

Il lungomare del Poetto: può essere migliorato?

Una proposta per renderlo più vivibile

FIAB Città Ciclabile Cagliari in collaborazione con MLab srl,

Visti i primi dissapori e contrasti delle prime belle domeniche invernali, fra chi vuole godersi in modi diversi il lungomare Poetto, che è per tutti e lo dovrà diventare sempre più una bellissima passeggiata, da potersi godere serenamente con amici e familiari. Da ciclisti responsabili e rispettosi degli spazi comuni, intendiamo fare una nostra proposta per una diversa ripartizione degli spazi presenti.

Il Poetto è una grande risorsa per Cagliari: poche città possono vantare una spiaggia come questa, e così vicina alla città. Ma fino a meno di un anno fa, gli spazi prospicienti la spiaggia erano utilizzati molto male: Paradossalmente, lo spazio più pregiato del lungomare, ovvero quello immediatamente a ridosso della spiaggia, era adoperato come “deposito” di automobili in sosta, non esisteva alcuno spazio attrezzato per i pedoni, che potevano solo camminare sulla sabbia, oppure fra le auto in sosta e quelle in movimento.

Il nuovo assetto del lungomare ha risolto questo cattivo uso del territorio, liberando dalle auto gli spazi migliori e assegnandoli ai pedoni. Le auto sono state spostate lontano dalla spiaggia, come già da tempo aveva fatto il comune di Quartu. Adesso, finalmente, si può passeggiare serenamente sul lungomare anche a Cagliari.



Fig. 1 - Il lungomare del Poetto di Cagliari, prima della ristrutturazione: ampi spazi asfaltati per le auto, nessuno spazio attrezzato per i pedoni (immagine da www.sardiniapost.it).

Il successo di questa nuova passeggiata è stato forse superiore alle aspettative, certamente superiore alle stime di chi ha progettato il lungomare. Infatti, durante il fine settimana, grazie anche al bel tempo di questo inverno, lo spazio assegnato ai pedoni non è sufficiente a contenere le numerosissime persone che si godono la passeggiata, che invadono le corsie riservate ai runners e ai ciclisti. Questo ha creato dissapori e contrasti fra chi vuole godersi in modi diversi il lungomare: i pedoni non possono procedere affiancati in più di tre e non possono fermarsi, né incrociarsi o sorpassarsi; i runners sono costretti a rallentare, scansare pedoni, perdendo il ritmo; I ciclisti rischiano continuamente di investire qualcuno, soprattutto bambini, cani, palloni pattinatori e skateboarders, che sono i più difficili da confinare sulla stretta striscia dedicata alla pedonalità. Inoltre è impossibile per i ciclisti sorpassare altri ciclisti o pedalare affiancati (consentito nelle aree urbane dall'art 182, comma 1 del CDS), come ad esempio potrebbe desiderare fare un genitore con un bambino.



Fig. 2 - La maggioranza assoluta degli utilizzatori del lungomare del Poetto sono i pedoni, che spesso sconfinano oltre lo spazio ridotto a loro assegnato

Sul lato del lungomare più lontano dalla spiaggia, si snoda la viabilità veicolare che, fino alla “quinta fermata” è a senso unico e limitata da una ZTL molto severa: infatti l’accesso è riservato ai residenti aventi il passo carraio sul lungomare, oltre che ai veicoli di servizio, sicurezza e soccorso. Per questo, la corsia carrabile, larga 3,5 m, è quasi sempre deserta. Una tentazione irresistibile soprattutto per i ciclisti, i quali però, percorrendola, violerebbero l’art. 182 comma 9 del nuovo Codice della Strada che recita: “*I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono*”.



Fig. 3 - Il lungomare del Poetto presso il Lido come è oggi. La corsia per le auto è off-limits sempre e per tutti, mentre i pedoni si accalcano nei tre metri a loro riservati.

Quindi, il lungomare del Poetto è una bella opera, ma resa un po' meno bella da una troppa rigida separazione fra le correnti: pedoni, runners, bici, auto, e da uno spazio riservato ai pedoni che si è dimostrato chiaramente insufficiente. Infatti, il lungomare nella sua parte più stretta è largo circa 12m, di cui 3 riservati ai pedoni, 1,5 ai runners, 3 alle biciclette (corsie in due direzioni) e 3,5 alle auto. Uno "spazio cuscinetto" fra bici e auto occupa un ulteriore metro circa.

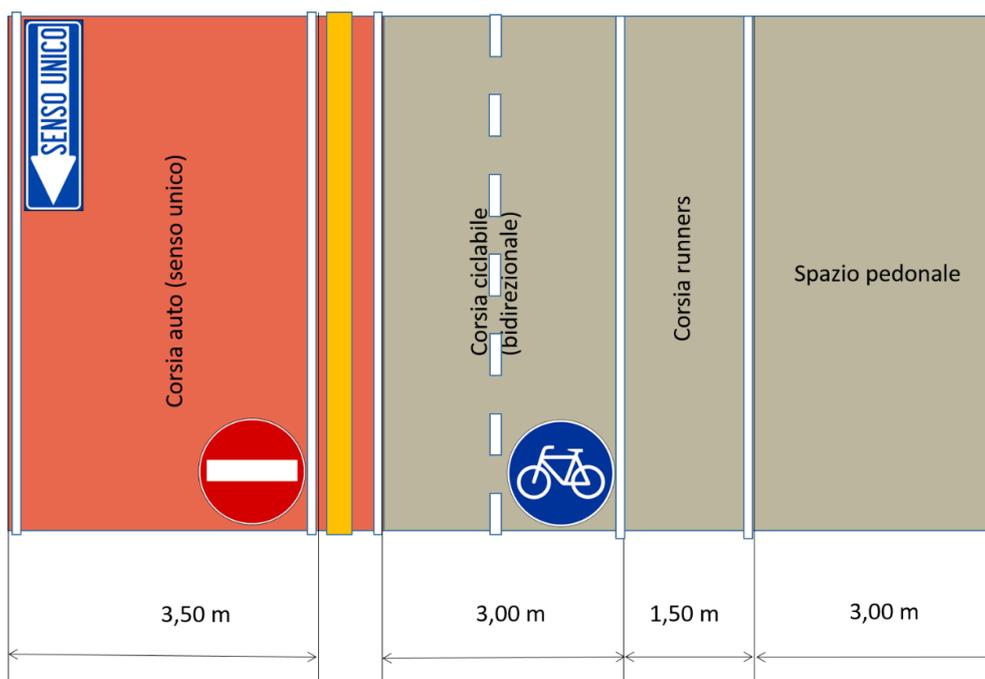


Fig. 4 - La divisione attuale degli spazi sul lungomare del Poetto: a ciascuna categoria di utilizzatori, uno spazio riservato.

Questa rigida divisione degli spazi genera diversi inconvenienti: i pedoni non possono “sconfinare”, neppure quando sono la maggioranza degli utilizzatori del lungomare; i ciclisti, avendo i loro spazi riservati (e obbligatori) a disposizione, se ne appropriano, impedendo a chiunque altro di accedervi. Infine, nessuno poi può adoperare l’ampio spazio riservato alle auto, che è riservato 24 ore al giorno, 365 giorni l’anno alle poche vetture che hanno il diritto di utilizzarlo. Quindi, mentre i pedoni si contendono lo spazio con runners e ciclisti, la corsia stradale resta quasi sempre vuota e inaccessibile per tutti, eccetto i pochi veicoli autorizzati.

Per utilizzare meglio questi spazi, sarebbe opportuno rinunciare in parte alla rigida divisione fra i modi (auto, bici, runners, pedoni) e mescolare alcuni flussi, consentendogli di espandersi e contrarsi, occupando uno spazio variabile a seconda della domanda.

Se questo può sembrare pericoloso, pensate a via Manno a Cagliari, e fino a poco tempo fa, anche via Garibaldi, dove oltre ai pedoni transitano biciclette, taxi e perfino autobus, in perfetta sicurezza. Negli ultimi due anni infatti, in queste strade non sono mai capitati incidenti, neanche lievi: l’evidente predominanza dei pedoni, e l’assenza di spazi riservati, dove qualche categoria di utilizzatori è padrona, e le altre sono intruse, fa sì che tutti gli utilizzatori di quella strada si comportino in modo adeguato, rispettoso e sicuro. Si può fare qualcosa di simile al Poetto? Noi crediamo di sì.

Le componenti della mobilità che più facilmente possono andare d’accordo fra loro sono bici e auto, a patto che queste ultime siano poche e lente. Perché allora non consentire alle bici di percorrere la corsia stradale del lungomare?



Fig. 5 - La via Manno a Cagliari, dove i pedoni convivono in perfetta sicurezza con autobus, taxi e ciclisti.

Per fare questo, è necessario cancellare la corsia ciclabile, in quanto se questa è presente, i ciclisti sono obbligati ad usarla. Questo permetterebbe di utilizzare i tre metri oggi occupati dalla corsia ciclabile (che è bidirezionale) per raddoppiare lo spazio a disposizione dei pedoni. La corsia per i runners naturalmente, verrebbe spostata a ridosso della corsia stradale.

Sorgono però due problemi: il primo è di permettere ai ciclisti di viaggiare nei due sensi: poiché la corsia stradale è a senso unico fino alla “quinta fermata”, è necessario realizzare una corsia ciclabile contro-senso.

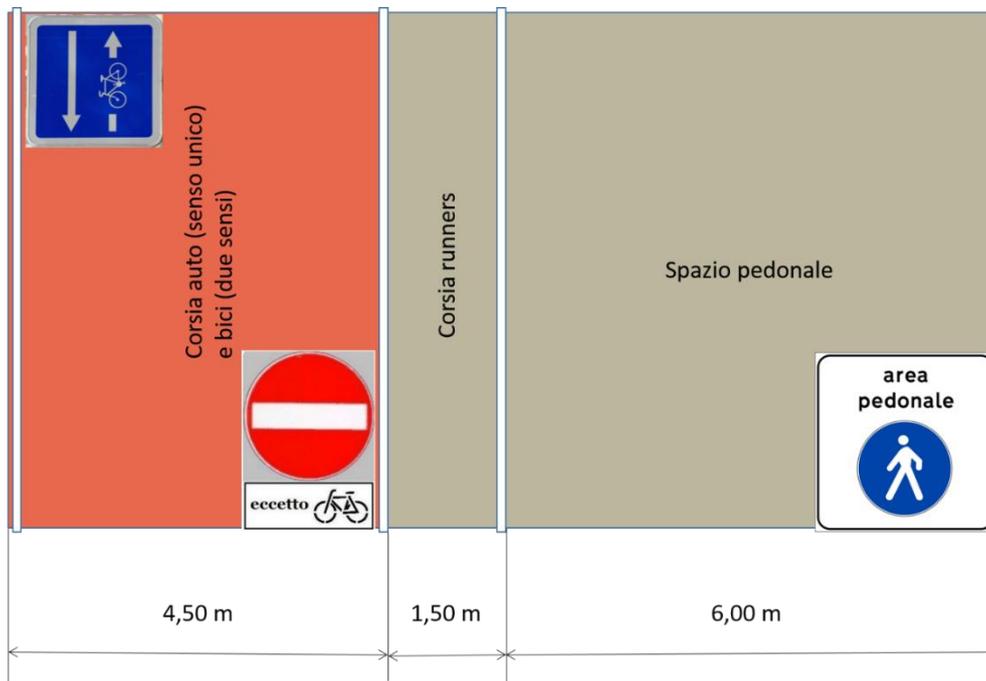


Fig. 6 - La divisione degli spazi proposta per il lungomare del Poetto: auto e bici condividono gli spazi, ma le auto hanno il senso unico, le bici no.

Le condizioni ci sono tutte: la corsia stradale attualmente è larga 3,50m, a cui si aggiunge 1m dello “spazio cuscinetto”. In questa larghezza, si può realizzare una corsia ciclabile larga 1,5 m contro-senso, lasciando 3 m di larghezza per la circolazione di auto e bici insieme nell’altro senso.



Fig. 7 - Il lungomare del Poetto presso il Lido come potrebbe diventare. La corsia per le auto è utilizzata anche dalle bici, mentre i pedoni ora hanno a disposizione uno spazio ben più ampio (fotoritocco di Gianluca Picciau).

Questa soluzione è già possibile, anche se la norma oggi non è sancita da una legge. Una proposta di modifica del codice della strada, attualmente in discussione, consentirà il “senso unico eccetto bici”

permettendo di realizzare questa soluzione senza alcun bisogno della segnaletica orizzontale: la proposta infatti prevede che la larghezza minima della carreggiata sia pari a 4,25m (sul lungomare ce ne sono 4,50) e il limite di velocità sia fissato a 30 km/h, perfettamente implementabile in quel tratto di viale Poetto, percorso solo da veicoli con destinazione locale.

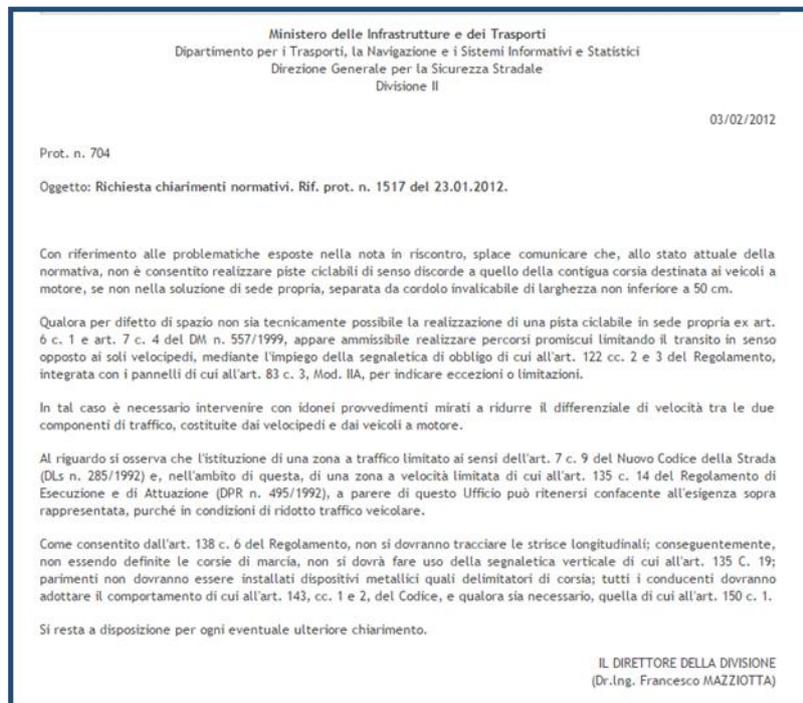


Fig. 8 - Una circolare del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti spiega come si può realizzare un "senso unico eccetto bici"

L'attuale Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Del Rio, si è detto anche di recente favorevole a questa proposta e si è impegnato a farla approvare al più presto. Del Rio si è anche espresso in favore della possibilità, in difetto di una legge, di consentire ai Comuni di deliberare in proposito, con riferimento al proprio territorio. E questo non deve stupire dato che come sindaco, ha realizzato il contro-senso ciclabile nel centro storico di Reggio Emilia.

Il secondo problema da risolvere è quello dei ciclisti che non desiderano mescolarsi alle automobili, neppure sotto condizioni "vantaggiose" di sicurezza: pensiamo ad esempio ai genitori con bambini, questi magari su una bicicletta con le rotelline di equilibrio. Anche per questo esiste una soluzione: è sufficiente qualificare lo spazio pedonale, ora largo ben sei metri, non come un marciapiede, ma come una vera e propria "area pedonale" dove, per l'art 3 del CDS, i velocipedi possono transitare, se non c'è un divieto esplicito.

In questo modo, lo spazio a disposizione dei pedoni sarebbe raddoppiato: da tre a sei metri di larghezza. Questo consentirebbe ai pedoni di marciare affiancati per quattro, che è la massima larghezza di un gruppo di persone che consenta a tutti di fare conversazione, lasciando due metri e oltre liberi per il passaggio di altri pedoni, biciclette lente, cani, monopattini, etc. La pavimentazione della parte pedonale rimarrebbe quella esistente: ruvida per metà e liscia nella parte "ereditata" dalle corsie dei runners e dalle ciclabili. Questo permetterebbe una marcia più confortevole a chi si muove su ruote, ad esempio le

carrozzine per bambini e quelle per disabili. Infatti è anche per questo motivo che, spesso, vengono invase da pedoni le corsie dei runners e per le biciclette.

C'è un incremento del rischio? Difficile dirlo con certezza, ma noi crediamo di no. La maggiore sicurezza derivante dall'aver fornito ai ciclisti "veloci" uno spazio lontano dai pedoni, compensa abbondantemente il maggiore rischio derivante dall'aver mescolato i primi con le auto e i secondi con i ciclisti lenti, a patto, naturalmente, che il traffico di auto sia adeguatamente rallentato, non solo da un limite di velocità adeguato, ad esempio 30 o 25 km/h, ma soprattutto da un profilo stradale che inviti rispettarlo: stretto (3 metri nel caso del tratto a senso unico), con numerosi attraversamenti pedonali e se necessario, con dossi dissuasori in corrispondenza di questi e nei tratti rettilinei più "invitanti".



Fig. 9 - Il rapporto fra i vari utilizzatori del lungomare è più equilibrato oltre la quinta fermata, ma anche qui, si può aumentare lo spazio a disposizione dei pedoni eliminando le corsie ciclabili e permettendo ai ciclisti di utilizzare le corsie veicolari.

I dossi dissuasori sono probabilmente superflui nella parte compresa fra la prima e la quinta fermata, e ben visibile invito ad andare piano. Possono rendersi necessari, invece, nella parte più lontana del lungomare, dove la strada carrabile è a doppio senso di marcia, separata dalla parte pedonale da un'aiuola. In questo caso, i dissuasori dovranno avere delle aperture di larghezza e posizione adeguata, per non ostacolare le biciclette e i mezzi del trasporto pubblico. Queste sono soluzioni diffuse, facilmente reperibili e semplici da implementare.

Apparentemente, l'eliminazione delle corsie ciclabili è uno "sgarbo" ai ciclisti, e quindi qualcuno sarà sorpreso nel leggere questa proposta proveniente da chi sostiene la ciclabilità. Nella realtà si tratta dell'eliminazione di uno spazio rigido e ristretto, nonché obbligatorio per le bici, che confina i ciclisti su un metro e mezzo di larghezza per senso di marcia, impedendogli di utilizzare i tre metri e mezzo della corsia carrabile.

Ma la logica fondamentale dietro questa proposta è quella di dare la massima priorità e il massimo spazio ai pedoni: prima di tutto perché i pedoni sono la larga maggioranza degli utenti del lungomare del Poetto, e quindi hanno pieno diritto ad occupare la maggioranza dello spazio disponibile, in secondo luogo perché una pianificazione sostenibile ed efficiente degli spazi pubblici urbani deve dare la priorità assoluta ai pedoni, ancora di più se lo spazio pubblico in questione è uno spazio ricreativo. Dopo i pedoni verranno i ciclisti, il trasporto pubblico e, ultime, le automobili, rovesciando la piramide che ha dominato la pianificazione urbanistica durante la seconda metà del secolo scorso.

La condivisione degli spazi pubblici, teorizzata dall'urbanista olandese Hans Monderman, ovvero la riduzione delle separazioni fra i diversi usi dello spazio: pedoni, ciclisti, veicoli a motore, è una pratica che sta avendo molto seguito in varie città d'Europa, in opposizione alla rigida separazione delle correnti che ha ispirato la progettazione stradale degli ultimi cinquant'anni, e anche quella del lungomare del Poetto.



Fig. 10 - Uno spazio condiviso urbano a Brighton, UK: pedoni, ciclisti, auto in movimento e in sosta condividono la strada in sicurezza, senza che vi sia alcuna segnaletica che dica a ciascuno dove deve stare (immagine da www.civicengineers.com).

Le proposte di Monderman si fondano sulla eliminazione della segnaletica, invece che sulla sua moltiplicazione. Il concetto fondamentale dello "spazio condiviso" è di fornire alle persone un ambiente che stimola un comportamento civile. Le persone, infatti, si comporteranno in modo diverso a seconda degli stimoli che ricevono dall'ambiente in cui si trovano: un ambiente dove si viene guidati rigidamente in spazi predefiniti, e dove la segnaletica impone il comportamento da mantenere, impedendo alle persone di prendere decisioni autonome, è un ambiente dove non si ragiona, si obbedisce. E le persone a cui è impedito ragionare, non si comporteranno sempre in modo ragionevole: un ciclista, o un automobilista, che incontra dei pedoni lungo la corsia a lui riservata, li tratterà come degli intrusi, non come dei suoi pari con cui negoziare educatamente l'uso dello spazio. Il lungomare del Poetto, oggi, con le sue divisioni in corsie, ricorda più una pista di atletica che una passeggiata. Non bisogna stupirsi allora se da alcuni viene utilizzata come tale, invece che come un posto dove rilassarsi e godersi la compagnia e il paesaggio.

Una soluzione di "spazio condiviso" per il Poetto sarebbe ben più radicale della proposta presentata qui: comporterebbe infatti, l'eliminazione di ogni segnaletica orizzontale e della gerarchizzazione e attribuzione dello spazio. La velocità delle automobili e dei ciclisti sarebbe naturalmente limitata dalla presenza di pedoni (e bambini) su tutta la superficie calpestabile del lungomare. La negoziazione dello spazio avverrebbe civilmente fra persone aventi pari diritti e pari doveri sull'uso e l'occupazione di questo spazio; si cercherebbe il contatto visivo, invece di arrogarsi la priorità stabilita dalla segnaletica; nessuno avrebbe il diritto di prendersela perché qualcuno si è fermato sulla "sua" corsia, perché non ci sarebbero corsie di nessuno. La diversa colorazione e ruvidezza della pavimentazione non



rappresenterebbe un obbligo, ma solo un invito, a preferire una certa parte della strada a seconda del mezzo che si adopera.

Se tutto questo sembra rischioso, è perché per funzionare, deve essere percepito come tale. La consapevolezza da parte di tutti che un comportamento errato o incivile può gravemente danneggiare qualcuno è la chiave del buon funzionamento dello spazio condiviso: nessuno è padrone dello spazio e nessuno è intruso; l'automobilista e il ciclista sono consapevoli che potranno incontrare un pedone lungo il loro cammino; i pedoni sono consapevoli della presenza dei veicoli. Ma esistono numerose solide prove che uno spazio meno organizzato, se progettato correttamente, è più sicuro di uno spazio rigidamente organizzato. La condivisione, insomma, stimola un comportamento civile nelle persone, che a sua volta genera sicurezza costringendo le persone a pensare, invece che seguire macchinalmente delle regole imposte. La presenza di regole rigide, invece, invita a rilassare l'attenzione, a dare la priorità alle norme imposte sulla civile negoziazione fra persone, a ritenere che il pedone che invade la corsia ciclabile, dopotutto, se la sta cercando.

Naturalmente la condivisione degli spazi, per funzionare ed essere sicura, deve essere realizzata con molta cautela: il traffico veicolare deve essere modesto e lento, il numero di pedoni deve essere consistente, tale da prevalere su ogni altro mezzo. Ma queste condizioni ci sono già, o possono essere tutte realizzate al Poetto, considerando che tutto il traffico sul lungomare è locale: il traffico di attraversamento, che più soffrirebbe dall'essere rallentato, ha a disposizione l'ampia strada lungo laguna, dove non c'è conflitto con chi adopera il lungomare per passeggiare. Lo "spazio condiviso" potrebbe essere quindi il secondo stadio dell'evoluzione di un lungomare che potrà così diventare sempre più bello, più godibile e più a misura di persona, invece che di veicolo.

Scritto da Luca Guala, Francesco Sechi e Walter Langiu di MLab srl per FIAB Città Ciclabile Cagliari. 4 febbraio 2016

Tutte le immagini sono di proprietà di Luca Guala eccetto dove indicato diversamente in didascalia

Contatti:

www.mlab-srl.com

www.cagliariciclabile.it

FIAB Cagliari Città Ciclabile Onlus

FIAB Cagliari Città Ciclabile ONLUS

via Baccelli, 7 09126 CAGLIARI

www.cagliariciclabile.it cagliariciclabile@gmail.com

tel. 070-7531186 – Mob. 340-3759883