

MOBILITÀ SOSTENIBILE PER UNA MIGLIORE QUALITÀ ABITATIVA

Premessa

Come è noto la Regione Emilia Romagna, già dal 2016, ha fornito gli elementi minimi per la redazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile, "PUMS". Indicando in particolare:

- *Rinnovo/potenziamento del parco autobus e filobus regionale a basso impatto ambientale;*
- *miglioramento dell'attrattività del Trasporto pubblico locale (Tpl) anche attraverso l'incremento delle corsie preferenziali e la fluidificazione del traffico;*
- *potenziamento dello spostamento in bici, delle piste ciclo-pedonali in ambito urbano, degli appositi servizi di deposito e noleggio bici e promozione dei percorsi sicuri casa scuola/casa lavoro;*
- *riqualificazione delle fermate del Tpl anche nei punti di interscambio modale ferro-gomma-bici per consentire il superamento delle barriere architettoniche e migliorarne l'accessibilità;*
- *sviluppo dell'intermodalità articolata sulle stazioni ferroviarie ad integrazione e complementarietà delle altre forme di spostamento (Tpl, bike sharing, Mi muovo in bici, car sharing, car pooling, parcheggi di interscambio, ciclabilità);*
- *controllo dell'accesso e della sosta nelle aree urbane con aumento delle zone 30, aree pedonali e delle ZTL ;*
- *rinnovo del parco veicolare privato con applicazione delle limitazioni alla circolazione dei veicoli privati nei centri abitati definiti dal PAIR 2020;*
- *promozione dei mezzi a basso impatto ambientale, anche facilitando l'accesso e la sosta dei veicoli meno inquinanti nelle ZTL, Mi Muovo elettrico, e promuovendo l'eco-driving anche con il supporto dell'ITS;*
- *sviluppo della infomobilità, dell'ITS e delle apparecchiature tecnologiche pubbliche e private di informazione e comunicazione all'utenza;*
- *sicurezza stradale, interventi derivanti dai Piani della Sicurezza Stradale Urbana, o dall'individuazione dei "tronchi neri" o "punti neri";*
- *logistica delle merci urbane con promozione dei veicoli meno inquinanti.*

Il citato Piano Aria Integrato Regionale "PAIR 2020", prevede, tra l'altro, Limitazioni alla circolazione dei veicoli privati nel centro abitato:

1. *Ai fini della tutela della qualità dell'aria il Piano prevede, al capitolo 9 tabella 9.1.2, limitazioni alla circolazione dei veicoli nel centro abitato dei Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti, nonché dei Comuni appartenenti all'agglomerato di Bologna.*
2. *Le limitazioni alla circolazione dei veicoli di cui al comma 1 non si applicano ai veicoli con le caratteristiche e nei casi indicati nella legenda della tabella 9.1.2 del Piano.*

Dal 1^a di ottobre sono ripartite le misure previste dal Piano. Tra le altre cose è scattato il bando degli euro 4 diesel dai centri principali (utilizzabili comunque con 3 persone a bordo).

Arriviamo a questo appuntamento male: molti cittadini non lo sanno - seppur il Piano abbia già due

anni - dato che molti Sindaci finora hanno messo la testa sotto la sabbia, non dando adeguata comunicazione e esprimendo in alcuni casi dissensi e perplessità sul provvedimento.

Il Comune di Faenza ha avviato un percorso di analisi e studio per dotarsi di un Piano. Nella primavera del 2017 è partito il cosiddetto "processo partecipativo", al quale anche noi abbiamo partecipato. Oggi vengono fatti annunci, ma in quanto a predisporre misure concrete siamo comunque in ritardo.

Per questo è necessario che l'Amministrazione promuova subito occasioni di confronto e coinvolgimento sui cambiamenti, che per forza dovranno essere avviati per migliorare la vivibilità della città, anche promuovendo un cambiamento di cultura e di comportamenti da parte di tutti.

E' naturale che vi siano resistenze al cambiamento, che qualcuno percepisca la cosa come punitiva, mentre altri, in buona - o più spesso in cattiva - fede, tenteranno di cavalcare il malcontento dei cittadini.

Noi intendiamo contribuire alla necessaria presa di coscienza della necessità di queste misure, costruendo contemporaneamente le opportune alternative.

A questo fine avanziamo alcune proposte, che certo potranno essere discutibili e non possono considerarsi esaustive.

BISOGNI: osservazioni generali

- ⊙ Mobilità integrata con politica urbanistica, per un Piano della Qualità urbana degli spazi pubblici.
- ⊙ Ristrutturazione del servizio di trasporto pubblico: oggi la cosiddetta navetta elettrica svolge un servizio, gestito da un operatore privato, che non si integra con quello degli autobus di linea. Le navette elettriche dovrebbero collegare i parcheggi periferici almeno dai quattro lati della città col centro storico.
- ⊙ Eventuale potenziamento dei parcheggi periferici ampliando la capacità delle aree con parcheggi seminterrati, senza ulteriore consumo di suolo: Piazzale Pancrazi, via Renaccio, ex centro commerciale Filanda (tra via Cavalcavia e via Ravegnana).
- ⊙ Verifica di fattibilità di un servizio bus (a chiamata) per le frazioni di Santa Lucia, Celle, Castel Raniero, Reda.
- ⊙ Il progetto di trasformazione urbanistica, dell'area della stazione è indubbiamente un intervento fondamentale per cambiare la mobilità per tutta la città e le zone limitrofe. (vedi approfondimento successivo). Contestualmente alla realizzazione della stazione degli autobus e del nuovo parcheggio delle biciclette, va previsto il sottopasso verso la zona della Filanda. A seguito della presentazione del preliminare di progetto, è necessario si apra un ampio confronto tra Amministrazione Pubblica, cittadini, associazioni, al fine di approfondire in modo partecipato le priorità, i bisogni e le idee sulla trasformazione dell'area.
- ⊙ Riprogettazione dell'attuale servizio di biciclette pubbliche, oggi sono praticamente inutilizzabili, sia per il loro stato di deterioramento, che per il complesso meccanismo di ritiro e riconsegna. Occorre ripensare i depositi in punti strategici della città, ed avere nuove biciclette dotate di sistema "free floating", per rendere reperibile e depositabile il mezzo in altri luoghi (nella cerchia del centro storico).
- ⊙ Percorsi casa-scuola sicuri e città a misura di bambino: incentivare piedibus, bike to school, pulmino per il forese e creare isole ciclopedonali o ZTL intorno scuole almeno negli orari entrata-uscita. Rastrelliere in numero adeguato davanti a tutte le scuole, in particolar modo davanti licei e scuole superiori. Progetti educativi e di comunicazione nelle scuole che permettano il monitoraggio dei bimbi in bici, a piedi, coi mezzi pubblici.
- ⊙ Scuolabus, va migliorata l'offerta per chi abita nel forese. Ci sono scuole dove a fronte di un'alta percentuale di bambini residenti nel forese, pochissimi usano lo scuolabus, con evidente aggravio del traffico davanti le scuole. E' comunque necessario verificare le esigenze delle famiglie tramite questionario. Gli scuolabus dovrebbero essere maggiormente pubblicizzati, occorre prevedere una politica tariffaria, di sconti e di incentivi, e una migliore gestione degli orari.
- ⊙ Trasporto pubblico gratuito per gli studenti, in fasce orarie d'ingresso e uscita scuole.
- ⊙ Avvio della sperimentazione del car sharing con alcune auto elettriche messe a disposizione dal Comune.
- ⊙ Diminuire la pressione del traffico dei pendolari verso le zone industriali. Oltre ad Avviare la sperimentazione del progetto Bike to Work come da ODG 13-02-2017, in collaborazione con Unione Comuni Romagna Faentina, si possono verificare altre soluzioni: è possibile promuovere la condivisione dei mezzi (car pooling), sia stimolando accordi diretti tra le persone, sia programmando con le aziende (con i mobility manager, dove ci sono) i sindacati, i lavoratori, piani di trasporto (che possono anche essere incentivati in busta paga); verificare la fattibilità di navette collettive, attraverso una analisi della domanda di mobilità da parte del Mobility Manager pubblico insieme alle aziende.
- ⊙ Inoltre, andrebbe promossa la progressiva sostituzione dei vecchi mezzi delle flotte aziendali con veicoli meno inquinanti (in particolare elettrici), in uso presso gli Enti pubblici e le aziende private, a partire da quelle di maggiori dimensioni.
- ⊙ Miglioramento della segnaletica verticale e orizzontale negli incroci in funzione delle bici e

pedoni. Le strisce pedonali poste dietro agli stop sono pericolose e insalubri: l'automobilista tende ad accelerare per arrivare allo stop e non vede se arrivano pedoni. Inoltre il pedone è costretto a passare dietro al tubo di scappamento dell'auto, intrufolandosi tra le auto in fila.

- ⊙ Piste ciclabili e ciclopedonali: le strade laterali che le incrociano o le attraversano devono essere interrotte da strisce ciclopedonali, con precedenza dei ciclisti e pedoni. Attualmente molte corsie ciclabili sono intervallate continuamente da strisce pedonali (non ciclabili). Ma scendere continuamente dalla bicicletta mentre si percorre una ciclabile è un ostacolo assurdo in quanto disincentiva l'uso della bici.
- ⊙ Connessione delle ciclabili esistenti creando una rete di percorsi segnati. Come la Bicipolitana di Pesaro o di Bolzano.
In particolare implementare e connettere questi assi ciclo pedonali:
 - ⊙ *Bocche dei Canali-Piazza del Popolo-Borgo San Rocco*
 - ⊙ *Stazione Ferrovia-Stradone-Viale Marconi-Orto Bertoni*
 - ⊙ *Parco Bucci-Scuola Carchidio*
 - ⊙ *Via Vittorio Veneto-Via Corbari- Via Canalgrande*
 - ⊙ *Via Vittorio Veneto- Via Firenze*
- ⊙ Istituzione del limite di 30 km all'ora come standard in tutta la città. Il rispetto di questo limite è "incontrollabile". Non basta la semplice collocazione dei cartelli stradali. Per ridurre la velocità di percorrenza l'intervento più efficace è il restringimento della carreggiata stradale attraverso la realizzazione di percorsi ciclopedonali protetti. Per disincentivare il traffico occorre prevedere più sensi unici (eccetto bici). Fuori dal centro storico, si possono realizzare delle *chicane* per rallentare la velocità delle auto, installare piccole aree verdi e sedute davanti agli esercizi commerciali. Con poco spazio gli automobilisti rallentano.¹
- ⊙ Controsenso ciclabile in tutte le strade dove è consentito, (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, parere prot. 6234 del 21/12/2011): zona 30, larghezza minima mt 4,25 e assenza di traffico pesante;
- ⊙ Pre partenza per le bici negli incroci più pericolosi (es.: Ponte delle Grazie, incrocio Viale Marconi-Viale Stradone-Corso Matteotti);
- ⊙ Incentivi per chi acquista bici, sia muscolari che a pedalata assistita,
- ⊙ Incentivi e vetrofania per negozi che attrezzano spazi pubblici per le biciclette e rastrelliere
- ⊙ Incentivi e logo comunale per imprese che promuovono il bike to work
- ⊙ Cultura dell'accessibilità urbana: strade e spazi pubblici a misura di persone, non della circolazione di veicoli.
- ⊙ Coordinamento tra Assessorato ai Lavori Pubblici e Assessorato all'Urbanistica
- ⊙ Nuove infrastrutture ciclo pedonali da mettere in cantiere oltre a quelle in corso di realizzazione (Borgo Tulliero, via Ospitalacci, via Silvio Pellico, via Cesarolo, Borgo Prati, attraversamento a14).
- ⊙ Pista ciclabile tra Faenza e Castelbolognese per diminuire il traffico di pendolari: sono 5 km in pianura che si potrebbero fare benissimo in bici ma ora tanti pendolari vanno in auto solo perché la Via Emilia è molto pericolosa.

CENTRO STORICO / osservazioni generali: criticità e proposte

- L'attuale congestione di auto in centro storico causa degrado di spazio e urbanità. Il Piano sosta 2013 con l'obiettivo di "*Migliorare traffico e qualità dell'ambiente*" (!), ha di fatto facilitato accesso e circolazione delle auto verso il centro a scapito della mobilità di pedoni e ciclisti. Il suo scopo primario è stato l'aumento della capacità di carico delle strade ad uso delle auto; con restringimenti di marciapiedi e sedi stradali, cambi di sensi unici in funzione della sosta. Un "unico grande parcheggio" che ha sottratto spazio pubblico a pedoni e ciclisti.
- Il Piano Sosta si rivela "insostenibile" nonostante il nome MOVS; è una normale tariffazione della sosta la cui immagine "green" è data dall'attivazione di un segmento di trasporto su navetta elettrica che però NON è ALTERNATIVO all'accesso di auto verso il centro. Un vero servizio di navette, ai fini della mobilità sostenibile, deve sostituire il traffico in entrata verso il centro storico. Le navette elettriche, in un prossimo futuro, dovranno essere impiegate all'interno di un sistema organico e funzionale di trasporto pubblico
- Assenza di connessione tra piste ciclabili Clamoroso è lo slargo "fuori posto", usato come parcheggio, su cui inizia la ciclo pedonale più frequentata: Porta Montanara-Bocche dei Canali. Sul lato opposto di Viale Marconi, il tratto iniziale della ciclopedonale (dalla fontana di Porta Montanara in direzione cimitero) è invaso da auto in parcheggio davanti ad alcune abitazioni e impedisce il passaggio delle biciclette.

Proposte generali:

- Ampliamento Area Pedonale fino al 20% del centro storico (come richiesto dal Pair)
- Ampliamento ZTL a tutto il centro storico, H24 (come richiesto dal Pair)
- Collegamento dei parcheggi periferici col centro storico, tramite servizio pubblico di trasporto su navette elettriche. I parcheggi esistenti collegabili sono situati presso:
 - ▶ Centro Marconi e Cimitero;
 - ▶ via Calamelli e via Renaccio;
 - ▶ ex area Tambini (via Lapi-via Renaccio);
 - ▶ piazzale Pancrazi;
 - ▶ ex Seminario (via degli Insorti);
 - ▶ Centro commerciale Filanda (tra via S Silvestro e via Granarolo);
 - ▶ ex centro commerciale Filanda (tra via Cavalcavia e via Ravegnana).
- Eventuale potenziamento dei parcheggi periferici, con posti auto seminterrati, senza ulteriore consumo di suolo, ampliando la capacità delle aree di: piazzale Pancrazi, via Renaccio, ex centro commerciale Filanda (tra via Cavalcavia e via Ravegnana)
- Rete percorsi ciclo pedonali come struttura continua e coerente.
- Anello ciclo pedonale protetto intorno le Mura
- Percorsi cardine, protetti e piacevoli; che collegano luoghi recuperati e di socialità (piazze, vie, giardini, viali, scuole).
- Servizio consegna merci unico, su mezzi elettrici, bici e cargo bike.
- Istituzione della Zona 30 in tutto il centro storico

- Varie strade del centro storico vanno inserite progressivamente in ztl H24 e rese a senso unico eccetto bici. Occorre ridare spazio a bici e pedoni, togliendo gli stalli per le auto da un lato della strada.
- Assenza di percorsi protetti in centro storico (le strisce gialle non sono piste! ...).
- Corso Matteotti è una "strettoia". È l'esempio della saturazione dello spazio completata dal Piano Sosta del 2013: gli stalli per le auto hanno invaso i marciapiedi, il parcheggio abusivo permanente (fuori degli stalli) rende impraticabile la corsia ciclabile (invasa dalle auto circolanti); va inserito in ztl H24, almeno fino all'incrocio con via Castellani (in una prima fase del PUMS).
- Anche su via Castellani è necessario ampliare la ztl, fino alla Piazzetta Santa Lucia.
- Corso Mazzini è una via pericolosissima, eppure centrale, percorsa da tanti studenti che vanno alle scuole Tolosano e Cova Lanzoni, oppure famiglie che dai parchi Bucci e Tondo vanno in piazza. Una via che non si riesce a percorrere in sicurezza in bici, se non passando sul marciapiede, a causa del doppio senso e delle auto parcheggiate su un lato. Occorre prevedere una ciclo pedonale che deve continuare fino a collegarsi con quella realizzata lungo via Oberdan
- L'incrocio Piazza Il Giugno - Cso. Mazzini (già complicato), con l'inversione di senso unico su via Ca' Pirola (a seguito del Piano Sosta) è una girandola di 4 flussi di auto convergenti sugli attraversamenti pedonali; uno di questi è addirittura al centro dell'incrocio! Un'assurdità.
- L'incrocio Cso. Baccharini-Cso. Mazzini-via Cavour è un altro caso (persistente) di absurdità: un groviglio fisico di auto, bici, pedoni. La struttura dell'incrocio e la segnaletica orizzontale configgono con la segnaletica verticale! La soluzione più appropriata, ai fini della sicurezza, è quella di ampliare la ztl sul corso Mazzini, da via Zanelli fino all'incrocio con Via Baccharini e Via Cavour (in una prima fase del PUMS); quindi realizzare il senso unico lungo tutto il corso Mazzini fino a Porta Imolese e una pista ciclabile protetta.
- Ztl anche su via Cavour, a integrazione dell'ampliamento su Corso Mazzini, fino all'incrocio di via S Maria dell'Angelo.
- Corso Saffi: nel tratto a doppio senso di marcia la larghezza ridotta della carreggiata non consente il transito né dei pedoni, né delle bici in sicurezza. Per di più sul lato nord dalle 20 alle 8 è attualmente consentita la sosta. E' necessaria l'introduzione del senso unico di marcia verso il centro e la realizzazione di una pista ciclabile sicura, sul lato sud. Ovviamente i mezzi dei commercianti che lavorano nelle giornate di mercato dovranno poter uscire da Piazza Martiri della Libertà in controsenso, limitatamente agli orari di chiusura al traffico, fino all'incrocio con Via Dogana.
- Corso Garibaldi: è una strada congestionata, dove spazi stretti e parcheggi mal situati (nei pressi dell'incrocio con via Calligherie), causano disagi e rischi per ciclisti e pedoni. Si propone di estendere la ztl dall'incrocio con via Acquatino fino all'incrocio con viale delle Ceramiche, o almeno fino a via Calligherie. Tale estensione permette di valorizzare una necessaria pedonalizzazione e riqualificazione di tutta la Piazza San Francesco.
- Via XX Settembre: si propone di completare la ztl, fino all'incrocio con Corso Baccharini; inoltre, ad integrazione della ztl tra questa strada e corso Garibaldi, va prevista una sua estensione sul tratto di via Naviglio, tra via XX Settembre e via Campidori, e sulle laterali vie Tomba e Manara.
- Corso Europa è altrettanto pericolosa: il numero di incidenti è seconda solo a Via Mazzini tra le strade del centro storico, ma è superiore come rapporto tra numero di incidenti e lunghezza, se si considera che il suo sviluppo è quasi la metà di Via Mazzini. La sosta selvaggia sul lato sud, la larghezza ridotta della carreggiata e l'entità dei flussi presenti rendono impossibile il transito ciclabile in sicurezza, cosa ancor più grave se si considera che Corso Europa conduce al I.C. Carchidio-Strocchi, di gran lunga il polo scolastico più numeroso di tutta Faenza (1150 alunni, molti dei quali residenti ad ovest del Lamone).
- È necessaria la realizzazione di una pista ciclabile protetta, che attraversi anche il Ponte delle Grazie.
- Via Manzoni, davanti alla palestra Oriani, è una strada a senso unico, stretta con gli stalli blu

per auto segnati su entrambi i lati. Questa saturazione degli spazi causa grave disagio e rischio ai ragazzi e bambini che quotidianamente vanno in bici a scuola o in palestra. Occorre stalli auto, allargare il marciapiede rendendolo ciclopedonale, garantendo così il senso unico eccetto bici.

- Le piazze del centro storico, tranne Piazza del Popolo e Piazza della Libertà, sono ridotte a parcheggi, ma secondo il Piano Strategico del Centro Storico (PSCS) del 2008 dovrebbero essere liberate dalle auto:

1. Piazza San Francesco, è occupata dalle auto, che contribuiscono al degrado del luogo. E' necessario pedonalizzare la piazza così come previsto dal PSCS.
2. Anche piazza S'Agostino è rimasta degradata a parcheggio nonostante il PSCS prevedesse l'eliminazione della auto. Oltre che brutto, questo parcheggio è pure pericoloso: rende infatti ancora più difficile per pedoni e ciclisti, magari con bambini al seguito, percorrere corso Matteotti. Le auto entrano ed escono dal parcheggio, che si interseca col vicolo Borgodoro, senza badare a ciclisti e pedoni che transitano nella corsia ciclabile segnata a terra. Per i ciclisti e pedoni attraversare quella piazza è una roulette russa, non sai mai da dove le auto sbucano!

Ai fini della sicurezza e della qualità dei luoghi è necessario quindi pedonalizzare le Piazze San Francesco e Sant'Agostino. Questi interventi permetterebbero di creare un percorso Bocche dei Canali-Piazza del Popolo-Borgo San Rocco.

3. Piazza Martiri della libertà: deriva dalla demolizione del tessuto urbano medioevale avvenuta negli anni 30, ed ora è destinata a parcheggio (nei giorni in cui non c'è mercato). L'accesso delle auto a questo parcheggio da Via Manfredi (doppio senso), rende molto insicuro l'accesso alla Biblioteca comunale di Faenza a pedoni e ciclisti, anche perché via Manfredi è stretta, e non ci sono marciapiedi. Il PSCS prevedeva per "*la parte della piazza attigua a Palazzo del Podestà, l'eliminazione del parcheggio, al fine di creare un grande spazio pedonale con funzioni aggregative...*". In proiezione futura, va studiato un progetto di recupero urbanistico di questo vuoto abnorme, incongruo rispetto alla densità del tessuto del centro storico e del suo contesto paesaggistico. Tale progetto di riqualificazione implica una pedonalizzazione integrale, al fine di un'adeguata destinazione dello spazio a scopi sociali, ricreativi, commerciali; in sostituzione dell'attuale prevalente funzione di parcheggio. In tempi brevi è, tuttavia, urgente la realizzazione di un percorso protetto lungo tutta la via Manfredi, al fine di migliorare la sicurezza dell' accesso alla Biblioteca.

- Ludoteca Comunale, si trova all'incrocio tra 4 stradine strettissime. Se si esce dalla ludoteca e si vuole percorrere vicolo Ca Pirota verso Corso Mazzini, magari con uno o due bambini al seguito, bisogna arrampicarsi sul muro, tant'è poco lo spazio...Quella via dovrebbe essere pedonalizzata e realizzata una corsia ciclabile che colleghi viale Stradone a Via Mazzini.
- Via Santa Maria dell'Angelo, nel tratto davanti al Liceo Scientifico Torricelli, dovrebbe essere pedonalizzata, in quanto si tratta di una via strettissima, dove la galleria di palazzo Gessi trattiene smog e polveri sottili.
- Assenza di un collegamento ciclabile diretto tra quartiere centro sud e la stazione ferroviaria, per la criticità di Via Cavour e la "non ciclabilità" del parco Tondo. Per questo:
 1. è necessario inserire via Cavour in ztl H24 (tra corso Mazzini e parcheggio DLF), istituendo il senso unico eccetto bici, togliendo gli stalli per auto davanti alla ex scuola Cova, e realizzando una pista ciclabile che dal Viale Stradone colleghi via Cavour, corso Mazzini e viale Baccarini, fino alla stazione.
 2. Occorre inoltre garantire il passaggio ciclabile interno al Tondo, almeno nello stradello che collega i due cancelli tra Viale Stradone e il parcheggio a fianco dell'Ospedale. È quindi da abolire l'assurdo divieto di transito delle biciclette.
- Il "caso del Tondo" I recenti lavori finalizzati alla massima capacità di parcheggio su via San Giuliano, hanno reso l'area di accesso al parco impraticabile per ciclisti e pedoni. Inoltre,

l'accrocchio di cordoli in cemento, catene e pali genera un impatto visivo e una soluzione di continuità sul percorso verso il viale delle Rimembranze. Un concentrato di casualità imbarazzante! All'ingresso del Tondo, su via San Giuliano, ripristinare l'assetto urbanistico storico, con il prolungamento del viale di platani che connette il paesaggio tra il parco e il viale delle Rimembranze (vecchio nome per l'attuale via Tolosano).

- In tal modo si ricrea un collegamento viario che ricuce la continuità tra i Viali attorno le Mura. È una soluzione che privilegia l'accesso al parco di pedoni e ciclisti, limitando l'area di parcheggio su un lato del viale che "esce" dal Tondo.

QUARTIERE CENTRO SUD / casi specifici: criticità e proposte

- Mancanza di un percorso sicuro casa-scuola che colleghi Via Vittorio Veneto a Via Corbari. (vedi sotto capitolo scuola Don Milani e Panda) Occorre mettere rallentamenti in via Portisano, zona 30 e predisporre una ciclopedonale allargando il marciapiede.
- Mancanza di un percorso ciclabile sicuro tra Parco Bucci e parco del Tondo e poi in piazza: o si passa sotto ai portici, o sopra i marciapiedi. Corso Mazzini dalla rotonda all'incrocio con via Paradiso è estremamente trafficata e pericolosa per le bici. Davanti la Chiesa San Savino, il passaggio delle bici è pressoché impossibile: la strada è pericolosa e trafficata, il marciapiede strettissimo. Come detto sopra, occorre progettare una ciclabile che dal parco Bucci porti al Tondo, e che colleghi fino alla piazza. Tutti luoghi molto frequentati dai bambini e dalle famiglie.
- Via Paradiso e via Papa Giovanni XXIII: le auto parcheggiano su entrambi i lati e vanno veloci. Si tratta di vie residenziali, che collegano la parrocchia, il parco, la piscina, quindi percorse da molti bambini e ragazzi in bici. Su via Papa Giovanni XXIII le auto vanno molto forte, parcheggiano su entrambi i lati, non ci sono marciapiedi né corsie ciclopedonali, né strisce per attraversare. E' necessario rendere questa via a senso unico verso il Parco Bucci, togliere posti auto da un lato, e restringere la carreggiata con una corsia ciclopedonale. Anche Via Paradiso risulta molto stretta con le auto parcheggiate su un lato. Anche questa via si dovrebbe rendere a senso unico (da Via Oberdan a Via Volpaccino), zona 30 e creare una ciclopedonale.
- Via Risorgimento e via Sant'Orsola sono collegate da piccoli pezzi di ciclabili scollegate tra loro. Per chi da Via Risorgimento deve proseguire in bici su Via Sant'Orsola, il passaggio è bloccato, in quanto dopo l'attraversamento pedonale su via Emilia Ponente, la ciclabile è chiusa da una siepe.
- Assenza di un collegamento tra la ciclabile di via Vittorio Veneto e via Firenze: Via Stradello Cappuccini (all'uscita di parco Bertozzi) e via Giuliano Da Maiano sono strade a doppio senso pericolose se percorse a piedi o in bici. Le auto parcheggiano a destra, occupando una carreggiata. Non ci sono marciapiedi né ciclabili. Anche in questo caso la soluzione è senso unico e corsia ciclopedonale.
- Conad Arena: oltre al problema del consumo di suolo dovuto all'espansione del Conad all'interno dell'Arena Borghesi, i marciapiedi intorno al Conad sono spesso occupati dalle auto, con grave disagio per pedoni, disabili in carrozzina, bimbi in passeggino. Non ci sono corsie ciclabili. Occorre urgentemente proteggere i marciapiedi con cordoli e prevedere un passaggio ciclabile che si colleghi a via Stradello Cappuccini.
- Piazzale Pancrazi: nel parcheggio davanti al Parco Bucci, a fianco della Piscina comunale, non esistono strisce pedonale, corsie ciclabili, né marciapiedi. Eppure tante famiglie con bimbi lo attraversano, a piedi o in bici per andare al parco o in piscina, e sono costretti a strisciare tra auto, a fare lunghi slalom, o pericolosi attraversamenti. Occorre quindi riprogettare il parcheggio prevedendo strisce di attraversamento e passaggi sicuri per bici e pedoni.
- Via Volpaccino: causa costruzione del nuovo centro commerciale nell'area ex Cisa, ci sarà un impatto negativo di traffico e inquinamento nell'area residenziale di via Volpaccino. E'

fondamentale che da via Zara e da via Volpaccino non si acceda al centro commerciale. Ad ogni modo per garantire la sicurezza delle utenze deboli, è necessaria a nostro avviso la realizzazione di un marciapiede e di una pista ciclopedonale su via Zara; la realizzazione del senso unico "eccetti bici" su Via Volpaccino (in uscita) e la realizzazione di un nuovo tratto ciclo pedonale sulla stessa via.

- Sul percorso ciclo pedonale Viale Marconi-Via Firenze: è urgente mettere in sicurezza gli incroci
- Alle Bocche dei Canali: eliminare i passi carrai e le piazzole di parcheggio. L'accesso motorizzato agli orti è stato realizzato nel 2015; prima erano raggiungibili solo in bicicletta e a piedi. Sono strutture diseducative e incoerenti con l'attività motoria (salutistica...) e la mobilità sostenibile. Alterano l'identità di un paesaggio rurale storico, ridotto a generico spazio attrezzato e ne indeboliscono la sua riconoscibilità
- Si sottolinea la difficoltà, per chi viene in bici da Via Marconi o da viale Stradone ad accedere alla zona residenziale del Ponte Rosso o verso il Parco Calamelli in quanto:
 1. Via Lapi è molto pericolosa e impercorribile in bici, se non passando sopra i marciapiedi. Dall'incrocio con Via Scaletta fino al semaforo (incrocio Corso Matteotti, corso Marconi) non ci sono strisce pedonali, nonostante ci siano numerosissime abitazioni sul lato sinistro della strada, e nonostante il marciapiede sia solo sul lato destro. Su tutta la via occorre togliere qualche posto auto, ricavando spazio per una corsia ciclopedonale.
 2. Via Batticuccolo: i marciapiedi (pur larghi) sono perennemente invasi dalle auto, che tolgono spazio alla mobilità ciclopedonale. Mantenendo la larghezza dei marciapiedi, si potrebbe creare una pista ciclopedonale con cordoli di protezione (o fittoni), in modo da garantire la ciclabilità doppio senso. All'incrocio tra Via Batticuccolo e Via Argnani è molto pericoloso immettersi nella ciclabile di Via Argnani, perché la ciclabile inizia solo dopo. Occorre quindi completare la ciclabile anche in curva.
 3. Via Renaccio: occorre completare ultimo tratto della ciclabile di via Renaccio, che porta al Ponte Rosso.

DAL QUARTIERE CENTRO SUD AL FORESE

- La ciclabile prevista in Via Ospitalacci (zona Celle), arriva solo al primo borghetto di case (Via Dottora), lasciando fuori tutto il borgo di Celle. Ci sembra necessario prevedere il prolungamento almeno fino alla chiesa di Celle, occorre inoltre posizionare alcuni dossi per ridurre la velocità e prevedere attraversamenti pedonali davanti la Chiesa di Celle, molto frequentata anche dai bambini. Occorre ridurre il limite di velocità all'interno del borgo portandolo a 30 km. Realizzare un percorso ciclo pedonale da San Bernardino fino a Celle, passando da Via Monte di Pietà. (come richiesto dai residenti).
- Nella strada provinciale che collega Faenza a Errano, esiste una pista ciclabile solo sul lato nord della strada. Sul lato sud est ci sono vari insediamenti abitativi, ma i residenti non possono usare la ciclabile perché non ci sono attraversamenti pedonali da Faenza ad Errano. Occorre realizzare alcune strisce pedonali rialzate e protette da semafori su Via Firenze, da Faenza ad Errano, in particolare all'altezza della via Castelraniero, della collinetta IC Persolino, e ad ogni borghetto di case. Questo permetterebbe un maggiore utilizzo della ciclabile da parte dei residenti di quella via.
- Via Castel Raniero è parte del percorso CAI 505 da Faenza a Brisighella. È percorso da tante persone in bicicletta o a piedi, ma risulta una strada insicura, stretta, dissestata, con scarsa visibilità, dove le auto raggiungono alte velocità. Sarebbe opportuno lo svolgimento di un servizio di vigilanza da parte della Polizia Municipale.

QUARTIERE CENTRO NORD / casi specifici: criticità e proposte

- Stazione ferroviaria Si tratta della trasformazione di un ampio comparto urbano che avrà forti implicazioni sulla mobilità, sulle relazioni delle persone con lo spazio pubblico, sul paesaggio a ridosso di un viale storico; un nodo territoriale, sulla cui riorganizzazione ci sono molte attese. È un intervento complesso che deve rispondere a molteplici esigenze funzionali e di “qualità urbana”. Uno dei temi centrali è la ciclabilità. Attualmente l’accesso ciclabile è all’insegna della casualità; lo conferma il caso di via Roma, dove i ciclisti si contendono lo spazio coi pedoni sui marciapiedi. È una finta ciclabile; ad ogni incrocio i ciclisti dovrebbero scendere: è impraticabile. Le aree per il parcheggio delle biciclette, davanti alla stazione, sono in uno stato di abbandono e sono sottodimensionate. Il progetto di trasformazione urbanistica, presentato sulla stampa il 25/9/2018, non prevede, nella prima fase, il collegamento ciclabile tra la zona residenziale della Filanda il viale della Stazione. Un collegamento ciclo pedonale diretto tra la zona residenziale nord e il centro storico però un intervento centrale del riassetto di tutta l’area intorno alla stazione; è decisivo per l’abitabilità dello spazio pubblico e per le relazioni con il sistema urbano. È un intervento che non può essere rimandato a tempi lunghi; va inserito nella prima fase di progetto, contestualmente alla realizzazione della stazione degli autobus e del nuovo parcheggio delle biciclette.
- A seguito della presentazione del preliminare di progetto, è auspicabile si apra un ampio confronto tra Amministrazione Pubblica, cittadini, associazioni, al fine di approfondire in modo partecipato le priorità, i bisogni e le idee sulla trasformazione dell’area.
- Via Laghi: manca totalmente una pista ciclabile. La strada stretta è occupata da auto parcheggiate su entrambi i lati e le bici sono costrette a passare sopra i marciapiedi.
- Anche su Via Medaglie d’oro non esiste ciclabile ma ci sarebbe tutto lo spazio per realizzarla.
- Il centro salute Filanda (sede di consultorio e analisi): raggiungerlo in bici è molto complesso e pericoloso, soprattutto per anziani e donne con bambini o in gravidanza. Per accedere dalla piazza al cavalcavia non ci sono piste ciclabili (nella rotonda Piazzale Sercognani). Sopra al Cavalcavia, si ha a disposizione una stretta corsia ciclabile, non protetta, che, finito il cavalcavia, termina nel nulla. Non ci sono attraversamenti ciclopedonali alla fine del cavalcavia e si è costretti a immettersi nella rotonda. L’unico attraversamento pedonale, per andare verso il centro Salute Filanda è in via Gatti. Occorre prevedere una ciclabile (o ciclopedonale) protetta sopra al Cavalcavia su entrambi i lati e un attraversamento pedonale alla fine del cavalcavia. Un’altra strada per arrivare al Consultorio di Via Filanda è quella che passa da Via Medaglie d’Oro, e poi su via Filanda Nuova. Ma alla fine della ciclabile di Via Filanda Nuova, ci si trova a dover fronteggiare una strada controsenso (via del Cavalcavia), passando (in bici) sopra al marciapiede sconnesso. Come fanno le mamme con il pancione, con un bimbo al seguito, i disabili, oppure le persone anziane? E’ fondamentale quindi continuare la ciclabile di via Filanda Nuova su via del Cavalcavia.
- La pista ciclabile di via Granarolo, nel tratto via Donesiglio-via del Lupo: varie segnalazioni evidenziano come sia molto pericolosa; è spesso attraversata da scooteristi che da via Quaglia svoltano nella ciclabile per raggiungere via Donesiglio e quindi immettersi sulla provinciale (scansando l’autovelox).

QUARTIERE BORGO/ casi specifici: criticità e proposte

- Come previsto dalle linee guida del PUMS, va realizzato il percorso ciclabile di collegamento tra Porta delle Chiavi e Piazza del Popolo.
- Ponte delle Grazie: una strettoia pericolosa per i ciclisti. Ci sono ancora i jersey sui due lati, nonostante i lavori siano finiti. Non c'è più posto per le bici: il marciapiede è riservato ai pedoni, la strada alle macchine e dunque i ciclisti subiscono disagi e rischi. Il progetto di eliminazione dei jersey con allargamento dei due marciapiedi non sarà sufficiente a ricavare spazi per la contemporanea presenza di pedoni e ciclisti.
- L'unica soluzione veramente efficace è l'introduzione di un senso unico di marcia verso il centro e la realizzazione di una pista ciclabile di larghezza adeguata, posta sul lato sud del ponte, da collegare con il resto della rete ciclabile. I flussi veicolari che dal centro sono diretti verso Forlì potranno passare da Via Fratelli Rosselli, raggiungibile tramite Via Ponte Romano.
- Sull'incrocio tra Corso Saffi e le altre vie, occorre un'adeguata segnaletica orizzontale per l'attraversamento ciclabile.
- Corso Europa: si tratta di una via frequentata da molti bambini nei percorsi casa-scuola, poiché collega il centro città alla scuola Carchidio-Strocchi (come detto l'I.C. più grande di Faenza), ma non c'è pista né corsia ciclabile. Le bici vanno sulla strada (ristretta a causa delle auto che parcheggiano su entrambi i lati, infrangendo il divieto sul lato sud) oppure sui marciapiedi. La sosta selvaggia sul marciapiede del lato sud spesso ostacola anche il piedibus, con i bambini costretti ad andare in mezzo alla strada per poter proseguire il loro cammino (!). Occorre progettare una pista ciclabile sicura che colleghi Corso Saffi a Via Carchidio, passando per il ponte delle Grazie, introducendo di conseguenza un senso unico diretto verso il centro di Faenza su tutto il percorso (Corso Saffi compreso). 2
- Via Carchidio: il percorso ciclabile sull'asse Corso Saffi-Ponte delle Grazie-Corso Europa si dovrà concludere con l'ultimo tratto di pista ciclabile da realizzare su Via Carchidio, lato ovest, dove da ormai 2 anni sono presenti jersey posti con lo scopo di contenere temporaneamente la sosta selvaggia sul marciapiede.
- Via Argine Lamone Levante: la pista che collega il ponte delle Grazie al Ponte di Via Fratelli Rosselli è ben riuscita perché lontana dalle strade destinate alle auto: nel suo tratto iniziale posto a sud essa, tuttavia, è bruscamente interrotta dalla presenza di alcuni posti auto. Fa parte del percorso Anello dei 4 fiumi e va quindi messo in sicurezza. Occorre togliere i posti auto per continuare la ciclabile fino al Ponte delle Grazie. Si propone, poi, di proseguire il percorso ciclabile, sempre sull'argine, anche a sud del ponte, così da poter raggiungere in sicurezza la Palestra Lucchesi, molto frequentata dai ragazzi, e la zona residenziale adiacente: collegando questo nuovo percorso a quello da realizzare sull'asse Corso Europa-Corso Saffi la zona sud del Borgo sarà finalmente raggiungibile in sicurezza da tutto il resto della città.
- Via Silvio Pellico è una strada pericolosa: le auto sfrecciano come su un circuito. Ci auguriamo che venga presto realizzata la pista ciclabile promessa dal Comune e già in fase avanzata di progettazione da parte dell'ufficio tecnico comunale. Si tratterebbe però di una pista ciclabile scollegata dalle altre: sarebbe quindi importante realizzare anche una pista ciclabile lungo Corso Europa e via Carchidio. Via Silvio Pellico potrebbe diventare a senso unico, in modo da creare un anello con Corso Europa, anch'essa a senso unico. Ci auguriamo inoltre che sia una pista ciclabile senza continui ostacoli e cordoli negli attraversamenti di strade laterali, come succede in Via Testi e Fornarina.
- La nuova corsia ciclabile di Via Testi e via Fornarina risulta infatti difficilmente percorribile in bici, poiché è continuamente interrotta dagli attraversamenti pedonali (non ciclabili): ad ogni incrocio con strade laterali (circa ogni 150 metri) chi va in bici si trova davanti un cordolo in cemento, deve quindi svoltare bruscamente, risalire il marciapiede, scendere dalla bici, attraversare, fare uno slalom tra cordoli in cemento per reimmettersi nella ciclabile, risalire in sella. Ovviamente è molto disincentivante e la gente in bici tende a tagliare sulla strada, rendendo inutile la ciclabile.

2 2- Vedi progetto dello studio dell'ing Alessandro Placci e arch Manuela Marani, già presentato al Comune.

- Da Via Torretta fino a Piazza Lanzoni: a causa delle auto parcheggiate da entrambi i lati, la strada (senso unico) è pericolosa da percorrere in bici. Si propone di eliminare una fila di posti auto e creare una corsia ciclopedonale senso unico eccetto bici.

SCUOLE: criticità e proposte

Le scuole sono letteralmente assediate dalle auto. L'accesso per i bambini in bici o a piedi è fortemente ostacolato dal traffico e dai parcheggi selvaggi.

I vigili hanno dichiarato anche pubblicamente che non possono far multe davanti le scuole. Perché? Questo "favoritismo" alle auto di fatto penalizza chi si sposta in bici o a piedi. Ci sembra paradossale che l'inciviltà venga tollerata dagli ufficiali pubblici proprio davanti le zone più sensibili (le scuole). Questo senso di impunità non fa altro che aumentare gli atteggiamenti scorretti e creare tensioni tra genitori.

Ricordiamo ai vigili e agli amministratori, semmai ce ne fosse bisogno, che le multe non fatte sono soldi pubblici sottratti alla mobilità sostenibile. Come azione prioritaria e urgente, che non costa nulla al comune, ma anzi permette di raccogliere soldi per la mobilità sostenibile, chiediamo ai vigili di essere rigorosi.

Si inoltrano le seguenti proposte:

- Aree pedonali o ZTL intorno ogni scuola di ogni ordine e grado, almeno negli orari entrata uscita.
- Estendere il Bike to school e il piedibus (anche per il ritorno) ad ogni scuola primaria.
- Monitorare e premiare (anche solo simbolicamente) i bambini che vanno a scuola in bici, a piedi o con i mezzi pubblici.
- Replicare l'esperienza decennale del comune di Pesaro col progetto "A scuola ci andiamo da soli", per rendere sicuri i percorsi casa-scuola e incentivare i bambini ad andare a scuola da soli: si tratta di una scelta che avrebbe un'importante ricaduta di tipo educativo sui ragazzi perché tornerebbe a stimolarne l'autonomia e quindi l'autostima. Invitare le scuole ad aderire al progetto Scarpe blu, dell'associazione Moving School 21, oppure (laboratori di educazione ambientale per la progettazione partecipata di percorsi, inseriti nel POF; scelta e mappa dei percorsi; adeguamento strutturale dei percorsi).
- Il trasporto pubblico gratuito per gli studenti, in fasce orarie d'ingresso e uscita scuole. Ridurre il costo degli scuolabus e proporre abbonamenti allettanti.

Alcune osservazioni più dettagliate per alcune scuole

- Scuola Panda: la sperimentazione della ZTL negli orari di entrata-uscita in via Donatini va assolutamente riconfermata e resa duratura con segnaletica anche verticale. Grazie alla ZTL la strada è ora decongestionata, i pedoni e i ciclisti possono passare senza rischi. Occorre quindi mantenere una sbarra orizzontale, affidando la vigilanza ai volontari. Ribadiamo comunque la necessità di misure che alleggeriscano il traffico in tutta l'area, creando percorsi sicuri per i bambini in bici: occorre rendere tutta Via Corbari e via Bandini una zona 30, restringere la carreggiata di via Corbari con una ciclopedonale e istituendo un senso unico (eccetto bici) nei pressi della scuola. E' necessaria anche una pista ciclabile (o ciclopedonale) lungo Via Montevecchi che la colleghi a Via Vittorio Veneto.
- Scuola Don Milani: il parcheggio davanti alla scuola primaria Don Milani è stato costruito con una strana logica: chi si immette dentro al parcheggio deve per forza passare davanti al portone d'ingresso, per poi uscire. In molti parcheggiano sul marciapiede, fin sulla rotonda. C'è quindi

una promiscuità pericolosa tra auto, bici, pedoni, oltre che inquinamento dell'aria. Come primo urgente obiettivo il Comune dovrebbe impedire il parcheggio selvaggio con più controlli, oltre a mettere fittoni o cordoli a protezione dei marciapiedi (magari con un progetto che coinvolga anche la scuola, questi fittoni o cordoli potrebbero essere dipinti e colorati dai bambini). I marciapiedi andrebbero ampliati (alcuni sono già abbastanza ampi) per renderli ciclopedonali. Occorre anche incentivare l'offerta piedibus, istituendola anche in uscita. In seconda battuta occorre riprogettare il parcheggio impedendo il passaggio delle auto davanti al portone, ampliando zona pedonale e zona verde. Si potrebbe limitare l'accesso al parcheggio negli orari di entrata-uscita, permettendo il passaggio solo ai disabili, personale scolastico in servizio, persone che fanno car pooling...

- Occorre inoltre tracciare una corsia ciclabile nell'ampio marciapiede pedonale che collega il Panda alla Don Milani, sotto i palazzi, a fianco del portici: attualmente è solo pedonale, ma ci passano tante bici e c'è tutto lo spazio per creare una corsia ciclopedonale.
- Scuola Gulli: i bambini sono costretti a camminare in mezzo alla strada, tra auto che parcheggiano a destra, a sinistra, fanno retromarcia, ecc...occorre chiudere via Castellani all'incrocio con via piazza della Penna a non residenti e non autorizzati negli orari di entrata-uscita dei bambini. Occorre inoltre anticipare alle 8 la ZTL di via S.Maria dell'Angelo.
- Scuola Europa: le auto dei genitori parcheggiano sulla ciclabile e sui marciapiedi di via Insorti, occupando il lato destro e sinistro della carreggiata, rendendo impraticabile il passaggio a bici e pedoni che sono costretti a camminare per strada. Occorre mettere jersey temporanei e poi in via definitiva un cordolo a protezione della ciclabile; e a medio termine chiudere il transito in via Insorti negli orari di entrata-uscita scuola da via Dino Campana a Viale Stradone.
- Scuola Il Giardino dei Sogni: la traversa a senso unico di via Laghi, n.71, è via di accesso alla scuola materna e all'asilo nido. E' a doppio senso, pericolosa, stretta e intasata dalle auto. I genitori e i bimbi a piedi o in bici non sanno dove passare in quanto non ci sono corsie ciclabili né in larga parte marciapiedi. Occorre prevedere una ZTL o zona pedonale. In alternativa, occorre creare una corsia ciclopedonale e fittoni a difesa dei marciapiedi.
- Scuola Primaria e Media Carchidio-Strocchi: su Via Silvio Pellico perpendicolare a Via Carchidio, c'è l'accesso alle Scuole Elementari e Medie. La via è molto frequentata soprattutto durante il periodo di apertura scolastica e impraticabile per le biciclette nei momenti di entrata e uscita. Il parcheggio si effettua su entrambi i lati con poca regolamentazione, nei momenti di entrata-uscita, anche davanti ai cancelli o alle vie d'accesso alle case. occorre progettare una pista ciclabile sicura che colleghi Corso Saffi a Via Carchidio, fino a Silvio Pellico, passando per il ponte delle Grazie, introducendo di conseguenza un senso unico diretto verso il centro di Faenza su tutto il percorso (Corso Saffi compreso). Via Carchidio va inoltre chiusa al traffico auto negli orari di entrata uscita della scuola, per evitare smog e inquinamento davanti le scuole.
- Scuola Tolosano: La scuola primaria Tolosano è all'incrocio tra via Tolosano, via Zambrini e via Martiri Ungheresi. I bambini all'uscita incontrano nuvole di smog, in quanto Via Zambrini è assediata dalle auto, che posteggiano anche in doppia fila. Si dovrebbe chiudere al traffico via Zambrini con sbarra nei momenti di entrata-uscita scuola e allungare i tempi del semaforo rosso su via Tolosano, per permettere ai bambini di attraversare con sicurezza, creando un "quadrato" di rispetto nei momenti entrata-uscita.
- La scuola "media" Cova Lanzoni, su piazza Martiri Ungheresi: i marciapiedi sono strettissimi, rastrelliere e piste ciclabili inesistenti. I ragazzi in bici o a piedi si buttano tra le auto, che posteggiano anche in doppia fila. Occorre togliere dei posti auto, ripensare la piazza per creare veri marciapiedi, piste ciclabile e rastrelliere. Occorre inoltre creare isole pedonali o ZTL nei momenti di entrata-uscita scuola.
- Scuola San rocco difficilmente raggiungibile in bici, così come tutti i servizi più comuni della zona (scuola, farmacia, chiesa, campo sportivo). Anche in questo caso occorre realizzare corsie ciclabili sicure, creando ZTL negli orari entrata-uscita da scuola.

RASTRELLIERE

Funzionalità e sicurezza. E' noto che la tipologia più funzionale, sia per l'operazione di ancoraggio delle biciclette che per la sicurezza anti furto, sia quella a struttura alta.

A Faenza esiste un modello locale e storico di struttura alta: il "tipo faentino", che ben si presta per la collocazione nel centro storico.

Le rastrelliere installate negli ultimi anni sono invece del tipo basso; molto scomode, se si vuole ancorare una bicicletta tramite catena o cavetto. Lo si può fare solo facendo passare la catena tra una ruota e il pettine della rastrelliera; una modalità che favorisce i furti.

Tra l'altro, la struttura (che assomiglia ad uno scola piatti) è composta da una serie fitta ed inutile di alloggiamenti per le ruote che ostacola la pulizia del pavimento stradale.

Si propone di sostituire progressivamente queste rastrelliere col tipo a struttura alta, riutilizzando quelle basse per alloggiare biciclette in spazi interni di strutture pubbliche: nei cortili delle scuole, delle sedi di uffici, o di altri luoghi pubblici.

Rastrelliere davanti alle scuole La quasi totale mancanza di rastrelliere davanti le scuole superiori, (contrariamente ai vari posti riservati alle auto e alle moto) è sintomo di una comunità diseducante, che non incentiva le nuove generazioni alla mobilità sostenibile.

- Liceo Torricelli: su via Santa Maria degli Angeli nel tratto davanti Liceo Torricelli, non esistono rastrelliere. Attualmente le bici dei ragazzi sostano appoggiate al muro, occupando la corsia pedonale. La soluzione ideale, come scritto in precedenza, è pedonalizzare questa via peraltro strettissima, dove la galleria trattiene smog e polveri fini, e predisporre un numero adeguato di rastrelliere.
- Liceo Linguistico: anche su via Pascoli non ci sono rastrelliere, e le bici dei ragazzi sono addossate al muro. Ci sono di contro vari posti auto e posti moto, e uno spazio vuoto che potrebbe essere usato per mettere una rastrelliera.
- Liceo Classico, anche su via Severoli, non ci sono rastrelliere.
- Liceo artistico via Baccarini, c'è una rastrelliera su via Campidori che ha pochi posti e che è poco utilizzata. Perché non mettere rastrelliere davanti al museo? Potrebbero servire sia agli studenti sia alla gente che va al museo, al bar e negozi.
- Itip, Ipsia, CFP: su via San Giovanni Batista non ci sono rastrelliere, bisognerebbe quindi "sacrificare" qualche posto auto/moto davanti all'entrata della scuola per metterci una rastrelliera.
- Ragioneria, anche su Via Manzoni non ci sono rastrelliere e i ragazzi sono obbligati a lasciare le bici addossate al muro.