

Sicurezza, Ciclabilità e Mobilità Sostenibile

In questo Bollettino:

- Sicurezza per i ciclisti nelle città CIVITAS MOBILIS
- Da Lubiana a Venezia
- Le lezioni apprese
- Ulteriori informazioni



Sicurezza per i ciclisti: Lezioni da apprendere tra le città CIVITAS MOBILIS

Tra le misure attuate nell'ambito di uno dei progetti CIVITAS MOBILIS a Lubiana, i partecipanti al seminario sulle rastrelliere per biciclette hanno individuato la sicurezza come questione chiave per sostenere i cittadini a scegliere la bicicletta come modalità di mobilità. Nulla di nuovo, direbbe qualcuno. Tuttavia è stata una rivelazione per molti che la ciclabilità, la sicurezza e l'impegno pubblico vanno di pari passo. Porre i problemi sanitari come molla per far scattare la mobilità ciclabile non funziona: nessuno può aspettarsi che i cittadini scelgano la bicicletta se non si è raggiunto un livello di base di sicurezza sulla strada. In sostanza ciò significa fornire spazi per i ciclisti nelle aree urbane - il che può essere fatto in numerosi modi. Questo bollettino fornisce una panoramica delle presentazioni di sicurezza per la mobilità ciclabile da parte dei rappresentanti delle città partecipanti (Lubiana, Odense, Tolosa, Venezia) al Workshop Tecnico tenutosi nel dicembre 2006 e organizzato nel campo di applicazione del progetto CIVITAS MOBILIS. Le presentazioni sono state seguite da un percorso a piedi attraverso il centro città di Lubiana, volto a familiarizzare i partecipanti con i punti caldi selezionati e le situazioni di conflitto causate dalle auto parcheggiate sulle piste ciclabili. La terza parte sotto forma di gruppi di lavoro è stata dedicata all'apprendimento reciproco tra le città partecipanti rispetto a particolari questioni di sicurezza. Il Workshop è stato anche un'occasione di riflessione critica utile ad individuare i problemi di sicurezza in termini di governance e di coordinamento per migliorare la situazione. Su questioni come:

- Il divieto di parcheggio sulle piste ciclabili è raramente sanzionato
- La mancanza di infrastrutture dedicate, imbottigliamenti e improvvise interruzioni di percorso
- Le norme che regolano la circolazione per i ciclisti e le indicazioni stradali sono spesso poco chiare
- Né carne, né pesce: a volte considerati come gli automobilisti, a volte come i pedoni
- La mancanza di comprensione nei riguardi delle questioni di mobilità ciclabile da parte delle amministrazioni locali e della polizia.

Tuttavia molti sono i vantaggi della bicicletta

- La bicicletta è un mezzo di trasporto sano - riduce notevolmente il rischio di malattie cardiocircolatorie
- La bicicletta è il mezzo di trasporto pulito e silenzioso per eccellenza che consuma solo carburanti rinnovabili ed è molto efficiente sotto il profilo energetico
- La bicicletta è un mezzo di trasporto economico - sia il mezzo che le infrastrutture costano solo una frazione di quanto costi la mobilità motorizzata
- La bicicletta è un mezzo di trasporto che risparmia spazio - non servono superstrade o garage multipiani
- Si può perfettamente combinare con altre modalità di trasporto

Albin Keuc
REC Regional Environmental Center





Lubiana

Negli ultimi dieci anni Lubiana si è trovata ad affrontare una crescita costante del traffico urbano, soprattutto a causa dell'uso individuale dell'auto. Sebbene la città abbia cercato di rispondere a questo problema attraverso lo sviluppo di varie misure, questo aumento è stato troppo veloce. Di conseguenza, il traffico automobilistico individuale si è impadronito dello spazio urbano che dovrebbe essere disponibile per la componente meno aggressiva del traffico (vale a dire i ciclisti).

Nel corso del 2006 la Città di Lubiana ha organizzato diversi eventi partecipativi per identificare le questioni da affrontare in materia di mobilità ciclabile e le misure da attuare in futuro. I risultati del workshop e la Campagna per una Lubiana più Pulita sono stati i seguenti:

- Insufficiente sicurezza per i ciclisti
- 1800 auto parcheggiate irregolarmente (più di 1300 sanzioni e circa 500 ammonizioni) in un mese
- La carenza di organico della polizia urbana (polizia locale)
- La mancanza di un coordinatore per la mobilità ciclabile a livello comunale
- La mancanza di rastrelliere per biciclette in due dei 14 punti di parcheggio biciclette nel centro della città
- Restrizioni di accesso al centro città durante la settimana
- Insufficienti controlli da parte della polizia e della polizia urbana e di sanzioni per le violazioni
- Nessun tipo di marketing o di campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza in bicicletta
- Insufficienti canali di comunicazione tra l'amministrazione cittadina e i distretti urbani.

Al seminario presenziato da un moderatore hanno partecipato tutti i soggetti portatori di interessi e sono state individuate le seguenti misure volte a rafforzare il livello di sicurezza per i ciclisti:

- Nuove assunzioni di vigili urbani
- Restrizioni di accesso al centro città più severe per le automobili
- Maggiore presenza di polizia e vigili urbani di controllo (nei punti più nevralgici)
- Vigili urbani su biciclette
- Campagne di marketing sui media per la sensibilizzazione degli automobilisti e dei trasgressori
- Nomina del coordinatore cittadino della mobilità ciclabile

- L'apprendimento dalle esperienze di altre città

Fino ad ora Lubiana chiuso il centro della città a tutto il traffico motorizzato, tuttavia molte misure sono ancora in attesa di attuazione. La discussione in città sta anche dimostrando che è necessaria una politica più mirata da parte dell'amministrazione comunale su questioni di mobilità ciclabile.

Odense

Odense è considerata una città campione per quanto riguarda la mobilità ciclabile. La sua ripartizione modale dei trasporti mostra che il 26% di tutti i viaggi intracomunali sono effettuati in bicicletta, vale a dire, più del 50% nel centro di Odense. Negli ultimi 30 anni la città di Odense ha introdotto numerose misure per raggiungere tale ripartizione modale dei trasporti. Odense ancora oggi sta attivamente lavorando su diversi problemi di sicurezza per i ciclisti. Tali misure sono:

- Nuovo regolamento di velocità per i ciclisti in connessione con l'onda verde,
- Introduzione di nuova segnaletica (informazioni) per i ciclisti,
- La sicurezza dei ciclisti agli incroci,
- Nuovo regolamento per gli automezzi pesanti agli incroci,
- Introduzione di speciali chip contro i furti di biciclette,
- Ulteriori incentivi per il ciclismo di famiglia (genitori che portano i bambini a scuola), e
- Programmi di formazione per i bambini.

Dopo l'avvio dell'onda verde per i ciclisti, più della metà ha notato un miglioramento e più dei 2/3 ne richiede altri. La causa sta nel fatto che i semafori rossi sono demotivanti per il ciclista. In aggiunta a tutto ciò, il problema dell' "onda verde" ha fatto nascere un dibattito pubblico in città. Questa misura comprende anche l'introduzione del Percorso Pendolari, dove i ciclisti hanno diritto di precedenza e di onda verde (se la bicicletta marcia a una velocità di 22 km / h). Il Percorso Pendolari è stato accolto molto positivamente dai ciclisti - come mostra il sondaggio effettuato sull'argomento, il 70% dei ciclisti lo appoggia pienamente.

Odense ha anche installato vari segnaletiche (cioè, indicazioni di percorso) e attrezzature (ad esempio pompe per biciclette) nel centro della città. Particolare cura viene data anche alla manutenzione della rete ciclabile esistente, compresi i parcheggi per le biciclette. Le strategie proposte per la mobilità ciclabile prevedono la diminuzione del 25% del numero di incidenti in bicicletta rispetto al 2007.



Una delle iniziative del Comune è stata la distribuzione di alcune migliaia di fari per bicicletta permanenti, che non richiedono pile e sono azionati dall'azione muscolare dei ciclisti stessi, con magneti installati nella ruota. Il 98% dei ciclisti si è dichiarata soddisfatta e la città ha raggiunto una diminuzione degli incidenti pari al 32%.

Tolosa

La situazione della città metropolitana di Tolosa e della città di Tolosa per quanto riguarda la mobilità ciclabile mostra un notevole aumento dell'uso della bicicletta negli ultimi anni, grazie all'approccio politico globale degli ultimi decenni. La maggior parte degli spostamenti in bicicletta vanno da 1 a 2 km di distanza. La maggior parte dei ciclisti è di sesso maschile e vive nel centro della città; man mano che ci si sposta dal centro della città, l'uso della bicicletta come percentuale di modalità di trasporto diminuisce. I viaggi in auto da 1 a 3 km rappresentano oltre il 60% di tutti i viaggi.

Nel 2002 Tolosa ha adottato un piano unico per la rete ciclabile, con l'obiettivo di aumentare la quota modale della mobilità ciclabile con lo sviluppo di una rete ciclabile a livello di agglomerato urbano. Per aumentare la sicurezza dei ciclisti, la rete ciclabile è stata sviluppata tenendo in considerazione le attrezzature necessarie su strada e sulle piste ciclabili. Al seminario sui problemi di sicurezza sono state analizzate le questioni di sicurezza dei ciclisti agli incroci. Questa scelta è stata suffragata dai dati (statistiche) sugli incidenti che coinvolgono ciclisti.

Le piste ciclabili nella zona di Tolosa saranno abbastanza larghe da permettere una certa distanza dalle auto parcheggiate a lato della corsia ma non troppo ampie, al fine di evitare la sosta delle auto sulla pista stessa. In caso di incrocio, la pista ciclabile avrà uno sbocco sulla strada prima dei punti di incrocio. Le corsie possono essere unidirezionali (minimo 1,40 m) e bi-direzionali (se non c'è abbastanza spazio per 2 corsie unidirezionali; 2,50 m minimo). Devono inoltre avere una separazione fisica tra la corsia pedonale e la pista ciclabile. Agli incroci verranno introdotte delle zone ciclabili sistematiche ("sas"), che i ciclisti potranno utilizzare per una maggiore sicurezza nelle svolte a sinistra o a destra.

Particolare attenzione viene dedicata anche alla capienza di parcheggio per le singole modalità di trasporto, ad esempio la mobilità ciclabile, dato che la possibilità di parcheggio porta ad utilizzare maggiormente questa modalità.

Venezia

Il nuovo piano strategico per la mobilità ciclabile di Mestre, chiamato BiciPlan, prevede di raddoppiare l'estensione della rete di piste ciclabili nei prossimi 5 anni, introducendo:

- Un collegamento con le piste ciclabili esistenti;
- 16 percorsi ciclabili che collegano il centro principale alle altre Municipalità, e agli impianti e servizi.

Dopo l'attuazione del BiciPlan, Mestre avrà 97 chilometri di piste ciclabili interconnesse. Ciò dovrebbe permettere di raggiungere l'obiettivo principale, aumentando la mobilità ciclabile dal 16% al 20-25% del totale degli spostamenti urbani, offrendo percorsi senza interruzioni, sicuri, e facilmente individuabili al fine di collegare le zone periferiche al centro della città. Il piano prevede inoltre il controllo periodico dei risultati ottenuti in termini di utenti e di valutazione del reale utilizzo degli impianti.

Un forte accento è posto sul marketing e sulla comunicazione come strumenti strategici per informare e sensibilizzare i cittadini e la comunità locale e promuovere il cambiamento nei loro comportamenti. In Italia come in tutta Europa vi è una necessità urgente di consolidare esperienze positive di comunicazione e di marketing urbano, perché il vero obiettivo non è costruire reti estese di piste ciclabili, bensì promuovere e incoraggiare modalità di trasporto sostenibili e la mobilità ciclabile.

Le lezioni apprese

Per rafforzare la cultura della mobilità sostenibile e di facilitare condizioni di maggior sicurezza per la ciclabilità nelle aree urbane, le soluzioni proposte devono coprire diversi settori di intervento:

- Infrastrutture
- Normativa
- Coerenza ed equità
- Applicazione della normativa
- Formazione
- Sensibilizzazione, comprensione reciproca

I gruppi di lavoro, che hanno consentito lo scambio di esperienze tra i partecipanti, hanno sottolineato i vari aspetti legati alla sicurezza per quanto riguarda:

- La sicurezza agli incroci
- Sicurezza per la ciclabilità
- Promozione della cultura di sicurezza in bicicletta
- La cooperazione tra ONG e Amministrazione locale



Secondo le statistiche sugli incidenti, la sicurezza agli incroci è stata identificata come il punto più critico. Per una maggiore sicurezza sono state identificate diverse soluzioni tecniche (segnaletica di sensibilizzazione, piste dedicate, aree dedicate per le biciclette), ma ciascuna presenta vantaggi e svantaggi. La soluzione primaria è organizzare la zona d'attesa tra pedoni, ciclisti e veicoli a motore. In Danimarca, ad esempio, una maggiore sicurezza per i ciclisti che devono svoltare a sinistra ad un incrocio è stata ottenuta con l'uso di corsie riservate (parallele all'attraversamento pedonale). Con corsie riservate agli incroci si devono adottare infrastrutture per consentire al ciclista di essere visto dalle auto e dai mezzi pesanti.

A Lubiana, la sicurezza per la ciclabilità è un grande problema, dato che si verificano annualmente molti furti di biciclette. Una delle possibili soluzioni a questo problema è l'introduzione di specifici chip contro i furti di biciclette. L'assicurazione è possibile solo quando sono disponibili serrature approvate. In questo caso la questione finanziaria non è il prezzo dei chip, ma il tempo impiegato dalla polizia nella ricerca di biciclette rubate.

La promozione della cultura per la sicurezza in bicicletta può essere attuata in vari modi, utilizzando diversi strumenti e concentrandosi su diversi tipi di pubblico. Progetti ed iniziative puramente educativi sono dispendiosi in termini di tempo, come nel caso di Odense, dove ci sono voluti dai 20 ai 30 anni per realizzare dei cambiamenti comportamentali. L'intervento educativo deve essere integrato da controlli (considerati non stimolanti, ma, ovviamente, necessari quando si desiderino dei cambiamenti in tempi brevi) e misure ingegneristiche (che forniscano le infrastrutture di sicurezza di base). A Odense 30 anni fa, la politica ha incominciato a risolvere i problemi della ciclabilità urbana (con azioni per rendere migliore e più sicuro la ciclabilità - nuove e migliori infrastrutture per la ciclabilità) e sono stati coinvolti gli esponenti politici (sostegno per i ciclisti). E' stata istituita una buona rete di comunicazione tra l'amministrazione pubblica e i ciclisti.

In Danimarca nel 1998 è stato adottato un nuovo progetto di ciclabilità in quanto la salute era un tema dominante. Tuttavia, l'esperienza comune (vale a dire Odense, Leuven) è che l'educazione e la didattica sono il solo modo di lavorare con i bambini.

In varie città coinvolte, negli ultimi decenni si è sviluppato un buon livello di cooperazione tra le ONG e le amministrazioni locali. Ad esempio, a Venezia, il coordinatore dell'Ufficio biciclette del Comune lavorava precedentemente per un'associazione di ciclisti e perciò ha un approccio più critico rispetto ad altre città per la sua conoscenza dall'interno delle problematiche legate alla ciclabilità. A Lubiana è stato sviluppato un approccio più dal basso: 10 anni fa le ONG hanno iniziato a informare l'amministrazione comunale su tematiche critiche della ciclabilità urbana (manifestazioni per le strade, proposte per l'eliminazione dei punti critici e la necessità di disporre di chiare piste ciclabili a percorso continuo). A Tolosa esistono per esempio varie organizzazioni che offrono servizi di ciclo-noleggio (da appassionati alla formazione di società private). A Monaco di Baviera in collaborazione con le autorità, le ONG hanno realizzato una innovativa campagna in città (giornata senza l'auto, la chiusura di zone cittadine al traffico automobilistico) e altre attività educative.

Per ulteriori informazioni:

Albin Keuc
REC Regional Environmental Center
Slovenska cesta 5
1000 Ljubljana
+386 1 42 56 250
albin.keuc@guest.arnes.si
www.rec-lj.si
www.rec.org

CIVITAS MOBILIS - città e partner

Nel 2004 le città di Tolosa (Francia), Debrecen (Ungheria), Lubiana (Slovenia), Odense (Danimarca), e Venezia (Italia), e i rispettivi principali soggetti portatori di interessi in materia di mobilità locale hanno istituito un partenariato europeo per la "Attuazione di Iniziative di Mobilità per la Sostenibilità Locale" - di cui il progetto CIVITAS MOBILIS è il risultato fisico. CIVITAS MOBILIS mira ad attuare strategie radicali per il trasporto urbano non inquinante in tutte le cinque città e creare una nuova cultura per una mobilità urbana più pulita nel più ampio quadro di uno sviluppo sostenibile. Il progetto consentirà il coinvolgimento di tutte le parti interessate e il trasferimento delle buone pratiche ad altre comunità urbane in tutta Europa.

Un totale di 30 partner lavorano ad una serie di miglioramenti alla mobilità nell'ambito di otto tematiche tecniche e cinque temi politici nel corso dei quattro anni di vita del progetto.

Il Bollettino CIVITAS MOBILIS è prodotto dai partner del progetto MOBILIS, e co-finanziato dalla Commissione europea attraverso CIVITAS INITIATIVE <http://www.civitas-initiative.org/>.

Il Bollettino CIVITAS MOBILIS è pubblicato semestralmente (per tutta la durata del progetto). Se desiderate registrarvi per un abbonamento gratuito, vi preghiamo di inviare una e-mail a milena.marega@guest.arnes.si. Le pubblicazioni CIVITAS MOBILIS sono disponibili su <http://www.civitas-mobilis.org/>.

Autore e redattore: Albin Keuc, Ljubljana Site Dissemination Manager

Foto: Miloš Bajt, Città di Lubiana; alcune immagini sono tratte da presentazioni tenutesi durante il workshop.

Produzione: Centro Ambientale Regionale per l'Europa Centrale e Orientale, Ufficio Nazionale per la Slovenia, Città di Lubiana.

