

# Bo.Lan.Ci!

- Comitato BOccadasse-LANterna Ciclabile -  
Via Caffa 3/5b - 16129 Genova - tel. (010) 31.91.68 - fax (010) 31.91.68  
e-mail: bolanci@yahooogroup.com

Genova, Marzo 2007

## Piattaforma sulla ciclabilità per i Candidati Sindaco del Comune di Genova

Un numero crescente di cittadini ha osservato con la pratica quotidiana che l'uso della bicicletta non solo è possibile a Genova, ma che addirittura la rapidità degli spostamenti risulta in molte situazioni superiore a quella dei mezzi a motore. Il "Trofeo Tartaruga" organizzato da Legambiente, viene vinto ogni anno dalle biciclette con un tempo inferiore al classico motorino, e spesso dimezzato rispetto a quello impiegato dall'auto.

Genova inoltre presenta le seguenti caratteristiche favorevoli all'uso della bicicletta:

- **30 km da Nervi a Voltri** di percorso quasi del tutto pianeggiante
- altri **30 km in piano** lungo le valli **Bisagno** e **Polcevera**
- la localizzazione **in pianura** dei **maggiori siti di interesse** (aree produttive, portuali e direzionali, le stazioni ferroviarie e del metro, i poli universitari, fieristico e congressuale, le principali attrattive turistiche)
- utilizzando in salita **ascensori e funicolari**, i percorsi di molte delle zone collinari di residenza possono essere vissuti come delle splendide discese
- **treni metropolitani** che, congiuntamente all'uso della bici, permettono di spostarsi agevolmente tra punti anche molto lontani della città
- senza dimenticare le **bici elettriche**, che ti fanno percorrere lunghe distanze ed ampi dislivelli senza fatica!

Le associazioni che, con le loro migliaia di iscritti, promuovono lo sviluppo della ciclabilità, come elemento fondamentale della mobilità sostenibile, si sono unite da più di un anno nel Comitato BoLanCi.

E' opinione convinta dei promotori del comitato che a Genova la bicicletta, anche grazie ad una maggiore integrazione con il Trasporto Pubblico e l'utilizzo delle biciclette elettriche, possa diventare un elemento strutturale della mobilità cittadina.

Per incrementare il numero dei ciclisti urbani e perchè la città possa apprezzarne i vantaggi e' necessario pero' un intervento da parte del Comune, che persegua i seguenti quattro macro obiettivi:

- integrazione delle politiche del Comune (trasporti, ambiente, salute, finanze, ...)
- incremento della sicurezza stradale per i ciclisti
- sviluppo dell'intermodalità bicicletta + Trasporto Pubblico Locale
- promozione della bicicletta come mezzo di trasporto

All'interno di questi macro obiettivi, andranno sviluppate alcune azioni specifiche:

### Integrazione delle politiche (trasporti, ambiente, salute, finanze, ...)

- **Ufficio Biciclette:** creare un Ufficio Biciclette, elemento che viene considerato dalla Commissione Europea una condizione indispensabile per lo sviluppo di una politica ciclistica realistica ed efficace in ogni città. L'Ufficio Biciclette comporta la designazione di un coordinatore, presso l'assessorato alla Mobilità ed al Traffico, che dovrà ricordare la dimensione bicicletta e fungere da "risorsa" a tutti i livelli



Amici di Beppe Grillo



AICC



associazione italiana città ciclabili

dell'amministrazione comunale (politico, decisionale, esecutivo e di controllo) e in tutti i servizi che trattano, direttamente o indirettamente, la mobilità ciclabile (urbanistica, ambiente, lavori pubblici, finanze, insegnamento e gioventù, polizia, trasporti ecc.). In particolare l'Ufficio Biciclette dovrà essere coinvolto nell'esame di tutti i progetti in materia di urbanistica, trasporti e lavori pubblici, per la verifica di quanto previsto dall'art 10 della legge n. 366 del 19 ottobre 1998, commi 1 e 2, circa la realizzazione di piste ciclabili per le strade di nuova costruzione e per quelle in manutenzione straordinaria; a tale ufficio dovrà essere assegnato un budget, che dovrà comprendere come minimo almeno la quota dei proventi dalle contravvenzioni, così come descritto al punto successivo;

- **Destinazione quota contravvenzioni alla ciclabilità:** devolvere in misura non inferiore al 10 per cento i proventi spettanti al Comune dalle contravvenzioni, per interventi sulla sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili) e stabilire annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinarsi alle suindicate finalità, così come previsto dal Codice della Strada (DL 30 aprile 1992, n.285 aggiornato con la Legge n. 214 del 1 agosto 2003) all'art. 208, comma 4;
- **Deposito delle biciclette negli spazi condominiali:** avviare le procedure necessarie per emendare il Regolamento di Polizia Municipale ed il Regolamento Edilizio Comunale appena approvato, inserendo un articolo che preveda che in tutti i cortili esistenti o di nuova edificazione sia consentito il deposito delle biciclette e/o veicoli a due ruote elettrici di chi abita o lavora nei numeri civici collegati al cortile, fatte salve eventuali situazioni eccezionali di incompatibilità che gli specifici singoli condomini potranno segnalare (così come tra l'altro già previsto nella decisione di Giunta del 21 luglio 2005 "Attuazione delle misure in materia di mobilità sostenibile relative all'incentivo delle biciclette in ambito cittadino");

## Sicurezza stradale

---

- **Piano della ciclabilità:** inserire nel Piano Urbano della Mobilità del Comune di Genova, oltre a precise e concrete azioni finalizzate ad incentivare e favorire l'uso della bicicletta, una specifica sezione con il piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorità e di tempi di realizzazione, in ottemperanza a quanto previsto dal Decreto 30 novembre 1999 del Ministero dei Lavori Pubblici, n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.  
La rete degli itinerari ciclabili dovrà prevedere come interventi prioritari l'asse costiero (inclusivo del percorso Boccadasse-Lanterna) e le dorsali Valpolcevera e Valbisagno  
Il piano della ciclabilità dovrà inoltre prevedere la possibilità di percorrere con la bici i sensi unici in direzione contraria alle auto;
- **Moderazione Traffico:** oltre alle infrastrutture riservate alla bicicletta (piste ciclabili, passerelle, sottopassi), sono utili (ed indispensabili in molti casi) per sviluppare la mobilità ciclistica tutti gli interventi che costituiscono l'applicazione dei principi e dei criteri di moderazione del traffico. Questi provvedimenti sono in primo luogo finalizzati ad intervenire sul traffico automobilistico privato, creando le condizioni fisiche per renderlo compatibile con le altre forme di mobilità (mezzi pubblici, ciclisti e pedoni) e con le diverse funzioni urbane, riducendo le possibilità di conflitto e dunque realizzando concretamente la coesistenza in sicurezza tra la mobilità motorizzata e le altre. La coesistenza in sicurezza delle diverse forme di mobilità, resa possibile dalla moderazione del traffico, è soluzione di norma preferibile rispetto alla separazione dei flussi, che deve rimanere uno strumento di estrema ratio, ossia limitata ai soli casi in cui la moderazione non risulti efficace o possibile (es. arterie di scorrimento veloce). Alla luce di quanto sopra sono particolarmente utili tutti gli interventi tesi a ridurre/rallentare il traffico:
  - pedonalizzazione (nei centri storici soprattutto)
  - zone a traffico limitato, strade e zone con limite di velocità a 30 chilometri all'ora, strade e zone residenziali
  - ristrutturazione e ridisegno delle sedi stradali;

## Sviluppo dell'intermodalita' bicicletta + Trasporto Pubblico Locale

---

- **Abolizione biglietto AMT per le bici su funicolari, ascensori e metro:** favorire l'integrazione della bicicletta con i mezzi AMT (ascensori, funicolari), adoperandosi per l'abolizione del biglietto da pagare in più per la bicicletta, e perchè venga regolamentato il trasporto gratuito della biciclette anche sul Metro.
- **Agevolazioni TRENITALIA per il trasporto bici in ambito metropolitano:** favorire l'integrazione bici+treno in ambito metropolitano, adoperandosi perchè TRENITALIA fornisca maggiori agevolazioni per il trasporto delle biciclette sui treni metropolitani rispetto alla situazione attuale (pagamento di biglietto del costo pari a 3.5 euro/giorno, compatibile solo con uso cicloescursionistico)
- **Accessibilità stazioni:** adoperarsi con RFI (la società delle Ferrovie dello Stato che gestisce le stazioni ferroviarie), perchè renda più facile l'accesso per le biciclette nelle stazioni metropolitane, mediante l'applicazione di piani inclinati e scivoli lungo le scale di accesso
- **Nuovi impianti per il trasporto pubblico:** rendere obbligatorio che vengano previsti per i nuovi impianti di trasporto pubblico (ascensori, funicolari, metro, nuovo materiale rotabile Trenitalia, autobus) delle soluzioni per il trasporto biciclette

## Promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto

---

- **Formazione personale sulla mobilità ciclabile:** favorire la crescita di una maggior conoscenza della materia da parte del personale dell'Amministrazione. Questo anche al fine di incrementare le possibilità di accedere a co-finanziamenti derivanti dalla programmazione regionale nazionale e comunitaria;
- **Sensibilizzare la popolazione e le autorità:** promuovere l'immagine della bicicletta come mezzo di trasporto e "status symbol" della libertà, oltrechè mezzo ecologico, attraverso:
  - campagne educative (anche nelle scuole) per la promozione dell'uso della bicicletta in città e per la dissuasione dall'uso della vettura privata nell'interesse della mobilità sostenibile;
  - azioni per lo sviluppo dell'uso della bici nei tragitti casa-scuola e casa-lavoro (attraverso i mobility manager aziendali e scolastici), con incentivi per chi usa la bicicletta;
  - periodiche campagne di educazione/vigilanza rivolte agli automobilisti;
  - campagne informative su biciclette particolarmente adatte al contesto genovese (bici elettriche, bici intermodali)
- **Cicloparcheggi:** in collaborazione con le associazioni di ciclisti presenti sul territorio, deve essere redatto un piano dei cicloparcheggi, che in particolare dovranno essere collocate in corrispondenza delle stazioni e degli uffici pubblici. Dovranno essere tali da permettere di legare le biciclette in modo sicuro alla loro struttura e da impedire l'accumulo di rifiuti tra le loro parti. Ove possibile, inoltre, dovranno essere predisposte 'torrette' per la ricarica delle biciclette elettriche.
- **Biciclette per il personale del comune:** dotare i vigili urbani e i dipendenti degli uffici comunali di biciclette "aziendali" con incentivi all'uso (così come fatto ad esempio dall'amministrazione di Sandnes in Norvegia dove i 3mila dipendenti comunali sono incentivati con 43 centesimi di euro in busta paga in più per ogni chilometro percorso in bicicletta per sbrigare le mansioni di lavoro, fino ad un massimo di 5 km al giorno).

---

<sup>1</sup> Vedere pubblicazione "Città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire", Commissione europea, DG XI (1999)