

## OSSERVAZIONI

In generale per la città occorrono poche piste principali che colleghino il centro cittadino alle periferie, senza ricalcare le direzioni a raggiera storiche, in quanto sarebbero troppe a scapito di quelle esterne che le raccordino tra di loro, costituendo un sistema organico.

La caratteristica pianeggiante delle strade urbane favorisce la nascita delle corsie preferenziali ma confligge con la spasmodica ricerca di parcheggio per i veicoli a motore: in particolare risultano pericolosi gli attuali parcheggi a pettine, come quelli lungo la v.Mantova presso la clinica S.Camillo.

Le corsie dedicate ai ciclisti NON dovrebbero essere condivise dai pedoni, per la sicurezza di questi, tranne che per i tratti obbligati come le rampe dei sottopassi ferroviari.

La corsia preferenziale ciclabile, mono o bidirezionale a secondo della larghezza disponibile, ha ragione di esistere o di essere progettata quando si individua un tragitto utile, sicuro, alternativo ai mezzi motorizzati.

In molti casi si osservano corsie riservate ai ciclisti consistenti in porzioni di carreggiata adiacenti alle corsie veicolari, da queste divise solo da cordoli discontinui e da strisce gialle. Rispetto all'occupazione del margine a destra della carreggiata, i vantaggi derivano unicamente da una teorica libertà di occupazione ma sono insidiati dai veicoli che parcheggiano abusivamente, dalla brevità dei percorsi lungo le principali direzioni del traffico ma condividendo con essi gli scarichi inquinanti e il rumore.

## PROPOSTE

I punti di raccolta delle piste ciclabili cittadine sono naturalmente le piazze, nel nostro ambito territoriale P. Della Libertà' (porta Venezia).

Sulla rete Biciplan da essa si dipartono le direttrici stazione-ospedale, centro-v.Brescia, centro-v. Mantova, tutte assai trafficate.

In futuro, dove le auto private saranno obbligate a fermarsi in direzione del centro lì dovrebbero nascere le corsie per i ciclisti, separate solo da quelle per i mezzi pubblici.

Avvisaglie di un cambiamento epocale del concetto di mobilità cittadina sono i parcheggi a corona delle piazze a ridosso del centro storico, la ZTL, i bike e car-sharing.

Ora assistiamo alla pratica dell'accompagnamento dei figli a scuola in auto, dello spostamento privato singolo e disorganizzato.

Torniamo alle 3 piste di quartiere che ci riguardano da vicino.

il Quartiere 6 registra un isolamento crescente dello Zaist in quanto prettamente residenziale, privo di servizi essenziali come la farmacia, povero di commercio, servito da una sola linea di mezzi pubblici.

E' evidente che al mattino ci sia un esodo dei residenti verso le attrazioni cittadine che gli mancano. Se vogliamo incentivare l'uso della bicicletta dobbiamo insegnare ai giovani come e dove usarla, per garantire loro una scelta conveniente e sicura per i genitori.

Come è stato evidenziato, le finalità degli spostamenti feriali sono casa-scuola, casa-lavoro, casa-mercato e commercio, casa-servizi.

Le direttrici in uscita dal quartiere da privilegiare sono:

il sottopasso di v. Dei Cappuccini, V. Caprera-Serafina verso il sottopasso di v. Persico, il sottopasso ciclo pedonale di v. Ospedaletto.

E' evidente che sono tutti e 3 percorsi in coabitazione coi pedoni, come del resto le piste dell'anello verde di v. degli Ospedalieri.

### **PISTA 9**

La principale direttrice è verso la v. Mantova, da cui svoltare a destra per raggiungere la piazza Libertà: alternativa a questa è v. Del Macello, che termina nei pressi dello stadio. Entrambe sono intersecate dalla pista tratteggiata in progetto di v. Dell'Annona.

Quindi un ciclista che esce dallo Zaist in direzione centro, percorre la v. Mantova 2 volte su 3. Cosa gli fa preferire avere una corsia apposita a destra della carreggiata, se questa presenta numerosi accessi, incroci, servizi?

L'attuale corsia ciclabile di v. Dei Cappuccini a lato del condominio Lucchini, termina a 90° con attuale doppio attraversamento verso v. Corte, raccogliendo la pista che proviene dal sottopasso ciclo pedonale di v. Ospedaletto: si propone di congiungere questo alla rotonda di v. Dei Cappuccini, migliorando la visibilità attuale dell'incrocio con uno specchio a parabola.

In via Fatebenefratelli si sconsiglia la corsia ciclabile in segnaletica monodirezionale su ambo i lati.

### **PISTA 8**

La direzione verso lo stadio arriva alla convergenza di v. Persico con v. Brescia: privilegiando la tranquilla v. Serafina, utilizzando il sottopasso di v. Persico, ci si incanala come previsto verso la stazione lungo v. Della vecchia Dogana.

Restano dubbi sulla soluzione dell'incrocio con via F. Soldi, terminale dell e 2 piste contrapposte.

### **PISTA 7**

Alternativa al raggiungimento del centro è v. Brescia: serve una corsia bidirezionale sul lato sud dell' ampia v. Del Macello, opposta al cantiere city hub, a metà percorso imboccare a sinistra v. Lucchini, per attraversare v. Dell'Annona e tragguardare la tranquilla v. Cardinale Massaia, che sfocia nell' attuale attraversamento sulla v. Brescia.