



FIAB • Amici della Bicicletta

per una città possibile - onlus

Via Spagna, 6 - 37123 • Verona
Telefono e fax 045-8004443 • P.iva 02079650236
www.amicidellabicicletta.it • sede@amicidellabicicletta.it

LETTERA APERTA AL SINDACO DI VERONA

Verona 29 giugno 2009

Al Sindaco di Verona
Sig. Flavio Tosi

Manifestazione “S.I.N.D.A.C.O.!” (“Scampanelliamo Il Nostro Diritto Alla Ciclabilità, Ostrega!”).
Sabato 19 settembre 2009, Piazza Bra ore 16.

Egregio Sig. Sindaco,

“S.I.N.D.A.C.O.!” è la manifestazione con la quale dal 2003, una volta all’anno, nella ricorrenza delle elezioni che lo hanno visto eletto, chiediamo al Sindaco di riceverci per avere modo di confrontarci, per sapere delle cose fatte a favore dei ciclisti veronesi e dei programmi che si propone per promuovere l’uso della bicicletta.

Confidiamo che, come sempre accaduto sin qui (nel 2008 - primo anno del suo mandato - e nei cinque anni dell’amministrazione Zanotto), anche quest’anno lei voglia incontrarci pubblicamente ricevendoci - o, come nel 2008, delegando un suo rappresentante - davanti a Palazzo Barbieri o nelle immediate vicinanze, alle ore 16 di sabato 19 settembre. Noi arriveremo in gruppo e in bicicletta fiduciosi di poter individuare, in quell’incontro, un obiettivo comune (contrasto del furto? sicurezza stradale?) per il quale lavorare insieme pur nella consapevolezza che, sui temi più generali della mobilità, sono molte le differenze che distinguono le nostre e le sue posizioni.

In vista di quell’incontro ci preme ripetere alcune considerazioni.

1. Per promuovere l’uso delle bicicletta secondo noi sono necessari:

– Un modello di mobilità da prendere come riferimento.

Il modello di mobilità urbana adottato in Europa considera come obiettivi prioritari quello di scoraggiare l’uso dell’automobile e quello di trasferire quote sempre maggiori di passeggeri dal mezzo privato al mezzo pubblico, alla pedonalità e alla bicicletta. Secondo questo modello - che ritiene sbagliato sottovalutare il ruolo che la bicicletta può svolgere per migliorare traffico, ambiente e qualità della vita - far crescere il numero di cittadini che sceglie la bicicletta per muoversi in città è un obiettivo importante e vantaggioso per tutti.

– Obiettivi misurabili.

Senza obiettivi misurabili ci sembra che la politica perda di sostanza.

A Mestre la bici risolve circa il 20% dei movimenti quotidiani. A Padova il 16%. Le amministrazioni di città come Milano (centro destra) o Bari (centro sinistra) si sono impegnate a raggiungere il 15% entro il 2020. La Sig.ra Merkel, Cancelliera Tedesca, ha comunicato che intende raggiungere il 20% entro il 2012. A Verona - dati 2004 - siamo al 7%: lei, Sindaco, che obiettivo intende proporsi per il 2012?

– Fondi adeguati, UN PIANO e un responsabile politico della sua esecuzione.

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

2. Il PIANO deve prevedere almeno:

a. Una strategia di promozione della sicurezza.

Nel 2008 su 15 vittime di incidenti stradali 5 sono stati ciclisti (e 3 pedoni): è indispensabile 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 ... A noi, al di là del lodevole impegno della Polizia Municipale, non sembra di riconoscere nell’azione della sua amministrazione, sig. Sindaco, una strategia complessiva e un’attenzione particolare alla sicurezza di ciclisti e pedoni.



FIAB • Amici della Bicicletta

per una città possibile - onlus

Via Spagna, 6 - 37123 • Verona
Telefono e fax 045-8004443 • P.iva 02079650236
www.amicidellabicicletta.it • sede@amicidellabicicletta.it

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" che colleghi gli attrattori principali). 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 (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). Confidiamo quindi in una sollecita revisione del piano del 1997, nella individuazione delle priorità da rispettare e in un procedere coerente.

c. La permeabilità della città alle biciclette.

Le piste ciclabili non si possono realizzare ovunque. Tuttavia in una città a misura d'uomo si deve poter andare in bici 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; le rotonde e le nuove strade vanno realizzate anche tenendo conto della necessità di garantire la sicurezza dei ciclisti. 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 ciclopeditonale. Speriamo siano accolte le richieste di trasformare nello stesso modo via Rosa, 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. 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 considerazione. Ci pare, sig. Sindaco, 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 Verde (che ci sembrano andare nella direzione che auspichiamo), ma perché contemporaneamente vengono cancellate alcune ciclabili? Insomma la bicicletta è un intralcio o una risorsa? Ci sembra che nell'idea complessiva di mobilità trasmessa dal comune sia prevalentemente un intralcio. Ci aiuti a cambiare idea.

Distinti saluti.

Il presidente
Paolo Fabbri