

FIAB Livorno
la triglia in bicicletta

Associazione per la mobilità ciclabile



ASSOCIAZIONE ITALIANA CITTÀ CICLABILI

LA BICICLETTA NELLA MOBILITA' CITTADINA



Luciano Chirici
Ottobre 2006

SOMMARIO

| | |
|---|----------------|
| 1 – La partecipazione della bicicletta nella mobilità urbana..... | pag. 3 |
| 2 – Il problema della sicurezza..... | pag. 8 |
| 3- Le politiche del rilancio della bicicletta le esperienze degli altri | pag. 12 |
| 4- Gli Uffici Bicicletta per la mobilità sostenibile – La collaborazione con gli Enti Pubblici | pag. 18 |
| 6- Fonti..... | pag. 23 |

Luciano Chirici è coordinatore del Comitato Tecnico dell'Associazione Italiana Città Ciclabili A. I. C. C. e Fondatore della "Triglia in Bicicletta" l'Associazione Livornese aderente alla FIAB
E mail- luchi1930@gmail.com

La partecipazione della bicicletta nella mobilità urbana

Il peggioramento dell'inquinamento nelle nostre città , con le denuncia da parte della medicina ufficiale che le malattie polmonari si aggravano a

causa delle polveri sottili da PM1 a PM10 , ha finalmente comportato un diverso atteggiamento di una notevole parte di cittadini che , mentre sino a pochi anni fa consideravano l'uso dell'automobile in qualsiasi situazione un " diritto alla mobilità" , oggi ormai hanno assunto la consapevolezza che il successo dell'automobile ormai ha comportato un effetto "boomerang" e che il tempo perso negli ingorghi e nella ricerca di parcheggio comportano pesanti conseguenze sia nei tempi di spostamento che nell'inquinamento da rumore e da gas.

Anche le più lente amministrazioni che gestiscono il territorio, hanno dovuto ammettere, al momento che le particolari situazioni meteorologiche non avrebbero consentito un naturale abbattimento degli agenti inquinanti e che gli scappamenti degli autoveicoli erano , tra l'altro , una delle fonti più gravi di questo inquinamento .

Il primo provvedimento pensato , il più facile e a quasi costo zero è stato la limitazione al transito nei centri a targhe alterne, provvedimento molto pubblicizzato nei giornali e nella televisione per i disagi che comportava agli automobilisti ma si sono anche ipotizzati rimedi contro l'uso di carburanti meno inquinanti o auto elettriche o alimentate a idrogeno con la conclusione che per tali nuovi tipi di motori occorreranno almeno 10 – 15 anni di sperimentazioni. Nessuno si è domandato perché questo drammatico problema non abbia avuto una così vasta risonanza nelle città del Nord Europa.

“Da tempo ormai, le esperienze di quelle città, condotte nel campo della riqualificazione della mobilità e dell'ambiente urbano hanno tutte in comune.

1. L'aver praticato politiche integrate per la trasformazione della ripartizione modale, favorendo la mobilità alternativa (non motorizzata) ed il trasporto pubblico con alimentazione elettrica su rotaia o meno.
2. L'aver realizzato nuovi sistemi di percorsi ciclabili o ciclopedonali di grande estensione e d'elevata qualità tecnica e ambientale.

A livello collettivo, per quanto paradossale possa sembrare, le esperienze europee dimostrano che le accessibilità urbane e la fluidità del traffico aumentano:

- Se aumenta la percentuale di persone che si muovono in bicicletta, o a piedi, o che accettano di fare in bicicletta o a piedi il tratto terminale dei loro spostamenti verso le aree centrali o altri punti d'attrazione;
- Se diminuisce contemporaneamente la percentuale di persone che effettuano tutto o parte dello spostamento con la vettura privata,
- Se aumenta sensibilmente la qualità del servizio pubblico.

La realizzazione di una rete di percorsi ciclabili (o mista ciclopedonale) risponde essenzialmente a questo obiettivo di mantenimento o incremento dell'accessibilità urbana in condizioni diffuse e lo raggiunge efficacemente solo se ben integrata con le politiche della mobilità, e se non è limitata alle sole aree critiche, ma allargata a tutta l'area d'interesse e spostamento della popolazione mobile.

Una diversa ripartizione modale nella quale l'incidenza delle vetture private si riduca e quella dei pedoni, ciclisti e trasporto pubblico aumenti, viene pertanto assunta convenzionalmente come indicatore del progressivo miglioramento delle condizioni di circolazione e vivibilità delle aree urbane. “ (1)

Tab 1 - confronto dal punto di vista ecologico rispetto all'automobile privata
Per uno stesso spostamento di persone /chilometro (base 100 auto)

| | Auto senza catalizzatore | Auto con catalizzatore | Bici | Aereo | Treno |
|-----------------------------|--------------------------|------------------------|------|-------|-------|
| Consumo di spazio | 100 | 100 | 0 | 1 | 6 |
| Consumo di energia primaria | 100 | 100 | 0 | 405 | 34 |
| O ₂ | 100 | 100 | 0 | 420 | 30 |
| Ossidi di azoto | 100 | 15 | 0 | 290 | 4 |
| Idrocarburi | 100 | 15 | 0 | 140 | 2 |
| C O | 100 | 15 | 0 | 93 | 1 |
| INQIN. ATMOSFERICO TOTALE | 100 | 15 | 0 | 250 | 3 |
| RISCHIO D'INCIDENTI | 100 | 100 | 2 | 12 | 3 |

Da città 'per la bicicletta- città dell'avvenire- Commissione Europea

La domanda da farsi è “ quali vantaggi offre lo spostamento in bicicletta nella città.

Per i cittadini :

- a) libertà da orari rigidi imposti ad esempio dal mezzo pubblico ,

- b) tempi di percorrenza da porta a porta sulle distanze medio-brevi , inferiori o paragonabili a quelle di qualsiasi mezzo urbano senza rischi o difficoltà di parcheggio o multe;
- c) possibilità di associare più facilmente ai percorsi d'obbligo(casa-lavoro , casa-scuola ecc.) anche fermate o brevi deviazioni per commissioni o attività accessorie, con ulteriore risparmio di tempo per l'utente
- d) assenza d'impatto sulla qualità della vita , ne rumore ne inquinamento;
- e) riduzione degli i ingorghi e relative perdite economiche;
- f) eventuale non necessita di una seconda auto familiare .

Per i Comuni

- a) - Riduzione diretta della congestione come conseguenza del minore uso dell'automobile ;
- b) - economia di spazio (carreggiate e aree destinate al parcheggio) con possibilità di aumentare l'attrattiva del centro città , aree commerciali e pedonali, nuove alberature sulle strade e piazze;
- c) - miglioramento generale della qualità della vita in città con minore inquinamento da rumore e da gas nei luoghi pubblici , migliore sicurezza per i bambini e gli anziani ;
- d) - minor deterioramento del patrimonio storico , costi di manutenzioni ridotti.

Per le imprese , negozi ecc.

- a) - le imprese risentono degli ingorghi in termini di accessibilità ridotta per i loro fornitori e visitatori. Gli ingorghi sono anche costosi in termini di tempo perso nelle consegne. La Confederation of British Industry ha calcolato che la congestione del traffico nella regione di Londra costa più di 10 miliardi di Euro l'anno in produzione e tempi persi
- b)- l'equazione vitalità delle imprese commerciali eguale accesso in automobile non corrisponde ai fatti. Il contributo della clientela che arriva con i mezzi pubblici , in bicicletta e a piedi è molto sottostimato così come l'impatto negativo nelle nostre città e l'ambiente urbano delle sedi di ipermercati e migliaia di posti di parcheggio in periferia.

“Uno studio realizzato a Munster (Germania) rivela diversi elementi poco noti .Lo studio ha potuto accertare :

- a) – che gli automobilisti non sono migliori clienti dei ciclisti, dei pedoni e degli utenti dei trasporti pubblici . In alcuni casi i ciclisti sono addirittura i clienti migliori . I ciclisti acquistano quantità minori per visita e si recano , quindi più regolarmente al negozio (11 volte la mese in media contro 7 volte in media degli automobilisti e sono quindi esposti più spesso alla tentazione.
- b) - Appena il 25 % degli automobilisti esce da un negozio con due o più sacchetti di spesa (il 17% dei ciclisti) .Tre quarti degli automobilisti non hanno nulla da trasportare che impedirebbe loro di usare un diverso modo di trasporto.

In relazione alle distanze , alla destinazione dopo la visita ai negozi e alle quantità acquistate lo studio conclude che un gran numero di automobilisti potrebbe rinunciare all'automobile per i suoi acquisti.

Da sottolineare inoltre che la redditività dei negozi è legata alla qualità dell'ambiente . A Berlino si è constatato che gli spostamenti dei pedoni e ciclisti all'interno dei quartieri sono fortemente aumentati dopo l'introduzione generale di un limite di velocità a 30 Km/ora al di fuori dei grandi assi di circolazione . Per gli spostamenti domicilio-negozi questo aumento sfiora talvolta il 40%.

Una indagine svolta a Strasburgo indica che nel centro città con una superficie commerciale invariata vi è stato un aumento dei passaggi nei negozi superiore al 30 % dopo la creazione dell'area pedonale e la chiusura del traffico di transito.” (3)

Tutte queste esperienze non sembra che abbiano mai convinto i comuni ad intervenire decisamente a vantaggio del trasporto in bicicletta .

Spesso assistiamo a dichiarazioni, da parte dei politici, di volere attivare la politica per la bicicletta, che rimangono vuote dichiarazioni di principio e purtroppo , alle sollecitazioni , si percepiscono anche gravi dubbi e problemi posti da parte dei tecnici del settore della mobilità urbana, per realizzare un programma magari minimo ma coerente e non lasciato all'improvvisazione, di fronte a pareri discordi d'altri uffici (urbanistica – Lavori Pubblici, strade) che tendono a sottovalutare il problema della

bicicletta .e questo in assenza di un “Mobility Manager” che avochi a se tutta la strategia della mobilità cittadina.

Sarebbe invece opportuno vedere la politica di promozione della bicicletta come uno degli strumenti per attuare una coerente e globale politica della mobilità urbana ; su questo piano anche le associazioni dei ciclisti dovrebbero probabilmente fare una autocritica perché l’assunzione di posizioni “estreme” soddisfa certamente le aspettative degli associati ma rinchiude il mondo dei ciclisti urbani in un ambito ristretto. Questo spiega perché in genere le associazioni ciclistiche , pur animate da tanti ammirevoli volontari , riescono a raggiungere solo una piccolissima parte di coloro che usano regolarmente la bicicletta per i propri spostamenti.

“Sembrerebbe logico che le stesse amministrazioni sviluppassero una azione coerente , costante e lungimirante di promozione di una mobilità intelligente . L’ideale sarebbe offrire al cittadino – utente le condizioni ottimali per la scelta più idonea per il proprio spostamento , naturalmente offrendo vantaggi nell’uso dei mezzi che costano meno alla comunità” (2).

La ciclabilità non può essere considerata una questione marginale, occasionale , episodica ma parte integrante della politica della mobilità sostenibile e della gestione del territorio

La bicicletta rappresenta sulle brevi distanze il mezzo di trasporto più economico , più efficace , più flessibile , il meno ingombrante ad inquinamento zero . Sarebbe logico pensare che chi progetta le strategie della mobilità nei centri delle città dovesse considerare questo mezzo indispensabile per realizzare una efficiente intermodalità.

2 - Il Problema della Sicurezza

L’uso della bicicletta nella mobilità cittadina è naturalmente limitato dalle attuali condizioni di circolazioni che risultano pericolose.

“La possibilità dell’utilizzo in condizioni di sicurezza è l’elemento principale che condiziona l’acquisizione di nuovi ciclisti urbani . In Italia circa il 3,7 degli incidenti stradali che avvengono ogni anno coinvolgono dei ciclisti , il dato non è elevatissimo ma diventa preoccupante se consideriamo la percentuale d’incidenti con morti ; in questo caso il numero dei ciclisti sale al 6,2 % :il ciclista è un utente “debole” della strada e paga le maggiori conseguenze in caso d’incidente

Tabella 2 incidenti stradali in Italia ANNO 1993

| | MORTI | % | Feriti | % |
|-------------------|--------------|---------------|----------------|---------------|
| Auto | 4.274 | 64,32 | 143.526 | 66,42 |
| Moto | 1.311 | 19,72 | 51.499 | 23,83 |
| Bicicletta | 413 | 6,22 | 7.977 | 3,70 |
| Altri | 647 | 9,74 | 13.078 | 6,05 |
| Tot ALE | 6.645 | 100,00 | 216.100 | 100,00 |

Fonte Istituto Nazionale di Statistica “statistica incidenti stradali Roma 1994

E’ da ritenersi , quindi , che offrire al ciclista urbano (compreso anziani e bambini) una rete funzionale di piste ciclabili , che consenta di spostarsi nei diversi punti della città in condizioni di sicurezza e di protezione al traffico, sia una condizione essenziale per sviluppare l’abitudine all’uso della bicicletta. (2)

Le cause ricorrenti degli investimenti di ciclisti da parte degli autoveicoli sono attribuite dagli organi di polizia a:

- a) - mancato rispetto del segnale di “Stop” o del diritto di precedenza ;
- b) - mancato rispetto del margine laterale destro

In entrambi casi la sistematica sottostima dei ciclisti da parte dei conducenti delle auto è all’origine dell’incidente. Le vittime di incidenti stradali mortali o gravi, ripartite per classi di età si concentrano in maniera preoccupante nella fascia di età scolare e giovanile . In particolare le vittime più frequenti sono i bambini da 5 a 10 anni e gli anziani , per i ciclisti sono i ragazzi tra i 9 e i 15 anni.

Queste ragioni inducono a considerare ciclisti e pedoni non solo categorie a rischio per ragioni oggettive , ma anche categorie soggettivamente deboli di fronte alle insidie del traffico .Solo con il supporto di efficaci e diffuse misure di sicurezza si può sperare di ampliare la fascia dei ciclisti urbani . Questi hanno necessità di usufruire di attrezzature per il loro spostamento che siano

immediatamente individuabili sia per chi le usa ma anche per chi le deve rispettare con una certa continuità.

Le situazioni di pericolo che dovrebbero comportare interventi urgenti a tutela delle categorie più “deboli” dovrebbero riguardare prioritariamente gli incroci, gli attraversamenti e le sezioni correnti degli itinerari principali. In occasione di sistemazioni ciclabili è preferibile prevedere, per quanto possibile, una configurazione tale che gli automobilisti non possano ignorarle (a volte basta l’installazione di paletti nei punti strategici).

Il ciclista è relativamente lento, poco visibile e vulnerabile rispetto agli utenti “pesanti”. La sua sicurezza dipende dalle caratteristiche del percorso ma anche, in gran parte dalle sue capacità fisiche, il suo equilibrio, la sua agilità, la rapidità dei suoi riflessi e, molte volte, dalla sua esperienza di saper anticipare il comportamento dei guidatori degli autoveicoli. Il ciclista adulto sceglierà istintivamente i suoi percorsi (strade principali o secondarie, cambiamento di direzione diretto o attraversamento a piedi). In assenza di infrastrutture che consentano la circolazione in sicurezza nell’approccio tra le zone abitative periferiche e il centro cittadino l’utente sceglie l’itinerario diretto magari usando, quando ci sono gli ampi marciapiedi perche l’invasione delle auto, specialmente con la sosta al lato della carreggiata, naturale percorso dei ciclisti, ha creato una mancanza di sicurezza che ha contribuito all’incertezza sull’uso del mezzo a due ruote..

I bambini costituiscono un gruppo a parte, meno capaci degli adulti di scegliere il loro itinerario in funzione delle loro capacità hanno bisogno di essere guidati e protetti. I percorsi verso le scuole meritano dunque una attenzione particolare ed i tecnici potrebbero avvalersi dei suggerimenti dei genitori e degli scolari per la scelta di itinerari sicuri.

In tutte le situazioni dove nessuna protezione contro gli abusi risulti possibile, nel caso di piste ciclabili rese inutilizzabili da parcheggi scorretti, pavimentazioni dissestate ecc, occorre che la polizia intervenga sistematicamente per far rispettare le sistemazioni ciclabili che altrimenti costituiscono un investimento in perdita.

E’ da tenere conto che le strade sono spazi da condividere tra tutti gli utenti. L’idea della **moderazione del traffico (traffic calming)** parte dalla necessità di adattare il traffico automobilistico agli altri usi della strada

(zone di transito per i pedoni , spazio commerciale negozi , caffè , spazio sociale)

Una velocità di 30 Chilometri/ora è compatibile con le funzioni multiple che coesistono in città . A questa velocità i tragitti in automobile durano poco di più di quelli effettuati con le velocità compatibili con l'uso multiplo della strada. Il rumore ,però , si abbassa e gli automobilisti possono meglio reagire agli imprevisti con conseguenza che gli incidenti stradali sono meno gravi .Esiste tra l'altro una rapporto tra la velocità da un lato ed il rischio di incidenti e la sua gravità dall'altro soltanto per una differenza di velocità apparentemente insignificante. Tra 50 e 30 Km/ora si passa da un a distanza di frenatura da 28 a 13,5 metri. (3)

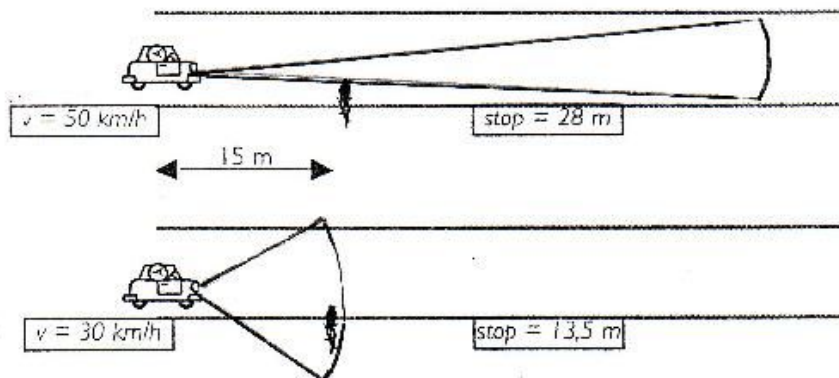
Grafico

Velocità e rischi per un pedone o un ciclista che compaiono a 15 m davanti al veicolo

A 50km/h, l'automobilista è obbligato a concentrarsi

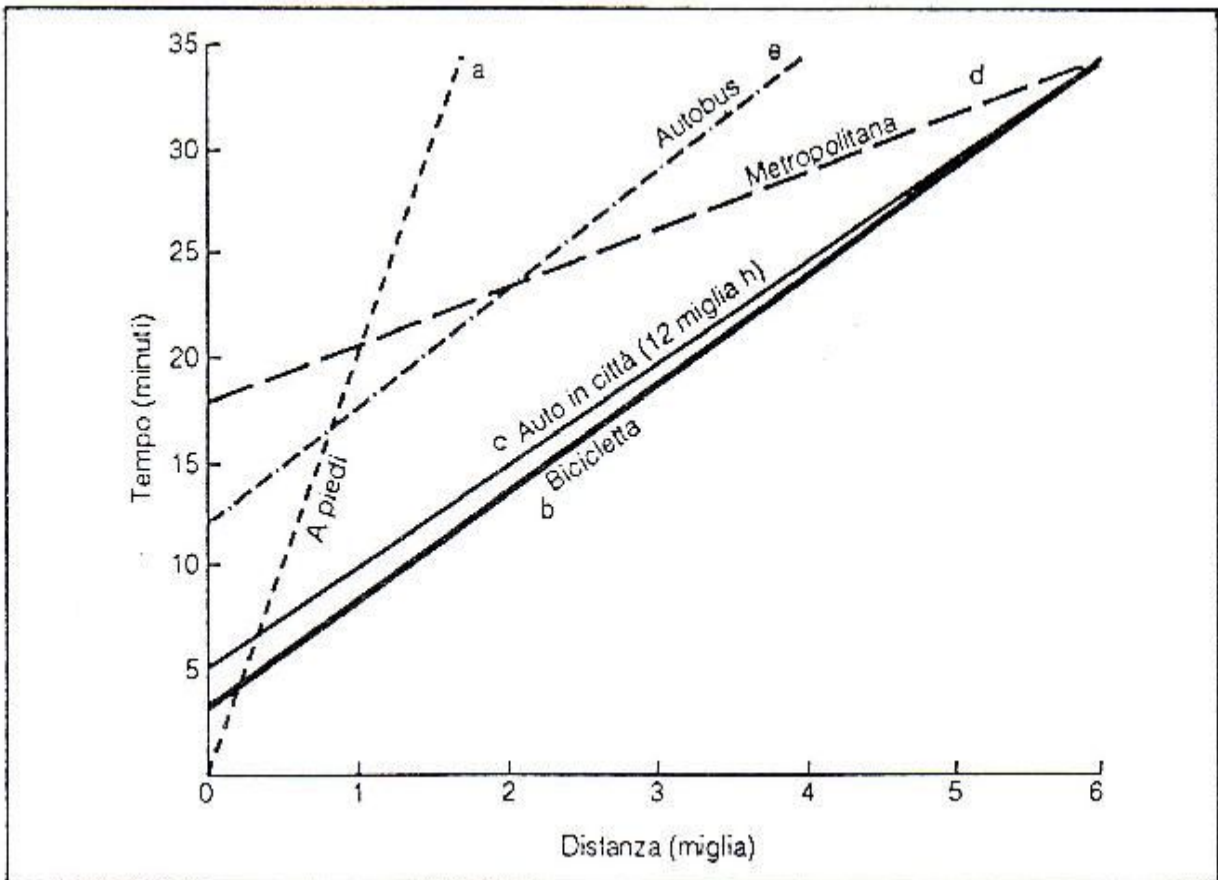
su quanto succede in lontananza davanti a lui.

Il suo campo di visione è ristretto: un pedone a fianco della carreggiata a 15 m è invisibile.



Sui tragitti urbani , i rallentamenti sono numerosi e le occasioni di

punte di velocità sono limitate (semafori, precedenza a destra, manovre di parcheggio , attraversamento di pedoni , stazionamento in doppia fila ecc) per cui la velocità limitata a 30 km all'ora è soltanto leggermente più lenta di quella consentita nei centri abitati di 50 Km . Occorrono 4 minuti per percorrere 2 chilometri a 30 km all'ora contro 2 minuti e mezzo a 50 km all'ora. (3)



3 - LE POLITICHE DEL RILANCIO DELLA BICICLETTA

Nei centri delle città dove si è provveduto ad esaltare la funzione pedonale i ciclisti trovano spesso naturalmente il loro posto. Dove l'automobile non è più predominante ed invadente si insinua la bicicletta, ma nei casi dove bisogna decidere tra lo spazio per il traffico automobilistico e quello per le biciclette, le scelte sono talvolta ardue.

Come decidere equamente tra una richiesta di sistemazioni ciclabili e le esigenze del traffico automobilistico ? Quali limitazioni è possibile imporre ad un modo di trasporto per dare occasioni anche ad un altro?

Alcune città hanno strade che offrono poco spazio e prendere una decisione politica di ridurre lo spazio destinato all'automobile per creare sistemazioni ciclabili richiede una precisa scelta di redistribuzione degli spazi e una decisa promozione e spiegazione alla popolazione

Al momento della progettazione di sistemazioni ciclabili bisogna tener conto del fatto che gli automobilisti non sono abituati a condividere la strada con veicoli molto più piccoli di cui anticipano male gli spostamenti . Uno dei problemi di chi percorre le piste ciclabili è dovuto al fatto che ciclista e automobilista dimenticano reciprocamente l'esistenza dell'altro sino al punto dove il reinserimento dei ciclisti nel traffico misto è inevitabile. Per rendere i ciclisti più visibili agli automobilisti ed evitare l'effetto sorpresa , bisognerebbe tenere liberi da soste gli incroci per almeno 20 metri o prevedere un posto per i ciclisti sulla carreggiata.

Le piste ciclabili (concepite come spazi riservati ai ciclisti , realizzate in genere sul marciapiede lungo la strada) richiedono spazio; . esse non possono, in genere, essere estese oltre una certa lunghezza.

La realizzazione di piste ciclabili è realistica soltanto se si può effettuare una pianificazione rigorosa. In caso di scelta sbagliata le piste non sono utilizzate e lo spazio a loro riservato e gli investimenti sono perduti. Gran parte del successo e dell'accettabilità di una politica innovatrice degli spostamenti dipende anche dalla strategia di comunicazione, comunque soltanto uno studio sulla rete di itinerari permette di fare percorsi sicuri.

Le esperienze degli altri tecniche semplificate e loro efficacia

Il problema che ha sempre preoccupato gli amministratori ed i tecnici è la spesa occorrente per la costruzione delle piste ciclabili , per

questa ragione molti comuni sino ad oggi hanno preferito che i ciclisti si arrangiassero sulla viabilità ordinaria.

L'esperienza degli altri paesi del Nord - Europa invece , oltre a creare una rete funzionale di piste, hanno realizzato da tempo accorgimenti di poco costo per costruire piste senza il ricorso di grandi infrastrutture ,con adattamenti razionali dell'esistente consci della importanza della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo per le distanze a breve raggio.

Vi sono però delle cose fondamentali che all'estero sono state capite da tempo.

1. Una normativa che dia la precedenza alla bicicletta su tutti gli altri veicoli , in tutte le manovre di traffico ,
2. Un rispetto, da parte di tutti gli altri utenti sulla parte più debole che si muove a piedi ed in bicicletta;
3. la costruzione di una rete protetta in maniera fisica o con segnaletica che diano garanzia per la fasce più deboli . anziani , bambini e donne di casa per acquisti.

A Monaco di Baviera la municipalità ha creato una rete di 800 Km di piste ciclabili tra urbane che extraurbane sia protette che solo segnalate (Milano , città simile per importanza ha solo 40 Km di piste ciclabili) Gli spostamenti i bicicletta che rappresentavano negli anni 80 il 15% di tutti gli spostamenti cittadini sono ora saliti al 25 % .

Alla domanda della ragione della preferenza dei cittadini su questo modo di trasporto ecologico la municipalità ha evidenziato che la scelta nasce nella scuola sino dalla materna e le scuole sono tutte servite da piste ciclabili e protette da normative rigide contro la velocità pericolosa (20 km/ora massima) con collocazione di manufatti di un certo spessore attraverso le carreggiate antistanti gli edifici scolastici che costringono l'utenza motorizzata a vistosissimi rallentamenti.

L'esperienza di Monaco si è confermata a Roshenaim , una città di 53.000 abitanti dove il problema è stato evidenziato nel 1981 e dove in 13 anni sono riusciti a costruire una rete di 50 Km. di piste. E' pur vero che lo stato federale ha contribuito con un premio di 600 milioni nel primo periodo (300.000 € di oggi) ma visto che le piste create

riuscivano a convincere i cittadini ad incrementare l'uso della bicicletta (dal 12% degli spostamenti prima della costruzione delle piste sono saliti al 28% di oggi) la municipalità ha continuato la costruzione assegnando cifre notevoli 300 milioni all'anno(€ 150.000 di oggi) rispetto al bilancio della città perchè , hanno asserito ,le persone debbono avere voglia di prendere la bicicletta.

Salisburgo una città di 145.000 abitanti ha una rete di 137 km. di piste urbane, 25 km. protette e 112 solo segnalate. Il piano del traffico voluto dal Comune diretto principalmente all'abbattimento dell'inquinamento aveva ipotizzato , con i provvedimenti presi , una riduzione dal 40% al 30% degli spostamenti totali con un incremento dal 19% al 25% dell'utenza del pubblico trasporto (usano filovie invero poco inquinanti).Il solo risultato raggiunto pienamente , a detta dell'Ing. Weiss , responsabile comunale del traffico ciclistico è stato quello dello spostamento con la bicicletta che dal 12% ha raggiunto il 20% deli spostamenti totali . Praticamente 1/5 del traffico si sposta in bicicletta ed il 30% di chi si sposta per acquisti lo fa in bicicletta.

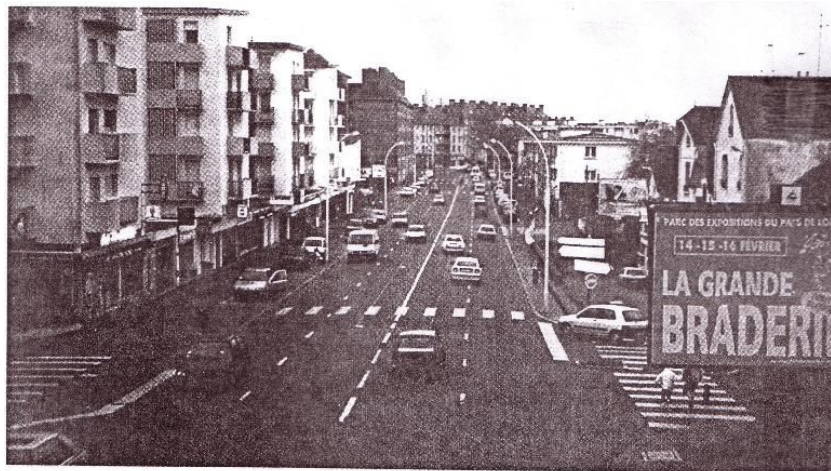
Anche qui i contributi dello stato sono stati determinanti ed oggi la municipalità riesce a rinnovare la parte di piste solo segnalate e qualche piccola opera strutturale avvalendosi della pubblicità che viene collocata sulle pavimentazioni e sui manufatti di protezione con un recupero di circa 800. milioni all'anno (€ 400.000di oggi).

Quello che più colpisce nelle città esaminate è la quantità di accorgimenti di poca spesa che sono stati attuati per le piste ed i parcheggi delle due ruote.

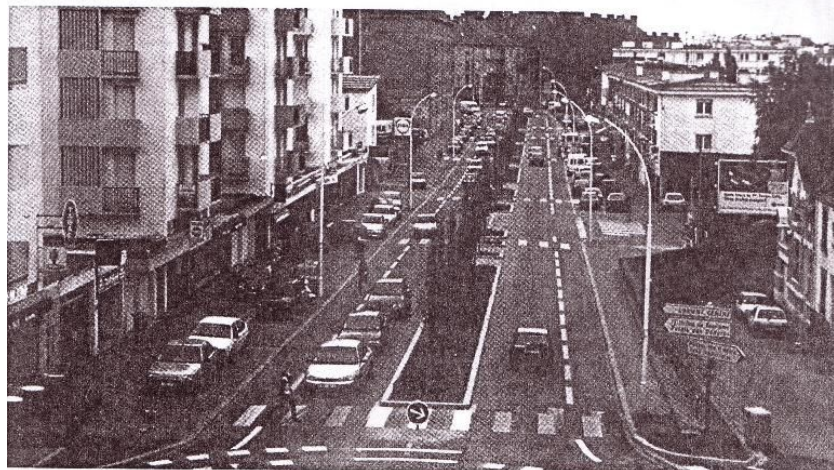
1. Riduzioni delle carreggiate riservate ai veicoli sino a portarle ad un minimo di legge e ciò ha influito sulla riduzione della velocità di percorrenza con abbattimento dell'inquinamento per creare piste ciclabili unidirezionali (m. 1,20) con il solo spostamento del cordone del marciapiede verso la carreggiata e con la creazione di una pavimentazione di materiale diverso da quello precedente del marciapiede contiguo.

2. La pitturazione con vernice rossa delle sole parti di pista veramente pericolose , vicino agli in croci , negli attraversamenti dei passi carrabili o dei passaggi di accesso ai parcheggi o negli attraversamenti pedonali ;
3. la dotazione di piccoli ripetitori semaforici dedicati alle manovre delle biciclette negli attraversamenti , ripetitori posti all'altezza della vista del ciclista,
4. la creazione di piste non protette ma solo segnalate contro il senso di marcia degli altri veicoli per una continuità dell'itinerario ciclabile che , possibilmente non deve mai essere interrotto. Il senso di marcia contrario ha due vantaggi.
 - a) Eliminazione del difetto di aperture improvvisa delle portiere quando la pista costeggia un parcheggio;
 - b massima visibilità e sicurezza in quanto l'automobilista ed il ciclista si fronteggiano con la massima visibilità.
5. Ripetizione costante sia della segnaletica verticale che orizzontale del simbolo della bicicletta;
6. Accorgimenti anche banali , con solo forcine per l'appoggio delle biciclette nei parcheggi a loro destinate in maniera di poter ancorare le stesse al telaio anziché sulle ruote per evitare i furti.
7. Preferenza di svolta in due tempi agli incroci con una manovra prima a destra e collocazione in direzione dell'attraversamento per poi procedere la momento del via
8. separazione nello stesso marciapiede con separatori fisici dello spazio tra sosta dei veicoli e transito delle biciclette anche con manufatti intervallati tra loro.
9. Quantità notevole di parcheggi e rastrelliere per la sosta delle biciclette specialmente nelle stazioni ferroviarie parcheggi sempre affollatissimi che danno una chiara visione del valore della intermodalità tra treno e bicicletta e l'uso della stessa negli spostamenti in città.
10. Monaco di Baviera ha , nella unica stazione ferroviaria un parcheggio per 700 biciclette e una officina per la riparazione e

noleggio delle stesse., Rosenheim ha vicino alla stazione ferroviaria un parcheggio capace di 500 biciclette , sorvegliato e dotato di un meccanico di servizio.



Le boulevard Svob avant son réaménagement : le règne du tout-automobile...



... et après : l'artère a gagné un caractère urbain, convivial, et les vélos ont désormais droit de cité.

LA LEGGE n° 366

Era la prima volta che in Italia il Parlamento approvava una legge denominata “norme per il Finanziamento della Mobilità ciclistica”, la 366 del 1998. E' in base a questa legge che molti enti pubblici hanno potuto iniziare la politica per la bicicletta, con la costruzione di piste ciclabili.

Gli articoli più interessanti per gli Enti che Gestiscono il territorio , oltre all'art 10 che prevede l'obbligo di costruzione di piste ciclabili adiacenti alle nuove strade e a quelle in ristrutturazione , esaminano anche una serie di altri interventi tesi all'incremento di questo mezzo alternativo alla mobilità veicolare . In particolare :

- L'art 2 che assegna alle Regioni il compito di svolgere i piani Regionali di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica,
- L'art. 3 e 4 che costituiscono e gestiscono un fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica;
- L'art 5 che apre anche ai privati in unione degli Enti la realizzazione di interventi per la mobilità ciclistica;
- L'art 9 che stabilisce il fatto che l'approvazione dei piani di costruzione delle piste ciclabili e automaticamente variante approvata agli strumenti urbanistici;

L'art 10 che oltre ai sovvenzionamenti , al 4° comma istituisce i corsi scolastici di sicurezza alla circolazione.

Questa legge non ha avuto finanziamenti nel quinquennio di legislatura trascorso , ma si auspica che possa essere rifinanziata nella attuale legislatura.

5 - Gli Uffici della bicicletta per la mobilità sostenibile

La collaborazione con gli enti pubblici

Contrariamente all'impegno sulla ciclabilità degli amministratori delle città del Nord-Europa che si sono fatti premura di

organizzare e pubblicizzare il trasporto con le due ruote non motorizzate, molti comuni italiani non si sono attivati in tal senso. Basterebbe far presente il costo a chilometro delle automobili e confrontarlo con i risparmi considerevoli che si avrebbero con l'uso della bicicletta. L'ignoranza della qualità e dei vantaggi oggettivi dell'uso della bicicletta è uno dei primi ostacoli da affrontare in una campagna d'informazione.

E' da tenere presente, tra l'altro che alcuni automobilisti obbligati a ricorrere alla bicicletta mentre la loro automobile era in riparazione sono rimasti piacevolmente sorpresi delle qualità oggettive della bicicletta stessa.

In una situazione ideale il potere politico potrebbe attuare una politica favorevole alla bicicletta, riservare un bilancio per questa politica, inquadrare del personale apposito ed introdurre criteri di scelta favorevoli allo spostamento in bicicletta in tutti i livelli gestionali.

Il costo degli investimenti potrebbe essere molto variabili a seconda della volontà d'impegno. I lavori comunque realizzati per la bicicletta sono comunque infinitamente meno costosi di quelli per gli altri mezzi di trasporto. Inoltre in numerose situazioni i bassi sovraccosti causati dalla bicicletta sono ulteriormente ridotti se si pensi ai ciclisti fino dalla fase di progettazione delle sistemazioni o modifiche della sede stradale. Le sistemazioni costose sono quelle delle piste ciclabili ed i semafori speciali mentre il costo degli altri aspetti della politica ciclistica, soprattutto informazione ed educazione non possono essere molto alti e possono essere coperti da una pubblicità specifica.

Una base possibile di calcolo è l'analisi di bilanci reali approvati in diverse città tedesche. l'ordine di grandezza del bilancio globale necessario è stato calcolato sulla base di 5 euro per abitante all'anno e per 5-7 anni (a seconda delle dimensioni della città) per varare una politica globale pro bicicletta (rete, informazioni e promozioni). (3)

Come potrebbe iniziare un comune per ottenere rapidamente dei risultati per lo sviluppo del trasporto in bicicletta? La creazione di " **ufficio della bicicletta comunale** " è una condizione essenziale per questo sviluppo. Un Ufficio della bicicletta dovrebbe comportare la designazione di un coordinatore che dovrebbe collegare tutti i servizi che trattano direttamente ed indirettamente la mobilità in bici. A questo coordinatore si dovrebbero presentare tutti i programmi

degli uffici: urbanistica- mobilità urbana – segnaletica - trasporti- lavori pubblici – turismo, e naturalmente i piani Urbani del Traffico (PUT), affinché possa controllare il rispetto di tutte le disposizioni di legge sia statali che regionali nel rispetto della mobilità ciclabile, in modo speciale quelle leggi che obbligano l'obbligo delle piste ciclabili nella costruzione di nuove strade e ristrutturazione delle vecchie secondo quanto dispone l'art. 10 della legge 19-x-98 n° 366 evitando le “dimenticanze”-.

Accanto a questo responsabile interno all'amministrazione pubblica si dovrebbe affiancare un “Comitato per la bicicletta” composto da rappresentanti delle associazioni a difesa dei ciclisti urbani, costituite nella città. Se si volesse allargare ai pedoni e ai diversamente abili, che sono insieme ai ciclisti la parte più indifesa nella mobilità, questo ufficio, che si avvarrebbe di un rappresentante di queste categorie , potrebbe assumere il nome di” Ufficio per la mobilità debole o elementare “, come già costituito in alcune città italiane.

Altra importante funzione dovrebbe essere anche quella di stabilire relazioni con altre città italiane ed europee , verso Net-work attivi come la FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta , l'A.I.C.C. Associazione Italiana delle Città Ciclabili , l'Euromobility , l'European Cyclists' Federation , la Cities for Cyclists per un confronto delle esperienze vissute.

I comuni italiani che hanno già costituito “ L'Ufficio della Bicicletta “ sono : Biella – Bolzano – Carugate (Mi) – Cuneo - Ferrara - Lodi – Padova - Parma - Pesaro - Pordenone – Ravenna – Reggio Emilia – Roma - Torino –Trento – Sarzana – Venezia – Mestre (Comune) – Venezia Provincia – Verona – Vicenza

In assenza di questa “ **Unita' della Bicicletta** “, come riferimento obbligatorio, non risulta possibile una vera politica tesa alle cose essenziali per il trasporto in bici nel territorio. Di fronte alle difficoltà finanziarie, spesso addotte dagli amministratori, occorrerebbe far presente che una possibile politica della bicicletta può iniziare anche da piccoli provvedimenti che diano un segno tangibile di voler andare in quella direzione, ad esempio:

- Se non si hanno molti soldi è conveniente sistemare solo gli incroci con segnaletica per la bicicletta per dare sicurezza ai ciclisti;
- Interventi vicino alle scuole per dare sicurezza ai ragazzi che usano la bici nello spostamento casa - scuola:

- Realizzazione di corsie riservate ai ciclisti separate con sola vernice e simbolo, con allargamento delle corsie riservate ai bus di m. 1,50, ogni volta che si deve rifare la segnaletica orizzontale in quei tratti di strada riservati alle due categorie;
- Realizzazione nella città di una segnaletica turistica apposita indicante anche la figura della bicicletta per raggiungere i monumenti, i mercati, le zone turistiche.
- Realizzazione di lanterne semaforiche ripetitrici abbassate e di più piccole dimensioni ad altezza di ciclista.
 - Presa in considerazione delle Associazione dei ciclisti nella riorganizzazione degli incroci,
 - Installazione sistematica dei parcheggi e delle rastrelliere nei luoghi molto frequentati;
 - Apertura a doppio senso per i ciclisti nelle strade a senso unico.
 - Apertura, dove è possibile, di scorciatoie nelle strade a fondo chiuso o di piccole deviazioni inaccessibili ai veicoli

Un preciso impegno dell'Ufficio della Bicicletta dovrebbe essere l'informazione e come strumento di essa, la cura di una "Carta ciclistica" che si potrebbe pagare con la pubblicità ed avere il pregio di riunire molti vantaggi:

- Essere uno strumento d'immediata utilità pratica,
- Essere uno strumento didattico nelle scuole,
- Collocare il nominativo ed indirizzo dei meccanici che riparano le biciclette;
- Collocare il nominativo degli alberghi che offrono ai clienti una bicicletta per i loro spostamenti in città
- Oltre ad indicare le piste ciclabili esistenti evidenziare i passaggi assolutamente da evitare e gli itinerari sconsigliati
- Riservare un posto ed un indirizzo per i consigli dei ciclisti urbani (lo stato delle pavimentazioni delle strade o delle piste, la proposta d'itinerari intelligenti, la segnalazione di punti pericolosi ecc.)

Qui di seguito si descrivono un decalogo d'interventi sperimentati dall'Ufficio della Bicicletta di Ferrara "la Città delle Biciclette" per autonomia che esulano da ogni carattere tecnico e si configurano

come azioni che nei campi della cultura del turismo dei servizi contribuiscono nell'insieme a produrre un'immagine positiva dell'uso della bicicletta ai cittadini e ai visitatori

1)- Al lavoro in bicicletta - Le ditte, le Banche, gli Uffici Pubblici possono incoraggiare a passare dall'auto alla bicicletta dando un incentivo in fondo all'anno per l'acquisto della bici o della bici elettrica.. Ad esempio in Belgio danno 300 mila lire all'anno

2)- Negozi Amici della Bicicletta . Un adesivo da collocare alle porte-vetrine degli Esercizi Commerciali che aderiscono, che non significa necessariamente che detti negozianti siano nemici dell'auto ma per gli stessi può essere una iniziativa promozionale in più,

3) Polizia Municipale in bicicletta . potrebbe essere una formula vincente nella prevenzione dell'uso delle piste ciclabili per soste abusive o per passaggi di motorini. La sorveglianza è più discreta e migliora la relazione con i cittadini ,

4)- BIKE SERVICE presso le strutture ricettive . Le aziende turistiche - Ricettive, gli Alberghi, Gli Stabilimenti Balneari potrebbero offrire la bici sia per gli spostamenti minimi che a scopo escursionistico, comprendendo la bici nel costo camera o nelle altre offerte;

5). Segnaletica Verticale Turistica per i ciclisti . Nella città i percorsi per raggiungere i monumenti, i mercati, le zone turistiche, dovrebbero essere segnalati con apposita segnaletica indicante anche la figura della bicicletta I Comuni e le Province si dovrebbero dotare di cartellonistica specifica per i percorsi ciclabili più significativi, ed i semafori abbassati e di più piccole dimensioni ad altezza di ciclista.

6). Servizio di Assistenza-riparazione e Deposito custodito .Il parcheggio per le bici non sempre è garanzia dagli atti vandalici e dai furti, Per incentivare l'uso di biciclette nuove sarebbe bene predisporre

in centro dei servizi di assistenza e parcheggio .Questi artigiani faticano a reggersi economicamente ; sarebbe bene prevedere forme di aiuto da parte delle Amministrazioni

7) Strade Residenziali, dove sia possibile istituire sensi unici e parcheggi per i residenti e sensi doppi per i ciclisti .Sarebbe inoltre opportuno continuare a consentire il transito delle biciclette nelle corsie dei Bus e mezzi pubblici evidenziando questa possibilità con il simbolo della bicicletta sulla carreggiata.

8) Bicitaxi e Bicibus Il primo molto in uso nelle città dell'Europa , per turisti con possibilità di passaggio nelle aree pedonali ove il transito è vietato a tutti i veicoli a motore ; il secondo per il trasporto di alcune biciclette nel territorio contiguo alla città o nelle colline con la dicitura “ Sali in Bus – Scendi in bici”.

9) - Bici- Card che offre la possibilità di lasciare l'auto e prendere una bicicletta a noleggio con prezzo ribassato,,l'ingresso gratuito ai musei civici e scontato alle mostre temporanee e ai ristoranti

10) La creazione di piste ciclabili nella città realizzate con criteri logici che sviluppino una rete da punto a punto.

6 FONTI

- 1) - Marcello Mamoli - “la pianificazione della rete ciclabile” da “ Il Territorio della Bicicletta” - Franco Angeli- Milano
- 2) - Paolo Giarretta – relazione “ Le misure per promuovere l'uso della bicicletta nelle Aree Urbane “- European Bicycle Day Brussels 1996;
- 3) - “Villes cyclables villes d'avenir “ - Commissione Europea – edizione pubblicata dal Ministero dell'Ambiente – 1999.

