretti. L'utilizzo dei veicoli a motore, per quanto estremamente diffuso anche nel centro storico, non è agevole soprattutto nelle manovre e nella sosta.

Alcuni veicoli dovrebbero poter raggiungere agevolmente tutte le zone del centro, anche e soprattutto i veicoli che svolgono servizio di trasporto disabili: una conformazione come quella di Ascoli non ne favorisce la fruibilità.

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O1: Ispirare una nuova cultura di mobilità, ripartendo dalla bicicletta come mezzo di trasporto accessibile**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S5: Promuovere la condivisione di biciclette e micromobilità per disincentivare l'uso dell'auto privata.**

Esempi e riferimenti



Figura 71 - Servizio Bici Amica a Pesaro

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Al fine di garantire l'accesso in tutte le zone della città agli utenti che utilizzano la sedia a rotelle, si prevede l'istituzione di un progetto pilota, nell'area del centro storico, di trasporto disabili con biciclette attrezzate. Il servizio è assimilabile ai servizi di trasporto disabili con auto attrezzate esistenti.

Le cargo bike utilizzate sono adeguatamente attrezzate al trasporto delle carrozzine; il servizio non si configura come una competizione con gli attuali veicoli di trasporto disabili, ma come integrazione per raggiungere anche le vie più strette della città.



Direttive correlate ed esiti attesi.

Si ritiene opportuno realizzare un bando da parte del Comune di Ascoli per l'assegnazione del servizio a una associazione, per avviare una sperimentazione del servizio nella zona del Centro Storico.

6.1.8 A8 - POTENZIARE IL SERVIZIO DI CARGO-BIKE PER IL LAST MILE DELIVERY (UCC)

Classificazione: SERVIZI - GOVERNANCE

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali;

La conformazione di Ascoli Piceno rivela un centro storico accessibile solo attraverso ponti e caratterizzato da vie e vicoli, detti “rue”, particolarmente stretti. L'utilizzo dei veicoli a motore, soprattutto quelli di medie e grandi dimensioni, è impossibilitato dalla conformazione della città storica.

Attualmente esiste un progetto chiamato “ABC Corrieri in bici” attivo su Ascoli che sostituisce ed integra il servizio consegne a domicilio nel centro storico tramite cargo bike.

Attualmente non esistono particolari restrizioni di tonnellaggio per i mezzi merci se non nelle aree del centro storico.

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce;

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O7: Ampliare l'offerta di mobilità, i servizi connessi, le politiche e le tattiche in maniera efficace ed efficiente, integrando nel BiciPlan le soluzioni previste da altri interventi e viceversa**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S6: Coinvolgere aziende pubbliche private e scuole nella costruzione di soluzioni sostenibili di mobilità per gli utenti.**

Esempi e riferimenti



Figura 72 - Corriere TNT su cargo bike



Figura 73 - ABC Corrieri in Bici, servizio di Cargo Bike Delivery presente ad Ascoli

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali dell'azione;

In sinergia con il sistema di distribuzione delle merci all'interno della ZTL veicolare elettrico, il biciplan Individua nell'utilizzo di cargo bike il mezzo migliore di consegna colli di medie piccole dimensioni per il centro storico.



Le zone. Per prima cosa occorre individuare all'interno del tessuto urbano del centro storico delle zone che per spazialità o affluenza pedonale necessitano di un approvvigionamento merci esclusivo con cargo bike; tali aree possono anche essere temporanee qualora legate a grandi interventi edilizi su involucri del centro storico, che inevitabilmente restringono la carreggiata o modificano l'assetto urbano viabilistico e pedonale. L'individuazione di tali aree deve avvenire a seguito di un tavolo con gli operatori del settore e con le ditte che già operano le consegne in bicicletta e comprendere meglio criticità e potenzialità.

Gli hub. Sarà necessario, all'interno del medesimo tavolo, individuare almeno due Hub (uno a ovest -Porta Romana- e l'altro ad est -Campo Parignano o Stadio) con le seguenti caratteristiche:

- Collegamento più breve possibile con gli accessi urbani (ss4, ss81, Via del Commercio) consentito a mezzi merci inferiori alle 3,5 tonnellate (Quelli superiori sono tenuti ad utilizzare l'Hub dello stadio)
- Area di manovra e sosta prospiciente all'Hub
- Area al coperto di almeno 1000 mq per lo stoccaggio dei beni

Tali che Hub possono essere sia pubblici che privati, nella fase iniziale di startup si consiglia di utilizzare involucri pubblici sottoutilizzati per lo scopo da dare in gestione anche attraverso bando pubblico. Per dettagli e approfondimenti si rimanda al tavolo specifico.

Direttive correlate ed esiti attesi.

Le caratteristiche delle APC descritte nell'azione A1 sono maggiormente compatibili con le consegne tramite cargo bike rispetto alle consegne tramite furgone. Pertanto, anche nelle APC oltre che nel centro storico sarà preferibile utilizzare un servizio di consegna tramite cargo bike che tramite veicolo a motore.

L'amministrazione si sta muovendo nella direzione di una regimentazione oraria, di peso, di alimentazione, quantomeno per il centro storico.

L'HUB individuato dovrebbe essere il parcheggio prospiciente lo stadio, luogo in cui i mezzi superiori a 3,5 tonnellate dovrebbero distribuire i beni a mezzi elettrificati e più piccoli.

Il Biciplan intende questo sistema merci veicolare elettrico come in continuità e sinergia rispetto a quello proposta dall'azione.

6.1.9 A9 - METTERE A BANDO UN SERVIZIO DI BIKE SHARING FREE FLOATING

Classificazione: SERVIZI - GOVERNANCE

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali;

Dall'analisi degli esiti del questionario, emerge il desiderio da parte della cittadinanza di poter usufruire di un servizio bike sharing free floating. Per *bike sharing free floating* si intende un servizio di noleggio biciclette diffuso nel territorio, con priorità di deposito e sosta in zone specifiche. In precedenza, ad Ascoli era presente un servizio di noleggio biciclette presso la stazione, che però si è rivelato fallimentare ed è caduto in disuso.

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O1: Ispirare una nuova cultura di mobilità, ripartendo dalla bicicletta come mezzo di trasporto accessibile**



La strategia principale perseguita dall'azione è **S5: Promuovere la condivisione di biciclette e micromobilità per disincentivare l'uso dell'auto privata.**

Esempi e riferimenti



Figura 74 - Biciclette di uno dei tanti servizi di bike sharing free floating esistenti (Gobee.bike)

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Si prevede la messa a bando da parte dell'amministrazione di un servizio di bike sharing free floating, per incentivare la mobilità ciclabile e condivisa.

6.1.10 A10 - REALIZZARE CON TATTICHE TEMPORANEE NELLE APC PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE DELLO SPAZIO URBANO, RENDENDOLO DISPONIBILE PER PEDONI E CICLISTI

Classificazione: ZONE - GOVERNANCE

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali

L'evoluzione delle città nel corso degli anni comporta il cambiamento di funzione e di funzionalità di alcuni spazi urbani, che non sempre riescono a essere resilienti e adattarsi ai cambiamenti. Oppure, il cambiamento che avviene penalizza e degrada lo spazio, comportandone l'abbandono.

Questi spazi sono presenti anche ad Ascoli, sono stati mappati e analizzati, valutandone le potenzialità inespresse.

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O7: Ampliare l'offerta di mobilità, i servizi connessi, le politiche e le tattiche in maniera efficace ed efficiente, integrando nel BiciPlan le soluzioni previste da altri interventi e viceversa**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S2: Modulare le soluzioni fisiche e di uso della rete ciclabile in base ai limiti di velocità presenti, anche con interventi temporanei.**



Esempi e riferimenti



Figura 75 - Piazza San Tommaso, uno degli spazi pubblici analizzati

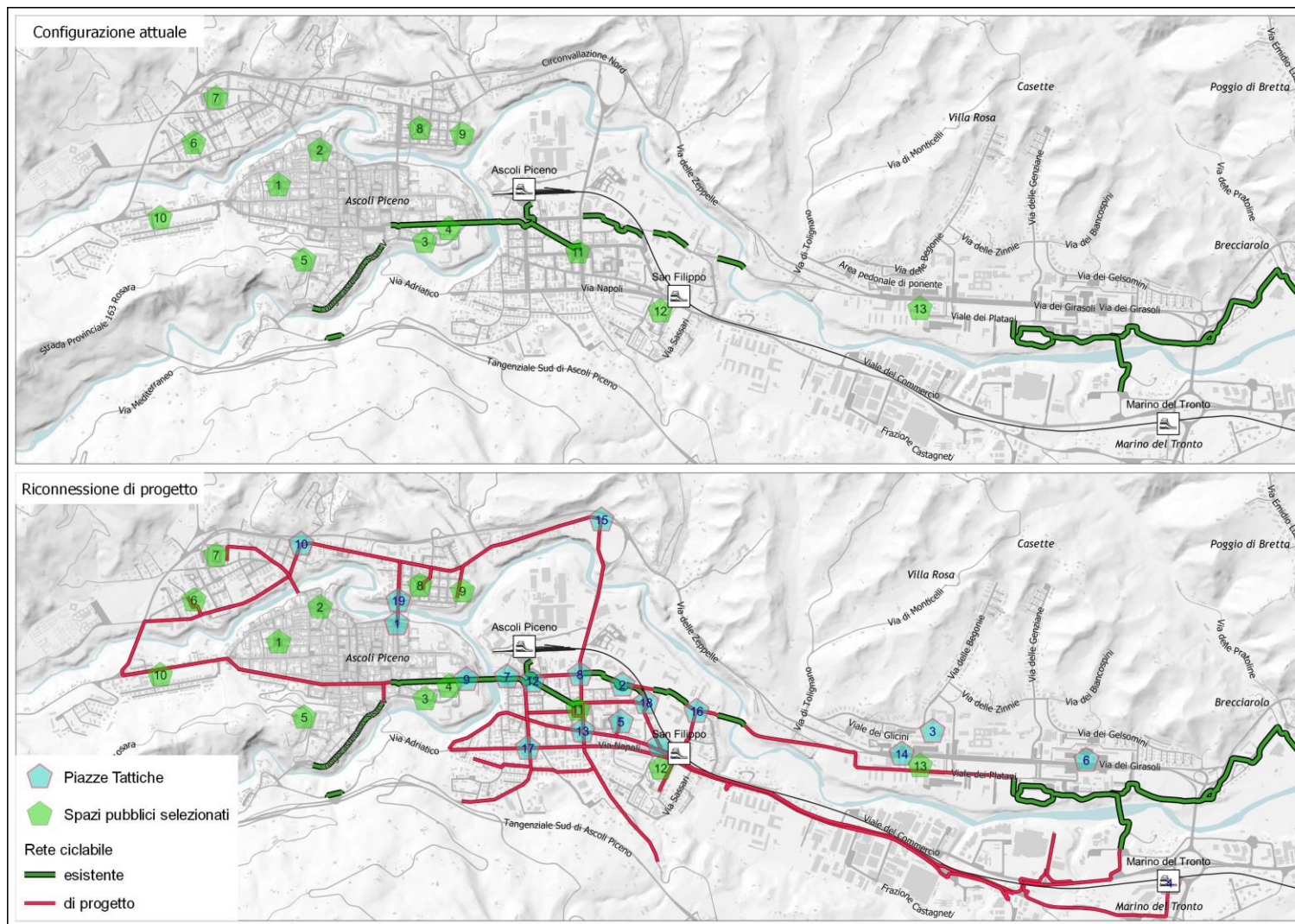


Figura 76 - Piazze tattiche e spazi pubblici e relazione con la rete ciclabile



Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Sono stati definiti specifici spazi urbani, pensati per assolvere il ruolo di “Centralità Urbane”. La strategia della centralità urbana contribuisce a strutturare l’indistinto tessuto urbano, più o meno denso, compatto, consolidato e spesso incompiuto attraverso l’inserimento di spazialità in grado di catalizzare la socialità della città, rigenerare il tessuto urbano e sociale, ripristinare la continuità fisica tra le componenti morfologiche e tipologiche contestuali, attivando un determinato sistema di relazioni. La centralità urbana si pone, quindi, come “punteggiatura all’interno della grammatica della città”. Nel concreto, è una nuova tipologia di struttura pubblica, fortemente assimilabile al condensatore sociale. Al fine della sua realizzazione si ricorre in questo caso alla tecnica dell’urbanistica tattica che consiste nell’adozione di interventi localizzati, realizzati con mezzi leggeri e un ridotto processo burocratico, ma di forte impatto visivo, con lo scopo di innescare, nel loro insieme, in tempi brevi, un miglioramento della vivibilità urbana partendo dalla partecipazione dei cittadini.

Le centralità identificate si distinguono in:

- SPAZI PUBBLICI
- PIAZZE TATTICHE

I primi sono connotati da una funzione attrattiva già conclamata all’interno del tessuto edificato della città, i secondi sono invece spazi residuali individuati in base alle analisi svolte, oggetto di trasformazione strategica nell’ottica di riconfigurazione della città. Il tessuto edificato della città di Ascoli Piceno si presenta particolarmente compatto, soprattutto per quanto riguarda i quartieri limitrofi al centro storico. Quest’ultimo risulta essere l’area predominante dei punti di interesse per la vita sociale, ricco di luoghi pubblici di interesse urbano.

Con l’intento di restituire valore anche all’urbanizzato esterno al centro storico, sono stati scelti, per ciascun quartiere, spazi pubblici e piazze tattiche da riqualificare e collegare tramite la rete della mobilità ciclistica del biciplan, così da inglobarli in un sistema, e renderli fruibili e connessi.

Le piazze tattiche sono state selezionate tenendo conto di 3 categorie:

- Spazi residuali con un ruolo non ben connotato nel disegno urbano.
- Incroci particolarmente pericolosi per la mobilità lenta.
- Spazi antistanti edifici scolastici.

Il comune denominatore è la distribuzione autocentrica dello spazio e l’intento di rigenerazione guarda a favore di una redistribuzione equa nei confronti di biciclette e pedoni. Le indagini utilizzate come parametri decisionali per la selezione sono state differenti. Per gli spazi pubblici è stata fondamentale la collaborazione dell’associazione giovanile locale Apply, per le piazze tattiche i parametri scaturiti dalle analisi svolte. In particolare, la ricognizione e classificazione del verde pubblico e POI, la localizzazione dell’incidentalità in bicicletta tra il 2010-2019 e la mappatura dell’»arroganza dello spazio», intesa come la distribuzione sproporzionata dello spazio a sfavore degli utenti deboli. La realizzazione delle piazze tattiche è quindi un’opportunità per la riorganizzazione delle strade come spazi pubblici alla scala umana e al centro della vita dei quartieri, l’utilizzo delle tattiche temporanee permette di identificare soluzioni di adattamento leggere ed economiche, veloci e reversibili, che qualora si rilevassero efficaci potrebbero consolidarsi nel tempo, accelerando il periodo di transizione ambientale già pianificato a sostegno dei mezzi di trasporto sostenibili. Il recupero



della qualità dello spazio urbano attraverso strategie temporanee prevede diverse tipologie di interventi possibili:

- Ampliare la dotazione di spazio pubblico con pedonalizzazioni anche temporanee in particolare in prossimità di scuole e servizi e nei quartieri con minor offerta di verde, per agevolare l'attività fisica e il gioco dei bambini.
- Creare nuovi spazi ciclopedonali in maniera sperimentale ampliando i marciapiedi, ricavando spazio dalla carreggiata e separandolo con elementi temporanei: strumenti di urbanistica tattica o elementi di arredo urbano (panchine, rastrelliere).
- Ridisegnare lo spazio pedonale e ciclabile negli incroci segnalati, con leggeri interventi strutturali di ausilio alla sicurezza che, oltre ad essere finalizzati alla riqualificazione, consentano un aumento della visibilità degli attraversamenti per tutti gli utenti della strada.
- Ricavare isole pedonali laddove si individuano spazi ridotti (in particolare alle intersezioni) con interventi non strutturali con la tecnica dell'asphalt painting.

6.1.11 A11 - ISTITUIRE TAVOLI PERMANENTI DI GESTIONE DEL PIANO

Classificazione: ATTUAZIONE - GOVERNANCE

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali

La presenza di itinerari ciclabili, urbani e cicloturistici, che attraversano un territorio non è condizione sufficiente allo sviluppo ciclabile della zona. Anzi, una cattiva gestione e considerazione di un itinerario espone la città e l'amministrazione a biasimo e malcontento. L'analisi

del quadro conoscitivo del Comune di Ascoli Piceno fa emergere la presenza di un itinerario regionale cicloturistico in costruzione e perciò non attrezzato. Inoltre, dall'analisi delle opinioni emerse dal Questionario, la maggior parte dei cittadini di Ascoli ritiene interessante la presenza dei percorsi ciclabili montani già esistenti, anche se non li frequenta. La Ciclovia del Tronto al momento rappresenta quindi un asse strategico di sviluppo anche economico per la città.

Per quanto riguarda gli itinerari urbani, le precedenti azioni puntano alla ricucitura e al potenziamento dei percorsi e dei servizi. Ascoli è interessata da molti progetti riguardanti la ciclabilità, con la partecipazione di molti attori, che rendono complessa la realizzazione di un sistema organico. La città di Ascoli, per fare fronte a tale complessità, ha già istituito un Osservatorio permanente sulla Mobilità Sostenibile e sulla Qualità dell'Abitare, in collaborazione con l'Università di Camerino.

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O1: Ispirare una nuova cultura di mobilità, ripartendo dalla bicicletta come mezzo di trasporto accessibile**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S8 - Avviare una campagna di comunicazione del Biciplan e del Peditplan online e offline, per favorire la fruibilità del piano e una nuova visione di città.**

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Per la gestione e la governance del processo di attuazione del BiciPlan, si rende necessario aprire un tavolo tematico permanente tra amministrazione, enti, associazioni e Stakeholder, sotto il controllo dell'Osservatorio, che avrà come obiettivi:



- la raccolta di criticità e desiderata in corso di realizzazione delle azioni;
- la promozione degli itinerari cicloturistici, tramite ordini congiunti, economie di scala e scambio di buone pratiche e materiali informativi in collaborazione;
- la promozione delle APC e delle ciclovie, nonché degli interventi correlati;
- il monitoraggio delle azioni.

I soggetti coinvolti nel tavolo saranno:

- l'Osservatorio permanente sulla Mobilità Sostenibile e sulla Qualità dell'Abitare;
- il Settore Promozione e Marketing territoriale, Personale e Innovazione del Comune di Ascoli Piceno;
- il Settore Urbanistica e Patrimonio del Comune di Ascoli Piceno;
- le associazioni di ciclisti, cicloamatori e cicloturisti locali, regionali e nazionali;
- le associazioni di albergatori ed esercenti;
- le associazioni di categoria del settore turistico;
- Stakeholder del trasporto locale e sovralocale.

Le modalità di coinvolgimento e partecipazione tra enti e associazioni potranno essere sia fisiche, con incontri, workshop e conferenze, che digitali, tramite piattaforme, portali, forum di condivisione dati.

Direttive correlate ed esiti attesi

Tale Tavolo tematico permanente sarà fondamentale nella diffusione di informazioni e soprattutto nel controllo e nel monitoraggio delle attività da svolgersi in materia di cicloturismo, grazie al confronto diretto con gli utenti, rappresentati dalle associazioni di ciclisti, e con

i promotori, rappresentati dalle associazioni di categoria del settore alberghiero e turistico.

6.1.12 A12 - INSERIRE NEL PIANO DI COMUNICAZIONE DEL COMUNE LA PROMOZIONE DEL BICIPLAN E DEGLI INTERVENTI COME TEMA RICORRENTE

Classificazione: ATTUAZIONE - GOVERNANCE

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali

La realizzazione di nuove infrastrutture, servizi e azioni non può prescindere da un piano di comunicazione strutturato e mirato. Gli investimenti dell'amministrazione in materia di mobilità attiva e sostenibile devono essere accuratamente comunicati e veicolati nella cittadinanza, ma anche a livello sovralocale, per accrescere la conoscenza interna ed esterna e favorire l'uso da parte di utenti abituali e frequentatori occasionali. In particolare, i frequentatori occasionali legati al cicloturismo sono viaggiatori consapevoli e informati. Il cicloturismo, infatti, per sua natura presuppone una conoscenza precisa dell'itinerario, dei tempi di percorrenza, della fruibilità del percorso, poiché è una tipologia di spostamento che non può essere improvvisata. Poter programmare l'itinerario in anticipo, perché si ha la possibilità di accedere facilmente alle informazioni, rende attraente un luogo per il cicloturista. Dall'analisi del quadro conoscitivo, emerge come i turisti sia italiani che stranieri siano una componente fondamentale per l'economia olbiese; è importante informarli adeguatamente anche in fase preparatoria.

Per quanto riguarda invece i percorsi urbani, la promozione va indirizzata non solo ai ciclisti abituali, ma alle persone che ancora non vanno in bicicletta, mostrando la sicurezza, la comodità, l'economicità e tutti i vantaggi correlati ai nuovi percorsi.



Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O1: Ispirare una nuova cultura di mobilità, ripartendo dalla bicicletta come mezzo di trasporto accessibile**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S8: Avviare una campagna di comunicazione del Biciplan e del Peditplan online e offline, per favorire la fruibilità del piano e una nuova visione di città.**

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Tramite l'ausilio del Tavolo tematico descritto nell' A12, si prevede di creare un portale o sito sul tema cicloturismo a Ascoli, rivolto ai visitatori. Il portale dovrà avere:

- Brand e immagine coordinata, facilmente riconoscibile e memorabile;
- Calendario di eventi condiviso;
- Materiali informativi non tecnici, quali mappe di percorsi ciclo-pedonali e cicloturistici;
- Open data relativi a percorsi, nodi e servizi alla ciclabilità e alla pedonalità ai principali provider di mapping (Google, Stava, OpenstreetMap)
- Informazioni sulla Città di Ascoli e su come raggiungerla con varie modalità.

Tramite l'ausilio del Tavolo e in particolare del Settore Promozione e Marketing territoriale, Personale e Innovazione del Comune di Ascoli Piceno, si prevede di tenere aggiornata la pagina del sito istituzionale ora dedicata al BiciPlan con la cronologia degli interventi messi in atto. La pagina dovrà contenere:

- Calendario di opere realizzate, in corso e previste, con relativo stato di avanzamento;
- Calendario di incontri, inaugurazioni, eventi correlati;
- Materiali informativi non tecnici, quali mappe di percorsi.

Il Comune di Ascoli è molto seguito e attivo su canali di informazione non prettamente istituzionali, profili social che si rivolgono a tutte le fasce d'età e di utenza: YouTube, Facebook, Instagram, Telegram, TikTok. Tutti questi canali andranno adeguatamente usati, secondo le modalità migliori per ognuno, per veicolare i messaggi del BiciPlan, raccolti dalla pagina web istituzionale.

Direttive correlate ed esiti attesi

L'attività di promozione non può e non deve essere sottovalutata nella riuscita di un Piano, soprattutto se uno dei temi cardine è rivolto interamente a utenti esterni alla città, che devono essere informati e formati tramite l'ausilio di campagne di comunicazione studiate e calibrate. L'amministrazione è già dotata di figure professionali interne ed esterne per la realizzazione dei vari punti elencati nella descrizione dell'azione.

6.2 B - Accessibilità scolastica

6.2.1 B1 - ISTITUZIONE DI ZTLZ ZONE A TRAFFICO LIMITATO SCOLASTICHE AL SERVIZIO DELLE SCUOLE PER EVITARE IL CONGESTIONAMENTO DEL TRAFFICO NELLE ORE DI PUNTA

Classificazione: ZONA - INTERVENTO

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali;

Nel Quadro Conoscitivo si è prestata particolare attenzione alle scuole, con analisi dettagliate sull'incidentalità e sui percorsi casa-scuola. Dal punto di vista della sicurezza, le scuole sono naturalmente poli attrattori di utenti deboli, che vanno quindi tutelati prevedendo una regolamentazione del traffico e del transito veicolare nei pressi degli edifici scolastici, soprattutto nelle ore di ingresso e uscita. Nella percezione di genitori e accompagnatori, mandare i figli a scuola in bicicletta rappresenta un rischio e il conseguente utilizzo dell'auto pare imprescindibile. Usare l'automobile per questo tipo di spostamento però comporta, nelle ore di punta mattutine e pomeridiane, ingorghi, congestionamento del traffico e di conseguenza aumento del pericolo nelle strade che circondano le scuole.

La maggior parte dell'intralcio alla circolazione veicolare non è rappresentata dal semplice "Kiss and ride" (discesa e saluto dello studente) ma piuttosto dalla creazione di "assembramenti con auto al seguito" con finalità sociali di genitori e accompagnatori; pur riconoscendo a questi episodi sociali un valore assoluto di confronto sociale costruttivo, nella contingenza del momento occorre evidenziare la negatività degli effetti sia nella circolazione che nell'occupazione, spesso abusiva, di spazi veicolari, pedonali e ciclabili.

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce;

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O3: Rendere la bicicletta il mezzo privilegiato per gli spostamenti casa-scuola, anche integrata a modalità di trasporto collettivo (autobus-treno)**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S2: Modulare le soluzioni fisiche e di uso della rete ciclabile in base ai limiti di velocità presenti, anche con interventi temporanei.**

Esempi e riferimenti



Figura 77 - Schema esemplificativo della possibile combinazione degli interventi

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Si prevede l'istituzione di Zona a Traffico Limitato Scolastica per ogni polo scolastico o scuola, nella quale esclusivamente durante le fasce orarie di ingresso e di uscita potranno essere previste delle limitazioni alla circolazione e alla sosta dei veicoli privati.

Scelta oltre il limite. Il Biciplan non si limita a prevedere le sole restrizioni legate alla ZTL scolastica (sosta o circolazione), ma vuole dotare l'intorno degli istituti di un set di interventi, da valutare assieme agli istituti e nella reale applicabilità, che consentano un accesso sicuro e universale con tutti i mezzi di trasporto, auto comprese. situazioni familiari, personali, lavorative e di residenza particolari non permettono infatti una facile accessibilità (almeno nel breve periodo), con i mezzi pubblici o la mobilità dolce.



Interventi possibili in abbinamento alle ZTL scolastiche:

- **Fermate Bus attrezzate** - Da progettare in sede di PUMS assieme al riassetto dei parcheggi e dei sensi. Si prevede una progettazione dell'area buffer di discesa dagli autobus sovrabbondante così da permettere il concentrazione e l'interazione degli studenti di scesi aumentando per gli utenti degli autobus sicurezza, comfort e appetibilità.
- **Kiss&Ride** - Da progettare in sede di PUMS assieme al riassetto dei parcheggi. Per le scuole dotate di un'area attualmente adibita al parcheggio, sarà possibile attuare la metodologia "Kiss&Ride", già ampiamente usata nelle stazioni ferroviarie italiane e all'estero negli istituti scolastici. Consiste in un circuito ricavato nell' "ex-parcheggio" percorribile dall'automobile che permette, in corrispondenza di un'area ampia pedonale prospiciente la scuola, di lasciare lo studente (drop-off) o riportare a casa (pick-up), senza fermarsi, o meglio sostare, con il veicolo. Lo spazio del Kiss and ride all'interno di parcheggi esistenti deve comunque garantire la sosta per i diversamente abili e le categorie protette.
- **Parcheggi ciclabili protetti e rastrelliere**. Raggiungere in sicurezza e accessibilità la scuola non è l'unico fattore di successo per permettere ai nostri studenti l'uso della bicicletta; Occorre preoccuparsi anche del ricovero sicuro è protetto di bici o micromobilità. Si prevede quindi che le scuole si dotino di rastrelliere il giusto numero e, eventualmente, di ciclostazioni protette regolate da serratura o app. Il primo step, rappresentato da rastrelliere per 21 bici, è stato già previsto per tutte le scuole superiori del comune di Ascoli Piceno grazie ad un finanziamento ministeriale specifico. (Azione B2)

- **Percorsi e piste ciclabili**. Da progettare in sede di PUMS assieme al riassetto dei parcheggi. Si prevede l'innalzamento degli standard di sicurezza e di larghezza di tutti i percorsi ciclabili nelle zone limitrofe delle scuole per favorire la fruizione sicura per tutti.
- **Piazze di comunità**. I dintorni delle scuole sono per loro natura vocati alla pedonalità e alla fruizione attiva degli spazi. Si prevede quindi in tali aree la creazione di "piazze di comunità" che possano ospitare gli studenti e genitori prima e dopo l'ingresso, dei piccoli mercati o delle attività ludico culturali. Si viene a creare così un polo ciclopedonale che travalica i tempi e modi della scuola e valorizza l'intorno di questa sottraendola a fenomeni di degrado o inutilizzo.

Tale set di interventi è perfettamente compatibile, anzi incentivante, rispetto alle pratiche del Pedibus e del Bicibus rivolti agli studenti della scuola primaria. (Azione B3)

Direttive correlate ed esiti attesi

Quest'azione è da intendersi integrata con le Aree a Precedenza Ciclabile A1 e la rete di percorsi A3, nonché come specificato nella descrizione dell'azione con B2. Questa azione non va vista come una restrizione alle automobili ma come una rigenerazione di qualità urbana intorno alle scuole.

Una volta approvato il piano attraverso tavoli e specifici, come ad esempio la Consulta scolastica, istituti saranno messi nelle condizioni di poter progettare l'intorno attraverso interventi sopraccitati e quindi accedere ad eventuali fondi di varia origine.



6.2.2 B2 - FORNIRE LE SCUOLE DI PUNTI DI SOSTA CICLABILE PROTETTI ALL'INTERNO DEGLI SPAZI SCOLASTICI

Classificazione: ZONA - INTERVENTO

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali

Nel Quadro Conoscitivo si è prestata particolare attenzione alle scuole, con analisi dettagliate sull'incidentalità e sui percorsi casa-scuola. Dal punto di vista della sicurezza, le scuole sono naturalmente poli attrattori di utenti deboli, che vanno quindi tutelati prevedendo una regolamentazione del traffico e del transito veicolare nei pressi degli edifici scolastici, soprattutto nelle ore di ingresso e uscita. Inoltre, uno dei motivi di insicurezza e sfiducia nei confronti delle biciclette è la facilità di subire un furto se il mezzo non è correttamente fissato in una rastrelliera e sorvegliato. Al fine di promuovere la ciclabilità tra gli studenti, oltre all'aumento della sicurezza in strada, si intende procedere con un miglioramento delle condizioni di sosta.

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O3: Rendere la bicicletta il mezzo privilegiato per gli spostamenti casa-scuola, anche integrata a modalità di trasporto collettivo (autobus-treno);**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S6: Coinvolgere aziende pubbliche private e scuole nella costruzione di soluzioni sostenibili di mobilità per gli utenti.**

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Al fine di aumentare la sicurezza della sosta ciclabile per gli studenti, i docenti e il personale scolastico e favorire quindi la mobilità ciclabile esclusiva o intermodale, si prevede l'installazione di rastrelliere all'interno degli spazi del plesso scolastico o, nei casi in cui non

ci sia un cortile interno sufficientemente grande, nelle immediate vicinanze.

La precedenza va all'installazione di rastrelliere semplici all'interno dei cortili di pertinenza delle scuole, in modo da favorire la sicurezza tramite la cosiddetta vigilanza passiva e anche quella attiva di custodi e personale scolastico. Le rastrelliere poste negli spazi esclusivi scolastici saranno utilizzabili solamente durante gli orari di apertura. Nei casi in cui lo spazio sia insufficiente e le rastrelliere vengano poste all'esterno, saranno disponibili per tutta la cittadinanza.

Attuazione primo STEP. In coerenza con DECRETO 12 agosto 2020 "Risorse destinate a ciclo-vie urbane", si è deciso di inserire all'interno del Programma degli interventi riguardanti entrambe le finalità previste dal comma 2 dell'art. 1: " [...] Le risorse di cui al comma 1 sono destinate alla progettazione e realizzazione [...] di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina [...]". In particolare, si è voluto incentivare la mobilità ciclabile degli studenti in maniera collaterale, aumentando quindi la sicurezza dei punti di sosta.

Questa volontà, oltre a dare seguito alle prescrizioni del Decreto, incontra il desiderio degli studenti ascolani che, tramite l'associazione studentesca Apply Community, hanno partecipato attivamente alla fase preliminare di progetto, fornendo al gruppo di lavoro criticità e desiderata.

In accordo con l'associazione studentesca e con la Provincia di Ascoli Piceno che amministra le sedi scolastiche, sono state individuate le 10 scuole beneficiarie dell'intervento. Il Comune effettuerà una donazione alle scuole, che riceveranno rastrelliere non ancorate al suolo, per permettere il posizionamento ottimale all'interno degli spazi previsti. Si è scelto di avviare una convenzione con la Provincia invece di



posizionare le rastrelliere nei pressi delle scuole per permettere il posizionamento delle rastrelliere in spazi sorvegliati e protetti.

Direttive correlate ed esiti attesi

Il progetto Ciclovie Ministeriali prevede un progetto pilota di distribuzione delle rastrelliere nelle scuole superiori di Ascoli Piceno. Sono state individuate le scuole e gli spazi tramite il contributo dell'associazione studentesca Apply, che ha contribuito alla realizzazione del progetto pilota. Le rastrelliere saranno donate dal Comune di Ascoli alle scuole e il posizionamento scelto dagli studenti stessi. Con il buon esito del progetto, si prevede di aprire un tavolo con tutti gli istituti per poter realizzare rastrelliere anche presso le scuole medie, le elementari, le scuole dell'infanzia e i nidi, per dare la possibilità non solo agli studenti ma ai docenti, educatori e personale scolastico di poter lasciare la bicicletta in uno spazio di sosta protetto.

6.2.3 B3 - ISTITUIRE SERVIZI DI BICIBUS E PEDIBUS PER LE SCUOLE DELL'INFANZIA E PRIMARIE

Classificazione: SERVIZI - GOVERNANCE

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali

Andare a scuola a piedi o in bicicletta è un'attività molto importante di socializzazione e di crescita, ma perché questo sia possibile è importante che la strada sia sicura e che la distanza sia ragionevolmente breve.

Esistono delle esperienze pregresse presso alcuni istituti di scuola primaria del centro storico. La sostanziale interruzione del servizio è dovuta alla normale turnazione di studenti e genitori; sarebbe opportuno aggirare questa criticità.

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O3: Rendere la bicicletta il mezzo privilegiato per gli spostamenti casa-scuola, anche integrata a modalità di trasporto collettivo (autobus-treno)**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S6: Coinvolgere aziende pubbliche private e scuole nella costruzione di soluzioni sostenibili di mobilità per gli utenti.**

Esempi e riferimenti



Figura 78 - Prato - Iniziativa "Tuttipedibus"



Cronaca, Sport, Bianca, Ciclismo

Olbia, a scuola si va in bici: la prima iniziativa di SiamoQ é un successo

Il progetto, nato per promuovere la mobilità sostenibile e l'inclusione sociale, ha dato vita al primo dei tanti eventi previsti



Camilla Pisani
Pubblicato il 04 giugno 2021 alle 06:00

condividi articolo: f t w

Olbia. Il primo evento legato al progetto **SiamoQ Istickadeddu** è stato un successo: il primo giugno, con biketoschool, realizzato da Hub.MAT di Roberta Calcina in partenariato con l'associazione Sensibilmente ODV e la scuola Media Armando Diaz, i ragazzi hanno percorso le strade del loro quartiere in bici, segnalando simbolicamente la necessità e la bellezza del diritto a strade accessibili e sicure.

Geolocalizzazione

Olbia, raccolta firme per referendum
Eutanasia Legale

09 agosto 2021



Assalto a portavalori carico di tabacchi:
malviventi in fuga

09 agosto 2021



Covid, a Padru 3 positivi

09 agosto 2021



Auto si ribalta dopo la curva: un ferito
all'ospedale

09 agosto 2021



Figura 79 - Esempio di Bicibus già attivo ad Olbia - [LINK](#)

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Al fine di favorire la conoscenza della propria città e della possibilità effettiva di spostarsi in bicicletta e a piedi, oltre che per garantire la sicurezza, si prevede l'istituzione di progetti di bicibus per le scuole secondarie di primo grado e di pedibus per le scuole primarie. I progetti dovranno seguire le seguenti linee guida:

- Caratteristiche del percorso. Il percorso del Bicibus dovrà essere per il 70% lungo corsie ciclabili, piste ciclabili o APC; il percorso del Pedibus dovrà essere per il 100% su marciapiede o area pedonale.

- Condivisione del percorso. I tracciati dei bicibus e pedibus saranno concordati tra rappresentanti dei genitori e accompagnatori, con punti di raccolta e orari definiti, condivisi e disponibili online su siti dedicati o sul sito della scuola.
- Accompagnatori. Al fine di evitare la precarietà dei bicibus e pedibus, solitamente organizzati autonomamente dai genitori, si prevede che l'istituzione di tali servizi venga organizzata dalla scuola con associazioni di volontariato esterne e indipendenti o da società apposite.

Direttive correlate ed esiti attesi

I Bicibus e Pedibus Spesso sono gestiti da gruppi di genitori o volontari legati a una contingente comunità scolastica, come detto in precedenza ciò porta ha un'incertezza relativa alla continuità del servizio, perché dipendente dalla volontà di singoli, per quanto convinti e volenterosi. per superare tale problematica si prevede la creazione di un bando di evidenza pubblica a cui possono partecipare associazioni o gruppi di cittadini associati che vadano a svolgere, sotto un compenso o vantaggio per l'associazione, il servizio di assistenza a Bicibus e Pedibus.

La corresponsione alla base del bando può anche non essere monetaria, ma ad esempio sotto forma di baratto tra Comune e associazioni; il comune in cambio della gestione del servizio può corrispondere l'uso di una sede, suolo pubblico per manifestazioni, strumenti di sua proprietà utili all'attività dell'associazione.



6.2.4 B4 - UTILIZZARE L'ASPHALT PAINT COME INDICAZIONE E ORIENTAMENTO PER I CICLISTI E I PEDONI E COME SEGNAZIONE DI BICIBUS E PEDIBUS

Classificazione: ZONA - GOVERNANCE

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali;

È possibile utilizzare colorazione dell'asfalto (asphalt paint) per indicare percorsi ciclabili e pedonali, con indicazione delle direzioni e dei luoghi raggiungibili. Queste indicazioni non fanno parte della segnaletica orizzontale, non la sostituiscono e non la coprono. L'asphalt paint migliora la percezione dei luoghi da parte dei visitatori occasionali, che riconoscono più facilmente i percorsi, ma anche della cittadinanza, poiché migliora la qualità dello spazio urbano incentivando l'uso e non solo il passaggio.

Andare a scuola a piedi o in bicicletta è un'attività molto importante di socializzazione e di crescita, ma perché questo sia possibile è importante che la strada sia sicura e che la distanza sia ragionevolmente breve. Un percorso sicuro ben segnalato favorirebbe l'orientamento e la percezione della distanza e aumenterebbe il senso di sicurezza delle famiglie.

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O5: Facilitare l'orientamento e la percezione delle distanze in bicicletta**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S2: Modulare le soluzioni fisiche e di uso della rete ciclabile in base ai limiti di velocità presenti, anche con interventi temporanei.**

Esempi e riferimenti



Figura 80 - Piazza scolastica in Via Procaccini - Bologna



Figura 81 - Piazza scolastica a Bologna



Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

L'intervento si articola in due parti:

- Segnalazioni per ciclisti.
- Percorsi bicibus e pedibus. Il BiciPlan propone a tutte le scuole primarie e secondarie di primo grado l'istituzione rispettivamente di Pedibus e di Bicibus. I Pedibus e i Bicibus prevedono un percorso fisso con tappe e orari che può essere segnalato con varie tecniche di asphalt paint su strada o su marciapiede. I percorsi così segnalati sono utili sia ai bambini per memorizzare il percorso, sia ai veicoli e ai ciclisti per segnalare la presenza di gruppi di bambini su marciapiede o su strada.

Direttive correlate ed esiti attesi

L'asphalt paint in particolar modo in spazi comuni condivisi, quali piazze o luoghi di ritrovo, può essere una forma di partecipazione alla pianificazione e una opportunità di co-progettazione dello spazio urbano coi cittadini. Si ritiene opportuno predisporre quindi, prima della realizzazione, una condivisione del progetto coi cittadini.

6.3 C - Turismo lento e sostenibile

6.3.1 C1 - DIFFERENZIAZIONE DI ALCUNI TRATTI DELLA CICLOVIA DEL TRONTO IN BASE AL TARGET, CONSERVANDO COMUNQUE IL TRACCIATO REGIONALE IPOTIZZATO

Classificazione: PERCORSI - INTERVENTO

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali;

Dall'analisi del contesto emerge come i punti di interesse e della pianificazione sovraordinata emerge come alcuni tratti presentino caratteristiche fisiche (pendenza, manto del percorso, assolazione, ecc...) poco compatibili con taluni target proprio della vocazione turistico-culturale della Ciclovia (famiglie con bambini, anziani, utenti non allenati, ecc). È presupposto dalle progettualità regionali e dei principi generali della mobilità attiva che tale percorso sia comunque fruibile a tutti e che fornisca delle alternative che l'utenza possa praticare e scegliere in base alla propria volontà o possibilità. L'analisi della realtà territoriale e clivometrica ha evidenziato come il percorso individuato dalla Regione Marche, pensato con un orizzonte di area vasta, vada ri-declinato localmente nelle varianti più o meno accessibili, ma, soprattutto, vada connesso con percorsi di "ultimo miglio" a luoghi d'interesse, nodi di interscambio modale e servizi in generale.

Il collegamento "di ultimo miglio" ad attrazioni turistiche e culturali attualmente non è pianificato né progettato, questa è una forte criticità in un'ottica di attrattività e accessibilità per tutti.

A differenza dei flussi veicolari, i flussi ciclabili promiscui Non solo sono possibili, ma sono anche auspicabili per dare forza e creare "massa critica" ciclabile al sistema nel suo complesso.

A livello di percezione collettiva, durante i workshop in particolare, l'importanza della captazione e attrazione dei flussi turistici all'interno delle città e del territorio aperto è risultato di grande interesse sia per il commercio che per la qualità dello spazio pubblico. Vari contributi e interventi, sia all'interno del Workshop e nelle campagne on-line, hanno evidenziato un attuale mancanza di indicazioni specifiche per il cicloturista, come per il ciclista in generale.



Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O6: Promuovere il ciclo-turismo come risorsa economica e sociale, valorizzando le attrattive naturali, culturali e turistiche del territorio;**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S7: Favorire il ciclo-turismo creando ulteriori percorsi tematici connessi alla rete principale e prevedendo servizi nei luoghi di interesse.**

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

L'obiettivo di questa azione è fornire indicazioni e prestazioni per progettare e pianificare l'ultimo miglio per cicloturisti e amatori che percorreranno la ciclovia del Tronto, ma specularmente questa azione anche l'obiettivo di progettare e pianificare percorsi sicuri accessibili rivolti ai cittadini che vogliono percorrere la stessa ciclovia del Tronto.

- Tipi di collegamento. Pur conservando il tracciato ciclo-turistico della Ciclovia del Tronto ipotizzata dalla Regione Marche, l'azione compie una declinazione locale dell'asse attraverso due tipologie di collegamento ai luoghi di interesse:
- Collegamenti diretti (andata e ritorno) che collegano il POI alla spina principale per poi ritornare in direzione contraria una volta visitato il sito;
- Bypass o deviazioni che conducano ai POI per poi ricollegarsi sull'asse principale con un percorso diverso dall'andata più a valle o a monte.
- Mixità di utenza. L'itinerario ciclabile con funzione turistica previsto dalla Regione Marche, in ambito extraurbano, non è interferente con le infrastrutture stradali, si configura perciò come una pista ciclabile in sede propria; i collegamenti

ai luoghi di interesse potranno invece presentare dei percorsi promiscui ove le strade siano categorizzate come locali.

- Prestazioni e natura dei percorsi. In molti casi i collegamenti insistono su percorsi non asfaltati esistenti; in tal caso sarà sufficiente una messa in sicurezza ed eventuale allargamento del sentiero stabilizzando il manto non asfaltato attuale nel rispetto della permeabilità dei suoli e della naturalità dei luoghi.

Direttive correlate ed esiti attesi

La differenziazione dei flussi ipotizzata da oggi può essere rivista qualora progettualità future, comunità locali, aggiornamenti all'interno nel monitoraggio dei piani e/o la concertazione con la Regione Sardegna ravvedano l'opportunità di individuare altri percorsi alternativi o vi collegamento.

Questa azione va in accoppiamento all'Azione C4 - Predisposizione di un sistema di WayFinding bilingue, online e fisico.

6.3.2 C2 - PUNTI DI RICARICA LEGGERI PER BICI ELETTRICHE E MICROMOBILITÀ

Classificazione: NODI - INTERVENTO

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali

La realtà ascolana ad oggi non presenta una rete di ricarica per le biciclette elettriche. Questo dato è rilevato sia dalla mancanza di dati ufficiali su questi punti di servizio, sia dall'assenza di "segnalazioni spontanee" (di privati) all'interno di siti specializzati come ad esempio Strava. Il contesto ciclabile attuale vede le biciclette elettriche o a



pedalata assistita come veicoli particolarmente apprezzati poiché riescono a mitigare le barriere all'utilizzo della bicicletta legate allo sforzo fisico. Ci sono due macrocategorie di fruitori delle biciclette a pedalata assistita: i residenti e i turisti. Le biciclette elettriche possono permettere ad anziani o a persone poco allenate di superare pendenze e distanze che altrimenti sarebbero impossibili, che però in quanto residenti ricaricano la batteria presso la propria abitazione. I turisti invece necessitano di postazioni e attrezzature disponibili all'aperto, in un luogo sicuro e controllato dove poter lasciare attrezzatura di pregio custodita mentre si ricarica.

La stazione di ricarica per le biciclette elettriche è un'infrastruttura molto leggera e poco impattante sia a livello di spazio che di grid per cui si presta ad essere ospitata in qualsiasi luogo.

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O6: Promuovere il cicloturismo come risorsa economica e sociale, valorizzando le attrattive naturali, culturali e turistiche del territorio;**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S3: Favorire la transizione verso l'elettrificazione della mobilità attiva.**

Esempi e riferimenti



Figura 82 - Esempio di installazione punti di ricarica leggeri presso un bar (Bar Castello - Castiglione Falletto) - LINK

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Perché prevederli. L'itinerario cicloturistico regionale si snoda lungo il fiume Tronto, da cui prende anche il nome, e secondo le previsioni del Piano in oggetto con diramazioni locali verso altri luoghi di interesse. Sempre più il cicloturismo si sta spostando verso un'elettrificazione dei mezzi utilizzati dagli utenti per allargare l'utenza potenziale anche ad anziani o persone poco allenate. I punti di ricarica diventano così da un lato una necessità, ma dall'altro un'opportunità.

Una necessità perché, anche in base a uno degli obiettivi di Piano, è fondamentale rendere il transito e la permanenza nel tratto piceno della ciclovie regionale più accessibile e ospitale possibile, le colonnine di ricarica sono sicuramente un servizio minimo che giusto garantire.



Un'opportunità perché la promozione la disseminazione delle colonnine può generare attrattiva non solo verso i Punti Multiservice Ciclistici (PMC) pubblici nei luoghi di interesse, di cui parleremo al successivo punto, ma anche verso esercizi commerciali che si rivolgono al turista o del mondo della ristorazione/alberghiera. Il Biciplan si fa quindi promotore presso i privati per l'installazione di un servizio di ricarica per i mezzi elettrici leggeri di mobilità attiva.

Come. Gli interventi saranno di due tipi:

- il primo di promozione degli esercizi aderenti attraverso l'inserimento dell'attività nel sito istituzionale della ciclopista e nei materiali promozionali della stessa;
- il secondo livello è proprio un incentivo economico pubblico ai privati che vogliono investire sui punti ricarica prevedendo dei bandi per co-finanziare i punti di ricarica lasciando all'esercizio il solo costo dell'energia elettrica e di manutenzione presumibilmente considerando ristorato economicamente con l'aumento di clientela proveniente dall'itinerario.

Direttive correlate ed esiti attesi

La distribuzione, prima in pochi punti strategici e poi in maniera più diffusa, di punti di ricarica per biciclette elettriche darà impulso al cicloturismo allargando la platea dei possibili fruitori del servizio anche a coloro che sono meno allenati.

Per la costruzione dei bandi di cofinanziamento dei punti di ricarica presso gli esercizi e le strutture private è opportuno aprire prima un tavolo con gli stakeholder del settore in cui definire le prestazioni attese dai punti, i requisiti premiali, gli ambiti di esclusione.

6.3.3 C3 - PREDISPOSIZIONE DI CICLOPOD E PUNTI DI SERVIZIO MULTISERVICE IN CORRISPONDENZA DEI LUOGHI DI INTERSCAMBIO

Classificazione: NODI - INTERVENTO

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali;

L'analisi effettiva delle reti turistiche programmate ha evidenziato come queste colleghino molti punti di interesse dispersi sul territorio. Il cicloturismo è un'attività sempre più apprezzata e una nuova frontiera dell'economia turistica del territorio, poiché è poco impattante e sostenibile dal punto di vista ambientale, dato che si basa su mezzi ad emissioni zero ed è un turismo rispettoso dei luoghi. Le infrastrutture sono minime e fra queste si contano dei punti di servizi.

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O6: Promuovere il cicloturismo come risorsa economica e sociale, valorizzando le attrattive naturali, culturali e turistiche del territorio;**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S4: Potenziare i nodi di interscambio tra la rete ciclabile e il TPL (bus, ferro).**



Esempi e riferimenti



Figura 83 - Esempio di colonnina multiservice con funzionalità smart evolute potenzialmente installabile lungo l'itinerario ciclo-turistico

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Perché prevederli. I Punti Multiservice Ciclistici (PMC) e i CicloPod hanno come scopo quello di fornire un servizio capillare e qualificato ai cicloturisti che percorrono l'itinerario cicloturistico. I punti non sono comunque preclusi ad altre tipologie di utenti secondo un principio di integrazione tra le diverse tipologie di mobilità attiva.

Cosa è previsto lungo le ciclovie turistiche. L'itinerario cicloturistico regionale si snoda lungo il fiume Tronto e secondo le previsioni del Piano in oggetto sono previste diramazioni locali verso altri luoghi di interesse. Lungo il percorso, nei pressi di luoghi considerati di interesse o di snodo, e nei pressi delle stazioni ferroviarie, sono individuate le

possibili collocazioni di Punti Multiservice Ciclistici (PMC) e CicloPod, dotati dei seguenti servizi:

- ricarica bicicletta elettrica (opzionale)
- rastrelliere per posteggio biciclette
- tool box, ovvero colonnina per manutenzione ordinaria delle biciclette
- armadietti automatizzati per deposito temporaneo di caschi, zaini e altri piccoli oggetti (opzionale)
- ricovero protetto per biciclette, con chiave di accesso

La configurazione proposta è da intendersi ottimale, non necessariamente da realizzarsi in maniera contestuale ma piuttosto implementativa così da fornire inizialmente un servizio base capillare e successivamente potenziare i nodi più fruiti e frequentati.

Sinergia con Servicepoint urbani. Si chiarisce infine in questi punti sono in sinergia con gli altri servicepoint urbani che hanno caratteristiche simili ma essendo rivolti ad altri target, ad esempio a pendolari, studenti o lavoratori, possono avere differenti configurazioni. I bisogni e le necessità in utenze saltuario non sono del tutto simili ad uno sistematico corrispondono a differenti strutture; ci si auspica per questo una progettazione ad hoc per il contesto è il target potenziale di ciascun Punto Multiservice Ciclistici (PMC).

Tra pubblico e privato. Una delle principali caratteristiche che differenziano i PMC relativi all'itinerario ciclistico rispetto a quelli urbani è la possibile installazione di punti di ricarica leggeri per le biciclette elettriche e per i monopattini. Queste infrastrutture sono infatti più utili ai cicloturisti che percorrono tanti chilometri rispetto ai pendolari che si possono permettere di caricare il mezzo presso la propria abitazione o presso il loro luogo di lavoro. Le infrastrutture pubbliche devono



creare una rete complementare a quella privata promossa precedentemente.

Direttive correlate ed esiti attesi

Il Comune di Ascoli Piceno sta realizzando grazie ai fondi stanziati dal Ministero e dalla Regione Marche, i CicloPod presso le stazioni FS del territorio e si sta muovendo in sinergia con gli altri comuni del Piceno per realizzare un sistema di CicloPod presso le stazioni unitario e riconoscibile.

Si consideri che evidentemente non tutti gli elementi indicati precedentemente come elementi di dotazione dei punti di ricarica sono necessari in ogni punto. La scelta di quali elementi inserire all'interno di quali aree deve essere oggetto di analisi sul contesto e sull'eventuale domanda. Viceversa, in determinati contesti, potrebbe essere necessario o utile aggiungere altre infrastrutture. Ad esempio, presso la stazione ferroviaria è utile aggiungere un tabellone luminoso delle partenze oppure presso parchi o siti archeologici saranno installate mappe e tabelle informative.

6.3.4 C4 - PREDISPORRE UN SISTEMA DI WAYFINDING BILINGUE, ONLINE E FISICO

Classificazione: SERVIZI - INTERVENTO

Contesto e criticità emerse dalle indagini, sia tecniche che sociali;

Il completamento della Ciclovia del Tronto inserirà Ascoli nel circuito delle mete del cicloturismo, aggiungendo un'attrattiva ulteriore al territorio piceno.

Allo stato attuale non esiste una previsione sistemica di segnalazione fisica tramite cartelli del percorso. Esistono comunque dei tratti in cui

viene curato l'aspetto del Wayfinding e dell'orientamento dei ciclisti, come ad esempio nel centro storico grazie al progetto PINQuA.

Dall'analisi dei dati relativi al ciclismo amatoriale e sportivo emerge come, anche in assenza di indicazioni esplicite con cartellonistica, esitano comunque nel percepito e nella prassi una certa quantità di percorsi utilizzati da utenti sia autoctoni che turisti. Si ritiene utile considerare questi percorsi rilevati come prioritari per il Wayfinding in ambito extraurbano. (4.2.6.2 - Indagini con Strava)

Obiettivi e strategie a cui l'azione si riferisce

L'obiettivo cardine che soddisfa l'azione è **O5: Facilitare l'orientamento e la percezione delle distanze in bicicletta**

La strategia principale perseguita dall'azione è **S8: Avviare una campagna di comunicazione del Biciplan e del Pediplan online e offline, per favorire la fruibilità del piano e una nuova visione di città.**



Esempi e riferimenti



Figura 84 - Sistema di Wayfinding previsto come azione pilota del progetto CycleWalk per Olbia



Figura 85 - Sistema di segnaletica WayFinding della città di Merano

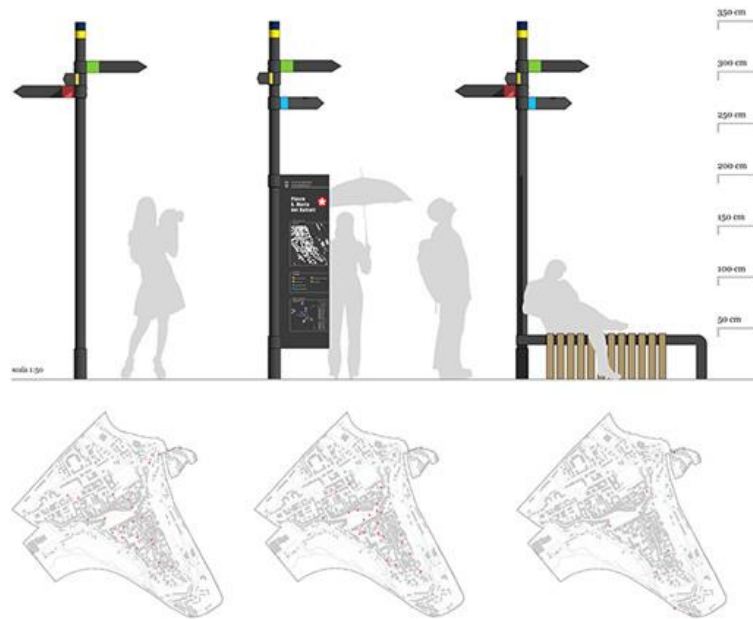


Figura 86 - Progetto di WayFinding a Belluno

Descrizione della natura e delle caratteristiche principali

Per facilitare l'orientamento, la percezione delle distanze e incentivare l'utenza a soggiornare ad Ascoli, si rende necessaria la predisposizione di segnaletica di WayFinding, fondamentale per una migliore esperienza di soggiorno in una città sconosciuta. La segnaletica è da pensare almeno bilingue, in italiano e in inglese. Se sui dispositivi fisici sembra difficile inserire più di due lingue, sulle piattaforme online invece è consigliato accompagnare alle due lingue già citate anche il tedesco e il francese e implementare progressivamente le lingue disponibili.

A chi si rivolge. La mobilità si definisce sostenibile sotto diversi aspetti: ambientale, economico, sociale. La tutela degli utenti deboli rientra negli aspetti di mobilità sostenibile a livello sociale. In particolare modo, è necessario che tutti gli utenti possano usufruire di indicazioni di percorso e segnaletica.

Schema semplice ma completo. Si individuano punti di interesse turistico e cittadino, che siano attrazioni culturali e naturali o snodi logistici. I POI vengono messi in relazione, calcolando la distanza da uno all'altro, tenendo conto della pertinenza e delle connessioni logiche tra luoghi. In ogni POI verrà individuato il punto migliore in cui posizionare un cartello che riporterà:

- il nome del POI in italiano e in inglese
- la distanza in metri tra i due POI
- il tempo di percorrenza in minuti in bicicletta
- il tempo di percorrenza in minuti a piedi
- la direzione
- un QR code di collegamento al sito.

Nelle APC è plausibile inoltre progettare un sistema di WayFinding che utilizzi l'asphalt paint per fornire indicazioni.

Sia fisico che online. A lato del wayfinding fisico e quindi la predisposizione dei cartelli e la loro distribuzione sul territorio è importante quello online. Il QR presente sul cartello rimanda ad un sito in cui le potenzialità sono illimitate. Si può utilizzare un'applicazione o un sito direttamente, si possono riportare mappe (sia reali sia stile ciclopoltane), descrizioni, video, miniguide turistiche per la descrizione dei punti di interesse più rilevanti e proposte di percorsi.



In ultima analisi si riporta la possibilità anche dell'utilizzo della realtà aumentata che con gli smartphone può dare grande input turistici.

Design for all. La segnaletica WayFinding progettata dovrà prevedere l'utilizzo da parte di tutti gli utenti, anche ipovedenti o ciechi, in due possibili modalità:

- integrata nel pannello stesso da informazioni tattili;
- integrata da un sistema di percorsi tattili.

Direttive correlate ed esiti attesi

Un wayfinding efficace migliorerà l'esperienza del turista, in particolare del cicloturista e indicherà gli itinerari più efficaci e sicuri all'interno della città. Fra gli esempi più avanzati ci sono quelli che prevedono l'utilizzo della realtà aumentata. Ci sono varie app che utilizzano questa tecnologia che possono essere sviluppate anche per Ascoli. Il funzionamento è quello di inquadrare con la videocamera del cellulare l'area attorno e direttamente sulla fotocamera appariranno informazioni. Fra le informazioni possibili ci sono luoghi di interesse, distanza verso gli stessi, link informativi e informazioni sugli edifici storici. Si riportano alcuni esempi:

- TabUI
- Charta Roma
- My Wowo
- Peak finder

Il WayFinding fisico deve interfacciarsi con gli altri interventi di informazione all'utenza fra cui i totem informativi e gli infopoint distribuiti sul territorio. Attraverso una grafica univoca e riconoscibile si

creerà una rete che garantirà un valore aggiunto all'esperienza turistica dei visitatori.

Elenco degli allegati e delle tavole di Piano

QUADRO CONOSCITIVO

- QC1_Percorsi ciclabili
- QC2_Ricognizione e classificazione nodi intermodali
- QC3_Ricognizione e classificazione Verde pubblico e POI
- QC4_Censimento popolazione e addetti
- QC5_Rilievo degli attraversamenti
- QC6_Rilievo della carreggiata e incidentalità

ALLEGATI QUADRO CONOSCITIVO

- AQ1_Report partecipazione 25 febbraio 2022
- AQ2_Report questionario
- AQ3_Report atlante delle segnalazioni
- AQ4_Analisi dei dati dei rilievi di traffico
- AQ5_Analisi Floating Car Data

TAVOLE DI PROGETTO

- Scenario di progetto: Area urbana
- Scenario di progetto: APC
- Scenario di progetto: itinerario cicloturistico

ALLEGATI PROGETTO

- AP1_Regolamento viario della mobilità ciclistica
- AP2_Logo design
- AP3_Centralità urbane
- AP4_Area a precedenza ciclabile. Studio della segnaletica verticale