

Dal 2003, di anno in anno, nella ricorrenza delle elezioni amministrative, gli Amici della Bicicletta chiedono al Sindaco - o a un suo delegato - un incontro per fare insieme un bilancio delle cose fatte a favore dei ciclisti e per sapere cosa intende ancora fare per promuovere la bicicletta.



# S.I.N.D.A.C.O.!

**“Scampanelliamo il Nostro Diritto Alla Ciclabilità, Ostrega!”**

**SABATO 21 APRILE 2012, PIAZZA BRA, ORE 11.**

In questi 5 anni il sindaco Tosi e l'assessore alla mobilità Corsi non ci hanno mai voluto incontrare per stabilire un confronto sul tema della mobilità in bicicletta. Al sindaco e all'assessore abbiamo ripetutamente segnalato per iscritto le nostre richieste senza avere mai risposta.

**Se, questa volta, il sindaco accetterà di incontrarci,  
gli chiederemo:**

- se ha accolto l'invito ad aderire alla campagna **“salvai ciclisti”** (hanno aderito, fra gli altri, i sindaci di Milano, Roma, Torino, Bologna (<http://www.salvaiciclisti.it/>))

- **perché, in questi cinque anni,**

- il comune non ha raccolto dati sulla composizione del traffico (come facciamo a giudicare la sua politica della mobilità se non sappiamo se in questi anni è cambiato il numero di veronesi che si muovono in automobile, in bici o con il mezzo pubblico?)
- non è stato approvato il piano del traffico urbano, che è previsto per legge e che deve contenere al suo interno il piano degli itinerari ciclabili?
- con quale priorità sono state costruite piste tra santa Lucia e Madonna di Dossobuono o in via Banchette, o in via Valpantena lasciando irrisolti i problemi esistenti su strade molto più battute dai veronesi che si muovono in bicicletta per andare al lavoro o a scuola?
- le piste utili (Corso Milano, Borgo Roma ...) realizzate, sono così scomode, piene di interruzioni, tortuosità, strettoie: chi vuole muoversi in bici non ha diritto a piste convenienti oltre che sicure?
- è stato fatto così poco contro la piaga del furto?
- sono state cancellate piste utili come quella di via Cesiolo o di via Ghetto?
- sono stati presi provvedimenti così punitivi per i ciclisti come quello che cancella l'attraversamento ciclo-pedonale davanti a San Luca o come l'installazione di sensori che, ai semafori (es via Passo Buole), non registrano le biciclette condannando i ciclisti ad attese ingiustificate del verde?

Diremo al sindaco, naturalmente, che apprezziamo la nascita del bike sharing: farà aumentare il numero dei ciclisti e convincerà tecnici e politici ad avere più attenzione per la bicicletta. Che sono ottime alcune piste realizzate dalla sua amministrazione in continuità con la precedente (Camuzzoni, Conagro).

**Soprattutto che apprezziamo molto che abbia accettato la bicicletta blu che gli è stata regalata:**

**SPERIAMO CHE LA USI!**

# PER SAPERNE DI PIÙ

Per la Commissione Europea chi si occupa di mobilità urbana deve proporsi di conciliare il diritto alla mobilità di persone e cose con il diritto di tutti i cittadini alla salute e alla qualità della vita.

**Per questo, il modello europeo di mobilità urbana europeo è centrato sulla necessità di trasferire quote di passeggeri dall'automobile e dal motorino al mezzo pubblico, alla bicicletta e alla pedonalità.**

Per ragionare secondo le indicazioni della Commissione, è ovviamente indispensabile conoscere la composizione del traffico: avere dati su come si spostano i cittadini ("partizione modale degli spostamenti quotidiani" vedi tabella).

È sulla base di questi dati si devono individuare degli obiettivi, predisporre dei piani, individuare le priorità e monitorare l'efficacia delle azioni adottate. **Si tratta di puro buon senso!**

In 5 anni di amministrazione Tosi, il comune NON ha raccolto dati sulla composizione del traffico (quelli più aggiornati disponibili risalgono al 2004!), NON ha definito in modo chiaro i suoi obiettivi in fatto di mobilità, NON ha redatto il piano per conseguirli (un piano del traffico urbano è stato approvato in giunta in queste ultime settimane, ma non è passato in Consiglio Comunale per l'approvazione).

**È come se un imprenditore amministrasse un'azienda senza dati aggiornati su produzione e fatturato, senza definire i suoi obiettivi e senza un piano industriale per raggiungerli!**

La mancanza di un piano, la mancanza di chiarezza sugli obiettivi da perseguire, ha fatto sì che l'amministrazione si sia mossa, in tema di mobilità, in modo contraddittorio, realizzando parcheggi scambiatori e, nello stesso tempo, offrendo sconti per le auto degli studenti nel parcheggio della Passalacqua. Adottando una rete di semafori intelligenti capaci di velocizzare il traffico delle automobili, ma facendo poco o nulla per aumentare la velocità e il numero delle corse dei mezzi pubblici. Impegnandosi per 49 anni a compensare economicamente eventuali diminuzione del flusso di automobili sul traforo, e, contemporaneamente, a progettare il filobus che è destinato a ridurre gli spostamenti in auto. **Inaugurando il bike sharing e, contemporaneamente, complicando la vita ai ciclisti cancellando piste ciclabili, costruendone dove non servono, adottando provvedimenti viabilistici punitivi per chi si muove in bicicletta.**

Partizione modale degli spostamenti quotidiani Verona.  
Fonte Comune 2004.  
Oltre il 65% dei movimenti in auto o in moto. Solo il 35% con il mezzo pubblico, a piedi o in bici.  
L'obiettivo dovrebbe essere quello di capovolgere queste percentuali: nelle città europee a superare il 60% è la componente **sostenibile** del traffico (bus, bici, pedoni)

