

CICLABILITÀ - MODERAZIONE DEL TRAFFICO - MOBILITÀ NUOVA

Trieste deve colmare la distanza con le città più evolute nelle pratiche di mobilità urbana. La bicicletta è una delle chiavi di volta di una mobilità innovativa e smart, e chi amministra la nostra città deve garantire alla bici dignità di "mezzo di trasporto quotidiano" dando spazio ad una nuova cultura della sicurezza e della ciclabilità urbana.

Analisi della situazione attuale:

a) CROLLO MERCATO dell'AUTO a Trieste:

-27% nell'ultimo anno

-50% negli ultimi 10 anni (*dati Confcommercio*)

E' una tendenza che si manterrà anche nei prossimi anni. A sostenere ciò è l'AD di Volkswagen Italia Massimo Nordio che in un'intervista a Repubblica dice:

"Non vedo ragioni di cambiamento, anche se la crisi economica verrà superata. Il nostro è ormai un mercato di sostituzione dove per la prima volta si è ridotto il parco circolante. Vuol dire, dunque, che siamo in piena demotorizzazione" (La Repubblica 3 settembre 2012).

Quindi il parco macchine di Trieste continuerà a diminuire per diversi anni avvicinandosi agli standard europei: a Trieste abbiamo **53 automobili** ogni **100** abitanti (*Cittalia 2009*) mentre le città più evolute rispetto la mobilità urbana hanno **25 automobili** ogni **100** abitanti.

b) AUMENTO DELL'USO della bicicletta:

Sulle strade di Trieste c'è stato un aumento forte e visibile dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano: **+500% uso bici a Trieste negli ultimi 10 anni** (*Rilevazione Ulisse-FIAB:*

http://www.retecivica.trieste.it/new/admin/allegati_up/allegati/tsmob-20set2012.pdf)

c) PERICOLOSITA' per gli utenti deboli della strada:

Nel 2011 a Trieste ci sono stati 24 incidenti con biciclette coinvolte per 20 feriti e 139 investimenti di pedoni, dei quali 138 su strade urbane, e purtroppo un esito fatale (*dati ACI-ISTAT*).

Questo è il principale ostacolo all'uso della bicicletta a Trieste: il 50% di chi non usa la bici a Trieste lo fa perché considera le strade della città pericolose e solo il 9% perché è faticoso.

(Dati Indagine Nazionale FIAB 2011: "Raccontami come usi la bici"- Scheda Locale di Trieste)

Vi chiediamo di considerare attentamente questi numeri nella discussione del PGTU

Obiettivi che si deve porre il PGTU

- **Verso un target 20-20-20 della mobilità** (intese come percentuali di ripartizione modale, tra bici, pedoni, TPL. Risultato già largamente raggiunto in moltissime città europee ed in alcune italiane (Graz, Bolzano, Mestre)
- **Verso un target Zero incidenti in ambito urbano** puntando a dimezzare subito incidenti che coinvolgono pedoni e ciclisti attraverso interventi strutturali di moderazione della velocità.
- **Limite di 30 km/ora in ambito urbano con eccezione dei principali assi di scorrimento**, un provvedimento in vigore da diversi anni in diverse città europee e italiane (Graz, Reggio Emilia e Ferrara per esempio)
- Realizzare a Trieste le condizioni per **una mobilità in bicicletta sicura e competitiva con l'automobile** sui tre assi del "Pi-Greco" previsto nel PGTU
- Pensare a una Trieste nuova, sempre più adatta a muoversi a piedi, in bicicletta e con il trasporto pubblico e dove buona parte delle strade passino dall'essere corridoi di traffico a spazi di incontro e socializzazione.

**Tutti questi obiettivi non sono contro gli automobilisti,
ma a favore della sicurezza e della convivenza tra tutti gli utenti della strada.
Non è una scelta di schieramento ma di civiltà e di buon senso.**