

Nei mesi scorsi ci siamo preoccupati perchè in più occasioni è stata ventilata dall'assessore Corsi la possibilità di un provvedimento che avrebbe vietato ai ciclisti di percorrere le preferenziali. Noi come è noto non chiediamo che le bici siano sempre autorizzate sulle preferenziali. Ma che si decida preferenziale per preferenziale considerando le ragioni ATV (il mezzo pubblico è il protagonista primo della mobilità sostenibile!) e le alternative effettivamente praticabili per i ciclisti.

A fine ottobre abbiamo ricevuto questa lettera aperta dalla redazione di Capolinea, il giornale sul quale scrivono i lavoratori dell'ATV. Li ringraziamo molto perchè con questa lettera ci danno modo di iniziare un confronto che ci auguriamo produttivo.

## Lettera dalla redazione di Capolinea

Cari "Amici della bicicletta"

come autoferrotranviari vorremmo finalmente poter affrontare con voi l'annosa questione della convivenza tra gli autobus che noi guidiamo e le biciclette che circolano in città.

Innanzitutto vorremmo precisare che, in diverse occasioni, si è lasciato erroneamente sottintendere che vi sia una sorta di insana intolleranza tra noi e le biciclette in quanto, e non lo neghiamo, più volte abbiamo sollevato osservazioni circa la loro presenza sulle corsie preferenziali. Per quel che ci riguarda smentiamo nel modo più assoluto che esista questa contrarietà, da qualcuno addirittura definita "viscerale". Molti autoferrotranviari sono anche ciclisti e si spostano anche in bicicletta ed è quindi del tutto errato pensare che vi sia una qualsiasi forma di avversione.

Quando ci siamo espressi contro la convivenza delle biciclette sulle corsie preferenziali l'abbiamo fatto esclusivamente per una questione di sicurezza. Principalmente di chi in bicicletta si sposta. Vi garantiamo che non è per niente facile, per esempio in via XX settembre o in Via Carducci, stare dietro ad un ciclista cercando di prevenire quello che farà un istante dopo, magari condizionato dalla paura o dal disagio di avere un autobus di dodici metri alle spalle.

E' ovvio che nessuno vuole avere incidenti, ma se ciò dovesse accadere, ogni tranviere preferirebbe mille volte averlo con una macchina o con un camion piuttosto che con un ciclista. Con gli altri mezzi di trasporto si tratterebbe di lamiere e di danni alle cose. In caso di un incidente con una bicicletta, i danni alla persona sono da considerare inevitabili e nessuno si diverte a fare del male alle persone.

Sì, è vero, così come affermato da Zanotto nella precedente amministrazione, in altri paesi i due mezzi di trasporto coesistono

ed utilizzano le stesse vie, ma i in quei paesi, oltre ad una atavica differenza di cultura, vi sono anche corsie preferenziali che permettono di fare questo in perfetta tranquillità. A Verona le piste riservate agli autobus sono talmente strette che una bicicletta rappresenta non solo un fattore di rallentamento della velocità commerciale, ma anche e troppo spesso un grosso fattore di rischio. Restare dietro ad un ciclista magari anziano, con un paio di borse attaccate al manubrio e doverlo sorpassare in certe vie, vi garantiamo che non è un'impresa né facile né gradevole. Qui non intendiamo in nessun modo affrontare l'argomento dei comportamenti scorretti. Indubbiamente essi esistono e da entrambi le parti, ma non vogliamo considerarlo in quanto ciò non è nei nostri pensieri. Noi siamo convinti che biciclette e mezzi pubblici debbano invece fare una sorta di fattiva e concreta alleanza per ottenere piste ciclabili separate da quelle degli autobus e, piste ambivalenti solo con determinate misure ed a determinate condizioni.

Gli obiettivi comuni, secondo noi potrebbero essere almeno due.

Innanzitutto rilanciare sia l'uso del mezzo pubblico che della bicicletta significa indubbiamente contribuire concretamente ad abbattere l'inquinamento e a decongestionare la città. In questa Verona, almeno a nostro avviso, servono scelte più coraggiose per limitare l'uso della macchina, Piste ciclabili, corsie preferenziali per gli autobus e limitazioni concrete per l'accesso al centro storico, sono, crediamo, punti di certa condivisione.

Ma soprattutto la sicurezza. Questo dovrà essere, in futuro, la nostra priorità. Tutto si può fare, crediamo, ma solo nell'ottica di garantire sicurezza, salute e serenità a tutti. Su queste basi e con queste intenzioni noi ci aspettiamo una vostra risposta, dei vostri appunti e delle vostre proposte.

Porgendovi tanti, pedalanti saluti,  
La Redazione de "IL Capolinea".





Bolzano - Bici promossa dai bus



La preferenziale di via Cairoli: vietata!

## La nostra risposta agli amici di Capolinea

Cara redazione di "Capolinea",  
grazie della vostra lettera. La pubblicheremo sul prossimo numero del nostro giornale - in uscita ai primi di gennaio 2009 - insieme a questa nostra risposta che, per una maggiore leggibilità, sarà corredata di immagini e redatta in forma di inserto.

Capiamo bene il vostro disagio e le difficoltà con le quali quotidianamente vi misurate con il traffico in una città che nella quale gli spostamenti quotidiani (circa 850.000) si risolvono prevalentemente con le automobili private (56%) e con motocicli e ciclomotori (10%) (fonte Comune 2004). Capiamo bene anche come la convivenza di autobus e biciclette possa porre non pochi problemi.

Tuttavia pedoni, ciclisti, operatori e passeggeri dei mezzi pubblici sono, secondo il modello di mobilità proposto dalla Commissione Europea, i protagonisti della "mobilità sostenibile": fra queste "categorie", collaborare, prevedere e risolvere i conflitti, sembra la più intelligente delle opzioni possibili.

Non mancano, per fortuna, buoni esempi da seguire: a Londra per avere informazioni sulla ciclabilità conviene visitare il sito di London Transport (<http://www.tfl.gov.uk/cycles/>). In Europa ha fatto scuola l'accordo stabilito qualche anno fa a Parigi tra RATP e l'associazione dei ciclisti francesi analoga alla nostra.

In Italia, in città come Bolzano, l'uso della bicicletta viene promosso anche dai messaggi affissi sui bus e a Bologna, nel 2006, la Fiab locale ha siglato un protocollo di buon vicinato con ATC.

Per tutto questo ci auguriamo che accettiate il nostro invito scrivere con noi, su "Ruotalibera", una rubrica fissa che continui questo scambio, proponga i comportamenti migliori per favorire la convivenza sulle nostre strade di autobus e biciclette, richiami alla necessità di evitare condotte pericolose

e sancisca una sorta di alleanza tra soggetti ugualmente impegnati a migliorare, con il traffico, la qualità della vita nella nostra città.

Infine, sin d'ora e con gli stessi obiettivi, invitiamo un vostro rappresentante a partecipare alla nostra assemblea annuale che si terrà il prossimo 24 gennaio.

La vostra lettera è per noi anche l'occasione per informarvi che siamo piuttosto preoccupati per via di alcuni articoli di giornale che hanno anticipato una possibile decisione di chiusura generalizzata delle corsie preferenziali alle biciclette. E che siamo sconcertati per via della decisione appena assunta di escludere i ciclisti dalle corsie preferenziali della ZTL (ordinanza del sindaco n° 117 del 13 novembre 2008): le poche brevissime corsie preferenziali nella ZTL (Zona 30) vengono percorse con bassa frequenza da autobus leggeri. Non si capisce che tipo di conflitto si voglia evitare mentre basta una mappa della città per comprendere quanto questo provvedimento possa nuocere alla ciclabilità e pregiudicare persino il buon funzionamento del bike sharing che il comune ha annunciato di voler istituire (abbiamo chiesto, sin qui inutilmente, chiarimenti all'assessore: sul nostro sito -[www.amicedellabicicletta.it](http://www.amicedellabicicletta.it)- la nostra richiesta e, quando arriverà, se arriverà, la risposta dell'assessore Corsi).

Su questi temi, per aver modo di confrontarci sulle considerazioni che seguono, chiederemo all'assessore Corsi - e informeremo della nostra richiesta i capigruppo in Consiglio Comunale - che sia organizzato un incontro fra l'assessore stesso, ATV, la rappresentanza sindacale degli autisti ATV e la nostra associazione.

Durante l'incontro vorremmo aver modo di confrontarci sull'opportunità di un provvedimento generalizzato di chiusura anche sulla scorta delle considerazioni che seguono.

# 1. Moltiplicare il numero dei ciclisti è nell'interesse della città

L'esperienza di molte città europee e di diverse città italiane dimostra che non si deve sottovalutare il concorso che la bicicletta può offrire per la risoluzione dei problemi legati al traffico e all'inquinamento. Particolarmente significativo il fatto che il governo tedesco nel maggio 2008 abbia dichiarato l'obiettivo di portare al 20%, entro il 2012, la percentuale degli spostamenti quotidiani svolti in bicicletta nell'intero paese (ora è il 10%).

Il modo migliore per promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto cittadino è quello di prendere a riferimento la strategia proposta dalla Commissione Europea per affermare un modello europeo di mobilità sostenibile. Secondo la Commissione ("Libro verde

sulla mobilità urbana" - Sett.07) nelle città la mobilità dovrebbe essere centrata sul mezzo pubblico, sulla bicicletta e sulla pedonalità. Per realizzare questo obiettivo, sempre secondo la Commissione, gli amministratori dovrebbero adottare provvedimenti che disincentivano l'uso dell'automezzo privato (parcheggi scambiatori lontani dal centro, tassa di ingresso, tariffazione della sosta, costituzione di Zone a Traffico Limitato e a Traffico Moderato) e provvedimenti che promuovono, favorendoli, i comportamenti virtuosi posti in essere da chi si muove col mezzo pubblico, con la bicicletta e a piedi.



Londra - Bici promossa alle fermate dei bus

# 2. Favorire i ciclisti? Come?

Dunque la Commissione propone di favorire i ciclisti. Favorirli significa anche (non solo) autorizzarli a percorrere in città i percorsi più brevi e diretti. Per questo a Monaco, ad esempio, i ciclisti sono ammessi a percorrere in entrambi i sensi di marcia 80 delle 122 strade a senso unico della città.

Sostenere che le biciclette devono andare solo sulle ciclabili è condivisibile in linea di principio, ma impossibile da tradurre in pratica: manca una rete adeguata; alcune ciclabili sono state create dove c'è spazio e non dove servono; le strade cittadine, nella stragrande maggioranza dei casi, non sono abbastanza larghe da consentire la realizzazione di corsie separate. Costringere i ciclisti a percorrere percorsi protetti - separati ma sconvenienti - escludendoli dal resto della città finirebbe evidentemente col

disincentivare anziché promuovere l'uso della bicicletta. Nello stesso modo risulterebbe sconveniente una preferenziale che non fosse baricentrica all'area che si propone di servire o sulla quale, per favorire la sosta, le fermate non fossero abbastanza frequenti.



Londra - Corsie preferenziali



Berlino - Corsie preferenziali

### 3. Biciclette e preferenziali

Proporsi di favorire i ciclisti autorizzandoli a percorrere i percorsi più brevi e diretti significa anche affrontare la questione delle corsie riservate. Le biciclette del resto sono autorizzate sulle preferenziali di molte città europee (Londra, Berlino, Parigi) e italiane (Bologna, Mestre, Treviso). Noi, va sottolineato, non chiediamo che i ciclisti siano autorizzati su tutte le preferenziali. Chiediamo che si valuti caso per caso, sulla scorta di un criterio condiviso che aiuti gli amministratori a decidere per il meglio.

### 4. Il tema della sicurezza

Ovviamente siamo d'accordo con voi: tra i fattori che dovranno essere considerati il primo e più importante è quello della sicurezza. A partire da quella del soggetto più vulnerabile, il ciclista.

Per valutare questo aspetto entreranno in gioco variabili come la lunghezza del tratto di volta in volta in questione, le dimensioni della corsia, l'andamento della strada (rettilenea? in discesa? in salita?), la presenza di fermate, il limite di velocità in vigore, la possibilità o l'impossibilità di sorpassare, la frequenza delle corse, le dimensioni dei mezzi impiegati...

Accanto a questi fattori noi chiediamo che siano sempre considerate la convenienza e la pericolosità dei percorsi alternativi alla preferenziale effettivamente disponibili per chi si muove in bicicletta.



La preferenziale di via Rosa Morando

### 5. Da Borgo Venezia verso il centro

Crediamo che possa essere utile riferirsi a casi concreti. Consideriamo i ciclisti che vogliono raggiungere il centro da Borgo Venezia: non ci sono alternative o si passa da Porta Vescovo o dal tunnel di Veronetta e, per attraversare l'Adige, i passaggi disponibili sono solo tre: Ponte Nuovo, Ponte Navi e Ponte Aleardi.

### 6. Via Morando o Viale Venezia?

Per raggiungere Porta Vescovo gran parte dei ciclisti di Borgo Venezia hanno due sole possibilità: percorrere la corsia preferenziale di via Rosa Morando (una strada piuttosto breve, in discesa, senza fermate) o percorrere Viale Venezia, una strada a quattro corsie molto trafficata.

## 7. Via Carducci o Via interrato dell'Acqua Morta?

Dal tunnel di Veronetta verso il centro (ponte Nuovo) il percorso più breve e diretto è sulla corsia preferenziale di via Carducci (via Carducci è una strada stretta che gli autobus non possono che percorrere a bassa velocità; è in lieve discesa in direzione del centro; attraversa un grosso incrocio regolato da semaforo e supera varie intersezioni mantenendo il diritto di precedenza; sulla strada una sola fermata poco prima di Ponte Nuovo). Per praticare l'unica alternativa a via Carducci il ciclista deve pedalare sullo stesso lungo percorso riservato alle automobili: via Giardino Giusti, via Porta Organa, Piazza Isolo, Interrato dell'Acqua Morta, Giardini della Giarina e Lungadige Re Teodorico. Su questo percorso – molto più lungo del primo – in bicicletta si devono superare diversi incroci senza diritto di precedenza, effettuare due svolte a sinistra su strade trafficate (una manovra fra le più pericolose) e si hanno maggiori probabilità di precedere un bus di linea: nel tratto più lungo di via Carducci i bus (leggeri) passano ogni trenta minuti, in Interrato dell'Acqua Morta la frequenza dei bus ATV (ex APT, pesanti) è maggiore.



*Preferenziale via Carducci*

## 8. Piazza Bra: sulla preferenziale o sulla corsia normale?

Se da Porta Vescovo si vuole raggiungere piazza Bra può essere conveniente utilizzare la ciclabile di via Torbido che attraversato Ponte Aleardi, raggiunge Largo Divisione Pasubio. Lì la pista si interrompe (riprende in Corso Porta Nuova): la strada prosegue su due corsie per ogni senso di marcia. Verso Piazza Bra e nella piazza una corsia di marcia normale è disegnata all'interno, una preferenziale all'esterno. Se, come sarebbe prescritto, il ciclista scegliesse di percorrere la prima (tenendo naturalmente la destra), in bicicletta si rischierebbe di essere superati a sinistra da un'automobile e a destra da un bus. Credo che anche l'autista del bus preferirebbe, in questo caso, che il ciclista fosse alla sua destra.



*Preferenziale Piazza Bra*

## 9. Via XX Settembre o Via Cantarane?

Se da Porta Vescovo si sceglie di arrivare a Ponte Navi, ecco finalmente un'alternativa conveniente e abbastanza sicura alla preferenziale di via XX Settembre: via Cantarane (anche se recentemente proprio su questa strada un ciclista è rimasto vittima di un incidente).



*Via XX Settembre*



Lungadige Potra Vittoria



Bologna - Via Matteotti

## 10.

### Via San Paolo o Lungadige Porta Vittoria?

Arrivati da via Cantarane in via dell'Artigliere, per raggiungere il centro attraversando Ponte Navi, si deve scegliere tra via San Paolo (vel max. 30 Km /h, preferenziale, breve, stretta, senza fermate, in lieve discesa ma interessata dal passaggio di molti bus) e via S.Francesco / Lungadige Porta Vittoria. Qui il problema è nell'incrocio: per svoltare a sinistra sul ponte chi viene lungadige deve superare una rampa breve ma molto ripida, circostanza questa che, stante il fatto che quel tratto di strada è molto trafficato, rende questa manovra estremamente pericolosa anche per un ciclista in perfetta forma: per qualche istante si è fermi, nell'equilibrio precario di chi riparte in salita, tra due colonne di macchine che scorrono velocemente a destra e a sinistra della bicicletta.

## 11.

### Più sicuri

A noi sembra che in tutti questi casi, con l'eccezione di via XX settembre, il percorso più sicuro per il ciclista coincida con quello che corre sulla preferenziale. Ci pare anche che la presenza dei ciclisti su via Carducci, Piazza Bra, via Rosa Morando, per le caratteristiche dei tratti interessati (brevi o impegnati con una bassa frequenza, in discesa, per lo più senza fermate), non si costituisca come motivo di particolare pericolo o intralcio.

## 12.

### Il tema dell'intralcio

Perchè è anche di intralcio, naturalmente, che si deve parlare: le biciclette sulle corsie riservate possono ridurre la velocità dei mezzi pubblici, abbassare la loro velocità commerciale con risultati opposti a quelli che noi stessi Amici della Bicicletta - sostenitori del modello europeo di mobilità e quindi della necessità di privilegiare il mezzo pubblico - ci proponiamo di conseguire.

Ed è innegabile: la bici sulla corsia preferenziale è spesso oggettivamente un intralcio. Ma se l'autorizzazione all'uso di quella corsia diventasse determinante per favorire o sfavorire l'uso della bicicletta? Se chiudere alle bici via Carducci, via San Paolo e la preferenziale di Piazza Bra fosse determinante per diminuire drasticamente il numero di ciclisti che da Borgo Venezia muovono verso il centro, sarebbe davvero senz'altro conveniente per la città - e per ATV - decidere per il no?

Vi proponiamo tre considerazioni. La prima. Se è di intralcio sulla preferenziale la bicicletta non è oggettivamente un vantaggio - anche con riferimento alla velocità commerciale - su tutti gli altri

tratti cittadini percorsi dagli autobus quando non è una macchina in colonna o in sosta lungo il percorso del mezzo pubblico? O quando non è una macchina o un ciclomotore che procede in direzione opposta al bus nella strettissima via Carducci?

La seconda. La bicicletta è particolarmente vantaggiosa, notoriamente, su distanze inferiori ai tre chilometri. Quindi la bicicletta sottrae passeggeri ai mezzi pubblici quando sono più affollati e meno attraenti: nelle ore di punta e a ridosso degli attrattori principali. Non è, questo, un vantaggio per ATV?

La terza. La bicicletta non inquina, non occupa spazio, è silenziosa e promuove salute. Nelle città europee la presenza dei ciclisti viene considerato un indice positivo della qualità della vita: facciamo di tutto perchè il numero dei ciclisti cresca.

Grazie della vostra disponibilità e della vostra attenzione. Un cordiale saluto.

Paolo Fabbrì  
Presidente Fiab AdB onlus Verona