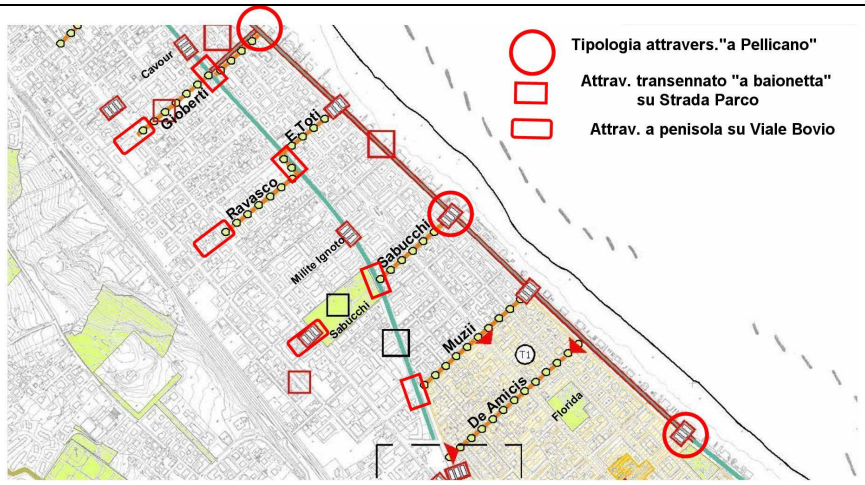
ITINERARI A MARE: Percorsi ciclopedonali protetti dalla collina al mare. attraverso la Strada Parco come asse della mobilità sostenibile (pedoni ciclisti e trasporto pubblico) - CONCEPT - APPUNTI

(a cura di GDG, CMG Febbraio 2015, rev 7/ 2016)



1. Itinerari a mare e Strada Parco. Un'idea semplice ma strategica per la mobilità sostenibile dell'intera fascia costiera Nord tra Pescara e Montesilvano, ma replicabile anche sulla fascia costiera Sud e, con adattamenti, anche sui due fondovalle fluviali del Pescara in destra e in sinistra, è quella di costituire, a cavallo di un asse forte del trasporto pubblico urbano in sede propria, longitudinale e baricentrico, di alta capacità e frequenza, una rete di percorsi ciclopedonali protetti, ortogonali, continui, privi di barriere, con la possibilità di costituire una rete "a pettine" di adduzione rispetto all'asse baricentrico del trasporto collettivo in sede propria.

Una indicazione in tal senso è contenuta già (ma non attuata se non in piccole parti e senza la visione strategica d'insieme di relazione con l'asse TCSP) all'interno della TAV L1 del PUT 2005 di Pescara (consulente progettista, ing. S. Ciurnelli, TPS). Tali percorsi, alberati, di alta valenza ambientale, paesaggistica e urbana, intrinsecamente sicuri per pedoni e ciclisti (corrispondenti alla definizione di "itinerari ciclopedonali" dell'Art. 2 del Codice della Strada, D.Lgs 285/1992 e s.m.i.) sono indicati nella planimetria della città.

A Pescara essi sono circa una ventina, intervallati a distanze di 200-300 metri, e corrispondono a strade alberate storiche (es: via Gioberti, via Sabucchi, via Muzii), oppure coincidono con strade urbane da riqualificare in termini ciclopedonali (es. via Palermo), o percorsi di fossi colatori e canali di bonifica ora coperti, che naturalmente conducono, con

il percorso dell'acqua dei fossi, dalla collina al mare (es: fosso Bardet).

A Montesilvano, analoghi percorsi all'interno dell'edificato costiero corrispondono ai "cavatoni", fossi colatori di bonifica della pianura costiera, con tracciato dalla collina al mare che attraversavano l'ex rilevato ferroviario. Per tali caratteristiche, essi possono essere ridisegnati come naturali collegamenti pedonali e ciclabili tra la collina e il mare e l'asse della Strada Parco, e diventare percorsi privilegiati e sicuri, sia per andare a piedi al mare, sia come rete di adduzione protetta verso l'asse della mobilità sostenibile e del trasporto pubblico in sede propria sulla Strada Parco.

2. La **Strada Parco** sull'ex sede ferroviaria tra Montesilvano e Pescara, dovrebbe svolgere oltre che l'attuale ruolo di passeggiata ciclopedonale sicura o "Corridoio Verde", anche il ruolo di asse del trasporto pubblico in sede propria, come previsto dai documenti di PRG del Comune di Pescara e dal progetto quasi ultimato della filovia, sia perché essa è baricentrica rispetto all'abitato della fascia costiera Nord tra Pescara e Montesilvano, sia perché può integrarsi con la rete di adduzione a pettine degli itinerari a mare. In tal modo, l'asse Strada Parco permetterebbe di servire l'intera fascia più densa dell'abitato costiero con una solo asse forte del trasporto pubblico, efficiente, frequente, e qualificato.

3. Il **logo.** Un'apposita segnaletica, facilmente riconoscibile, sui terminali e alle intersezione degli itinerari ciclabili con le principali strade longitudinali del percorso (via Caravaggio, viale Bovio, viale Kennedy-Regina Margherita, Lungomare), indica la presenza della Strada Parco come asse della mobilità sostenibile, per pedoni, ciclisti e trasporto pubblico in sede propria

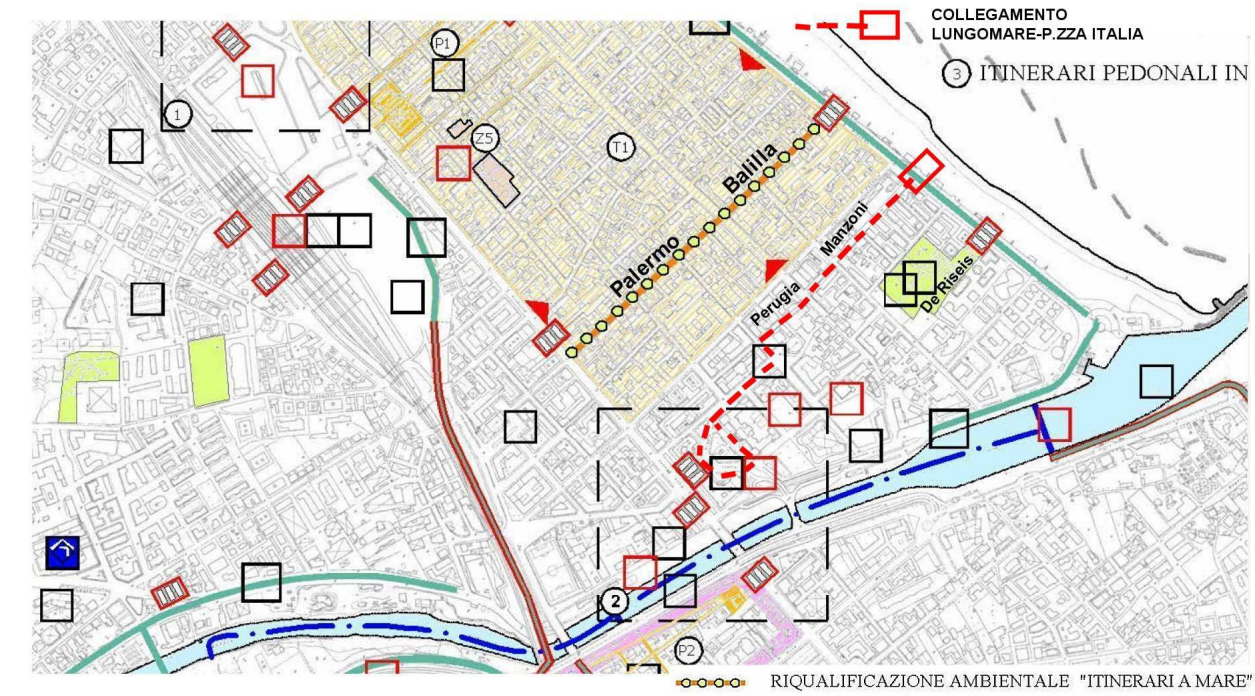
4. **Attraversamenti a pellicano**. I percorsi ortogonali di adduzione all'asse della mobilità sostenibile devono essere riconoscibili, protetti, privi di barriere architettoniche e qualificati come percorsi urbani, (ad es. dotati di alberate, illuminazione speciale, colore e pavimentazioni riconoscibili, arredi qualificati...). Uno degli elementi irrinunciabili è la sicurezza e continuità dei percorsi ciclopedonali collina-mare. Una tipologia di attraversamenti particolarmente indicata per l'attraversamento pedonale e ciclabile sicuro delle strade ad alta intensità di traffico è l'attraversamento "a pellicano", con isola centrale e attraversamenti sfalsati a baionetta, in modo sia da permettere l'attraversamento in due fasi, una corsia per volta, ad anziani, bambini e utenti deboli, sia da obbligare chi

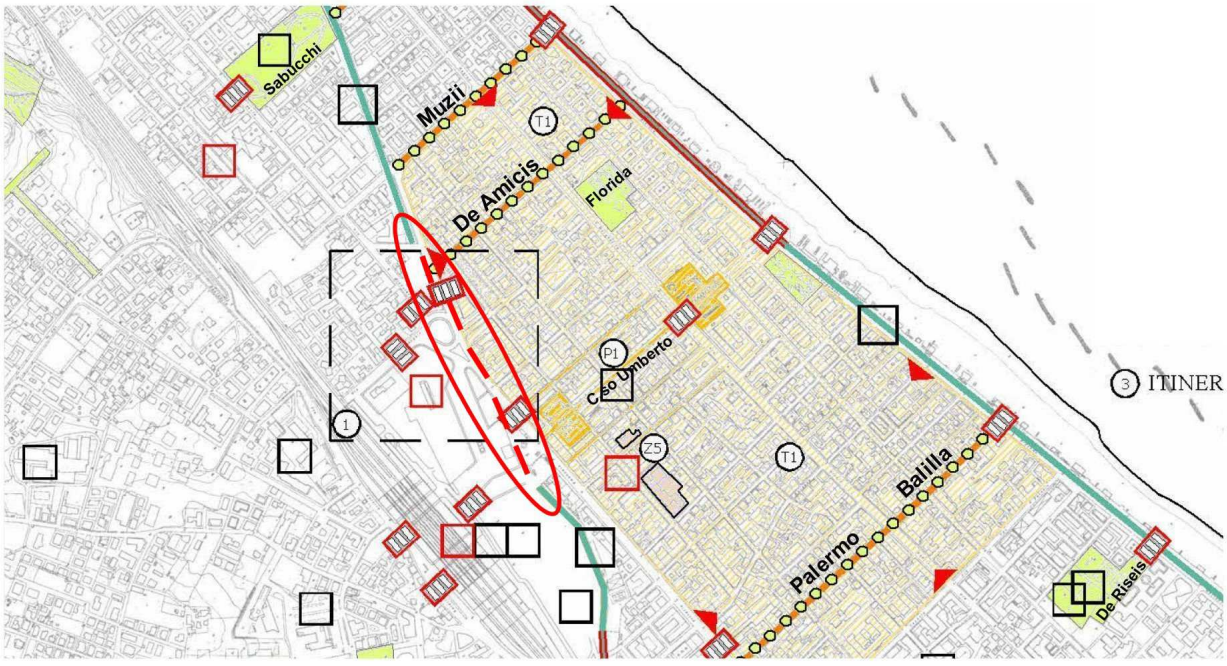
attraversa a rivolgersi sempre nella direzione del traffico che arriva. Sul lungomare, tale tipologia opportunamente progettata, svolge anche la funzione di moderazione del traffico, identificazione degli assi itinerari a mare, interruzione della linearità del traffico veicolare.
Altre tipologie di attraversamento protetto sono l'attraversamento a penisola, con estensione del marciapiede fino alla linea dei veicoli in sosta, l'attraversamento a baionetta senza isola, con transenne convogliatrici che impediscono l'attraversamento diretto degli assi del trasporto pubblico, obbligando a guardare nella direzione del mezzo in arrivo, da adottare lungo l'asse del trasporto pubblico in sede propria (vedi l'esempio della tranvie protette a Milano).

4. **Via Gioberti**. Un itinerario a mare storico, già presente come percorso alberato qualificato da viale Bovio al mare, è la via Gioberti. Ma essa ha bisogno di una migliore definizione delle testate di attraversamento del lungomare - pericoloso asse ad alta intensità di traffico- di viale Bovio, e dell'attraversamento di viale Kennedy - mal disegnato, con promiscuità di sosta, transito e arredi funzionali che la rendono un punto pericoloso per pedoni, ciclisti e utenti deboli della strada.

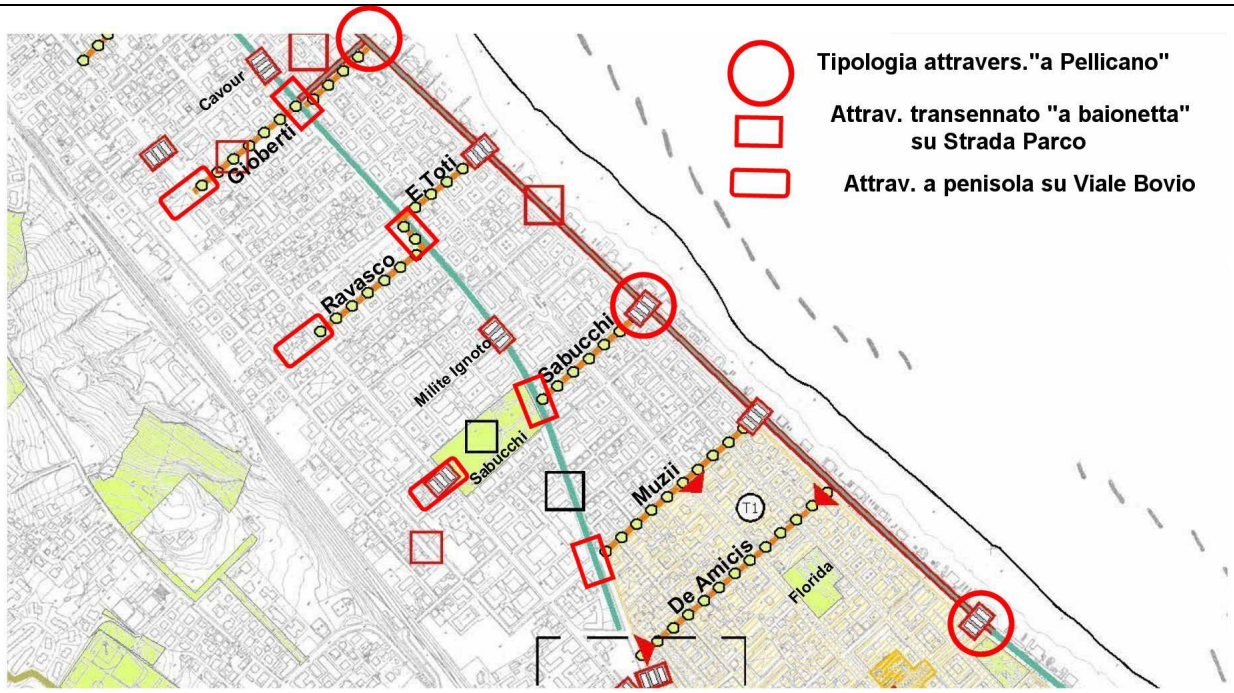
(di seguito le immagini del portfolio della scheda progetto, raccolti come catalogo di idee da ordinare nel progetto di dettaglio)

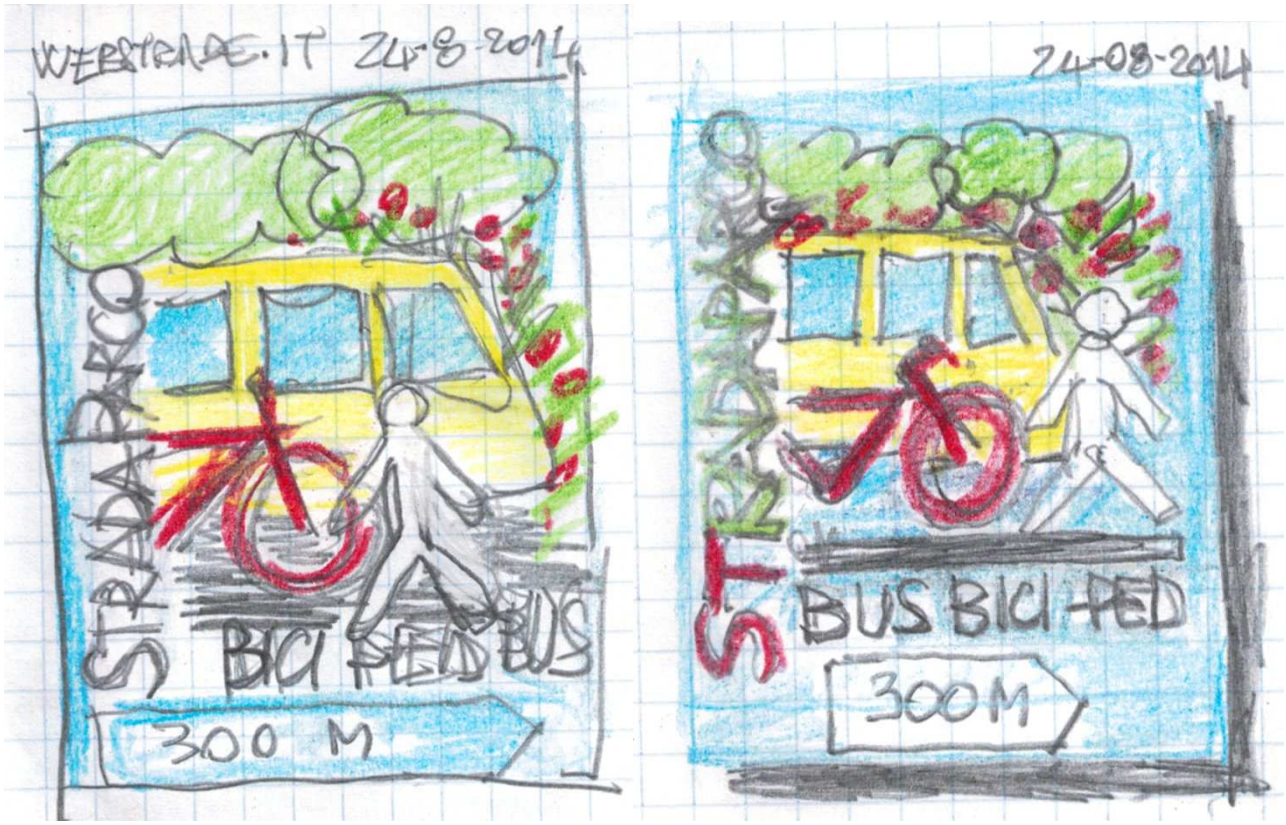
1.1 Gli itinerari a mare nel PUT 2005 di Pescara





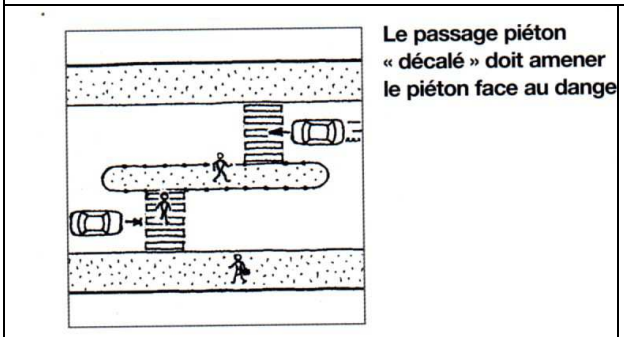
1.2 Alcuni itinerari a mare e percorsi ciclopedonali da completare (integrazione degli itinerari ciclopedonali previsti dal Piano del traffico di Pescara del 2005).





1.3 I bozzetti dei cartelli segnaletici e del logo della Strada Parco come asse della mobilità sostenibile (Linea 1 della rete del TCSP trasporto collettivo in sede propria dell'area metropolitana pescarese) (g. di giampietro, Webstrade.it 8/2014)

1.4 Attraversamenti a pellicano (con isola) e a baionetta (con barriere)



a) schema del funzionamento di un attraversamento a Pellicano, con isola spartitraffico (da manuale francese, Setra 2001).
b) Pellicano sulla SS16 a Pineto (Webstrade.it, 2007)

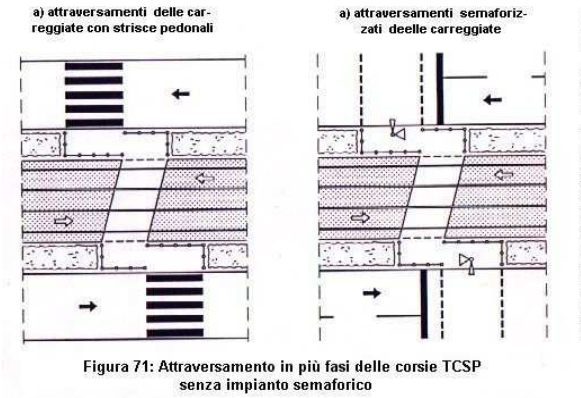
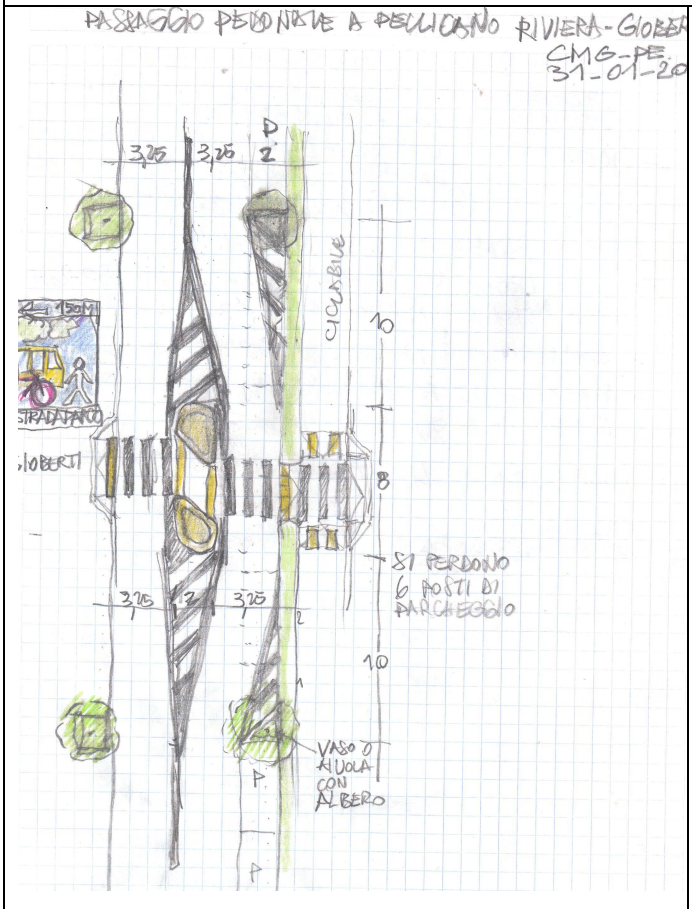
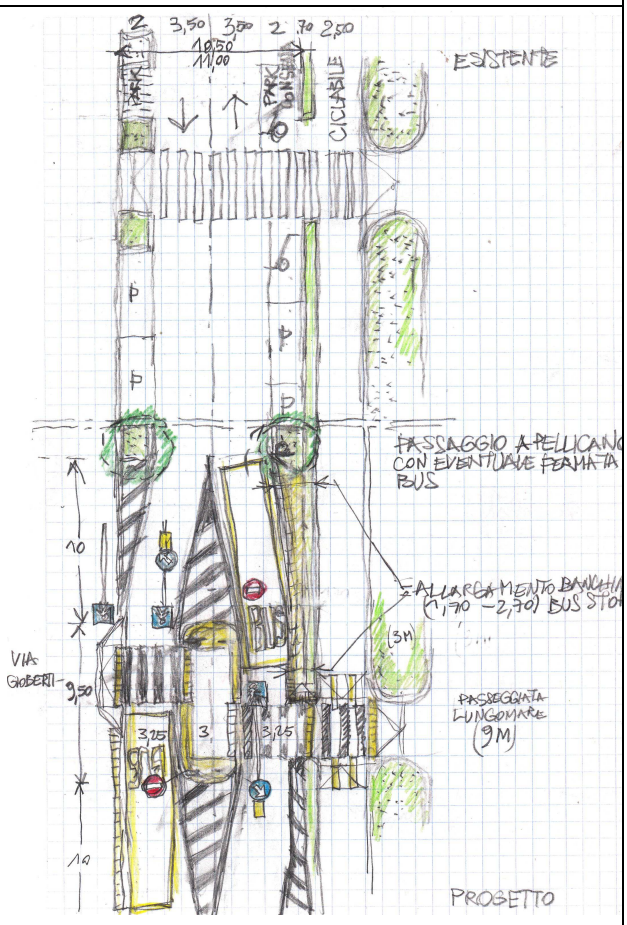


Figura 71: Attraversamento in più fasi delle corsie TCSP senza impianto semaforico

c) attraversamento di una tranvia con transenne a baionetta (dal manuale tedesco EAHV93). d-e) Esempio di applicazione a Milano (tranvia 14). f) Esempio di Pellicano su una Route Nationale in Francia.

g-h) attraversamento a Pellicano sulla SS 11 a Cornaredo, Piazza Dubini (progetto e realizzazione Webstrade.it 2005-2007).





i-j) schema di diverse soluzioni progettuali per l'attraversamento di strade di transito lungo l'asse ciclopedonale di via Gioberti, a Pescara, itinerario a mare storico.
Soluzione tipo di attraversamento su viale Bovio e lungomare (G. Di Giampietro, febbraio 2015).

k-l) Un'occasione mancata per inserire a Pescara un attraversamento a Pellicano, nell'isola spartitraffico del ramo di entrata/uscita dalla rotatoria di piazza Unione (CMG, novembre 2014).

1.5 Due casi di itinerari a mare da riqualificare: via Gioberti, via Sabucchi

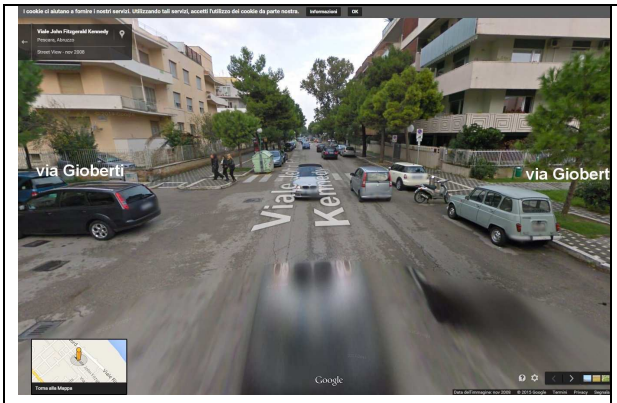
m-n) Via Gioberti una "calata a mare" storica, segnata dai pini, dal verde, dal percorso pedonale.

o-p) Via Gioberti, itinerario a mare ciclopedonale. Ma all'intersezione del percorso ciclopedonale con le strade di transito veicolare longitudinali - viale Kennedy, Lungomare - la continuità del percorso ciclopedonale viene spezzata, per l'assenza di idonea protezione dell'attraversamento per le utenze deboli.

q-r) Pescara Lungomare Nord. Il vero itinerario ciclopedonale, di alto valore ambientale paesaggistico del tempo libero, della salute e della passeggiata urbana, è il lungomare. Con una sezione di (9+3) m e con l'adiacente pista ciclabile di (2,5+0,7) m è il vero boulevard urbano di Pescara

s-t) Ma il lungomare di Pescara è anche una pericolosa barriera urbanistica, difficile da attraversare dagli utenti deboli della strada, con un traffico automobilistico di circa 18.500 veicoli.giorno.

u-v) L'itinerario a mare di via Gioberti, come tutti gli altri, è separato dal lungomare dalle strade, cordoli e parcheggi interposti.

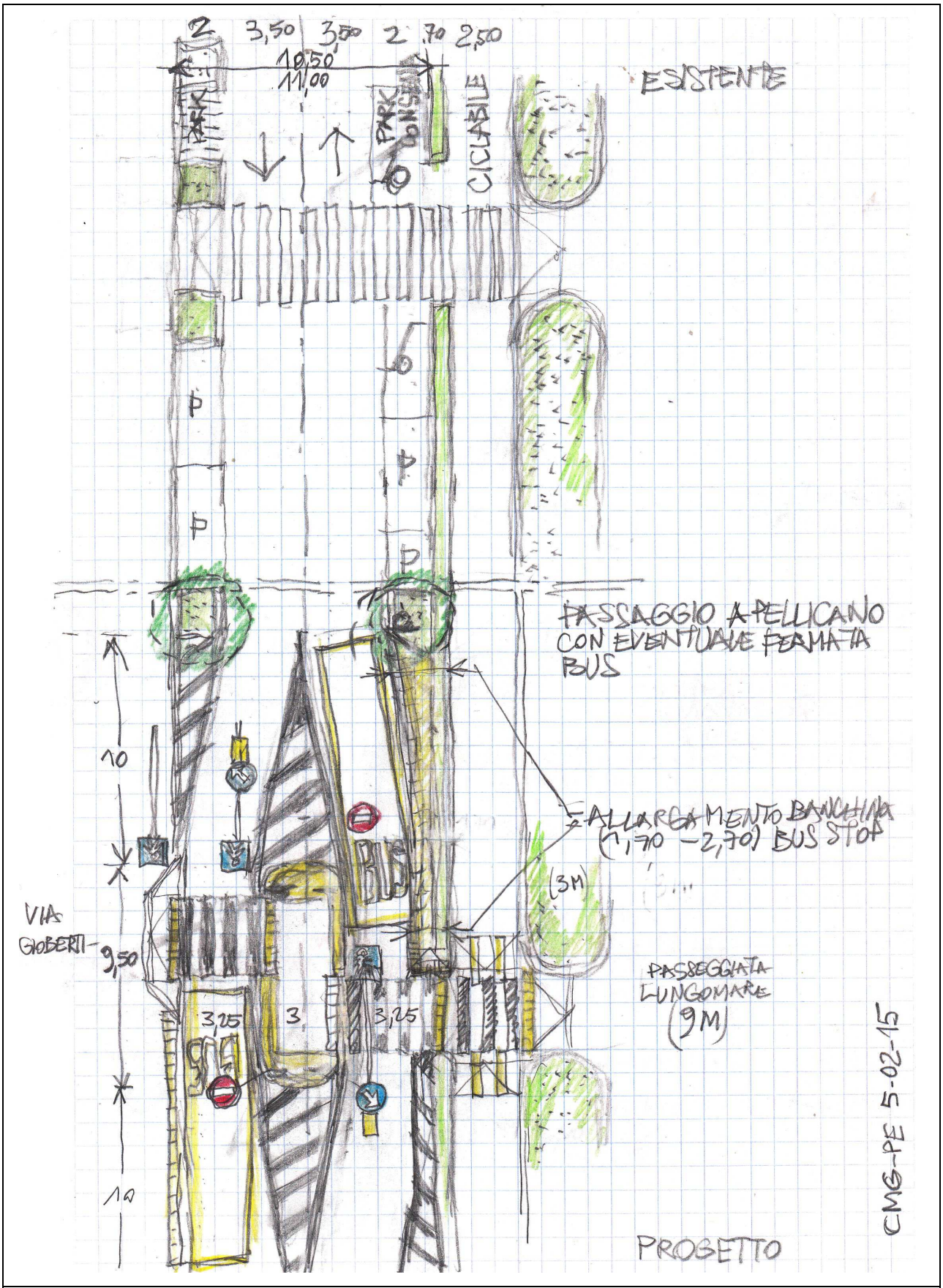


w-x) Ugualmente, interruzioni pericolose dell'itinerario a mare si trovano sia sulla **via Gioberti** nell'intersezione con le vie Kennedy e strada Parco, sia sulla **via Sabucchi,** alle intersezioni con la via Regina Margherita, Strada Parco, Lungomare (e viale Bovio).

y) via Sabucchi, tra il parco di villa Sabucchi ed il mare, è l'esempio più evidente di come occorra intelligenza progettuale per definire un itinerario a mare. Qui, evidentemente, il progettista non ha capito che una pista ciclabile non può attraversare indifferentemente il sagrato di una chiesa (San Francesco), in

cui la precedenza spetta chiaramente al pedone, e va trovata una soluzione diversa della pista ciclabile tracciata con spago e vernice. Il percorso va progettato per pedoni e ciclisti, non come realizzato sulla via Sabucchi, con micromarciapiedi rialzati a fianco della pista ciclabile.

CITTA' DI PESCARA – CMG	centro monitoraggio e gestione sicurezza stradale
INTERVENTO	**Scheda-concept: Itinerari a mare**
GRUPPO DI LAVORO:	
Assessore al Traffico Viabilità:	Enzo Del Vecchio
Direttore CMG	Arch. Giuseppe Di Giampietro
Funzionario Sett. Mobilità	Arch. Alessandro Feragalli
Dirigente Sett. Mobilità, RUP	Ing. Giuliano Rossi
Altri collaboratori	Magg. Matteo Silvestris, PM Pescara
Data: 14-02-2015	Revisione 7-2016 (gdg)



Itinerari a mare. proposta di attraversamento ciclopedonale protetto sul Lungomare (CMG-gdg 2-2015)