

# **Il Biciplan di Siracusa, ecco lo strumento per sviluppare la mobilità in bicicletta**

Presentato il Biciplan di Siracusa, il piano per le piste ciclabili che andrà ad integrarsi con il “Piano urbano della mobilità sostenibile”, a sua volta in fase di revisione. All’incontro online e aperto alla cittadinanza, hanno presenziato il sindaco Francesco Italia e l’assessore alla Mobilità Maura Fontana. I progettisti di Polinomia srl di Milano hanno illustrato il progetto.

Recente normativa spinge per lo sviluppo della mobilità in bicicletta, non con l’obiettivo di avere più piste ciclabili ma per promuovere e intensificare l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane – quali gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro – ma anche per l’accesso ai servizi di brevissimo raggio, per le attività ricreative e sportive.

“In questo contesto il Biciplan serve ad individuare una rete ciclabile strategica continua, attrattiva, breve e ben riconoscibile”, dicono sindaco e assessore alla Mobilità. “Abbiamo colto l’opportunità offerta dal Governo per il miglioramento degli spostamenti nell’ambito di una mobilità più sostenibile. Non è sufficiente una singola misura per portare più persone in bicicletta, è necessario invece un insieme di interventi dai quali emerga una visione chiara della mobilità, a partire dalla moderazione del traffico motorizzato, con il disincentivo dell’auto privata, il ricorso al bike sharing, l’intermodalità ed il miglioramento del trasporto pubblico. Tutti temi dibattuti e di grande interesse, come confermato dalla grande partecipazione che l’incontro di ieri ha fatto registrare. Essere giunti alla redazione del Biciplan ci offrirà grandi possibilità per ulteriori finanziamenti e per rendere quindi Siracusa una

città più vivibile e appetibile turisticamente”.

Uno dei progettisti, Matteo Dondè, ha spiegato come “la ciclabilità può essere uno dei modi di trasporto principali in contesti urbani come Siracusa, quasi interamente pianeggiante e caratterizzata da una conurbazione principale di dimensioni contenute, con diametro che varia fra i 4,5 e i 6 km. Gran parte degli spostamenti interni alla conurbazione principale pertanto, se fatti in bicicletta, risultano spesso più rapidi ed efficaci rispetto a qualunque altro mezzo di trasporto”.

Ad esempio, in un giorno normale, alle 12, da viale Zecchino ad Ortigia, in auto si impiegano 11 minuti, oltre al tempo di ricerca per il parcheggio; in bici 10 minuti. “Altro dato interessante quello degli spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro interni al territorio comunale, come si evince dal Censimento ISTAT 2011, che indicano la percentuale Auto/conducente al 43,6 % e per passeggero al 28%, in moto si sposta l' 8,5%, con i mezzi pubblici il 4,2 %, in bici lo 0,5%, a piedi il 15,1%.”

A Siracusa PUMS e PGTU individuano due itinerari ciclabili principali: la ciclabile Maiorca, già esistente lungo la costa; e quella prevista “secante la conurbazione principale” lungo corso Gelone e i viali Teracati e Scala Greca, fino a ricongiungersi con la precedente. A questi due itinerari principali si aggiungono una maglia integrativa di ciclabili secondarie a coprire omogeneamente il nucleo urbano principale, l'itinerario dalla stazione centrale ad Ortigia lungo corso Umberto, l'itinerario ciclo-pedonale che si sviluppa per lo più lungo la costa da via Elorina fino a Fontane Bianche. C'è infine la previsione di Eurovelo 7, itinerario ciclabile europeo di scala vasta che in Sicilia si sviluppa per buona parte lungo la costa ionica.

Il Biciplan è stato sviluppato su due livelli. Il primo individua le direttrici di maggiore potenzialità per la mobilità ciclistica, basata su un'analisi dell'assetto demografico e territoriale; sugli spostamenti quotidiani per studio, per cure sanitarie, per acquisti; sugli spostamenti stagionali per svago, sport e balneazione e per turismo. Il

secondo livello fa riferimento alla scelta delle direttrici da realizzare prioritariamente e degli itinerari da utilizzare, sulla base di valutazioni di tipo progettuale ed economico.

Questa analisi ha portato alla gerarchizzazione delle direttrici di domanda con le "relazioni principali", centripete verso la zona comprendente il centro storico di Ortigia e la stazione; "le relazioni a "maglia" nella conurbazione principale per la parte a nord di viale Teocrito; le "relazioni di minor consistenza" con le frazioni esterne di Belvedere/Città Giardino a ovest e Carrozziere/Arenella a sud. Sono sei le ciclovie individuate, per un percorso complessivo di 25 km:

1/a: viale Santa Panagia, viale Teracati, corso Gelone, corso Umberto, Ortigia, per 4,5 km;

1/b: viale Scala Greca- viale Teracati per 2,8 km;

2: via Barresi, viale Algeri, viale Tunisi, via Unità d'Italia, via dell'Arsenale, via Diaz, per un totale di 3,8 km;

3: via Epipoli, via Necropoli Grotticelle, via Reimann, via Laudien, per 4,3 km;

4: via Monti, traversa Pizzuta, via Caduti di Nassirya, via Mazzanti, via Basilicata, per un totale di 5,5 km;

5: via Guardo, via Romano, via Piazza Armerina, via Nava, via Sturzo, via Foti per un totale di 4,6 km.

Oltre la "conurbazione principale", la rete proposta dovrebbe prolungarsi lungo quattro direttrici ciclabili esterne: il prolungamento a nord della pista Maiorca lungo la costa ionica, secondo il tracciato di Eurovelo7, a toccare in sequenza la stazione di Targia, Marina di Melilli e poi Priolo, con possibile diramazione alla riserva naturale delle Saline di Priolo; il prolungamento ad ovest della Ciclovia 3, fino a raggiungere Belvedere ed in prospettiva Città Giardino; il prolungamento della pista Maiorca da piazzale Marconi verso sud, secondo il tracciato di Eurovelo7, a toccare in sequenza le zone di Carrozziere, Arenella, Ognina, Fontane Bianche; le diramazioni della precedente, una a seguire la costa lungo la penisola di Capo Murro; e un'altra che connette Fontane

Bianche con Cassibile.

### Biciplan Siracusa

“Va chiarito un equivoco ancora molto diffuso”, hanno detto inoltre i progettisti per i quali “Infrastruttura ciclistica non significa realizzare un grande piano generale di ampie piste ciclabili separate dal traffico: è davvero uno sforzo fuorviante tenere i ciclisti lontano dal traffico per la propria sicurezza senza ridurre i volumi di traffico e la velocità. È ormai risaputo che le piste ciclabili separate aumentano notevolmente il rischio agli incroci. In paesi europei con una avanzata cultura ciclabile- hanno aggiunto- si è constatato infatti che in ambito urbano circolare su percorsi ciclabili separati che costeggiano la carreggiata spesso non è più sicuro che circolare in strada, e che agli incroci i rischi di incidenti addirittura aumentano.

Nascono così le corsie a uso promiscuo, senza l'installazione della segnaletica verticale di pista ciclabile dove il suo uso è affidato ai pittogrammi della bicicletta disegnati a terra, cui viene associata la freccia che indichi la direzione di percorrenza. E dove la linea tratteggiata è posta a delimitare la pista a sinistra, ma nulla osta alla sua ripetizione anche sul margine destro per rafforzare la percezione e la sicurezza della corsia”.

Il Piano prevede infine la creazione di punti ricovero per le bici, quali velostazioni, bikebox, cicloperacheggi per la sosta diffusa nel centro storico per evitare appoggi al muro, bike park per l'apprendimento dell'uso corretto della bici.