

PIANO MOBILITÀ DI EMERGENZA DEL COMUNE DI VERONA: BISOGNA FARE DI PIÙ

Le misure viste finora non porteranno da sole progressi significativi nella mobilità cittadina: con le scuole chiuse, la gente più disposta a muoversi in modo attivo e nuove norme per spazi ciclabili sulle strade non si può lasciar passare un'occasione irripetibile per cambiare in meglio il modo di spostarsi dei veronesi

I provvedimenti finora assunti a Verona come parte di un "Piano Mobilità di Emergenza", in un quadro generale di non limitazione alla circolazione dei mezzi privati a motore, risultano:

- una Zona 30 allargata ma di fatto realizzata con segnaletica verticale senza altri interventi viabilistici, e che appare ancora priva di effettivi controlli su strada e di adeguata comunicazione positiva ai cittadini;
- una manutenzione straordinaria di vari percorsi ciclabili esistenti, già prevista e annunciata da tempo, cosa di per sé apprezzabile ma difficile da vedere ora come provvedimento di emergenza;
- la possibile anticipazione della comparsa (magari all'inizio in forma provvisoria come infrastruttura) di alcune piste ciclabili già in progetto, come quella da Porta Palio o dal Saval.

Quello che l'amministrazione aveva lasciato intravedere ma non sembra aver ancora aver messo in campo è

1. l'urgente bisogno di interventi immediati sulle strade, non solo dove sono già previste piste ciclabili, per dare subito la possibilità ai cittadini di muoversi con più sicurezza con mezzi alternativi all'auto;
2. rendere la Zona 30 davvero più sicura per chi si muove senza usare l'auto privata.

A tale proposito, osserviamo:

1. Col nuovo strumento normativo delle CORSIE CICLABILI*, molte importanti strade urbane potrebbero essere rese rapidamente più sicure per chi usa biciclette e monopattini, nel centro (ad esempio vari tratti della circonvallazione interna) ma anche all'interno dei quartieri e tra i quartieri e gli attrattori cittadini.
2. Per una Zona 30 che funzioni, in attesa di interventi concreti sulla viabilità è indispensabile attuare maggiori controlli su strada e una visibile, attraente e convincente campagna informativa ai cittadini.

In una Verona che come il resto d'Italia si sta rimettendo da una grave paralisi, che mostra chiarissimi segnali di interesse per una mobilità migliore anche grazie agli ultimi incentivi statali sull'acquisto di mezzi attivi, che ha il trasporto pubblico in comprensibile seria difficoltà, che fino a settembre avrà le scuole chiuse, che ha voglia e bisogno di tornare a vivere in massa il proprio spazio urbano già dalla prossima estate anche ridando vita alle sue attività commerciali (avendo tra l'altro a disposizione meno stalli blu opportunamente convertiti in plateatici esterni supplementari), cosa aspettiamo a rendere davvero facile, conveniente e sicuro lo spostarsi con bicicletta e monopattino senza doversi rassegnare, calcolati i pro e i contro, a prendere la propria auto?

Confermando ancora una volta la disponibilità della nostra associazione a collaborare costruttivamente a quanto appena delineato con una serie di possibili interventi già individuati, esortiamo l'amministrazione cittadina a non limitarsi alle poche e limitate iniziative prese finora e a prendere provvedimenti più incisivi e lungimiranti, per non deludere queste aspettative e sprecare un'occasione più unica che rara di migliorare la vita della nostra città.

Corrado Marastoni, presidente Fiab Verona

* Art. 229 c. 3 lett. "a" pt. 2 DL 34/2020 "Decreto Rilancio" – *Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La Corsia ciclabile è parte della ordinaria corsia veicolare, con destinazione alla circolazione dei velocipedi.*