



COVIDLANES

2020, l'anno delle ciclabili pop-up
I nuovi percorsi in bici e la crescita degli
spostamenti nelle città italiane nell'anno del Covid



LEGAMBIENTE

A cura di

Edoardo Zanchini, Simone Nuglio,
Milena Dominici, Andrea Poggio,
Alessandra Bonfanti, Grazia Battiato

Contributi:

Federico Borromeo, Lorenzo Cecchi,
Rosy Cipolletta, Federico Del Prete,
Arianna Forlani, Mariateresa Imparato,
Lucio Lorenzi, Lorenzo Mancini,
Bruno Marchio, Chiara Martinelli,
Giorgio Prino, Ruggero Ronzulli,
Vanessa Rosano, Roberto Scacchi,
Vincenzo Tiana, Francesco Tosato,
Ilaria Violin, Maurizio Zara, Federica Zennaro

COVIDLANES	5
Le nuove ciclabili pop-up realizzate nel 2020	7
La grande opera che serve all'Italia: investire nelle ciclabili urbane	8
Le scelte di mobilità individuali all'epoca della pandemia	9
Le policies sulla mobilità attiva ai tempi della pandemia	10
Lo scenario italiano a settembre 2020	12
Gli interventi realizzati nel 2020 per la ciclabilità	13

COVIDLANES

2020, l'anno delle ciclabili pop-up I nuovi percorsi in bici e la crescita degli spostamenti nelle città italiane nell'anno del Covid

L'emergenza COVID-19 ha fatto registrare un significativo aumento di attenzione nei confronti degli spostamenti ciclabili in tutto il mondo, legati soprattutto al lockdown e alla possibilità di gestire in modo utile e dilettevole il necessario distanziamento. I vantaggi della mobilità ciclabile sono del resto evidenti: per le persone sono rilevanti in termini di ridotta spesa per la mobilità; per le città in termini di riduzione di inquinamento e traffico. In questo anno quindi sono successe diverse cose interessanti rispetto agli spostamenti delle persone e nell'attenzione verso le politiche urbane e Legambiente ha deciso di approfondirle in questo rapporto.

Il lockdown ha portato a un deciso aumento degli spostamenti in bici, fenomeno visibile nelle città di tutta Italia con una maggiore predisposizione verso questa scelta da parte dei cittadini, grazie anche ai nuovi mezzi finanziati dall'ecobonus. Questo incremento è registrato dai monitoraggi della popolare applicazione Google Maps. **Google ha infatti contato il numero di richieste di indica-**

zioni stradali per percorsi in bicicletta, in tutto il mondo, tra febbraio e giugno, registrando un aumento complessivo delle richieste pari al 69%. In Europa, alcuni paesi come la Finlandia e la Polonia hanno registrato un aumento pari a quattro volte le abituali ricerche di percorsi ciclabili; in Germania, Austria e Svizzera lo stesso dato è più che raddoppiato. In **Italia l'aumento dell'uso delle biciclette è testimoniato dal notevole incremento di vendite di biciclette (tradizionali e a pedalata assistita) che, secondo le stime di ANCMA, nel maggio 2020 è stato del 60% in più rispetto al venduto nello stesso periodo del 2019**, certamente anche grazie allo stanziamento degli incentivi governativi.

Nel 2020 abbiamo scoperto che in pochi giorni era possibile realizzare corsie riservate alle bici, a costi contenuti e con interventi leggeri (con segnaletica orizzontale e verticale) lungo gli assi prioritari e le tratte più frequentate, definendo gli spazi necessari per poi dotarli di protezioni e passaggi esclusivi,



Plan Vélo del comune di Parigi, fonte Comune di Parigi

con l'obiettivo di trasformarli nei mesi successivi in vere ciclabili. Si tratta delle cosiddette **ciclabili pop-up**, che abbiamo visto realizzate in ogni parte del mondo, da Montpellier, usando una striscia di vernice e cordoli di protezione con conetti provvisori, a Berlino, allargando le piste ciclabili con nuove strisce laterali. Stessi interventi sono stati realizzati a Bogotá come a Vancouver, a New York, Boston e Parigi. In Nuova Zelanda il Governo ha deciso di finanziare queste misure finanziando i Comuni.

La European Cyclists Federation ha ricostruito lo scenario relativo alle "misure ciclistiche" messe in campo a livello europeo negli ultimi mesi, e quel che ne esce è un quadro caratterizzato da **oltre 2.300 km di infrastrutture ciclabili annunciate (tra permanenti e temporanee), più di 1.000 km già realizzati o cantierizzati, con oltre un 1 miliardo di euro di finanziamenti stanziati in tutta Europa**. Vale la pena citare in positivo il caso di Parigi, dove sono stati realizzati (dato di settem-

bre 2020), 50 chilometri di piste ciclabili pop-up, ribattezzate dai francesi "coronapistes" con chiaro riferimento alla misura d'emergenza, e già destinate a diventare permanenti secondo la volontà della ri-eletta sindaca Anne Hidalgo.

E in Italia? Complessivamente quasi 200 i chilometri di nuove ciclabili "leggere" realizzate nel nostro Paese. Ma non solo, per la prima volta sono apparse negli incroci stradali le **"case avanzate"**, ossia appositi spazi per le bici che hanno l'obiettivo di tutelare la sicurezza dei ciclisti, rese possibili dalle recenti modifiche al codice della strada.

Milano è la città dove sono stati realizzati più chilometri di ciclabili d'emergenza, ben 35, seguita da Genova con 30. Nel complesso sono 21 le città dove sono stati realizzati nuovi tratti ciclabili anche se con finalità e risultati differenti.



Lavori di realizzazione di ciclabile pop up a Ferrara (foto Comune di Ferrara)



Realizzazione di una ciclabile pop up a Bologna, in via Galliera (foto Legambiente Bologna)

Le nuove ciclabili pop-up realizzate nel 2020

Comune	km realizzati
Milano	35
Genova	30
Roma	15,71
Torino	15,5
Brescia	15
Cagliari	11
Bologna	9,7
Firenze	9,6
Venezia	8
Napoli	7,6
Padova	7,2
Ferrara	5
Lecce	4,5
Bari	3,5
Arezzo	3,5
Pescara	3,4
Verona	3,26
Parma	3,15
Palermo	2,3
Pesaro	1
Perugia	0
Totale	193,92

Fonte: Legambiente

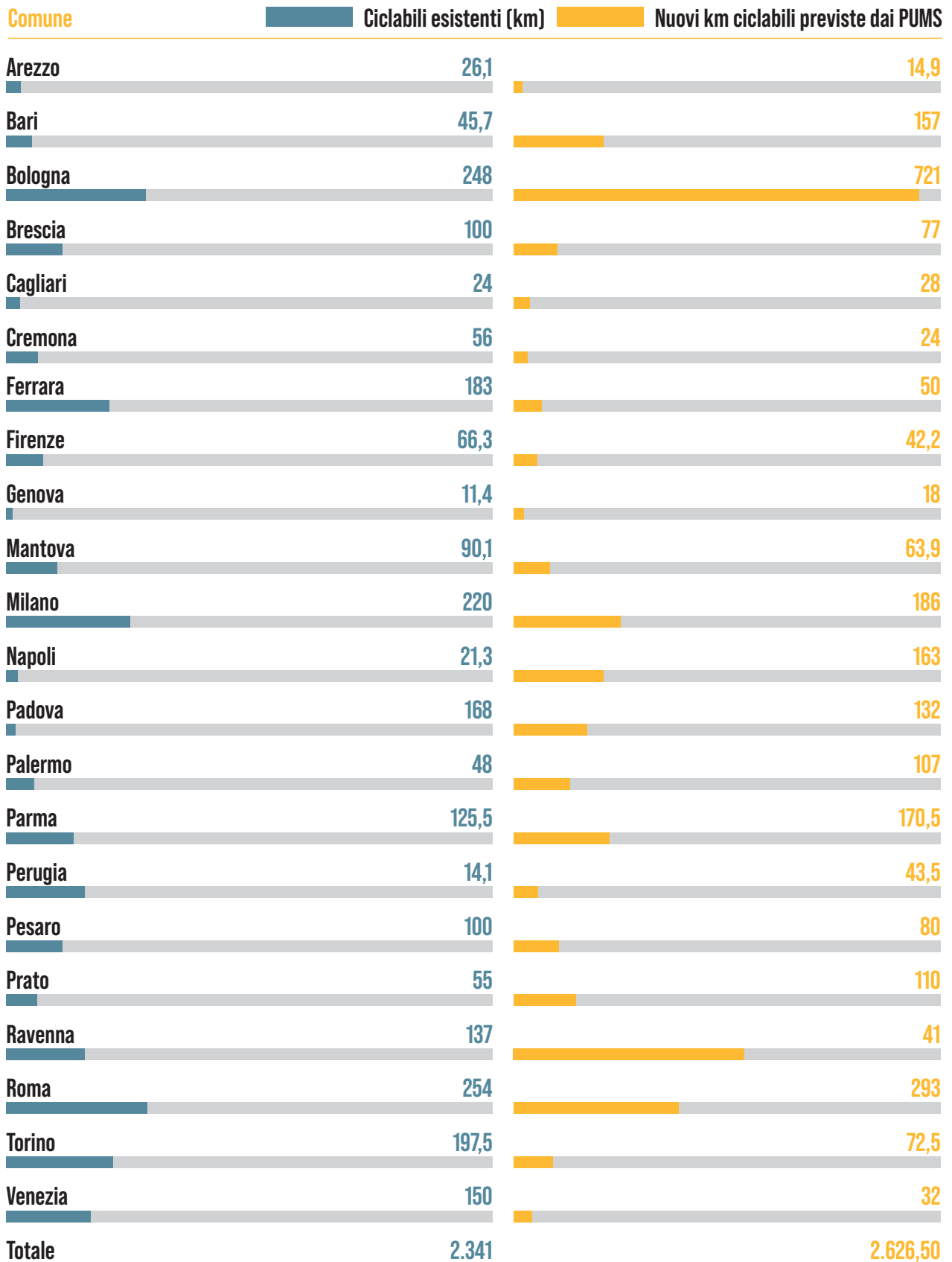
Quanto realizzato in questo breve periodo deve essere capitalizzato positivamente. Questo è il momento di spingere sullo sviluppo delle ciclabili per far crescere la mobilità sostenibile creando le condizioni per arrivare, in tutte le città, a una percentuale di spostamenti ciclabili a due cifre, come già accade a Ferrara, Bolzano e Pesaro dove si supera il 30%. Per riuscirci abbiamo bisogno di raddoppiare, nei prossimi cinque anni, i chilometri di piste ciclabili nelle città italiane, come prevedono i **PUMS** (piani urbani mobilità sostenibile).

Si tratta di progetti per **2.626 km di nuove piste ciclabili**, da sommare ai 2.341 km già esistenti in 22 città italiane. Qualche esempio? Secondo i piani Palermo passerebbe dagli attuali 48 a 155 km di piste ciclabili, Firenze da 66,3 a 108,5, Pesaro da 100 a 180, Napoli da 21,3 a 184,3, Bologna da 248 a 969, Bari da 45,7 a 202,7, Milano da 220 a 406, Parma da 125,5 a 296 km.

Occorre un segnale deciso, che faccia capire che il nostro Paese fa sul serio, che le ciclabili pop-up realizzate nel 2020 diventeranno percorsi protetti e che si continuerà con interventi mirati alla realizzazione di una vera e propria rete diffusa nella città che possa permettere un vero e grande salto di scala negli spostamenti urbani.

Al Governo italiano chiediamo di inserire queste infrastrutture urbane nel Recovery Plan e di seguire l'esempio dell'Inghilterra dove si è deciso di investire un miliardo di Euro proprio per questi interventi.

La grande opera che serve all'Italia: investire nelle ciclabili urbane



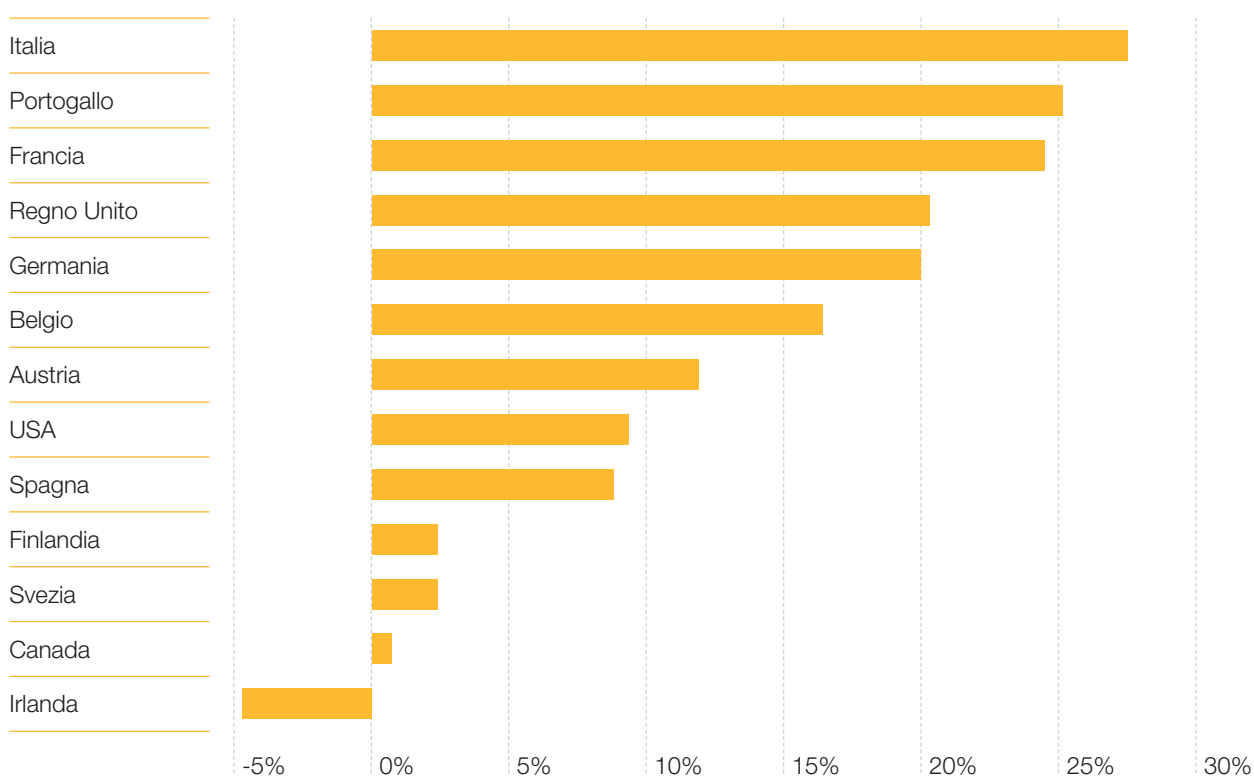
Fonte: Legambiente

Le scelte di mobilità individuali all'epoca della pandemia

Utilizzando la sua rete di contatori di biciclette in tutto il mondo (colonnine dotate di sensori in grado di identificare il passaggio delle bici) il sistema Eco-Counter ha realizzato uno studio che mette a confronto l'uso della bicicletta nel 2020 con l'anno precedente.

I dati emersi sono davvero interessanti: nel mese di **settembre 2020** è stato rilevato un **aumento dell'uso delle biciclette in Italia pari al 27,5%**. Il nostro è quindi il Paese con l'**incremento più rilevante, seguito dal Portogallo col 25,3%, dalla Francia (24,5%), da Regno Unito e Germania (20%)**.

Variazione percentuale nel conteggio delle biciclette (Settembre 2020 vs Settembre 2019)



Fonte: ECF/Eco-Counter

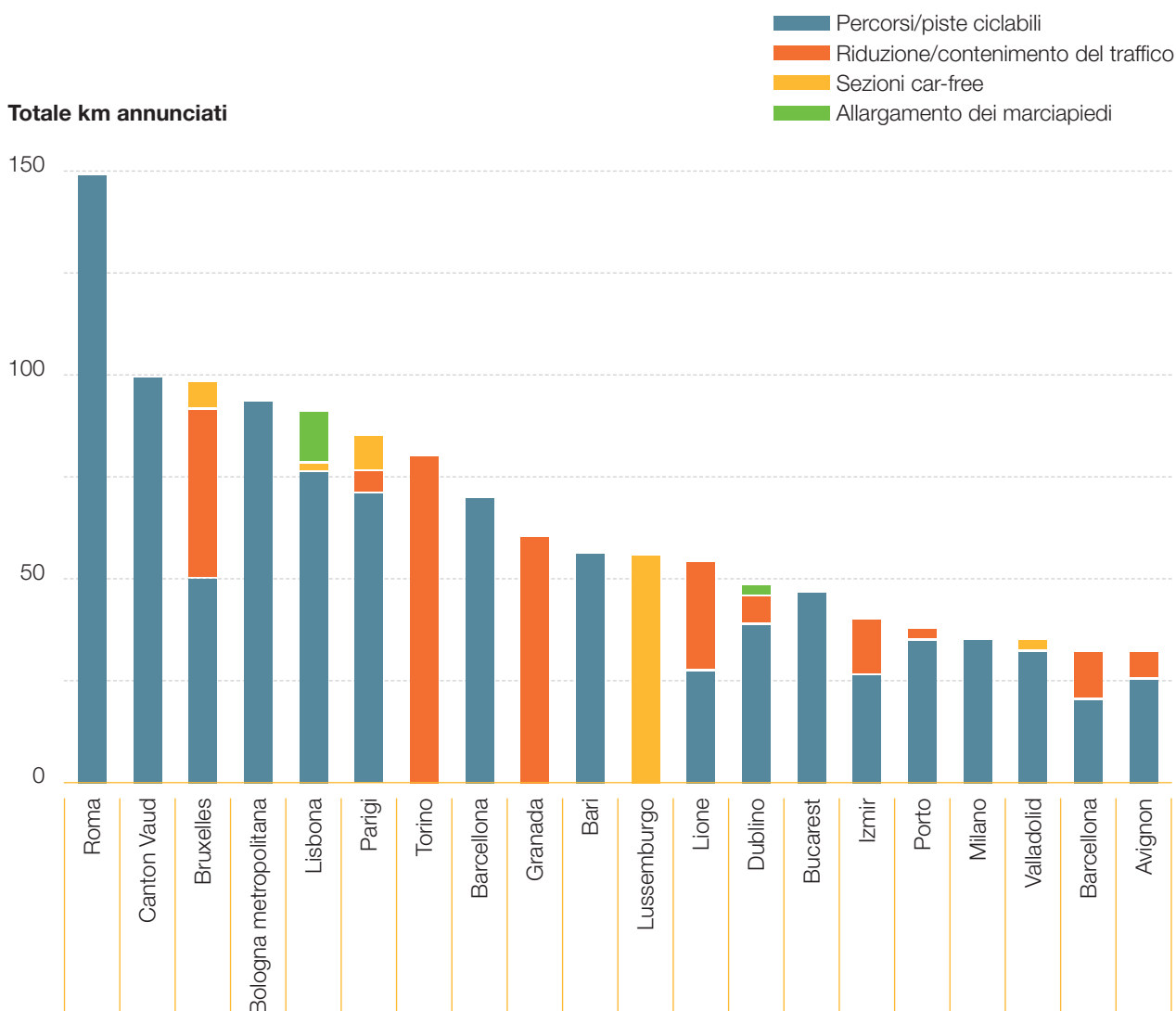
Nel mese di ottobre 2020, in alcuni paesi europei, lo scenario si è evoluto ulteriormente facendo registrare **significative variazioni percentuali rispetto all'ottobre 2019**. In particolare:

- In quasi tutti i paesi presi in esame dal sistema Eco-Counter, il numero di biciclette a ottobre 2020 era superiore a quello dello stesso periodo dell'anno precedente.
- **L'Italia continua a guidare la classifica del boom della bicicletta con un + 48,4%** (seguita dal Portogallo con +34,4%).

L'analisi dei **dati mensili** registrati da Eco-Counter in Italia nel corso del 2020, mostra picchi significativi dell'uso delle biciclette nei periodi di maggio (+81%) e settembre/ottobre (+73%), evidentemente legati agli effetti del lockdown sulla mobilità abituale soprattutto nei giorni infrasettimanali.

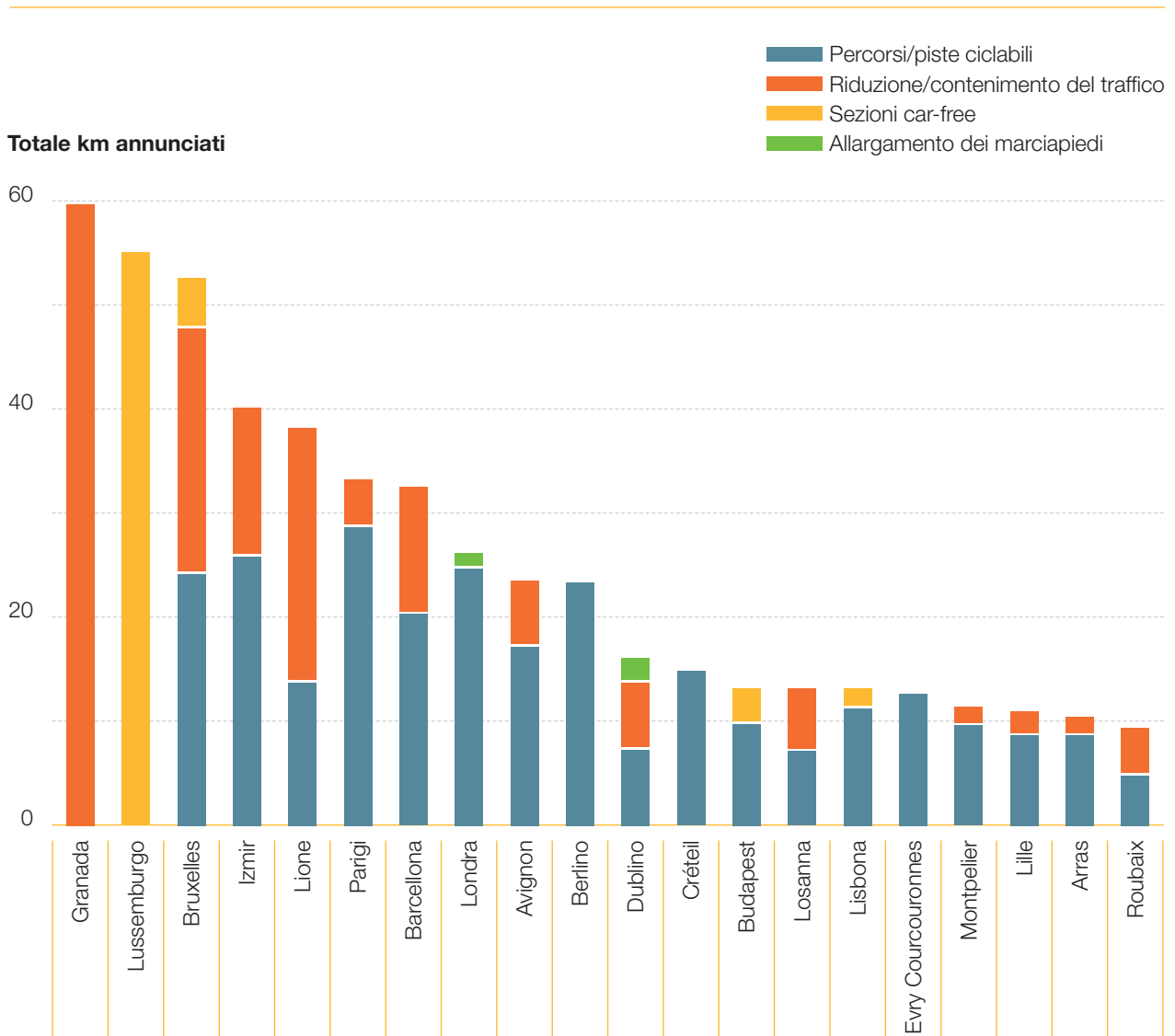
Le policies sulla mobilità attiva ai tempi della pandemia

I dati ECF (European Cyclists' Federation) mettono in relazione alcuni indicatori complementari relativi alla mobilità ciclo pedonale e cioè il numero di km di nuovi percorsi ciclabili annunciati fino al periodo settembre 2020, le misure per la riduzione di traffico, la realizzazione di segmenti stradali car-free e l'allargamento dei marciapiedi. Ed è importante tener presente che la maggior parte dei progetti è stata presentata dopo il lockdown, tra aprile e maggio 2020.



Fonte: ECF

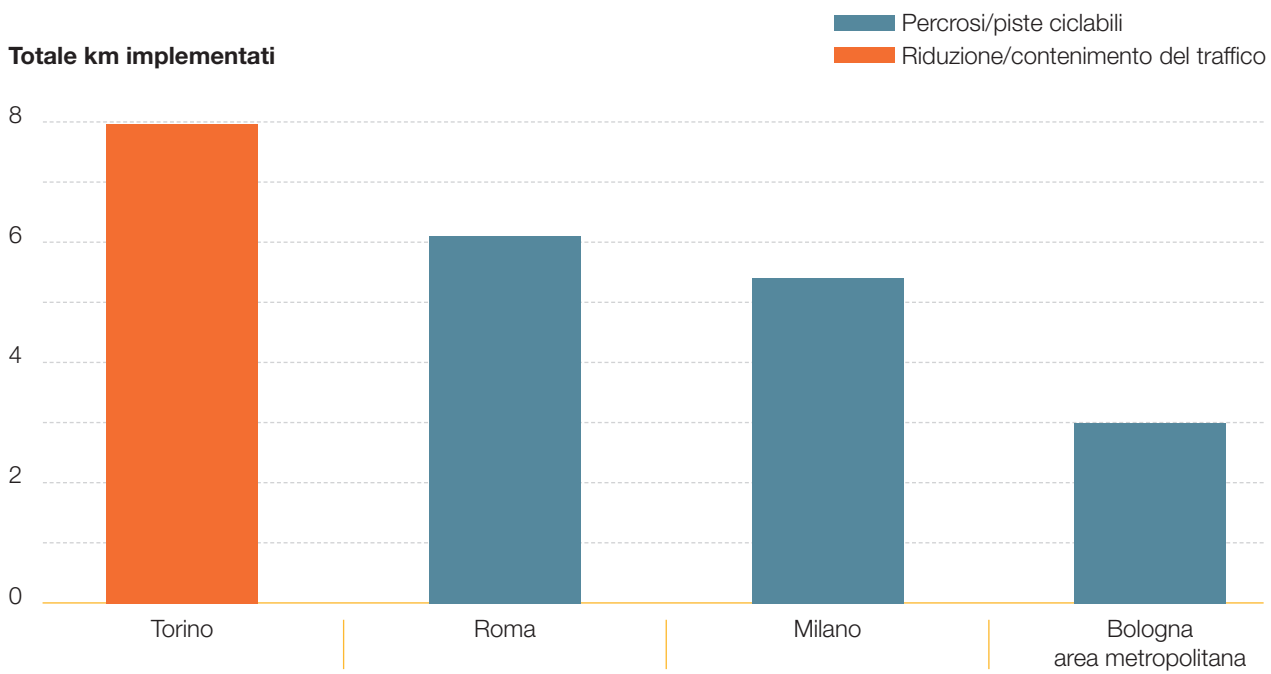
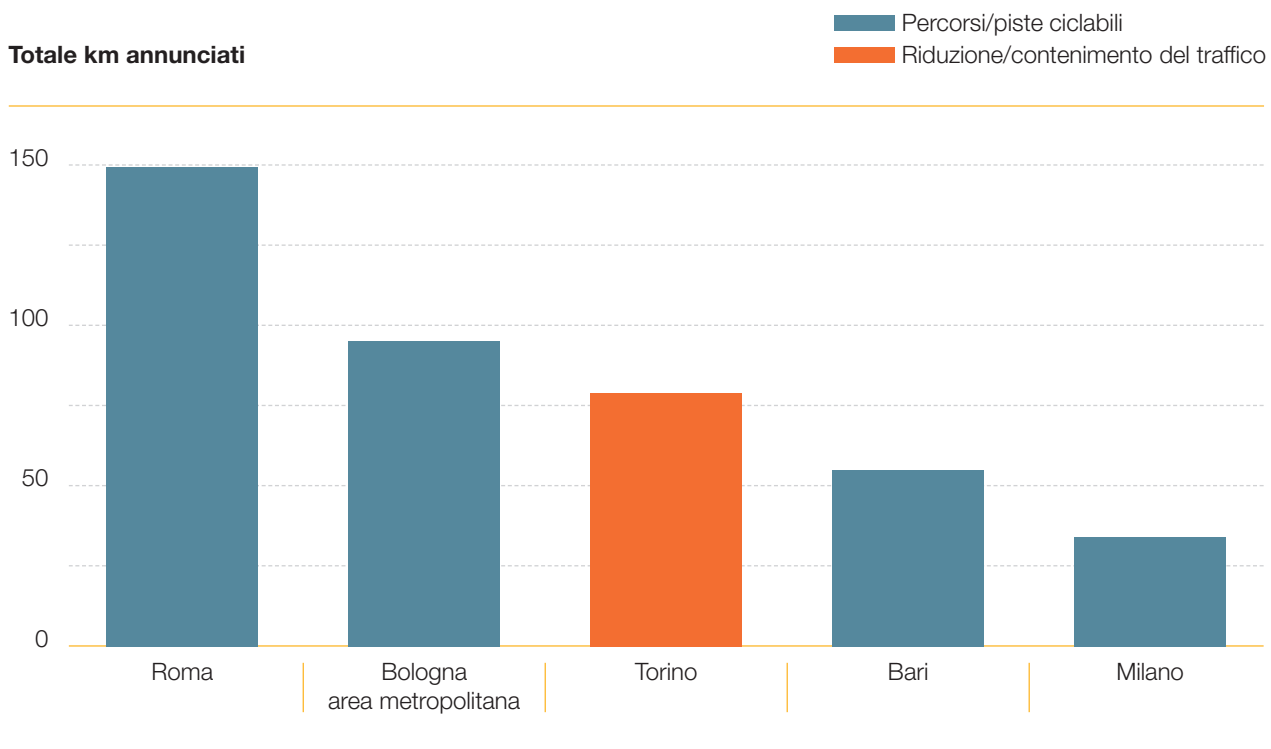
Il quadro che ne emerge vede **Roma al primo posto tra le 20 città europee prese in analisi per numero di nuovi km di percorsi ciclo-pedonali annunciati, ben 150**. Tra le altre città italiane, **Torino si attesta al 7° posto della classifica per le misure di contenimento del traffico** (queste ultime in buona parte dovute alla trasformazione dei controviali del centro città in percorsi dove le bici e i mezzi di micromobilità elettrica hanno la precedenza sulle auto). **Bari e Milano si attestano al 10° e 17° posto** grazie ai nuovi km di percorsi ciclabili annunciati.



Fonte: ECF

Questo scenario cambia completamente se vengono presi in esame i chilometri di nuovi percorsi ciclabili effettivamente realizzati, nello stesso periodo. Parigi sale al primo posto per piste cilabili e bike lanes, preceduta nella classifica degli indicatori complementari da altre quattro città europee (Granada, Lussemburgo, Bruxelles, Lione) che si distinguono per altri interventi di riduzione del traffico veicolare. **Nessuna delle città italiane compare in questa classifica.**

Lo scenario italiano a settembre 2020

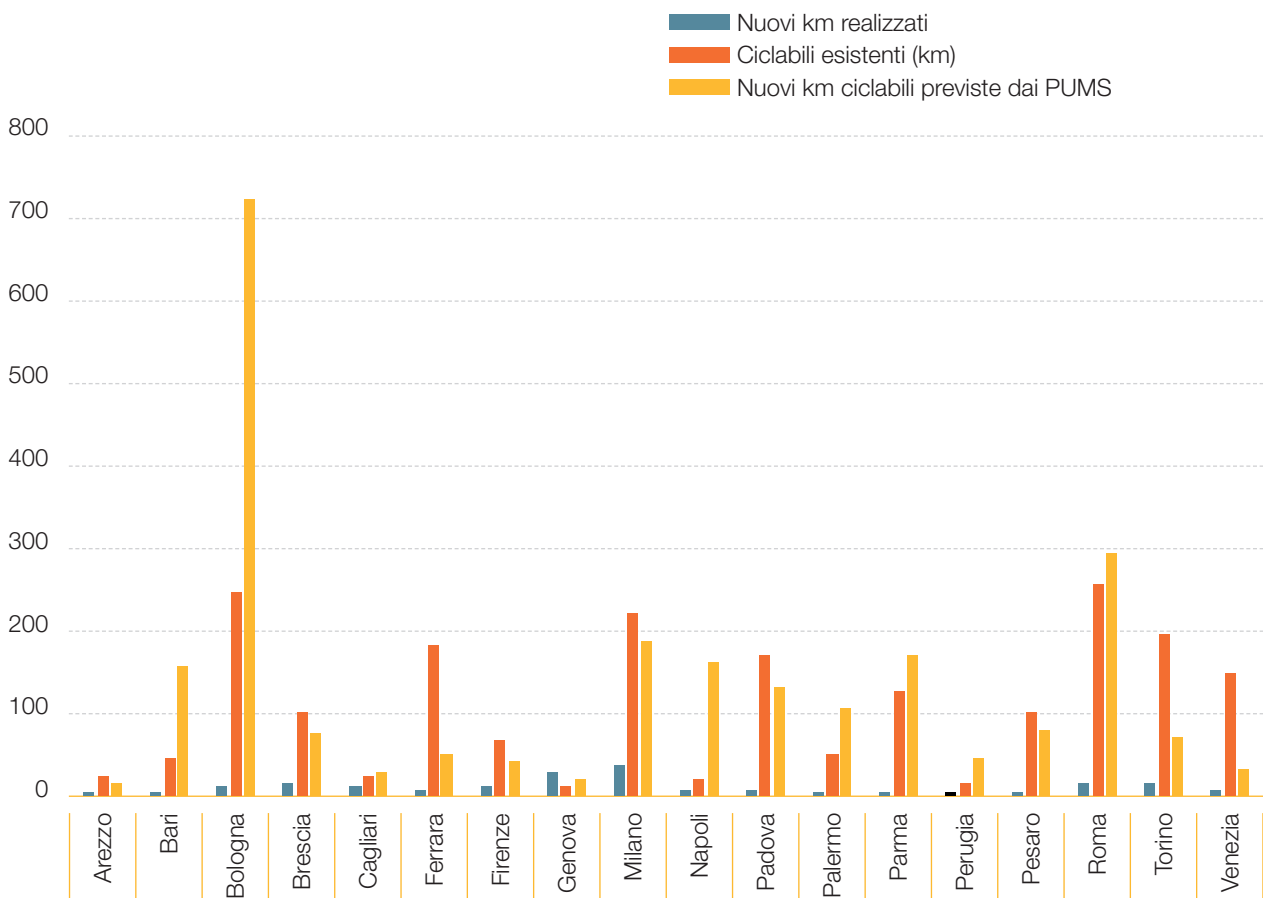


Fonte: ECF

Da un confronto più dettagliato tra i soli capoluoghi italiani presi in esame da ECF, emerge con maggiore chiarezza **il divario tra gli interventi annunciati (primavera 2020) e quelli effettivamente realizzati (autunno 2020).**

Gli interventi realizzati nel 2020 per la ciclabilità

Quali interventi sono stati realizzati nelle strade delle città italiane a favore dei ciclisti? In questo paragrafo descriviamo l'incremento dei km calcolato sommando piste ciclabili, bike lanes e tutte le misure temporanee effettuate nelle città italiane, poiché seppure diversi in termini di realizzazione e inquadramento normativo, tutti gli interventi rappresentano indicatori perfettamente integrabili e in linea con i dati del monitoraggio ECF. Inoltre, la maggior parte dei provvedimenti temporanei, nei capoluoghi presi in esame, coincidono con i percorsi ciclabili individuati nei PUMS e dunque già programmati.



Fonte: Legambiente



AREZZO

L'amministrazione del capoluogo toscano ha realizzato un incremento dei percorsi ciclabili di circa 3,5 km. Accanto a questo intervento ha provveduto a chiudere il centro città al transito delle auto.



Nuovo tratto ciclabile ad Arezzo (foto Legambiente Arezzo)

BARI

Per favorire i piccoli spostamenti cittadini (il 65% del totale) il primo intervento post lockdown nel capoluogo pugliese è stato la pista ciclabile light in corso Vittorio Emanuele, di 2,5 km senza cordoli, caratterizzata da segnaletica verticale e orizzontale, a cui è seguito il percorso sulla costa sotto il faro di San Cataldo, di 1 km monodirezionale. Di prossima realizzazione un percorso sul lungomare Nazario Sauro.

Su San Cataldo il Comune ha pensato non solo ad un semplice percorso ciclabile, ma anche a spazi distinti per i runner. Un modo quindi per valorizzare un altro angolo di lungomare, in maniera "light", cioè senza cordoli o lavori invasivi, ma solo con la segnaletica orizzontale e verticale.

Nel progetto post lockdown del Comune, denominato Open Space, rientra anche la realizzazione di 30 interventi finalizzati ad aumentare la dotazione di spazio pubblico fruibile, in particolare nei contesti carenti di piazze e di verde, con l'obiettivo di pro-

muovere la pratica sportiva e il benessere sociale nel rispetto delle misure di distanziamento fisico previste dalle norme anti Covid. Impegno evidente, per esempio nel tratto da via Manzoni a largo Giannella. Il tutto attraverso l'allestimento "tattico" di piazze, slarghi e strade cittadine.

Rispetto al sistema del trasporto pubblico locale, saranno ampliate le Zone a Sosta Regolamentata (ZSR) per limitare gli spostamenti con i mezzi individuali. Lo sharing di micromobilità elettrica verrà potenziato nelle prossime settimane aggiungendo ai mille mezzi elettrici messi a disposizione da Helbitz e Bit Mobility, 500 nuovi monopattini di altre società. Sarà ridefinito il piano delle Zone 30, 20, 10 km/h per moderare il traffico e disincentivare l'utilizzo di mezzi privati e verrà realizzata una rete di percorsi pedonali e ciclabili "tattici" attraverso la sola segnaletica orizzontale e verticale (con costi e tempi di realizzazione ridotti) puntando a triplicare la lunghezza dei percorsi ciclabili esistenti. Continua poi il progetto Muvt, il programma sperimentale per il rimborso chilometrico che ha permesso, dall'avvio dell'iniziativa nel 2019, la vendita di oltre tremila biciclette, molte delle quali per minori, rendendo immediatamente accessibile l'accesso all'offerta della mobilità cittadina tramite apposita App. Ancora, è stata già definita una nuova iniziativa "Bike To" finanziata con fondi europei che ha l'obiettivo di incentivare la mobilità sostenibile attraverso un sistema di premi legati al raggiungimento di determinate soglie chilometriche. Il progetto, che coinvolgerà anche gli operatori economici del territorio cittadino con i quali il Comune di Bari stipulerà apposita convenzione, si avvarrà di una piattaforma informatica attivata dall'amministrazione comunale e coinvolgerà le scuole del territorio.



Nuovo percorso ciclabile corso Vittorio Emanuele a Bari, (foto Legambiente Puglia)

BOLOGNA

Gli interventi eseguiti nel capoluogo emiliano sono stati caratterizzati da tempi veloci. Il biciplan di Bologna prevedeva 15 nuovi km di ciclabile. 5,5 km sono stati realizzati, 4,2 km si chiuderanno a breve e si sta accelerando per la realizzazione degli altri tratti.

L'emergenza covid ha infatti fatto anticipare al 2020 molte cose previste per il 2021 e oltre.

Le corsie ciclabili sono state realizzate riservando parte dello spazio usato dalle bici nella normale viabilità: una modalità utilizzata per la prima volta su importanti e trafficate arterie di collegamento tra la periferia e il centro (via Saragozza/Porrettana, via Lenin) e di circonvallazione (via Casarini/Malvasia).



Nuova corsia ciclabile in via Saragozza a Bologna (foto Legambiente Bologna)

BRESCIA

In primavera (tra aprile e maggio) l'Amministrazione Comunale aveva prospettato la definizione di nuovi 30 km di "ciclabili di emergenza", secondo la formula locale delle "CicAgili" (soluzione analoga alle bike lanes).

I lavori per la realizzazione delle piste sono iniziati durante l'estate e sono tuttora in corso: a dicembre 2020 sono stati realizzati 15/20 km dei 30 previsti. I percorsi sono in gran parte previsti nel PUMS e, col tempo, dovrebbero trasformarsi in ciclabili permanenti.



Pista ciclabile di Brescia

CAGLIARI

I cantieri del capoluogo sardo hanno interessato i nuovi corridoi ciclabili 3 (Terramaini) e 4 (Monte Mixi), saranno ultimati. In previsione di un incremento dell'uso della bici, sono stati conclusi i lavori di potatura e il tracciato esistente è fruibile già da diverso tempo. L'incremento chilometrico della rete cittadina è in totale di 11 km, nello specifico: corridoio 3 Terramaini, complessivamente circa 6 km di piste, principalmente monodirezionali, nei due sensi di marcia; corridoio 4 Monte Mixi, complessivamente circa 5 km di piste, principalmente in corsia bidirezionale.

FERRARA

Il nuovo percorso ciclabile di Ferrara ha una lunghezza di circa 5 chilometri. Partendo da via Fiaschetta, in corrispondenza del polo ospedaliero di Cona, proseguirà parallelamente alla 'superstrada' (RA8) Ferrara-Porto Garibaldi sulla via Boccale fino all'intersezione con la via Ricciarelli, attraversando

poi il centro abitato di Aguscello sino all'intersezione con via del Parco e concludendosi su quest'ultima in corrispondenza del tratto ciclabile esistente in corrispondenza della via Miles Davis.

Il tracciato ciclabile si sviluppa sfruttando strade esistenti, asfaltate ex novo (via Fiaschetta) o riasfaltate, e che a causa della loro ridotta larghezza saranno ad 'utilizzo promiscuo' per veicoli e bici. Il progetto comprende anche interventi di miglioramento della sicurezza della circolazione con la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati (in particolare in via Ricciarelli nel centro abitato di Aguscello) e la posa di specifica segnaletica orizzontale e verticale indicante la presenza di un itinerario ciclabile, oltre che di rallentatori di velocità realizzati con bande sonore e di pittogrammi. Obiettivo dell'intervento è quello di integrare funzionalmente le infrastrutture ciclabili esistenti, migliorandone la viabilità e la sicurezza. Nel medesimo pacchetto di misure, il Comune ha previsto provvedimenti per il miglioramento della sicurezza stradale anche nell'ambito del progetto 'bike to work' finalizzato ad interventi su strada mirati a favorire la circolazione delle biciclette.

Nuove zone 30: gli interventi comprendono in particolare l'installazione di segnali verticali indicanti 'zona residenziale' (*cartello blu, con bambini che giocano*) e 'zona 30' (*velocità limitata a 30 km orari*), nei tre comparti di:

- 'Krasnodar': compreso tra via Bologna a est, via Beethoven a sud, via Ferraresi a ovest, e linea ferroviaria Ferrara-Ravenna a nord;
- 'Villa Fulvia Nord': compreso tra: via Giglioli a est, via Comacchio a sud-ovest, e Po di Volano a nord;
- 'Villa Fulvia Sud': compreso tra via Alceste Ricciarelli a est, Linea ferroviaria Ferrara-Ravenna a sud, via Ravenna a ovest, e via Comacchio a nord.

In via Naviglio, inoltre, nel tratto compreso tra via Briosi e via Pomposa, saranno installati segnali indicanti il limite massimo di velocità di 30 km/h. Sempre nell'ambito del progetto 'bike to work' proseguono in città anche gli interventi di realizzazione di nuove corsie ciclabili. Nel mese di novembre è stato infatti completato il tracciamento della segnaletica orizzontale (strisce bianche discontinue) per le corsie ciclabili di via Passega, via Foro Boario e via Bologna, pensate da Comune e Fiab (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta), anche come percorso alternativo da utilizzare a seguito della chiusura del sottopassaggio di via dello Zuccherò, nell'ambito dei lavori di Fer per l'interramento delle linee ferroviaria di via Bologna.

Altre corsie ciclabili sono in via di tracciamento

in via Porta Catena, in via San Aurelio (da via Colombarola a via Marco Polo e da via Bartoli a viale Volano) e in via Borgo Punta (da via Giovanni XXIII a via Biancospino). Già completate quelle di viale Krasnodar e di via Colombarola.



Uno dei nuovi tracciati ciclabili realizzati a Ferrara (foto Comune di Ferrara)

FIRENZE

Il comune di Firenze, dal mese di maggio, ha incrementato di 9,6 km i percorsi ciclabili cittadini. Nello specifico: 8,6 km di corsie ciclabili e 1 km di nuova pista ciclabile. I nuovi percorsi hanno interessato il tratto finale di viale Redi, via Torre degli Agli dietro il Palagiustizia, il tratto da viale Talenti fino a Scandicci lungo viale Nenni.



Nuova bike lanes in viale Redi a Firenze (foto Legambiente Firenze)

GENOVA

Durante il periodo del lockdown è stato definito un nuovo corridoio ciclabile di orientamento est-ovest. Si tratta di 15 km a/r (quindi 30 km) che attraversano Genova da ponente a levante. Solo una parte dei tracciati corrisponde a quelli del PUMS. Il nuovo percorso è diventato parte integrante del BikePlan della città metropolitana e si sta sviluppando secondo due direttrici:

- Fiumara-De Ferrari: via Fiumara, via Bombrini, via Gaggini, via Antica Fiumara, via Sampierdarena, via Pietro Chiesa, via Fiamme Gialle, via di Francia, via Milano, piazza di Negro, via Buozzi, via Adua, via Alpini d'Italia, via Boccanegra, Museo del Mare, Porto Antico, piazza Caricamento, via San Lorenzo, piazza De Ferrari.

- De Ferrari-Fiumara: piazza De Ferrari, via San Lorenzo, piazza Caricamento, Porto Antico, Museo del Mare, via Boccanegra, via Rubattino, via Bersaglieri d'Italia, via Fanti d'Italia, via San Benedetto, Mura degli Zingari, via Buozzi, piazza di Negro, via Milano, via di Francia, via Dottesio, via Daste, via Giovannetti, via Buranello, via Dondero, via Fiumara.

Previsti, inoltre, altri percorsi ciclabili che attraversino la Val Polcevera e la Val Bisagno da nord a sud, ma questo secondo intervento è al momento solo un'ipotesi.

LECCE

Nella primavera scorsa, dopo il lockdown, diverse associazioni si sono riunite per affiancare l'amministrazione comunale nella realizzazione di interventi tesi a migliorare la ciclabilità della città.

È stato così realizzato un intervento di bike lanes finalizzato a ricucire la rete delle preesistenti piste ciclabili. L'anello ciclabile terminato nel periodo post lockdown è lungo 4,5 km e ha consentito di collegare il centro alla stazione ferroviaria. È realizzato quasi esclusivamente con bike lanes ma una parte del percorso è invece corsia preferenziale promiscua bici/bus. A breve saranno posizionati dei cordoli sui punti più critici per aumentare la sicurezza dei percorsi e arginare l'intrusione delle auto, trasformando così le bike lanes in piste permanenti. Ad oggi ci sono altri cantieri aperti per percorsi destinati a terminare entro un anno, per un totale di

circa 10 km. Lecce procedere verso il suo obiettivo della bicipolitana.



Le nuove bike lanes della città di Lecce (foto Roberto Guido)

MILANO

Il capoluogo lombardo ha scelto di realizzare le nuove ciclabili lungo le direttrici previste dal PUMS. Interessante notare come a Milano non siano state realizzate "ciclabili di emergenza", come in altre città, le linee sono infatti bianche e non gialle (vedi Parigi).

Ad oggi, Milano si conferma la città maggiormente impegnata sul fronte della ciclabilità e quella che meglio sembra aver colto l'occasione fornita dal decreto Rilancio in risposta alle esigenze di mobilità determinate dalla pandemia. In primavera sono partiti i lavori per il percorso ciclabile lungo la Cerchia dei navigli. I nuovi percorsi interessano il tratto di strada della circonvallazione interna tra via Francesco Sforza, via Visconti di Modrone, via San Damiano, via Senato e quindi via Pontaccio fino all'incrocio con via Mercato e corso Garibaldi. Altri cantieri hanno finalizzato il tratto ciclabile che lungo viale Monza collega corso Venezia con Sesto Marelli. Realizzato poi, il percorso da piazza San Babila a corso Buenos Aires fino a piazza Loreto. Il punto attualmente interessato dai lavori riguarda la tratta Loreto-Sesto Marelli mentre la tracciatura è partita da via Valtorta a Turro in direzione Nord-Sesto Marelli.

Vanno inoltre ricordati gli interventi sui “controviaiali 30” che hanno interessato: viale Zara-viale Fulvio Testi-piazzale Istria, piazza Piola-piazzale Cuoco, viale Certosa, viale Faenza-viale Famagosta-piazza Carrara-viale Giovanni da Ceremate.



Corsia ciclabile in corso Buenos Aires, Milano, foto Federico Del Prete

NAPOLI

Nel periodo dell'emergenza sanitaria da Covid-19 il Comune di Napoli, in coerenza con gli obiettivi già fissati nel PUMS, ha sviluppato una serie di iniziative per la promozione della mobilità ciclabile, dando nuovo impulso alle risoluzioni già in corso e proponendone di nuove.

Sul fronte della pianificazione di emergenza sono state realizzate infrastrutture ciclabili per circa 9,8 km totali, nello specifico:

- Ciclabile in sede propria asse costiero 4,3 km REALIZZATA
- Ciclabile in sede propria Via Gianturco/Via Ferraris 1,5 km REALIZZATA
- Ciclabile in sede propria Salita della Grotta, 0,8 km IN CORSO DI ULTIMAZIONE
- Ciclabile in sede propria Piazza della Repubblica/Viale Dohr 1 km IN CORSO DI ULTIMAZIONE
- Ciclabile in bike lines Corso Umberto/Centro Direzionale 5 km AVVIO LAVORO ENTRO il 2020 (non inserita nel computo dell'incremento)

Sul fronte della mobilità dolce sono stati avviati i servizi di sharing dei monopattini elettrici con le società Helbiz e Reby.

Sono state ampliate le ZTL ai Quartieri Spagnoli, inserita una zona pedonale in Piazza del Gesù e prevista la trasformazione di tutte le ZTL in zone pedonali dopo le 18.00.

PADOVA

Gli interventi realizzati nei mesi post lockdown nel capoluogo veneto contano 5 km di nuove ciclabili, 2,2 di bike lanes e 4 case avanzate. Le bike lanes sono state tracciate su quei percorsi dove sarebbe stato impossibile realizzare ciclabili canoniche, dunque il tracciato delle bike lanes corrisponde solo in parte con quello previsto nel PUMS.

Inoltre, sono stati eliminati dei posti auto davanti ad alcuni plessi scolastici, realizzati interventi di moderazione del traffico (es. chicane) e pubblicati bandi per servizi di sharing con monopattini. Rispetto allo sharing esistente è stata estesa l'area di Mobike, aumentata la flotta di bici in sharing e aggiunte quelle elettriche.



La “casa avanzata” di via Francesco Guicciardini a Padova (foto Legambiente Padova)

PALERMO

A Palermo, dalla scorsa primavera, c'è stata un'accelerazione nei progetti di ciclabilità. Il sindaco Orlando, lo scorso 13 giugno, ha annunciato il piano con il cronoprogramma degli interventi per il restyling delle piste ciclabili già esistenti e la costruzione di nuove.

Un piano che ha visto il coinvolgimento della neonata Consulta delle Biciclette e che è stato formalizzato con l'approvazione di un'apposita delibera in giunta.

La pista ciclabile bidirezionale realizzata dopo il mese di maggio 2020 si snoda lungo i seguenti assi viari: Via P. pe di Villafranca, via P. Mattarella, via G. Leopardi, via B. Giuliano e viale Piemonte per una lunghezza di 2,3 km.

PARMA

La rete delle piste ciclabili presenti sul territorio del Comune di Parma, che si estende per 137 chilometri, si arricchisce di nuovi tratti. Uno in viale Rustici, l'unico che prevede la riduzione della sezione stradale per le auto; uno in via Pastrengo che si trasforma da pedonale a pedonale più ciclabile; uno a Stradello Poldi; un altro a Visa Pellico/Via La Spezia nel tratto tangenziale sud; l'ultimo in via Neipperg e nella strada Langhirano, dalla rotatoria Du Tillot a Campus, lungo l'asse Nord – Sud, che va dal centro della città al Campus. Le nuove ciclabili hanno una lunghezza complessiva di 3.150 metri



Un tratto della nuova ciclabile in via Murri a Parma (foto Legambiente Padova)

PERUGIA

Il Comune ha avviato da tempo una consultazione con FIAB per la realizzazione di un percorso ciclabile finanziabile con un contributo statale di 800k euro. Il percorso sarebbe una vera e propria rete di corsie temporanee ma, ad oggi, resta un'idea lontana dall'essere anche formalizzata.

PESARO

La pianificazione della rete ciclabile del capoluogo marchigiano, da diversi anni, utilizza l'approccio delle ciclabili "light" con lo scopo di sperimentare il buon funzionamento del progetto e, successivamente, renderlo definitivo, passando da percorsi temporanei, a fini di studio, a piste ciclabili definitive e protette.

Nel 2020 il comune è intervenuto su due tratti di viale Trieste regolamentando la zona come area ciclo-pedonale urbana, da viale Zara a via Ninchi e da viale Marconi a via Pola.

A settembre, terminato il periodo di sperimentazione relativo all'area, coinciso con le iniziative estive, è stato pianificato il progetto che in futuro dovrebbe rendere permanente la misura.

Gli altri interventi, con il medesimo approccio, hanno riguardato via Ponchielli e largo Madonna di Loreto.

PESCARA

A Pescara tre nuovi chilometri di pista ciclabile si sono aggiunti a quelli già esistenti.

Un ulteriore piccolo passo in avanti verso l'obiettivo della ciclopoltana nel capoluogo abruzzese con la realizzazione del nuovo quadrilatero ciclabile tra via Caduta del Forte, via Marconi, via Conte di Ruvo e via d'Annunzio. Tre km di pista ciclabile che dalla cattedrale di San Cetto raggiungono la rotatoria Rampigna, passando per i due ponti cittadini.

ROMA

Nella classifica stilata la scorsa estate da ECF (European Cyclist Federation) Roma risulta prima

tra le città europee per progetti di percorsi ciclabili annunciati, con 150 km previsti dal Piano Straordinario. Il bilancio a dicembre racconta una realtà ancora indietro con i cantieri. I chilometri di piste transitorie realizzati, secondo i dati di Roma Servizi per la Mobilità, con soluzioni diverse (corsie ciclabili disegnate sull'asfalto della carreggiata o su marciapiedi, tratti protetti da auto parcheggiate) sono complessivamente lunghe 15,71 chilometri. I tratti completati, sia delle ciclabili transitorie che definitive sono pari a 8,72 km (dato Roma Servizi Mobilità al 22/12/2020) e si trovano sul lungotevere sinistro da Via Rubattino a Ponte Sublicio (raccordo della ciclabile lungo Via Portuense e prolungamento Lungotevere Aventino - Bocca della Verità), lungo viale delle Milizie (da Via Lepanto a Ponte Matteotti), per un tratto lungo via Taranto, sulla Tuscolana (il prolungamento della ciclabile dal Quadraro a Stazione Tuscolana), sul lungotevere Sinistro a nord di Roma, da Via Luisa di Savoia a Ponte Milvio. Sono invece da completare (con percentuali diverse) i tracciati previsti lungo via Tiburtina (da Viale Regina Elena alla Stazione Tiburtina), sulla Prenestina (da piazza di Porta Maggiore a Viale Palmiro Togliatti), per un tratto su via La Spezia, il congiungimento via Monte Ciocchi con la Stazione RFI San Filippo Neri, il prolungamento Nomentana (da Porta Pia a Via di Santa Bibiana), la ciclabile lungo Via Gregorio VII (da piazza dei Giureconsulti a Ponte Principe Amedeo), quella lungo Via Cina (da Piazza Monte di Tai a Viale Oceano Indiano) e infine quella lungo Viale Jonio (da via Scarpanto a via Primoli).



Uno dei nuovi percorsi ciclabili della capitale sul Lungotevere (foto Legambiente)

TORINO

Il capoluogo piemontese ha finalizzato 15,5 nuovi chilometri di percorsi ciclabili, di cui km 3,5 di piste ciclabili, già previste nel PUMS, e 12 km di controviai. Anche quest'ultima misura era prevista dal PUMS, ma accelerata dall'emergenza COVID.



Controviali ciclabili a Torino, foto Franca Uolf

VENEZIA

Per quanto riguarda il territorio del Comune di Venezia, da maggio 2020, i km di piste ciclabili sono passati da circa 147 km a 154, più 1 km della pop up presso via Miranese (via molto trafficata che collega Mestre con la frazione di Spinea), per un totale di circa 8 km.

I tratti ampliati sono: via Miranese, via Trieste in prossimità del cavalcavia ferroviario, collegamento ponte della Libertà (che collega Mestre-Venezia), via Torino-San Giuliano (parco) e Forte Marghera

(collegamento importante perchè in prossimità dell'Università Ca' Foscari), collegamento cavalcavia via Torino, Zelarino nella tratta del fiume Dese fino a Mogliano.

Alcuni tratti erano già stati stabiliti nel Bici Plan anche se in quasi tutte le occasioni sono state apportate alcune modifiche al tracciato (spesso le tratte sono state allungate rispetto al bici plan); nel caso della tratta via Torino-San Giuliano e Forte Marghera non era nel piano, ma è stato aggiunto ex novo.

Da inizio anno sono stati realizzati nuovi tracciati tra cui, in terraferma: via Miranese, il tratto compreso tra via Trieste e il confine con il Comune di Spinea; via Trieste tra il Cavalcaferrovia e via Miranese; a Zelarino, tra la piazza della chiesa e il fiume Dese, lungo via Scaramuzza, via Gatta e via del Turbine fino al confine con il Comune di Mogliano e lungo via Gatta fino al Terraglio, sempre al confine comunale di Mogliano; collegamento ciclabile tra via Torino e il parco di San Giuliano in prossimità del Forte Marghera; passerella a sbalzo sul ponte della Libertà di completamento del tracciato ciclabile da Mestre a Venezia; via Filiati e via Padre Giuliani; sottopasso SFMR Marghera; corsie ciclabili segnalate a nuovo in via Miranese nel tratto tra l'innesto alla Tangenziale e via Trieste; corsie ciclabili nuove in via Miranese nel tratto tra via Gazzera Alta e via Puccini.

Di queste, alcune consentono di collegarsi con i comuni limitrofi: per via Miranese, collegamento con il Comune di Spinea; per via Gatta, via del Turbine, collegamento con il ponte sul Dese al Comune di Mogliano; per via Castellana a Trivignano e per via Olmo, collegamento con il comune di Martellago.



Uno dei nuovi tracciati del capoluogo veneto
(foto Federica Zennaro – Legambiente Venezia)

VERONA

Il capoluogo veneto si è dotato di nuove corsie ciclabili per 3,26 chilometri utilizzando il sistema delle bike lanes. Il nuovo tracciato è stato pensato appositamente per collegare i plessi scolastici delle scuole superiori alle piste già esistenti. Dopo quelle realizzate nel mese di agosto nella circoscrizione interna per collegare Porta San Zeno a Breccia Cappuccini, i cantieri sono stati aperti nelle zone ove presenti uno o più istituti superiori. Le scuole superiori sono circa quindici, distribuite su tutto il territorio comunale.

Le zone interessate dai lavori per le nuove corsie ciclabili sono: via Berardi al Chievo, per l'istituto Alberghiero 'Berti'; circoscrizione Maroncelli, per le scuole medie Bettelloni e, in via Provolo, per diversi istituti scolastici tra cui il Don Bosco; via Battisti, via dello Zappatore, via dei Montecchi, via del Lanciere a ridosso di piazza Cittadella, dove sono localizzate diverse scuole superiori. In prossimità della zona Stadio si sono realizzati tracciati lungo via delle Coste e Ramelli, usata dagli studenti degli istituti 'Marconi' e 'Aleardo Aleardi'; in via Banchette in Borgo Venezia, una corsia per l'istituto 'Copernico-Pasoli'.

legambiente.it

