

Settimana europea della mobilità sostenibile



Dal 15 al 22 settembre si svolgerà la Settimana europea della mobilità sostenibile, promossa ogni anno dalla Ue: oltre 130 milioni di persone in più di 1.300 città grandi e piccole di tutta Europa parteciperanno ad una serie di attività tese a dimostrare che è possibile muoversi in modo diverso e sostenibile. Anche gli Amici della Bicicletta Fiab di Verona metteranno in campo alcune iniziative, illustrate nell'ultima pagina di questo inserto, che tocca sei temi attuali e nodali per la promozione della ciclabilità nella nostra città. In ogni pagina verrà spiegato quali strategie andrebbero messe in campo e come e dove è possibile applicarle a Verona. La nostra è una città che ha grandi potenzialità e la bici è ormai considerata come un tassello importante del grande mosaico della mobilità sostenibile. Molte persone, tuttavia, ancora la snobbano. Perciò serve una grande alleanza per la bicicletta con Comune e Provincia per sviluppare le azioni concrete a vari livelli sia infrastrutturali, sia per la sicurezza stradale: con Ulss e Arpav per la salute delle persone e della città, con i commercianti per garantire la sopravvivenza del piccolo commercio di quartiere, con i datori di lavoro per sviluppare iniziative di promozione e di mobility management, con le scuole e l'università per promuovere la bicicletta e la mobilità sostenibile tra i giovani. E' auspicabile pertanto un programma integrato di attori e di interventi e soprattutto un piano di sviluppo, detto Bici Plan, che coordini le fasi tecniche e di comunicazione. Le nostre proposte di cornice per la promozione della bicicletta sono contenute in un opuscolo intitolato "Muoversi in bicicletta in città è sempre un'avventura" che si può ritirare nella nostra sede di via Spagna 6 (sede@amicidellabicietta.it - 045.800.44.43) o scaricare dal sito http://www.amicidellabicietta.it/spip/IMG/pdf/libretto_mobilita_low.pdf

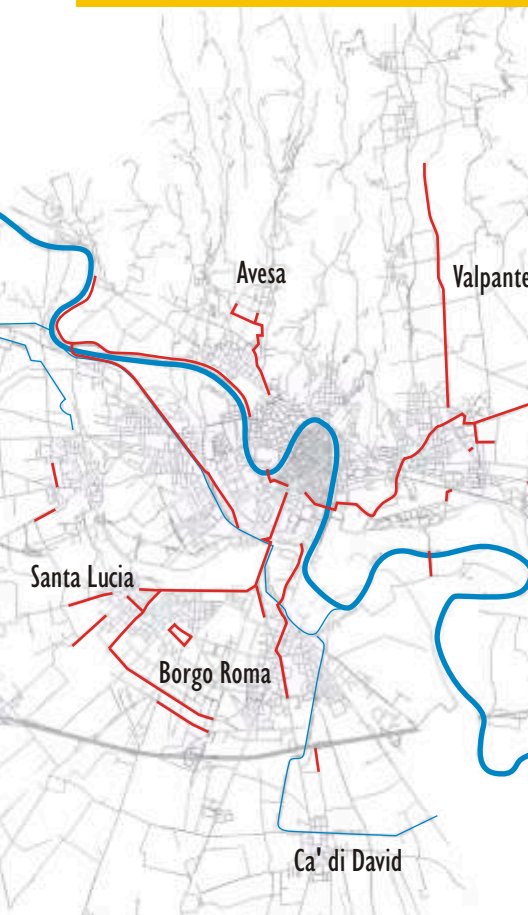
Parlare di bicicletta significa parlare del piano infrastrutturale (cioè dell'offerta di mobilità) che crei la possibilità e la convenienza di muoversi in bici (quindi di rete ciclabile, di percorsi diretti, di cicloparcheggi e intermobilità), ma significa anche parlare di un piano di comunicazione integrata a sostegno della domanda, della promozione degli stili di vita e della bici per andare a scuola, al lavoro, a fare la spesa. Andare in bici significa anche convivere con altri sulla strada, con gli automobilisti, con i pedoni e cercare di essere vincenti verso l'ambiente ma rispettosi delle persone, delle regole, avendo atteggiamenti di prudenza per sé e per gli altri.



1. Il Bici Plan

Nelle città dove è cresciuta in modo sensibile la mobilità in bicicletta come a Bolzano e a Mestre l'elemento primo di successo è stata un'attenta pianificazione della rete ciclabile. La rete ciclabile deve essere progettata in modo coerente e compatibile con le altre esigenze di mobilità: automobile, trasporto pubblico, sosta e mobilità pedonale all'interno degli spazi che la maglia stradale offre. La pianificazione per la bicicletta viene chiamata Bici Plan e rappresenta il programma dei principali percorsi da realizzare specificandone tipologia, priorità e gerarchia. Il Bici Plan promuove il marketing dell'uso della bicicletta, individua obiettivi, strategia, azioni e forme di monitoraggio. Prevede i principali ciclo-servizi come i parcheggi protetti, i ciclonoleggi, le postazioni delle bici pubbliche -bike sharing e promuove l'intermodalità con il trasporto

pubblico. La rete come strategia di qualità privilegia gli spostamenti casa-lavoro-scuola-attività sociali e per il tempo libero. I principali aspetti qualitativi di una rete ciclabile sono continuità, riconoscibilità, sicurezza, comfort, attrattività. Le piste ciclabili sono necessarie quando le direttrici individuate si sviluppano in affiancamento alle arterie importanti, dove c'è incompatibilità tra traffico motorizzato e biciclette, per superare i passaggi obbligati come fiumi, mura della città e assi infrastrutturali importanti. Servono non solo piste ma anche interventi di moderazione del traffico come le zone 30, le piattaforme rialzate, gli attraversamenti ciclo-pedonali rialzati o protetti con isole salvagente e le situazioni di messa in sicurezza stradale. All'interno dei centri abitati è bene che la velocità massima diventi di 30 km/h sia nelle strade all'interno dei nuclei storici, che all'interno delle nuove lottizzazioni o quartieri di recente espansione.



2. A Verona come

Recentemente l'Amministrazione comunale della nostra città ha iniziato il percorso di aggiornamento del Put, Piano urbano del traffico urbano. Il Put vigente ha una decina d'anni e prevedeva una rete ciclabile abbastanza estesa della quale sono state realizzate alcune tratte. Il Put ha l'obiettivo di ottimizzare l'uso dello spazio urbano migliorando la circolazione, riducendo i tempi di spostamento, l'incidentalità, l'inquinamento e il rumore e favorendo il risparmio energetico. Il Put è un piano di breve periodo, due anni, e in genere agisce per migliorare la ripartizione modale in un'ottica di mobilità sostenibile, pertanto anche riducendo l'uso dell'auto privata e favorendo la mobilità in bicicletta, con il mezzo pubblico e a piedi. È importante ricordare che i soggetti della mobilità sono le persone e che anche le bici e i pedoni costituiscono il traffico. I

moderni Put prevedono le zone 30, le aree soggette a moderazione del traffico e prevedono una mobilità ciclabile organizzata con una rete di percorsi ciclabili e isole ambientali all'interno della maglia della viabilità principale ove la bicicletta si muove con sicurezza. La promozione della sicurezza stradale attraverso la riduzione dell'incidentalità diventa un elemento centrale dei moderni Put che, partendo da un approfondito esame dell'incidentalità suddivisa per tipo di veicolo, mezzi pesanti, automobili, biciclette e ricomprendendo anche i pedoni, dovrebbe analizzare i luoghi a maggior incidentalità e attraverso l'analisi delle dinamiche degli incidenti registrati proporre gli interventi di miglioramento. La realizzazione di zone 30 estese ha comportato ovunque la riduzione dell'incidentalità e l'aumento della mobilità pedonale e ciclabile

3. Rete ciclabili di qualità

Nella nostra città il sistema ciclabile inizia a prendere forma, ma i concetti di rettilineità, continuità, riconoscibilità, sicurezza, comfort e attrattività possono essere applicati in modo migliore. Cosa significa rettilineità? Affinché il percorso venga realmente utilizzato dai ciclisti è necessario scegliere il tracciato che consenta il percorso più diretto e veloce possibile. Lo spostamento in bicicletta, per essere competitivo con le altre modalità di trasporto, deve essere il più corto, il più rapido e il più conveniente. La continuità è l'elemento fondamentale affinché la rete e gli itinerari si presentino attrattivi nei confronti dell'utente. Va rispettata in modo particolare nelle intersezioni stradali che sono i punti più pericolosi per il ciclista. I percorsi devono essere anche riconoscibili e facilmente individuabili.

La riconoscibilità si realizza attraverso l'omogeneità dei materiali, della segnaletica e delle soluzioni utilizzate. Per quanto riguarda la sicurezza, vanno scelte le soluzioni che presentano i minori rischi d'incidente e che forniscono la maggior sicurezza, sia per i pedoni che per i ciclisti che per gli altri utenti della strada. Devono essere garantiti un sufficiente livello di illuminazione, spazi e visuali che diano all'utilizzatore una sensazione di serenità e che favoriscano la convivialità con gli altri utilizzatori della strada.



4. A Verona dove

La rete esistente ha la necessità di essere estesa. Nella prima circoscrizione, centro storico, servono percorsi diretti che consentano di evitare gli attuali tragitti tortuosi. Nella seconda, Borgo Trento, l'asse viale Nino Bixio - Cesiolo - Santini non è ancora stato risolto e la ciclabile che scende da Avesa attende di essere collegata al centro. Anche la ciclabile sull'Attiraglio deve essere completata. Nella circoscrizione 3, Borgo Milano, le lunghe ciclabili del Camuzzoni e sull'ex canale di San Massimo sono interventi pregevoli ma scollegati e il territorio rimane in attesa di una soluzione efficace su Corso Milano. La circoscrizione 4, Santa Lucia, ha un percorso rettilineo e confortevole che la attraversa interamente e che conduce in centro. Si presterebbe a completare il programma con zone 30 e altri interventi che diano la sensazione di un programma organico. Per quanto

riguarda la 5, Borgo Roma, le notizie sulla revisione della ciclabile di via San Giacomo sono accompagnate dal progetto della sua congiunzione fino a via santa Teresa e perciò tramite viale Piave con il centro città. Il naturale completamento del sistema prevederebbe il collegamento con la ciclabile di via Palazzina, con il Policlinico, con l'Università e la Piscina e un percorso ciclabile su Basso Acquar. Nella circoscrizione 6, Borgo Venezia, la ciclabile che arriva da Montorio costituisce un asse importante che andrebbe integrato con il percorso sul progno Valpantena che ha un'importante valenza ricreativa e con uno su via Valpantena necessario per gli spostamenti quotidiani casa lavoro. Nelle circoscrizioni 7, Montorio-San Michele e 8, Valpantena, è forte la domanda di mobilità ciclistica quotidiana con il centro città e pertanto vanno realizzati percorsi ciclabili diretti, confortevoli e sicuri.





5. La mobilità nel centro città

Spesso e soprattutto nel centro città il sistema dei sensi unici concepito per aumentare le possibilità di soste alle auto, disincentivare il traffico autoveicolare e per istituire le corsie preferenziali comporta una forte penalizzazione per la mobilità in bicicletta, che ovviamente richiede percorsi diretti ed è disincentivata dai percorsi tortuosi. In molte città italiane ed europee e anche a Verona l'utilizzo di corsie preferenziali per il trasporto pubblico è una soluzione utilizzata, ma la fattibilità della scelta dipende dalla frequenza degli autobus in transito, dalla larghezza della corsia stradale, dalla presenza o meno di fermate e ovviamente anche dalle alternative che offre la maglia stradale alla mobilità ciclistica. In generale gli Amici della bicicletta sono contrari a questa

soluzione: non è né piacevole, né sicuro viaggiare in bicicletta con l'autobus che ci preme alle spalle e siamo consapevoli che l'efficienza del servizio pubblico dipende anche dalla sua velocità commerciale. Esistono comunque situazioni molto differenti tra loro e talvolta l'uso anche di un piccolo tratto di corsia preferenziale diventa strategico per garantire una buona fruibilità di una direttrice ciclabile. La percorribilità dei sensi unici in controsenso per le bici è un altro tema molto dibattuto. Viene attuata in molte città d'Italia soprattutto nelle zone 30, nei centri storici, nei vicoli stretti e tortuosi, dove le possibilità di incidente sono praticamente inesistenti. Se analizziamo la pericolosità di questa soluzione, si capisce che l'elemento critico è l'intersezione con le strade laterali, dove una buona e puntuale segnaletica può risolvere con facilità il problema.



6. A Verona dove

Autorizzare o meno l'uso delle preferenziali o la percorrenza al contrario di un senso unico è una decisione da prendere caso per caso. Per quanto riguarda l'uso della corsia preferenziale di via XX Settembre e via San Paolo, i ciclisti che provenendo da Borgo Venezia vogliono raggiungere il centro utilizzando il percorso più breve, sarebbero avvantaggiati se fossero autorizzati a percorrere la preferenziale. E' vero che parallelamente a via XX settembre è percorribile nel senso utile via Cantarane. Giunti però al termine di questa via all'incrocio di con via dell'Artigliere, per i ciclisti diventa sconsigliato raggiungere il ponte Navi con gli odierni sensi di marcia, in quanto si deve percorrere via dell'Artigliere, via San Francesco, e Lungadige Porta Vittoria. Una soluzione ostica per la lunghezza e per la pericolosità dell'incrocio in cima alla salitella di

Lungadige Porta Vittoria, che i ciclisti dovrebbero attraversare svoltando a sinistra. La nostra proposta è l'autorizzazione a percorrere la preferenziale di via San Paolo: il tratto è breve, non ci sono fermate e i bus viaggiano a velocità molto bassa. Stesso discorso per via Diaz (venendo da Ponte della Vittoria) e Volto Cittadella e conseguente via Municipio (da Piazza cittadella al Municipio). Per quanto riguarda la percorribilità dei sensi unici in controsenso, i casi a Verona sarebbero tanti, come via Garibaldi – via Rosa, via Pellicciai. Singolare il caso di via San Salvatore – via San Sebastiano, due piccolissime strade del centro che dalla biblioteca civica conducono a via Nizza, con senso di marcia verso ponte Nuovo. Raggiungere i luoghi centrali in bici per chi proviene da est tramite il ponte è estremamente tortuoso: attivare il doppio senso per le bici in queste due minuscole stradine dove le auto vanno comunque pianissimo non creerebbe problemi di sicurezza.

7. Ciclostazioni e intermobilità

Nelle grandi città europee e anche in alcune città italiane come Ferrara, Padova e Mestre, nei pressi delle stazioni ferroviarie ci sono dei confortevoli parcheggi per biciclette coperti e gratuiti e altri delimitati da un recinto o all'interno di un locale che sono a pagamento e sorvegliati. Nelle sedi più organizzate c'è anche la possibilità di prendere a noleggio la bicicletta per alcune ore o per alcuni giorni. Spesso è presente anche un punto di riparazione biciclette con un piccolo negozio per i ricambi e gli accessori più diffusi ed utilizzati. Tutto ciò si chiama ciclostazione ed è il riferimento principale per l'intermodalità dei ciclisti. In genere nelle ciclostazioni distribuiscono le piantine della città con l'indicazione delle piste ciclabili. Per chi fa il pendolare in modo sistematico tra

due città, e ce ne sono molti, non è agevole portare la bici sul treno: è meglio avere un buon cicloparcheggio alla stazione di partenza dove riporre la propria bici e disporre di un'altra bici nella stazione di arrivo. Con pochi euro è possibile custodirle entrambe: una di giorno alla stazione di partenza e una di notte nella stazione di destinazione. Anche il servizio di noleggio è importantissimo. Spesso facciamo lunghi spostamenti in auto semplicemente perché con il treno non sapremmo poi muoverci dalla stazione di arrivo alla destinazione finale. La bici a noleggio e il punto informazioni ci consentirebbero di viaggiare comodamente in treno e poi raggiungere la destinazione finale in bici.



8. A Verona dove

A Verona siamo sprovvisti di un ciclo parcheggio decente alla stazione di Porta Nuova: le bici sono ammassate in luoghi disordinati e poco invitanti. Anni fa abbiamo raccolto firme tra i viaggiatori in partenza e promosso iniziative per avere una struttura accogliente ed erogatrice di servizi ai ciclisti, ma il fatto che l'area antistante la stazione fino al Tempio Votivo sia di proprietà delle Ferrovie dello Stato condiziona tutte le possibilità di gestione degli spazi attigui alla stazione. Sembra che in futuro sarà realizzato un grande parcheggio sotterraneo per le auto, con un angolo dedicato alle bici, ma le vere ciclostazioni – visibili, accessibili, attraenti e comode ai binari – sono tutta un'altra cosa. Non ci resta che sperare che il futuro progettista di questa infrastruttura sia attento alle esigenze dei ciclisti e a conoscenza delle migliori esperienze realizzate. In molte

città è presente un servizio di bici pubbliche detto bike sharing, che consente di prendere una bici in un posto e lasciarla in un altro con una piccola spesa. Anche a Verona l'amministrazione comunale ha in programma l'attivazione di un servizio di questo tipo. Intermodalità bici – piedi è anche avere parcheggi bici comodi e protetti dalla pioggia davanti alle scuole e agli uffici pubblici, in centro città, nei posti di lavoro. Per chi abita in provincia sarebbe certamente utile sviluppare l'interscambio bici – bus disponendo di belle rastrelliere coperte presso le fermate del trasporto pubblico, in modo da recarsi in bici a prendere il bus lasciandola in un posto dignitoso e non agganciata ad un palo sotto la pioggia come accade comunemente.





9. Gli incentivi e i servizi

Per avere i ciclisti in città anche azioni che favoriscano e motivino le persone a utilizzare la bicicletta. Le campagne che propongono di andare in bici al lavoro all'estero sono molto frequenti e anche a Bolzano hanno avuto grande successo. Per essere incentivati ad andare al lavoro in bici serve non solo un percorso sicuro, ma anche un posto protetto dove lasciare la bici. Ad esempio un cicloparcheggio aziendale, magari coperto, chiuso, videocontrollato e dotato di doccia - spogliatoio per quando si arriva sudati. In alcuni ambiti dove si trovano grossi uffici o semplicemente in centro, il mobility manager della città dovrebbe individuare degli spazi coperti e protetti dove attivare la bici stazione del centro e i cicloparcheggi coperti, il ciclonoleggio e il punto di riparazione bici. A Bolzano hanno promosso l'uso

della bicicletta con una serie di messaggi emozionali mutuati dalla pubblicità orientati a diversi target, mentre poster, spot per il cinema, e gadget sono diventati veicolo di promozione della bici. Anche le campagne per andare a scuola in bicicletta sono molto diffuse: a Reggio Emilia praticano il bici bus per i bambini delle scuole elementari e un paio di adulti accompagna tutti i giorni un gruppo di bambini a scuola in bicicletta. In alcune città dell'Emilia sono state le cooperative a finanziare le piste ciclabili per i collegamenti con i supermercati e in alcuni posti sono anche disponibili in vendita o in uso piccoli rimorchi per le bici per portare a casa la grande spesa settimanale. A volte molti cittadini ciclisti e automobilisti vedono delle piste ciclabili ma non sanno dove conducono e pertanto non le imboccano: risulta perciò importante una segnaletica di direzione urbana che aiuti il cittadino a raggiungere i principali punti attrattori della città con la bicicletta.



10. A Verona dove

A Verona l'Università da tempo promuove la bicicletta tra i dipendenti e gli studenti. Ha realizzato degli ottimi cicloparcheggi con accesso gratuito mediante tessera magnetica, che sono coperti e videosorvegliati. Anche i dipendenti di molti grossi uffici pubblici e privati del centro e della periferia attendono realizzazioni analoghe per poter andare in bici la lavoro, con la sicurezza di ritrovarla al suo posto per il rientro a casa. In prossimità di Piazza Brà sarebbe bello che ci fosse una bici stazione di qualità con custodia, servizi e noleggio anche per i turisti. Si potrebbe creare la motivazione all'uso della bici anche concedendo sconti per i pubblici spettacoli, per le piscine, incentivi nei negozi e campagne promozionali che valorizzino l'immagine del ciclista come colui che ha fatto la scelta giusta. Anche per la segnaletica di direzione per la bici i tempi sono maturi.

Si tratta di pubblicare delle planimetrie con i percorsi, distribuirle con la stampa cittadina, fare delle bacheche esplicative nei quartieri e collocare la segnaletica di indirizzo per le varie destinazioni periferiche o centrali. Tra i servizi c'è da attivare la marchiatura delle biciclette, realizzata con successo a Mestre ed a Padova: è un fortissimo deterrente per il furto e consente l'eventuale riassegnazione delle bici che appaiono abbandonate.

11.

L'educazione dei ciclisti

Spesso si rinfaccia agli Amici della bicicletta che molti ciclisti sono indisCIPLINATI. Sarebbe come prendersela con l'AcI se alcuni automobilisti non rispettano le regole o guidano pericolosamente. Tra le nostre iniziative abbiamo anche azioni di promozione della sicurezza stradale: in particolare come Fiab - Federazione italiana Amici della Bicicletta abbiamo aperto tavoli di lavoro con i ministeri sui temi della sicurezza stradale e la revisione del codice della strada. Riteniamo che nei nostri quartieri ci siano le possibilità di realizzare molte zone 30, dove il ciclista e il pedone si sentano maggiormente rispettati e meno in pericolo. A volte i ciclisti percorrono i marciapiedi per sentirsi più sicuri, in quanto su alcune strade hanno paura e non si rendono conto in questo modo di essere di

intralcio e di pericolo ai pedoni, soprattutto se bambini e anziani. I ciclisti devono avere cura della propria incolumità, evitando assolutamente di passare con il semaforo rosso, utilizzando fari e catarifrangenti nelle ore serali. Una delle manovre assolutamente da evitare è superare i camion o gli autobus sulla destra ai semafori in quanto, se essi svoltano a destra, il ciclista non è visibile e rischia di finire sotto le ruote del mezzo pesante. La percorrenza dei sensi unici in controsenso e delle corsie preferenziali non autorizzate è vietata, ma talvolta esse vengono percorse in contrasto con le norme per evitare percorsi troppo lunghi e viziosi. Una buona organizzazione della viabilità ciclistica dovrebbe mettere rimedio a queste e altre scorrettezze che il ciclista a volte compie.



12.

A Verona come

Sono necessarie campagne di comunicazione efficaci e non colpevolizzanti, basate sulla ricerca del rispetto reciproco e soprattutto sul fatto che il mezzo più grosso deve preoccuparsi della sicurezza del più debole. E' necessario promuovere nelle scuole campagne di educazione alla mobilità sostenibile dove, accanto alle norme del Codice della Strada, si promuova l'uso della bicicletta e del mezzo pubblico, dei suoi benefici ambientali e si costruisca nelle future generazioni una consapevolezza sull'attenzione e sul rispetto per le utenze deboli. Attraverso il Piano della mobilità ciclistica incentrato sulla sicurezza stradale, sulle zone 30 nei quartieri e

nei pressi delle scuole e sulla moderazione del traffico, si devono costruire percorsi diretti e convenienti per le biciclette, evitando che i ciclisti si infilino inopportuno in sensi vietati per accorciare le loro percorrenze.



Il programma della Settimana europea

Presentazione di libri, maratona oratoria, giornata senz'auto con il conteggio dei ciclisti sui ponti. Anche quest'anno è il ricco il programma che gli Amici della Bicicletta di Verona hanno messo in piedi per la Settimana europea della mobilità sostenibile, che si svolgerà dal 15 al 22 settembre. Si parte martedì 16 (alle 21), nella sala Cariverona in via Rosa, con un incontro sul tema: "In bici col codice". Oltre alla presentazione del libro che verrà illustrato dall'autore, l'intenzione è quella di creare un'occasione di confronto su un tema molto dibattuto recentemente, invitando ad intervenire il comandante della polizia municipale di Verona Luigi Altamura, il presidente dell'Acì e il responsabile Fiab per Bicalia. Mercoledì 17 (alle 18) appuntamento alla Fnac: si chiederà la presenza di Guido Viale per la presentazione del libro "Morte dell'Automobile". Giovedì 18 (alle 18), nella sede di Gulliver di via Stella, verrà presentato un libro di viaggi di Gianni Mura. Venerdì 19 (alle 18) il clou alla Società

Letteraria con la Maratona Oratoria, rassegna letteraria-ciclistica che nella prima edizione dello scorso anno ha incontrato i favori del pubblico e della stampa. Protagonisti nomi e volti conosciuti di Verona, che racconteranno il loro rapporto con le due ruote con poesie, racconti e testimonianze. I diversi interventi saranno poi raccolti e pubblicati sul giornale degli Adb "Ruotalibera". Tra i possibili ospiti di quest'anno figurano Don Rino Breoni, parroco di San Zeno e Silvano Meneguzzo, presidente di Confesercenti, oltre a docenti universitari, dirigenti scolastici, avvocati. Grande finale lunedì 22 con la Giornata senz'auto, che vedrà i volontari dell'Adb presidiare tutti i varchi della città per dare un piccolo riconoscimento ai ciclisti e svolgere il consueto lavoro di monitoraggio che consiste nel contare tutti i passaggi delle biciclette sui ponti e i punti cruciali cittadini.

