



Che anche a Verona
i ciclisti siano sempre più numerosi



CONVIENE A TUTTI

Per **PROMUOVERE L'USO DELLA BICICLETTA** secondo noi sono necessari:

1 Un modello di mobilità da prendere come riferimento

In Europa ai ciclisti viene riconosciuto un ruolo importante nella mobilità cittadina. A quale città europea vogliamo ispirarci? A quel modello devono essere coerenti tutti i provvedimenti grandi e piccoli via via adottati in tema di mobilità. Procedere senza modello è come navigare senza bussola.

2 Obiettivi misurabili

Senza obiettivi misurabili la politica è chiacchiere.

A Mestre la bici risolve circa il 20% dei movimenti quotidiani. A Padova il 16%. A Verona siamo al 7%. Che obiettivo potremmo ragionevolmente darci per il 2012? Qualcuno sta monitorando la mobilità cittadina e l'efficacia, anno dopo anno, delle azioni intraprese?

3 Fondi adeguati, un **PIANO** e un responsabile politico della sua attuazione

La bicicletta è tante cose: salute, mobilità, educazione, turismo, arredo urbano, lotta ai ladri... Servono un piano e un responsabile che tiri le fila, individui le priorità, renda coerenti e sinergici tutti gli interventi.

Il **PIANO** deve prevedere almeno:

- Una strategia di promozione della sicurezza
- La realizzazione di una rete di piste ciclabili
- La permeabilità della città alle biciclette
- Una strategia di contrasto del furto
- Una comunicazione positiva del ciclista urbano

a Una strategia di promozione della sicurezza

Nel 2008 su 15 vittime di incidenti stradali 5 sono stati ciclisti: bisogna darsi una strategia per affrontare questo problema, per richiamare tutti gli attori del traffico - ciclisti, automobilisti... - a comportamenti corretti e prudenti, per ridurre il numero e la velocità delle automobili, per migliorare i punti critici...

Non sembra che il Comune abbia una strategia specifica per la promozione della sicurezza dei ciclisti. La Polizia Municipale è oggettivamente impegnata in generale sul fronte della sicurezza stradale: effettua ripetuti controlli sulla velocità, interviene nelle scuole, fa comunicazione. Pur riconoscendo questo impegno dobbiamo osservare che il Comune deve fare evidentemente di più, in particolare per ciclisti e pedoni. Offriamo la nostra collaborazione e chiediamo di essere coinvolti.

b La realizzazione di una rete di piste ciclabili

Perché le piste ciclabili siano effettivamente utili devono essere realizzate dove servono (non semplicemente dove c'è spazio) e secondo un piano (non a macchia di leopardo: si deve arrivare a costituire una "rete"). Devono essere convenienti (se si interrompono ad ogni incrocio o, peggio, davanti ad ogni passo carrabile, molti preferiscono restare sulla sede stradale: è vietato ma non si perde continuamente il diritto di precedenza). Devono essere "permeabili" alla bici (per entrare e uscire senza troppe difficoltà anche lungo il percorso). In città dovrebbero essere prevalentemente monodirezionali (in generale le bidirezionali sono meno pratiche e più pericolose soprattutto sugli incroci). Devono avere fondo e dimensioni adeguate ad essere percorse ad una discreta velocità (almeno 15 - 25 km/h). Devono accompagnare il ciclista anche nel superamento di punti pericolosi (non abbandonarlo proprio sulle rotonde o sugli incroci!) e si devono imboccare e lasciare facilmente e in sicurezza. Insomma devono davvero servire a favorire l'uso della bici. Altrimenti sono una fregatura.

Ci sembra che, con l'eccezione della 5^a circoscrizione (B.go Roma) dove ci pare che le cose si stiano muovendo piuttosto bene, il Comune stia procedendo a spot, senza un piano e alternando: ottimi interventi (Camuzzoni, manutenzione di viale Piave - via Mantovana); pessimi interventi (lungadige Attiraglio); interventi inutili (via Banchette, Piazzale Scuro); soppressioni ingiustificate (via Todeschini, via Teatro Nuovo); pessimi progetti che sembrano assegnare alla bicicletta (e al mezzo pubblico) ruoli solo marginali (Corso Milano); promesse ripetute ma, sin qui, non mantenute (viale Venezia, via Valpantena). Confidiamo in un aggiornamento del piano del 1997 e nella individuazione delle priorità da rispettare. Siamo anche in questo caso pronti a collaborare con l'amministrazione.

c La permeabilità della città alle biciclette

In una città a misura d'uomo in bici si dovrebbe poter andare con facilità quasi dappertutto... servono zone trenta (se le auto vanno davvero piano non servono le piste ciclabili...); la riorganizzazione della viabilità deve tener conto dei ciclisti (i sensi unici moltiplicano le distanze per chi va in bici e rimandano ad una lettura del territorio centrata solo sulle esigenze di chi va in auto); quando mancano alternative i ciclisti devono essere autorizzati a percorrere le preferenziali.

Vorremmo confrontarci con l'amministrazione e i tecnici valutando preferenziale per preferenziale, senso unico per senso unico. Vorremmo chiedere all'amministrazione che le nuove rotonde e le nuove strade tengano conto di chi si muove in bici. Consideriamo molto positivamente il fatto che le biciclette possano di nuovo circolare sulle preferenziali della ZTL e il fatto che via Stella sia diventata zona ciclopedonale. Speriamo passino le richieste di trasformare nello stesso modo corso Portoni Borsari, corso Sant'Anastasia...

d Una strategia di contrasto del furto

Per complicare la vita ai ladri servono tante azioni diverse. Piano dei parcheggi e rastrelliere di qualità, parcheggi custoditi almeno in stazione, sensibilizzazione dei ciclisti (solo lucchetti robusti! bici sempre ben legate! denunciare sempre!) e delle forze dell'ordine (i ladri impediscono la promozione della bicicletta, vanificano gli sforzi dell'amministrazione per migliorare la città); marchiatura delle biciclette (come sta avvenendo con risultati positivi a Mestre, Padova e Vicenza).

C'è una strategia? C'è un piano dei parcheggi? Registriamo interventi importanti effettuati dalla Polizia Municipale ma resta la sensazione che i ciclisti veronesi siano sostanzialmente indifesi. Se confermate apprezziamo molto le prime dichiarazioni di disponibilità dell'amministrazione ad adottare anche nella nostra città il sistema di marchiatura in funzione a Mestre, Padova e Vicenza.

e Una comunicazione positiva del ciclista urbano

La bicicletta è un piacere. Ed è anche modernità, sobrietà, forma fisica, salute, rispetto per l'ambiente. Lenta e nello stesso tempo veloce la bicicletta è una risorsa importante per conciliare esigenze di mobilità e di qualità della vita nelle nostre città. I ciclisti meritano attenzione.

Ci sembra che anche la comunicazione della bicicletta stia procedendo a spot, senza una regia complessiva. Il risultato di questa mancanza è che alcuni interventi suonano contraddittori. Apprezziamo molto iniziative come Miglia Verdi (che ci sembrano andare nella direzione che auspichiamo), ma perché contemporaneamente vengono cancellate alcune piste ciclabili? Insomma, la bicicletta è un intralcio o una risorsa? Ci pare che nell'idea complessiva di mobilità trasmessa dal Comune sia prevalentemente un intralcio.