

PROPOSTE PER UNA NUOVA MOBILITÀ NELLA VERONA METROPOLITANA

FIAB Verona Amici della Bicicletta Onlus

A nostro avviso, per un miglioramento della mobilità nella Verona metropolitana servirebbero:

1. una visione strategica di lungo termine, con un lavoro che richiede tempo ed energie;
2. una visione di breve termine, con vari interventi più semplici nella giusta direzione;
3. una visione cicloturistica di larga scala, in cui Verona è inserita come importante nodo.

1. Visione di lungo termine: redazione di un PUMS (Piano Urbano di Mobilità Sostenibile)

Redigere un PUMS è un passo necessario per progettare un cambiamento condiviso nel modo di spostarsi e vivere la Verona metropolitana (intendendo per essa un raggio di circa 10 km da piazza Bra, che coinvolge dunque i comuni confinanti) anche se non sufficiente, perché poi nel passaggio ai fatti l'esperienza di altre città mostra che spesso il cambiamento si realizza solo in parte.

Nella nostra città le competenze e la passione necessarie per redigere un buon PUMS non mancano, come è stato mostrato in occasione del convegno *Come nasce un PUMS* organizzato da FIAB Verona alla Gran Guardia dello scorso 10 maggio nell'ambito del Festival in Bicicletta 2017. L'augurio è che la nuova amministrazione dia seguito agli impegni esplicitamente assunti nel corso della campagna elettorale, avviando al più presto l'iter di un processo che sarà lungo e stimolante e necessiterà del coinvolgimento di tutte le componenti cittadine.

Nella prospettiva di stilare un PUMS per la Verona metropolitana, FIAB Verona individua come principale progetto qualificante di visione strategica il completamento del percorso ciclabile della destra Adige da Boscomantico (fine del canale Biffis) al Porto di San Giovanni Lupatoto (ripartenza della ciclovvia della destra Adige), per il quale ha già presentato da tempo il progetto "Ecomuseo dell'Energia Pulita" che mira, similmente a quanto fatto per il Biffis, a usare per intero gli argini di servizio dei canali idroelettrici Camuzzoni e Marazza sia a fini di mobilità ciclopedonale locale per gli spostamenti quotidiani e il tempo libero, sia come percorso ecomuseale a cielo aperto tra i siti (centrali, dighe, ...) di produzione dell'energia pulita lungo l'asta dell'Adige, per ripercorrere una storia di grande valore che ha visto Verona trasformarsi tra fine ottocento e inizio novecento da città militare a importante sito industriale. Su questa direttrice, che congiunge le periferie nord-ovest (Chievo) e sud-est (San Giovanni Lupatoto) passando per il cuore cittadino di Porta Palio e Porta Nuova, si innesterebbero numerose allacciamenti che fornirebbero un organico sistema ciclopedonale a una città che ha un urgente bisogno di ridurre la sua dipendenza dai mezzi privati a motore anche per gli spostamenti a corto raggio (entro i 4 km).

Su questo tema FIAB Verona ha già organizzato lo scorso 15 marzo un convegno alla Gran Guardia patrocinato dai Comuni di Verona, Bussolengo e San Giovanni Lupatoto, dal Dipartimento di Culture e Civiltà dell'Università, dall'Ordine degli Ingegneri di Verona e dalla delegazione veronese del FAI, che sta portando avanti da tempo il parallelo progetto di recupero del Lazzaretto.

2. Visione di breve-medio termine: piccoli interventi per grandi risultati

Come detto, il PUMS è un obiettivo di prospettiva strategica che, se intrapreso, richiederà tempo e lavoro. Nel frattempo si possono comunque adottare provvedimenti più semplici, spesso senza spese ingenti o interventi pesanti sull'esistente, per rendere la mobilità dolce innanzitutto meno pericolosa e poi più agevole e desiderabile. Ci permettiamo di suggerirne alcuni.

- Spostamenti brevi: incentivare l'uso della bici, disincentivare il mezzo privato a motore.
La bicicletta è un mezzo di trasporto agile, leggero, poco ingombrante, poco veloce e del tutto pulito, naturalmente adatto alla mobilità urbana: per questo è interesse pubblico promuoverne l'uso. Tuttavia la gente non sceglie di usare la bici per automatismo, ma solo quando percepisce che il suo uso risulti sicuro e conveniente rispetto alle alternative. Dunque l'idea di base è che la viabilità ciclistica non dovrebbe essere sempre e comunque vincolata a sottostare agli stessi percorsi di quella a motore, specie quando ciò riguardi la sicurezza ma anche quando si debba salvaguardare la praticità. Le statistiche mostrano che negli ambiti urbani in cui tale principio viene applicato c'è un netto calo dell'incidentalità, grazie al generale aumento di attenzione e automoderazione della velocità. Ecco per esempio alcuni principi che riteniamo validi in generale.
 - Consentire alle bici il passaggio su alcune corsie preferenziali, come Piazza Bra, via Diaz (molto larga), volto di piazza Cittadella (50 metri), via XXIV Maggio (in discesa), via Muro Padri.
 - Rendere ciclopedonali alcuni marciapiedi larghi e poco utilizzati, come viale Colombo, corso Porta Palio (verso il centro), Via Oriani (lato bastioni), viale Bixio, ...
 - Realizzare il "senso unico eccetto bici" dove le dimensioni delle strade lo consentono, ad esempio in stradone Provolo con una razionalizzazione della sosta.
 - Nel centro storico, più che creare ovunque piste ciclabili in sede propria (non sempre realizzabili su un tessuto urbano preesistente, e anzi dannose perché vanno contro l'idea di restituire il centro alla sua vocazione di sereno luogo d'incontro) è meglio perseguire una politica di moderazione del traffico, ad esempio rendendo Zona 30 la cerchia all'interno delle mura veneziane e assicurandone il rispetto con maggiori controlli, migliore segnaletica e opportuno arredamento stradale.
 - Aumentare il numero delle stazioni di bike sharing, ma pensare anche a creare percorsi sicuri per chi le utilizzerà (si pensi ad esempio alla stazione di porta Palio).
 - Anziché cercare modi per "fluidificare" il traffico, porsi il problema di trasferire una quota di mobilità dal trasporto privato a motore a bici-pedoni-trasporto pubblico. I provvedimenti per "fluidificare" il traffico, al di là dei considerevoli costi di realizzazione, finiscono per invitare gli autisti ad aumentare la velocità con conseguente peggioramento delle condizioni di sicurezza specie per gli utenti deboli (a tal proposito è emblematico il recente intervento viabilistico in viale Galliano).
 - Si possono studiare vari incentivi ma più di tutto funziona l'esempio positivo, come l'uso del bike sharing da parte di amministratori pubblici e consiglieri comunali.

Andando su alcuni casi particolari:

- Trovare una soluzione per via Cesiolo, dove il senso unico obbliga le bici a scendere su via Mameli il cui traffico di scorrimento a linee d'incanalamento è pericoloso. FIAB Verona sostiene la soluzione del regime di "Zona Residenziale", che potrebbe permettere di ridurre il limite a 10-15 km/h e di concedere il doppio senso alle bici.

- Valutare rimedi ad alcune situazioni critiche da tempo segnalate e con soluzioni a nostro avviso praticabili, come la stazione bike sharing di Porta Palio, l'ingresso sulla ciclopedonale di viale Venezia per chi viene da San Michele, e così via.
 - Creare un percorso ciclabile attraente e sicuro, per quanto possibile in sede propria, che unisca il centro città con la Fiera, la ZAI, il centro commerciale Adigeo e la zona di Verona Sud (futuro parcheggio scambiatore del filobus alla Genovesa): un'ipotesi d'itinerario ragionevole potrebbe essere corso Porta Nuova - viale Piave - via Santa Teresa - parco Ex Magazzini Generali - viale del Commercio (che verrebbe così riqualificato) - via Copernico (anche Roncisvalle e Brandimarte) - incrocio mobilificio Arduini - via dell'Esperanto - cavalcavia A4 - strada Genovesa. Si tratterebbe di percorsi utili, oltre che ovviamente alla mobilità urbana, anche per implementare importanti direttrici cicloturistiche (si veda più sotto).
 - In lungadige Attiraglio estendere il fermo di circolazione oltre i soli festivi, per permettere ai cittadini un maggiore godimento del Parco dell'Adige Nord (ad esempio al sabato pomeriggio, come da recente raccolta di firme).
- Sosta bici. Oltre al senso di insicurezza e alla scarsa praticità dei percorsi, uno degli ostacoli più percepiti nell'uso della bicicletta è il timore di furti, che si può contrastare con una più diffusa e razionale presenza di adeguati presidi di sosta.
 - Aumentare il numero di rastrelliere soprattutto in centro e nei punti attrattori di utenze (ad esempio seguendo un principio di percentuale rispetto agli stalli auto), e razionalizzarne il posizionamento: attualmente molte rastrelliere sono posizionate in zone semicentrali o periferiche e poco inutilizzate.
 - Approvare una delibera come a Milano che impedisca il divieto "immotivato" di parcheggio bici nei condomini, e favorirne l'accesso e parcheggio nelle scuole ed edifici pubblici in generale.
 - Rilanciare in accordo con Metropark il parcheggio bici in stazione, ad esempio con una tariffa agevolata per gli abbonati Trenitalia e ATV. (A nostro avviso il pubblico interesse ad avere un bicipark funzionante che tolga traffico privato dalla stazione dovrebbe far superare le perplessità finora sollevate in merito dal Comune sul fatto di aiutare un'impresa privata.)
- Collegamenti intercomunali critici. Garantire un buon collegamento ciclabile del centro città con i quartieri di cintura e i comuni confinanti è cruciale per incentivare la mobilità sostenibile. Evidenziamo in particolare le seguenti situazioni.
 - Per San Martino B.A.: la precedente amministrazione ha redatto un progetto in accordo col gruppo Veronesi per l'uso del sottopasso subito a Nord della rotonda SS11. Si tratta di un intervento modesto - circa € 50.000 - ma molto importante.
 - Per Parona e Negrar-Valpolicella: ora, come le auto, si usa il lungadige Attiraglio (lungo) o la SP1 Ca' di Cozzi - Sottomonte (traffico pericoloso). Tre suggerimenti: (a) Migliorare e promuovere l'uso del percorso (per lo più già ben praticabile) dal cimitero di Quinzano fino a poco prima della galleria di Parona, ovvero via Santini - via Bresciani - via San Rocco - strada dei Monti - pizzeria Dolce Gusto - via Fratelli Alessandri. (b) Valutare di ricavare due ciclabili monodirezionali protette lungo la SP1. (c) Rendere meno precaria la percorribilità dell'Attiraglio, migliorandone la segnaletica e controllando con maggior severità il rispetto del limite dei 50 km/h.
 - Per Poiano-Marzana, Novaglie-Nesente-Santa Maria in Stelle: curare il percorso ciclopedonale del Progno di Valpantena, il cui fondo e staccionata sono malmessi.

3. Mobilità metropolitana e itinerari cicloturistici

Verona, come avviene per le reti stradali e ferroviarie, è un nodo di grande importanza anche per la rete cicloturistica di larga scala (regionale-nazionale-europea). Qui nel seguito evidenziamo tre direttrici che a nostro avviso il Comune dovrebbe curare con attenzione, anche in virtù di un momento particolarmente favorevole in cui la Regione Veneto sta mostrando notevole impegno e disponibilità a finanziare l'implementazione dei percorsi cicloturistici di maggior rilevanza.

- Ciclovia dell'Adige (da nord a sud-est). È la strada che dal nord Europa e dal medio lago di Garda porta i cicloturisti nel cuore di Verona, e che poi dovrebbe condurli fino alle spiagge dell'Adriatico di Rosolina Mare. Tuttavia proprio nel Comune di Verona è ancora presente una delle interruzioni più significative di questa ciclovia, quella tra Boscomantico (fine del canale Biffis) e la zona del Boschetto (ripartenza della ciclovia sulla sinistra Adige) o il Porto di San Giovanni Lupatoto (ripartenza della ciclovia della destra Adige). Auspichiamo che il Comune di Verona sostenga da un lato il progetto "*Ecomuseo dell'Energia Pulita*" che abbiamo descritto in precedenza, e dall'altro il progetto di recupero da parte del FAI di Verona della zona del Lazzaretto, con annesso ponte ciclopedonale tra lo stesso e villa Buri.
- Progetto FIAB Bicalitalia 20 AIDA Susa-Torino-Milano-Verona-Venezia-Trieste (ovest-est). Questo progetto, ideato per congiungere i maggiori centri urbani del Nord Italia (una sorta di "A4 ciclabile"), solca il Comune di Verona entrando da ovest in località Cason, passando per il centro città e uscendo a est nelle basse di San Michele; il tratto da Cason a piazza Bra fa parte della ciclovia Verona-Firenze finanziata dal governo, mentre quello da piazza Bra alle basse di San Michele è parte della ciclovia regionale REV I1 Garda-Venezia. Da varie indagini questo percorso risulta essere tra i più ambiti dal cicloturismo internazionale per l'importante sequenza di città d'arte che congiunge, dunque crediamo meriti attenzione da parte dei comuni attraversati: in particolare a Verona potrebbe essere migliorato il livello di sicurezza in diversi suoi punti, ad esempio quelli in uscita da est (via Pontara Sandri).
- Verona-Ostiglia (verso sud). Ad opera della Regione Emilia Romagna, che ha finanziato il recupero come pista ciclabile dei lunghi tratti di sedime ferroviario dismessi nel proprio territorio in occasione del recente raddoppio della linea Bologna-Verona, probabilmente tra non molto avremo una ciclabile Ostiglia-Bologna: appare dunque di primario interesse lavorare per un itinerario diretto Verona-Ostiglia che completi la fondamentale direttrice nord-sud Brennero-Verona-Bologna (ramo ostiliense della *Via Claudia Augusta*) restando nelle vicinanze dell'attuale ferrovia per assicurare l'intermodalità. Il primo tratto, da Verona a Vigasio, sarebbe il suddetto percorso ciclabile tra il centro città e la zona di Verona Sud, seguito da gradevoli strade interne a basso traffico. Da Vigasio gli argini del Tartaro, fiume di risorgiva dai bellissimi scenari, offrono un'opportunità naturale per raggiungere Isola della Scala, Nogara e Gazzo Veronese. Il collegamento finale tra Gazzo e Ostiglia avverrebbe tramite l'oasi del Busatello e tratti arginali del Canal Bianco. Nelle scorse settimane abbiamo inviato ai sindaci dei comuni interessati una proposta di manifestazione d'intenti che ci auguriamo il Comune di Verona accetti di sottoscrivere.

Verona, 17 luglio 2017

Corrado Marastoni e Giorgio Migliorini
FIAB Verona Amici della Bicicletta Onlus