

# COMITATO METROPOLITANO PER LA MOBILITA' CICLO-PEDONALE PER L'INSERIMENTO DELLE PISTE CICLABILI NEL VIALE MARCONI



E' compito dei cittadini verificare che l'attività amministrativa corrisponda alle scelte politiche programmate e che agli impegni assunti nelle sedi istituzionali seguano azioni conseguenti e coerenti con l'interesse generale. E' dovere dei cittadini salvaguardare la cultura del controllo sugli atti pubblici in quanto parte interessata e primi beneficiari delle politiche connesse alle strategie di costruzione di una città a misura d'uomo che sia rispettosa dell'ambiente e della salute pubblica. Con questo spirito

**NOI CITTADINI CHIEDIAMO  
al Comune di Cagliari e alla RAS**

il rispetto degli impegni assunti pubblicamente sull'umanizzazione della tratta Cagliari-Quartu, inserita nel Piano Urbano della Mobilità, finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con 135.000 euro, approvato dal Consiglio Comunale di Cagliari con Deliberazione n. 47 del 28 luglio 2009, fin d'allora entrato nella fase operativa, e gli obiettivi contenuti nello studio di fattibilità, condotto dall'Assessorato regionale e dal CIREM "per migliorare il traffico, specie nelle ore di punta, per mettere in sicurezza una strada segnata da fenomeni di congestione e da un elevatissimo numero di incidenti, per ridurre l'inquinamento atmosferico e

## **COMITATO METROPOLITANO PER LA MOBILITA' CICLO-PEDONALE PER L'INSERIMENTO DELLE PISTE CICLABILI NEL VIALE MARCONI**

per potenziare il servizio di trasporto pubblico" i cui interventi di primo periodo sono finanziati con 1.750.000 euro sulla base della Legge Regionale n. 7 del 21.01.2014, destinate ai finanziamenti delle opere di interesse regionale. Quindi

### **NOI CITTADINI CHIEDIAMO al Comune di Cagliari**

che il Piano Urbano della Mobilità approvato dal Comune, ATTUI gli obiettivi generali conclamati: *il Governo della domanda di mobilità nei settori della mobilità privata, del trasporto pubblico e della movimentazione delle merci; la riduzione della incidentalità e conseguente aumento della sicurezza nelle varie modalità di circolazione; la riduzione del livello di inquinamento dell'aria; la riduzione del livello di inquinamento acustico; la riduzione dei costi dei trasporti; il miglioramento della qualità della vita.*

### **NOI CITTADINI CHIEDIAMO al Comune di Cagliari e alla RAS**

che l'adeguamento della tratta Cagliari-Quartu rispetti gli indirizzi e gli obiettivi mirati alla condivisione in sicurezza degli spazi destinati alla mobilità tra le varie componenti pubblico/privato, delle modalità d'uso dei settori e della tipologia delle utenze privilegiando il trasporto pubblico e la mobilità alternativa.

### **TUTTI I CITTADINI SONO PORTATORI DI INTERESSE SULLA QUALITÀ DELLA VITA SULLA MOBILITÀ ALTERNATIVA, SULLA SICUREZZA E SULLA SALUTE**

su questi aspetti l'"umanizzazione" della tratta Cagliari-Quartu è un obiettivo ineludibile per il suo carattere generale e, per lo specifico della sua funzione, addirittura di interesse regionale e, in quanto tale, è un'infrastruttura su cui ricadono gli obblighi, stringenti e vincolanti, imposti dalla UE per ridurre i rischi per la salute e per l'ambiente causati dall'esposizione mortale a concentrazioni di polveri sottili prodotta dal passaggio di 35.000 auto al giorno!

### **NOI CITTADINI CHIEDIAMO al Comune di Cagliari e alla RAS**

**IMMEDIATE RISPOSTE POLITICHE LUNGIMIRANTI, DI CONTRASTO AL PERSISTENTE STATO DI INQUINAMENTO DELL'AREA VASTA DI CAGLIARI PROVOCATO, IN PARTICOLARE, DALL' OVERDOSE DI POLVERI SOTTILI PM 10 E PM 2,5 e CHE PROGRAMMINO OGGI, STRATEGICAMENTE, LA REALIZZAZIONE - IN VARIANTE AL PROGETTO APPROVATO e FINANZIATO CON 25 ML di Euro - DI PERCORSI CICLABILI, CICLOPEDONALI E PEDONALI INTRODUCENDONE L'ESECUTIVITÀ FIN DAL PRIMO LOTTO SUSSISTENDO LA FATTIBILITÀ COME DOCUMENTATO DALL'ALLEGATA PROPOSTA.**

## **PROPOSTA INSERIMENTO CORSIE CICLABILI IN VIALE MARCONI**

Con Deliberazione della Giunta Comunale di Cagliari è stato approvato il Progetto definitivo ed esecutivo per la "REALIZZAZIONE DEI LAVORI RELATIVI AGLI INTERVENTI DI BREVE PERIODO SUL VIALE MARCONI", il progetto preliminare è stato invece redatto dalla RAS Assessorato ai Lavori Pubblici – Servizio Viabilità e Infrastrutture di Trasporto con Determinazione N° 49611 Rep. 3014 del 30.12.2015. L'importo complessivo dei lavori è di €. 1.850.000.

## **COMITATO METROPOLITANO PER LA MOBILITA' CICLO-PEDONALE PER L'INSERIMENTO DELLE PISTE CICLABILI NEL VIALE MARCONI**



**Tratto A -via Galvani-Binari Metro**



**Tratto B - Binari Metro-via Mercalli**



**Tratto C - oltre via Mercalli**

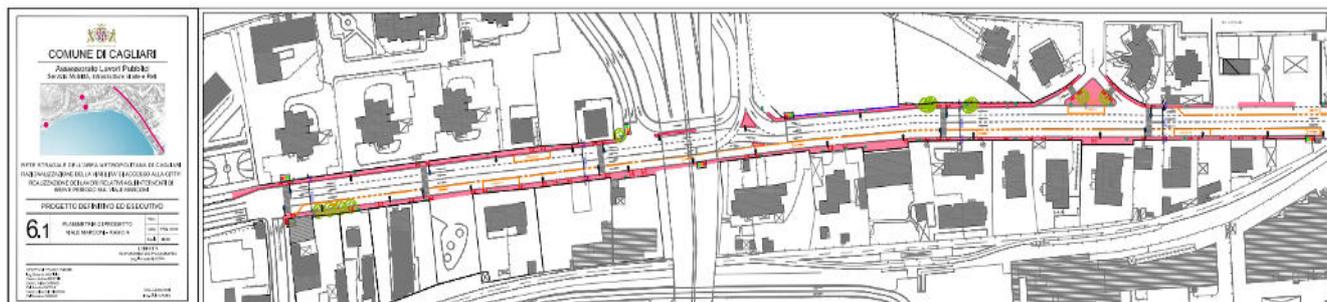
### **PREMESSA**

- Il progetto interessa il tratto di viale Marconi tra la via Galvani, la via Mercalli ed il tratto sino al ponte sul canale di Terramaini ed è finalizzato all'introduzione del senso unico direzione Cagliari tra ponte Terramaini e svincolo Asse Mediano;
- Nel tratto tra via Galvani e via Mercalli si prevede la realizzazione di marciapiedi, della rete delle acque meteoriche e la sistemazione della strada con doppia corsia preferenziale per bus e 2 / 3 corsie auto;
-

## COMITATO METROPOLITANO PER LA MOBILITA' CICLO-PEDONALE PER L'INSERIMENTO DELLE PISTE CICLABILI NEL VIALE MARCONI

- Nel tratto tra via Mercalli e il ponte sul canale di Terramaini non è prevista la realizzazione di marciapiedi e della rete delle acque meteoriche. Si prevede invece la sistemazione della strada con doppia corsia preferenziale per bus (escluso il tratto in prossimità del ponte dove è prevista una sola corsia preferenziale per i mezzi pubblici) e 2 corsie auto. Le opere mancanti saranno realizzate con il prossimo intervento che prevederà l'allargamento del ponte e il risezionamento di questo tratto.
- La corsia preferenziale in direzione Cagliari termina in prossimità del passaggio a livello della metro per cui da quel punto i mezzi pubblici faranno la fila con le auto;
- 

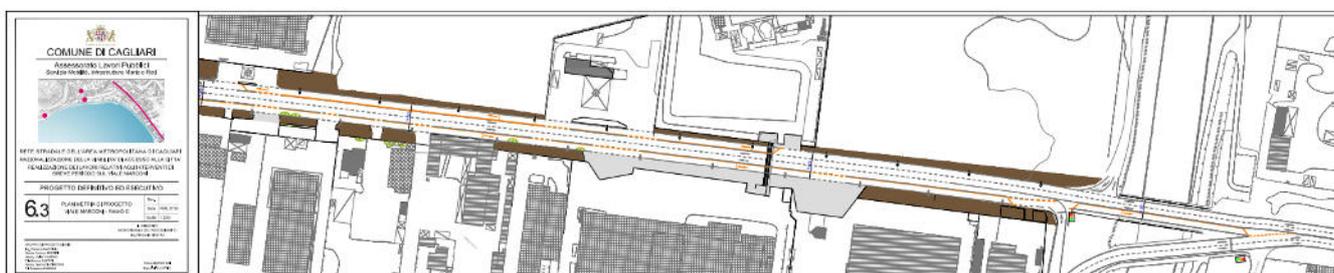
Tratto A via Galvani – binari Metro



Tratto B binari Metro - via Mercalli



Tratto C via Mercalli – Ponte canale Terramaini



- Tra tutte le strade viale Marconi è quella che ha le maggiori potenzialità per l'uso della bici utilizzata in alternativa all'auto. Questo in considerazione del numero e tipo di utenza (pendolarità da Quartu, Quartucciu, Monserrato, Selargius, soprattutto scolastica) e delle caratteristiche del percorso pianeggiante e relativamente breve ( 5 / 10 km);

## COMITATO METROPOLITANO PER LA MOBILITA' CICLO-PEDONALE PER L'INSERIMENTO DELLE PISTE CICLABILI NEL VIALE MARCONI

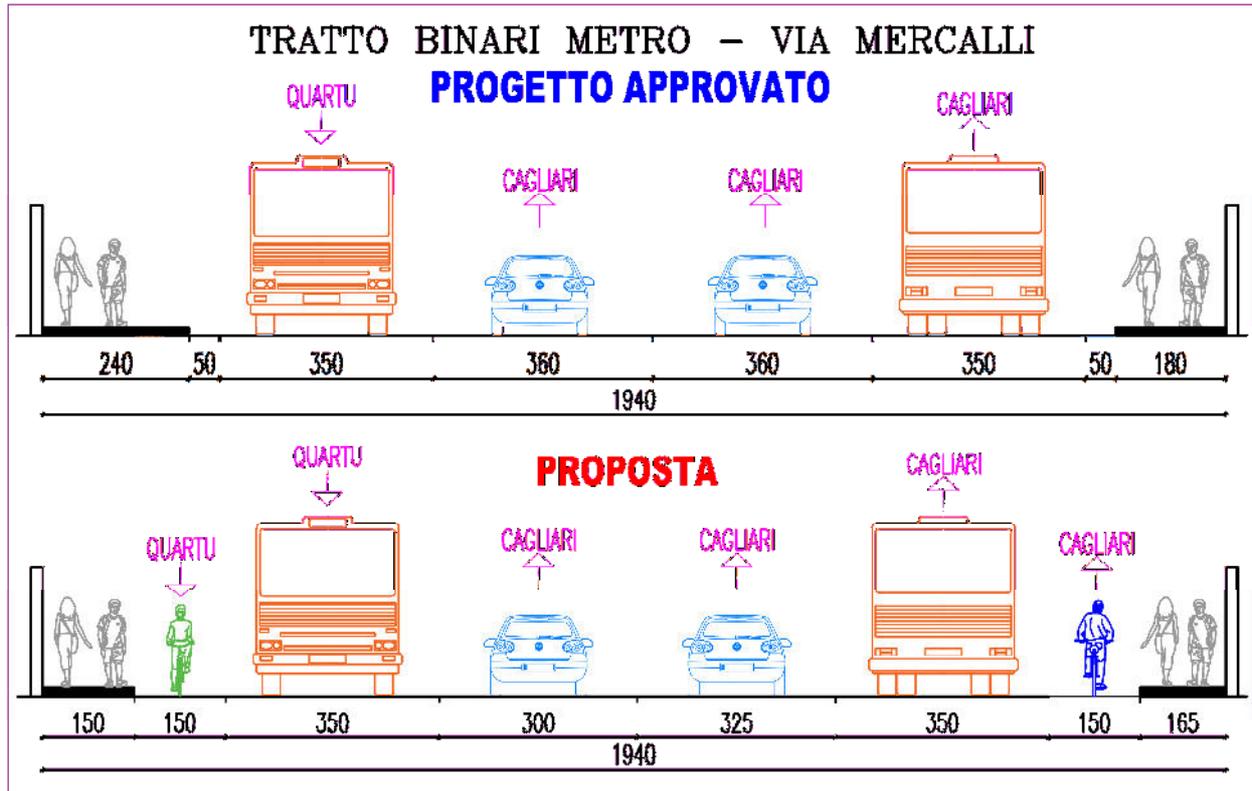
- NEL PROGETTO NON SONO PREVISTE CORSIE CICLABILI;
- Non esistono validi percorsi ciclabili alternativi a viale Marconi da chi arriva da Quartu, Quartucciu, Selargius e Monserrato e vuole utilizzare la bici come mezzo di trasporto in alternativa all'auto per andare a lavoro, scuola o altro ;
- Viale Marconi è una strada urbana. Nel tratto di meno di 900 m tra via Galvani e via Mercalli sono presenti 5 incroci, 4 impianti semaforici, 6 attraversamenti pedonali, binario Metro, 22 passi carrai per abitazioni e 20 per attività commerciali o di servizio;
- Il progetto di viale Marconi è di riqualificazione e non di nuova strada per cui, come previsto nell'art. 13 c. 2 del Codice della strada DLGS 285/92 e ribadito dall'art. 2 del D.M. 5 Novembre 2001 si può derogare alle disposizioni stabilite nelle "Norme funzionali e Geometriche per la Costruzione delle Strade". Anche nella relazione del progetto viene indicata questa possibilità.
- 
- **La pista ciclabile in viale Marconi è prevista nel progetto globale delle piste ciclabili cittadine approvato dal Comune di Cagliari;**
- 



- Si dice che nei prossimi interventi su viale Marconi si farà la pista ciclabile ma nel tratto tra via Galvani e via Mercalli la sistemazione senza pista ciclabile prevista nel progetto è definitiva in quanto non potrà mai essere aggiunta. E se manca questo tratto è inutile fare il successivo tratto di viale Marconi;
- Nel tratto tra via Mercalli e il ponte del canale Terramaini le piste ciclabili possono essere inserite nel prossimo progetto;

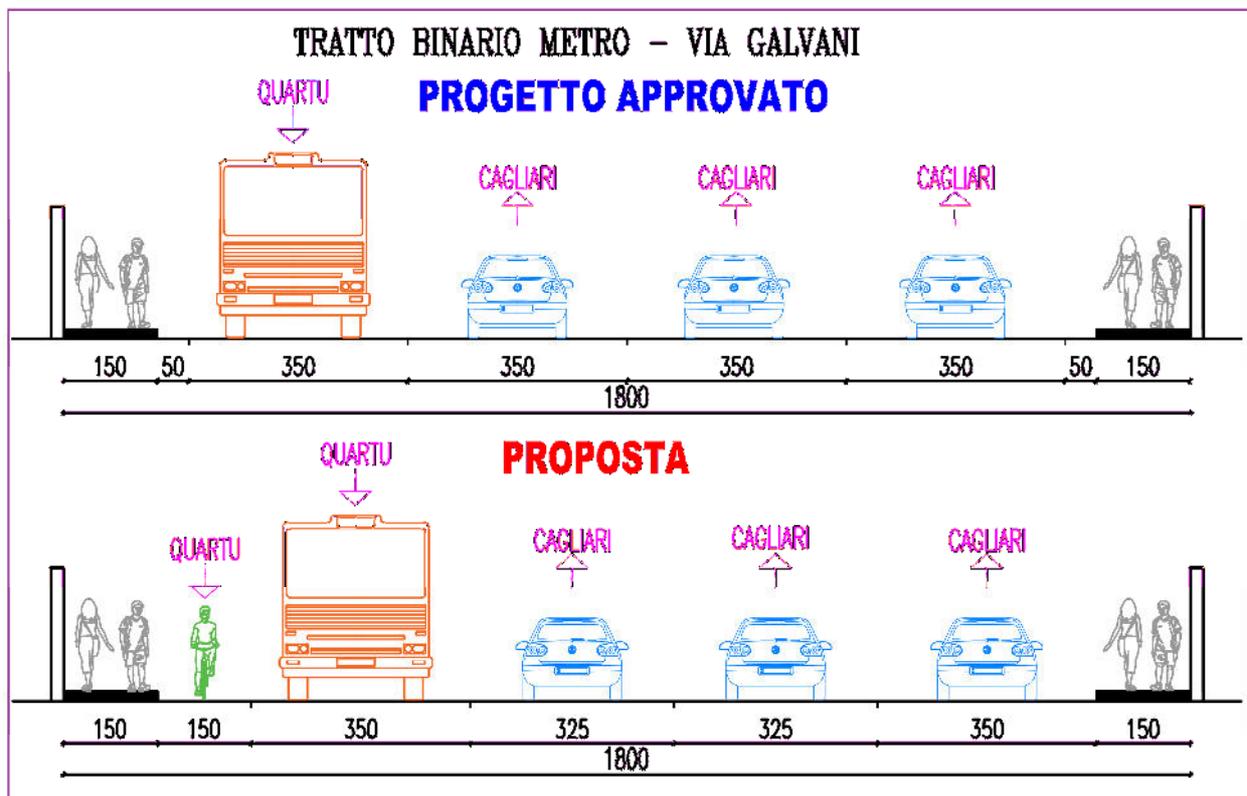


**COMITATO METROPOLITANO PER LA MOBILITA' CICLO-PEDONALE  
PER L'INSERIMENTO DELLE PISTE CICLABILI NEL VIALE MARCONI**

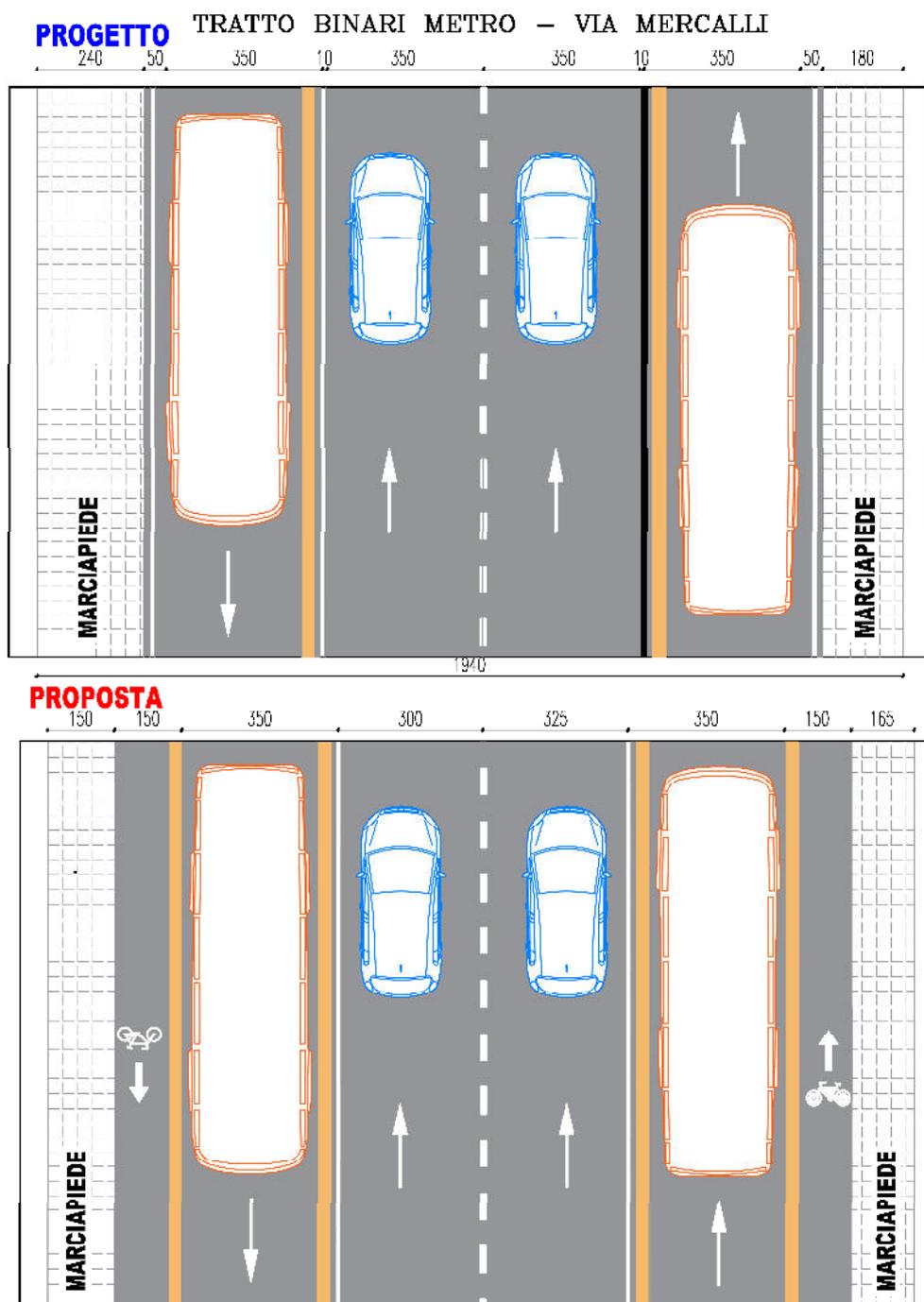


**PER UNA MAGGIORE SICUREZZA, LE CORSIE CICLABILI  
POTREBBERO ESSERE A LIVELLO DEL MARCIAPIEDE**

Nel tratto da via Vienna – via Galvani di larghezza m 18,00/18,50 e dove nel progetto è prevista una sola corsia preferenziale l'unica corsia ciclabile di m 1,50 viene ricavata riducendo 2 delle 3 corsie da m 3,50 a m 3,25 ed eliminando le due banchine di m 0,50 ciascuna.



# COMITATO METROPOLITANO PER LA MOBILITA' CICLO-PEDONALE PER L'INSERIMENTO DELLE PISTE CICLABILI NEL VIALE MARCONI



Le sezioni previste nella proposta rispettano la normativa per interventi di questo tipo.  
Anche nella relazione di progetto è evidenziato che:

*“La progettazione dell’adeguamento dell’asse viario è stato condotto in ottemperanza con le disposizioni del D.M. 5 Novembre 2001 “Norme funzionali e Geometriche per la Costruzione delle Strade”. Essendo una strada esistente l’adeguamento della sezione stradale scaturisce dalle preesistenze e da un compromesso tra esigenze pedonali, veicolari e di accessibilità alle proprietà private”.*

*“Poiché non si sta intervenendo su una strada di nuova realizzazione, bensì su una viabilità esistente*

## COMITATO METROPOLITANO PER LA MOBILITA' CICLO-PEDONALE PER L'INSERIMENTO DELLE PISTE CICLABILI NEL VIALE MARCONI

che comporta la presenza di vincoli fisici (fabbricati esistenti) che non consentono lungo tutto il tracciato di avere una sezione costante, a causa delle specificità incontrate, si è deciso di imporre una sezione stradale carrabile minima lungo tutto il tracciato che abbia comunque le seguenti caratteristiche:

- Sezione carrabile prevalente di 15,00 m, qualora fossero presenti particolari vincoli realizzativi poiché per norma il marciapiede deve avere comunque una larghezza minima di m 1,50 si provvederà a ridurre la larghezza delle banchine laterali;
- larghezza marciapiede: > 150 cm; qualora fossero presenti particolari vincoli realizzativi, il limite minimo da considerare è di 90 cm in modo da consentire il passaggio di una sedia a ruote o l'incrocio di due persone;"

Le banchine laterali, in una strada urbana di queste caratteristiche, non sono obbligatorie.



via Diaz



Viale Poetto

## **COMITATO METROPOLITANO PER LA MOBILITA' CICLO-PEDONALE PER L'INSERIMENTO DELLE PISTE CICLABILI NEL VIALE MARCONI**

Nella via Diaz e nel viale Poetto, in presenza di corsie preferenziali, non ci sono banchine e la larghezza di queste è 3,50 metri dal marciapiede sino alla linea bianca oltre la gialla.

Le corsie per le auto sono di 3,00 metri ciascuna e comprensive della linea bianca.

Le corsie ciclabile possono essere realizzate nella sede stradale con un costo praticamente nullo oppure con un costo abbastanza limitato possono essere ricavate nel marciapiede che diventerebbe di 3 m complessivi. Questa soluzione, che è quanto realizzano nelle nazioni più evolute, garantirebbe una maggiore sicurezza. Nel caso fossero realizzate nella sede stradale, per una maggiore visibilità e sicurezza, potrebbero essere posizionati gli "Occhi di gatto" nella corsia di separazione tra corsia bici e corsia bus.

La realizzazione della pista ciclabile che colleghi Cagliari con i comuni vicini contribuirebbe a ridurre il numero delle auto che transitano in viale Marconi.

Per ridurre drasticamente le 35.000 auto giornaliere l'intervento decisivo è quello di realizzare la metro che in sede propria unisca Quartu, Quartucciu e Selargius e nel contempo realizzare parcheggi di scambio sulla SS 554 e rendere più oneroso il parcheggio in città.

Un intervento che potrebbe essere fatto per ridurre le auto che arrivano sino all'ingresso di Cagliari (il collo dell'imbuto) è quello di realizzare una bretella che colleghi viale Marconi (dopo il ponte sul canale di Terramaini) con via Pisano e via Vesalio.



Esempio corsia Bus affiancata a corsia ciclabile unidirezionale.

## **COMITATO METROPOLITANO PER LA MOBILITA' CICLO-PEDONALE PER L'INSERIMENTO DELLE PISTE CICLABILI NEL VIALE MARCONI**

Si ritiene un grave errore non realizzare le corsie ciclabili in viale Marconi tenendo conto anche delle seguenti considerazioni:

1) La ciclabilità entro l'area metropolitana di Cagliari sarà spezzata in due parti non connesse. Di fatto, si sta vietando a chi usa la bicicletta di muoversi fra Cagliari e Quartu. Qualsiasi piano della ciclabilità verrà reso più complesso e meno efficace da questa decisione. I piani esistenti, passati e futuri saranno tutti da rivedere, in peggio.

2) Rimediare a quest'errore sarà una costosissima eredità lasciata alle amministrazioni che verranno, che si troveranno inevitabilmente a dover rendere più sostenibile la mobilità in città e dovranno vedersela con un progetto vecchio di dieci-quindici anni, quindi fatto con la sensibilità ambientale di allora, e realizzato tale e quale come era stato pensato, senza adeguamenti né aggiornamenti.

3) Una vasta zona urbana della città di Cagliari (da via Galvani a via Mercalli) sarà resa inaccessibile alle biciclette. Questo si aggiunge alla riduzione di accessibilità anche in automobile causata dal senso unico. Questa zona urbana comprende abitazioni, esercizi commerciali, scuole, l'accesso al quartiere europeo e alla zona di via Meucci. Di fatto si sta vietando a chi usa la bicicletta di abitare, o andare a scuola, o fare acquisti in un quartiere di Cagliari

4) Non esiste davvero un'alternativa a viale Marconi: le possibilità sono lungo la strada arginale, dove si viaggia a 90 km/h oppure costringere chi usa la bicicletta a passare per Monserrato per andare a Quartu. Anche per accedere alla zona urbana compresa fra via Galvani e via Mercalli, e al quartiere Europeo, sarà necessario entrare nell'arginale e poi svoltare a sinistra in via Mercalli per tornare indietro lungo viale Marconi.

5) La ciclabilità è parte imprescindibile di qualunque piano globale per la mobilità sostenibile, assieme al trasporto collettivo. Un piano della mobilità che favorisce il trasporto collettivo ma dimentica la ciclabilità, è un piano incompleto e poco efficace. Non bisogna dimenticare che i ciclisti non sono dei fantasmi chiusi in casa ad aspettare le piste: sono persone che oggi già si spostano nell'area urbana, ma spesso in maniera meno sostenibile e che un domani potrebbero rinunciare all'automobile per spostarsi in bicicletta. dato che le bici non occupano parcheggi e hanno un impatto modesto sul traffico, più biciclette significa meno traffico e più posti auto liberi. La bicicletta fa bene anche a chi non la usa.

6) Senza le corsie ciclabili i pochi ciclisti che utilizzeranno il viale Marconi passeranno nelle corsie preferenziali dei bus così come avviene oggi in viale Poetto. Questo comporta pericolo per i ciclisti e intralcio alla circolazione dei bus.

### **COMITATO METROPOLITANA PER LA MOBILITA' CICLO-PEDONALE**

#### **Elenco associazione cittadine del comitato metropolitano, aderenti:**

- **Fiab Cagliari Città Ciclabile**
- **Amici della Bicicletta Cagliari**
- **La Ciclofucina**
- **Ciclisti Urbani Cagliari**
- **A.S.D Team Bike&Co Uta**
- **Ass. MTB Arestis**
- **Comitato Regionale Federazione Ciclistica Italiana**

**COMITATO METROPOLITANO PER LA MOBILITA' CICLO-PEDONALE  
PER L'INSERIMENTO DELLE PISTE CICLABILI NEL VIALE MARCONI**

- Centro Sportivo Italiano Cagliari
- Accademia Nazionale di MTB
- UTP Utenti Trasporto Pubblico
- Associazione Vittime della strada
- ASD SA.SPO Cagliari
- WWF Sardegna
- Italia Nostra sezione Cagliari
- CSV Sardegna Solidale
- Federazione nazionale ProNatura
- Associazione AMICI di Sardegna
- Associazione Cammino100Torri
- Associazione A.M.I.C.I.
- Associazione ASMAR
- AGESCI Cagliari 3
- Associazione Liberamenti
- Sardigna Grantour
- Sardinia Biking
- In Bike