



Per una rete ciclabile comunale

Indirizzi e richieste in previsione di un
Piano locale di viabilità e del trasporto ciclistico ad integrazione del Piano Urbano del Traffico

a cura di Ulisse - FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta

Trieste, 5 maggio 2009

Egregio Signor Sindaco

Come associazione dedita alla promozione della mobilità sostenibile, siamo convinti che la **qualità della mobilità urbana** determini in grande misura la qualità della vita e delle opportunità di sviluppo della nostra città. Siamo convinti altresì che la garanzia di questa qualità sia data dall'attuare una pianificazione della mobilità urbana, che abbia, non solo i caratteri dell'efficienza, ma anche dell'economicità e della sostenibilità ambientale e sociale.

La promozione della mobilità ciclabile, insieme con l'incentivo dell'uso del mezzo pubblico, la riduzione e la moderazione del traffico privato, è uno degli strumenti a disposizione delle Pubbliche Amministrazioni per pianificare il proprio PUT in un'ottica di sostenibilità.

Ed è proprio in considerazione dello studio del nuovo Piano del Traffico, che vorremmo evidenziare le ragioni pragmatiche che parlano a favore dell'incentivazione della viabilità ciclabile e della creazione di una rete strategica di percorsi ciclabili che vada ad integrarsi con lo stesso.

Perché investire nella promozione dell'uso della bici in città? La bicicletta è competitiva, versatile ed economica. Gli investimenti a favore della mobilità ciclistica urbana hanno un rapporto costo/benefici inferiore a qualsiasi altro intervento infrastrutturale, e sono finanziabile con fondi regionali, nazionali, ed europei. Investire nella promozione dell'uso della bici in città è un investimento per la qualità della vita, la salute dei cittadini, la modernità e l'attrattiva di Trieste.

La bicicletta in ambito urbano è competitiva. E' dimostrato che per gli spostamenti fino a 5 km è il mezzo più flessibile e rapido. Ed è in ogni caso il mezzo più economico e salutare. Questo vale anche a Trieste, ed il continuo incremento di cittadini che scelgono la bici per i loro spostamenti urbani lo riprova.

La bicicletta è versatile: è un mezzo capace di soddisfare diverse tipologie di utenze e di esigenze di spostamento: casa-scuola e casa-lavoro, accesso ai servizi (commerciali, ricreativi, culturali, sportivi,...), ed in generale qualsiasi spostamento di medio e breve raggio.

La bicicletta è finanziabile: gli interventi a favore della mobilità ciclistica sono finanziabili grazie a diverse fonti normative e programmi dedicati sia nazionali che europei. Citiamo solo qualche esempio, a partire dalla Legge 366/1998 Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica", alla L.R. 14/1993 "Norme per favorire il trasporto ciclistico"; ai bandi legati ai programmi di attuazione del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" o del "Fondo per la mobilità sostenibile" istituito dalla L. 296/2006.

Sulla base di questo fondo il Ministero per l'Ambiente ha lanciato un bando per il "Miglioramento della qualità dell'aria" che prevede fra gli interventi finanziabili "la promozione della mobilità ciclistica, creando reti urbane, favorendo l'intermodalità e aumentando la sicurezza di ciclisti e pedoni" (scadenza 20 maggio 2009).



ULISSE - FIAB

Cicloturisti e Ciclisti Urbani di Trieste



In ambito EU citiamo il bando di prossima uscita del programma CIVITAS - CATALIST co-finanziato dall'Unione Europea per interventi a favore dell'acquisizione di buone prassi e per lo studio di fattibilità di progetti mobilità sostenibile.

Il traffico è la prima ragione che ostacola l'uso della bici a Trieste, non sono le salite. L'eccessiva velocità, l'indisciplina degli automobilisti, la mancanza di rispetto degli utenti deboli della strada, gli ostacoli e le cesure che non consentono la percorribilità e la continuità dei percorsi (ivi compresi i pochi percorsi ciclabili presenti in città), sono gli elementi che scoraggiano l'uso diffuso della bicicletta.

La sicurezza è la prima richiesta dei ciclisti e ancora più di chi volentieri userebbe la bici in città ma non lo fa per il rischio eccessivo. Per difendere e diffondere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano primario e concorrenziale, occorre a nostro avviso iniziare a promuovere fortemente un contesto che sia favorevole alla bicicletta sotto un insieme di aspetti: urbanistico, normativo, culturale e sociale.

Sulla base di queste premesse auspichiamo che nella definizione del prossimo PUT il Comune preveda la pianificazione di una rete locale di viabilità ciclabile e dia l'avvio ad una serie di misure tanto di carattere infrastrutturale che di promozione culturale a favore di una mobilità sostenibile.

Rinnovando la nostra disponibilità ad un confronto propositivo con l'Amministrazione Comunale **suggeriamo fin d'ora alcune linee di impegno e intervento:**

1. Garantire una "rete strategica" di mobilità ciclabile che (come indica l'Art. 2 del Decreto n. 557/99 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili") risponda sia alle necessità di mobilità urbana che di interesse ricreativo-turistico, privilegi i percorsi più brevi, diretti e sicuri, ed offra quelle caratteristiche di attrattiva, continuità, riconoscibilità dell'itinerario ciclabile (non solo da parte del ciclista ma anche dai conducenti dei mezzi a motore).

A tal fine individuiamo tre piani di intervento principali:

1. Realizzazione degli assi portanti dei collegamenti periferia-centro lungo le direttrici:
 - Barcola – Piazza della Libertà – Rive – Campo Marzio – Campi Elisi
 - Piazza della Libertà – Rotonda Boschetto
 - Piazza della Libertà – Piazza Goldoni - Via Carducci / Via Cumano
 2. Pianificazione e realizzare di una rete di percorsi ciclabili urbani secondari finalizzati a garantire la connessione con gli assi portanti e i principali attrattori di traffico (scuole, posti di lavoro, centri commerciali, ZTL e residenziali)
 3. Realizzazione degli itinerari ciclabili di interesse urbano e turistico collegamento con la Rete Ciclabile di Interesse Regionale ("Ciclovía FVG2 del Mare Adriatico" prevista dal piano ReCIR) e completamento di quelli di collegamento con il Piano di Viabilità Ciclabile Provinciale (Ciclopista della Val Rosandra)
2. Dotare diversi punti della nostra città, che avremo cura di segnalare, di strutture che aiutino il *superamento delle barriere architettoniche da parte delle biciclette*, ed a eliminare quelle che possono rallentare o addirittura fermare gli spostamenti individuali su bicicletta.
 3. Realizzare *parcheggi sicuri per biciclette* in alcune zone della città, soprattutto in prossimità di parcheggi per auto, e della Stazione ferroviaria per favorire l'uso intermodale automobile-bici / mezzo pubblico – bici. Ricordiamo a tal proposito che la

"ULISSE – FIAB" CICLOTURISTI E CICLISTI URBANI DI TRIESTE

ADERENTE A: **FIAB** FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA – **ECF** EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

SEDE: VIA DEL SALE, 4/B – 34121 TRIESTE TEL. SEDE ++39.040.304414

www.ulisse-fiab.org

info@ulisse-fiab.org



ULISSE - FIAB

Cicloturisti e Ciclisti Urbani di Trieste



Stazione Centrale di Trieste è inserita fra i *CIMR* (Centro Interscambio Modale Regionale) finanziabili dalla Regione FVG.

4. Sperimentare un servizio quale "*Bici in centro*", già presente in diverse città italiane. Il servizio prevede la messa a disposizione ai cittadini di bici comunali per gli spostamenti brevi nel centro della città.
5. Garantire il diritto alla mobilità sicura per i bambini ed i ragazzi proponendo la realizzazione di alcune "zone 30" (30 km/orari) in prossimità di edifici scolastici, per mettere in sicurezza il percorso casa-scuola e rendere quindi indipendenti ed autonomi negli spostamenti bambini e ragazzi.
6. Favorire ed incentivare l'intermodalità tra servizio pubblico locale e bicicletta, convocando una *conferenza di servizi* dove discutere e verificare iniziative già adottate da altre città italiane.

Tutte le iniziative sopra elencate possono essere finanziate attraverso il contributo regionale per interventi a favore della mobilità ciclabile (Legge 366/98 e relativo regolamento di attuazione DPGR; n. 310 / 2000).

Inoltre si chiede:

1. Un impegno concreto da parte del Sindaco, della Giunta e del Consiglio Comunale, affinché l'intervento di riqualificazione all'interno del Porto Vecchio preveda la realizzazione di una pista ciclabile in corsia propria bidirezionale Barcola-Trieste, e gli interventi previsti nell'attuazione del futuro Piano Regolatore Portuale non compromettano la realizzazione della tratta "Ciclovía FVG2 del Mare Adriatico", già prevista dal piano Regionale, e di forte interesse per lo sviluppo dell'offerta cicloturistica del nostro territorio in quanto collega il valico di Rabuiese con Grado e Lignano.
2. L'istituzione di un *Ufficio Biciclette* presso il Comune, come punto di riferimento e coordinamento per le politiche a favore della bicicletta in ambito urbano e *l'adesione alla Associazione Italiana Città Ciclabili* facendo proprie le finalità dell'Associazione.
3. Che l'Amministrazione Comunale si faccia promotrice per la definizione di un "*Patto di convivenza fra gli utenti della strada*" coinvolgendo i soggetti protagonisti della mobilità (associazioni, enti economici, etc.).

Per il Direttivo di Ulisse-FIAB
Il Coordinatore Mobilità Urbana
Stefano Cozzini