

numero monografico

Trimestrale edito da FIAB-Amici della Bicicletta di Modena

Via Ganaceto 45 (Casa Per la Pace)
41121 Modena (MO)
tel: 338.3488082
www.modenainbici.it

VOGLIA DI SICUREZZA

Il senso del ciclista per la sicurezza

Ermes Spadoni

La scarsa sicurezza dei percorsi è tra le principali cause del mancato utilizzo della bici negli spostamenti quotidiani. Solo un italiano su dieci si reca ogni mattina a piedi sul posto di lavoro: eppure il 41% dichiara di metterci meno di 15 minuti. Il 75% degli italiani va al lavoro in automobile e meno del 4% raggiunge l'ufficio in bicicletta. Commentando i dati Istat 2016, è possibile affermare che i tanti programmi pubblici di sostegno alla mobilità sostenibile non bastano a convincere gli italiani a lasciare l'auto in garage per raggiungere l'ufficio. Come mai? Siamo un popolo di inguaribili automobilisti o semplicemente queste politiche di incentivo, molte delle quali vorrebbero mettere in sicurezza i tragitti, non ci hanno convinto della loro efficacia?

La verità è che chiunque abbia provato ad usare la bici in città, può confermare che un tragitto qualsiasi, da un punto A ad un punto B, non è mai continuo, scorrevole, prioritario, segnalato, protetto ed illuminato.

Se i piani della mobilità si prefiggono di riconnettere qualche ciclabile qua e là, impiantare zone 30 a macchia di leopardo in quartieri periferici già a bassa intensità di traffico, mettere qualche centinaio di lampeggianti in più e ritinteggiare i passaggi pedonali, è del tutto evidente che la sensazione di sicurezza percepita dai ciclisti e dai pedoni non aumenterà.

E fino a quando l'onere della sicurezza sarà principalmente imputato al senso di autotutela del ciclista, è evidente che non cambierà nulla.

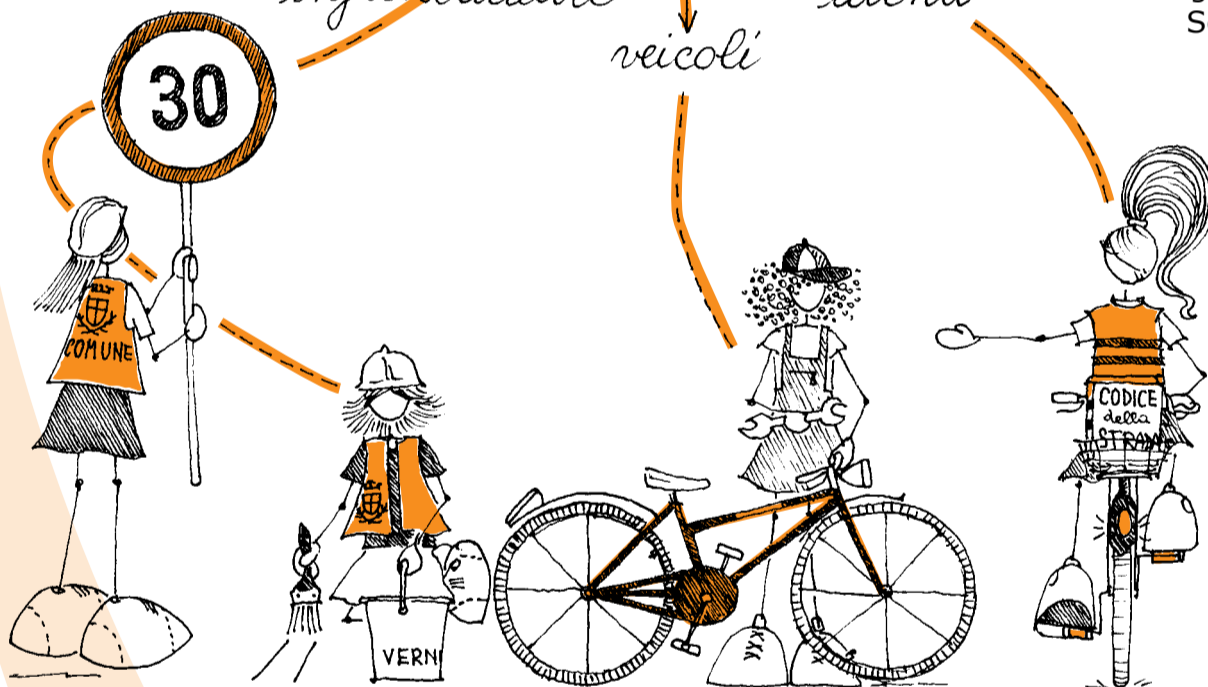
Due esempi? Primo: sulle piste ciclabili - incredibilmente spesso anche in corrispondenza di passi carrabili privati - troviamo ingombranti panettoni, infidi paletti, strettissime chicane che obbligano il ciclista a pericolose manovre: proviamo ad invertire gli ostacoli e metterli a rallentare l'uscita delle auto? Secondo: passaggi pedonali su strade cittadine grandi e dritte, semplicemente attrezzati con un lampeggiante e un disegno sbiadito sulla strada. Vogliamo provare a restringere le carreggiate, e mettere un'isola salvagente centrale? Scommettiamo che pedoni e ciclisti si sentiranno più sicuri?

cosa fare?

infrastrutture

utenti

veicoli



Sicurezza stradale: no a riserve indiane, si a spazi condivisi

Giorgio Castelli

La sicurezza dei ciclisti è spesso invocata chiedendo a gran voce provvedimenti nei confronti delle biciclette (freni inefficaci, luci non funzionanti), delle infrastrutture (piste ciclabili ovunque, anche in città), e del ciclista (educazione stradale, casco obbligatorio, abbigliamento ad alta visibilità). Questi Commissari Tecnici del Traffico si scordano sempre dei provvedimenti da applicare al traffico motorizzato, e guardano alla bicicletta come corpo estraneo del traffico, da relegare solo al tempo libero. Tanto che nei loro commenti da bar o bacheche virtuali, per i pedoni ed i ciclisti auspicano un futuro da riserva indiana su ciclabili protette, non nascondendo il sogno di separare completamente la mobilità pedonale e ciclistica dalla mobilità generale. Purtroppo per loro, i freddi numeri sugli incidenti stradali presentano il vero problema: la velocità dei mezzi motorizzati è la prima causa degli incidenti e dei morti, seguita dalla distrazione alla guida. Il 40% degli automobilisti dichiara di non rispettare, quasi sempre, i limiti di velocità nel centro urbano.

Bisogna allora intervenire sull'intera superficie stradale, ridisegnando gli spazi per abbassare le velocità e garantire una coesistenza in sicurezza a tutti, tramite ampliamento dei marciapiedi, costruzione delle

isole spartitraffico salvagente, riduzione delle dimensioni delle corsie di marcia. Basta sostanzialmente riproporre i caratteri tipici dei nostri centri storici, dove la velocità contenuta e la presenza diffusa di pedoni e ciclisti fa aumentare la sicurezza.

Perché così facendo si diffonde tra chi guida, tutti i mezzi, la percezione diffusa del rischio, e così la guida viene automaticamente adeguata al pericolo reale. Diversamente si continuerà a pensare agli incidenti stradali nella loro radice etimologica, cioè come eventi inevitabili che devono accadere.

Invece notiamo una inutile e negativa tendenza alla diffusione nelle città di cartelli luminosi, di segnali di grandi dimensioni, di cordoli giganti, magari colorati di giallo, tipici della viabilità autostradale, che inducono gli automobilisti a pensare di essere davvero su una strada ad alto scorrimento.

Pensare di ottenere sicurezza progettando lo spazio pubblico e le strade come si è fatto negli ultimi 60 anni, oppure relegando il trasporto pubblico, i pedoni ed i ciclisti ai margini, fa venire in mente una frase celebre di Albert Einstein "Non possiamo risolvere i problemi con lo stesso tipo di pensiero che abbiamo usato quando li abbiamo creati".

Se il piano piange

Giuseppe Marano

Dopo oltre due anni di iter contrastato e numerose versioni, recentemente il Consiglio comunale ha approvato il primo **Piano della Mobilità**. Nelle intenzioni, questo atto definisce una visione organica della mobilità ciclistica. Nel voluminoso documento (252 pagine), supportato da varie tavole tecniche, gli interventi prospettati vengono corredati da dati finanziari: 6.28 milioni di euro di investimenti previsti nel breve periodo (entro 2018) e 15.3 milioni di euro nel medio-lungo periodo (oltre il 2018).

Il **PMC** si propone un obiettivo coraggioso: incrementare dell'1.5% annuo la quota ciclistica sull'insieme degli spostamenti (oggi la mobilità ciclistica è il 10.38%). A sostegno dell'obiettivo, sulla carta, vengono previste misure coerenti: aumento della sicurezza stradale, eliminazione di criticità e carenze nella rete, incremento della rete ciclo-pedonale, riconnessione di percorsi frammentati, realizzazione di Zone a 30 km/h.

La traduzione concreta degli obiettivi tocca ogni aspetto della mobilità: segnaletica; nuovi tratti ciclabili; riduzione delle criticità viabili; incremento delle zone a 30 km/h, completamento delle ciclovie modenesi. Inoltre, si contano interventi di messa in sicurezza, collegamento e completamento della rete. Per non citare gli impegni assai rilevanti di lungo periodo (oltre il 2018) indicati nel PMC, francamente assai aleatori, in quanto non finanziati.

Pur dando atto che l'Amministrazione ha fatto appello a competenze tecniche e impegno professionale notevoli, **PMC** appare uno strumento spuntato in due elementi fondamentali: la prevedibile inefficacia degli interventi previsti e la scarsità delle risorse. Se c'è un fattore di successo in questo tipo di imprese ad alto contenuto sociale, esso consiste nella chiarezza degli indirizzi percepiti dai cittadini, frutto di determinazione del decisore politico e di disponibilità finanziarie. Che però non emergono dai fatti.

Come è possibile, ad esempio, ridurre gli incidenti agli incroci e alle rotatorie limitandosi a disseminarli del nuovo totem progettuale, i 'segnalatori luminosi', che si aggiungono alla segnaletica inosservata? Troppo facile. E i nuovi tratti di ciclabili? Come mai mancano ancora segmenti essenziali di alcune strade pericolose, come Vignolese ed Emilia, solo per citare le più rilevanti? Alcuni progetti appaiono giochi di prestigio: un segnalatore luminoso qui, una chicane là, un cambio di segnaletica più avanti... come se il ciclista fosse uno strano animale cui puoi chiedere tutto, mentre gli automobilisti possono sfrecciare in strada senza disturbo. Il discorso delle zone a 30 km/h suscita più perplessità che soddisfazione per la novità, dopo anni di inerzia: oltre ad essere numericamente irrilevanti, sono delimitate e scollegate, rendendo lo stesso quartiere diversamente transitabile nel giro di pochi metri. Mancano iniziative per illuminare tratti ciclabili insicuri di notte.

In sostanza il piano ha semplicemente ripreso interventi già ampiamente previsti in passato, senza sostanziali novità. I 15.3 milioni della fase futura sono nel libro dei sogni.

Sulla base di questi dati, i ciclisti modenesi potranno davvero avvertire una maggiore sicurezza nelle strade e spostarsi fiduciosi ed ottimisti con questo mezzo semplice, efficiente e maledettamente poetico?

Il 'case study': Centro storico Zona 30 km/h

Istituita zona a 30 km/h nel 2011, l'area del centro offre la possibilità di valutare l'esperienza ai fini di una riproposizione in altri quartieri della città. Confrontando i dati del quadriennio precedente (2006-10) e quello successivo (2011-15) alla modifica della velocità di circolazione, risulta che sono calati sia gli incidenti globali (243-174, -28%) che quelli dei ciclisti (107-80, -25%). È una conferma dell'efficacia del provvedimento, specialmente nelle aree densamente abitate. Proprio per questo, non si capisce perché una misura così poco costosa e rapida nei risultati, non venga generalizzata: su 866 km di strade, solo 91 km sono zone a 30 km/h (9.93% del totale). Una curiosità: sulle carreggiate cittadine sono stati censiti ben 426 'dissuasori di velocità', quei dispositivi che fanno rallentare solo i... ciclisti.



Come si spostano i modenesi

Sorpresa: non ci sono statistiche che descrivano compiutamente la situazione della mobilità modenese in ogni aspetto, ma solo per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro (censimento Istat 2011). I dati casa-lavoro sono eclatanti: la componente **ciclistica** vale il **10.38%** del totale, contro il **74.97%** degli **auto/motoveicoli**, il **7.53%** della **pedonalità** e il **7.12%** del **trasporto pubblico**. Ci si chiede allora come verrà rilevato l'andamento dei ciclo spostamenti previsto dal PMC nell'1.5% annuo? Non è molto chiaro: si parla di dispositivi di conteggio bici e auto come i 2 già esistenti, per i quali sono riportati costi non finanziati (30.000 euro).

La 'top five' delle strade pericolose

Non c'è da illudersi: tutte le principali strade modenesi sono pericolose per i ciclisti e ovunque bisogna essere vigili e prudenti per prevenire incidenti e problemi. Nell'elenco delle 15 strade più pericolose, abbiamo estratto la top five che segue.

- Menotti/Santa Caterina - 20 incidenti e 22 feriti
- Crispi/Bruni Intersezione - 20 incidenti e 21 feriti
- Canaletto/Attiraglio - 20 incidenti e 20 feriti
- Divisione Acqui/Menotti - 14 incidenti e 15 feriti
- Emilia est (S. Giovanni Bosco - Bonacini) - 13 incidenti e 13 feriti

A scuola a piedi o in bici: insieme il Comune di Novi e Fiab

Giuseppe Marano

La concentrazione davanti alle scuole di un elevato numero di auto-veicoli, pedoni e ciclisti provoca rischi di incidenti, inquinamento e confusione nelle ore di entrata e uscita. Nell'intento di migliorare la situazione, l'Amministrazione comunale di Novi ha avviato un progetto con cui intende favorire l'uso di mezzi alternativi alle automobili sui percorsi casa-scuola.

L'iniziativa è stata assunta dall'assessora all'Ambiente, Lorella Gasperini, e ha portato al coinvolgimento della Fiab di Modena e del Circolo Naturalistico Novese, oltre che delle scuole e delle famiglie interessate. Il primo passo è stato un'indagine sulle attuali modalità di spostamento casa-scuola e sulla disponibilità a cambiare abitudini a favore dei mezzi ecologici.

Il 48% degli studenti elementari e medi di Novi vengono accompagnati a scuola con l'automobile, pur abitando vicino ai plessi scolastici (il 58% a meno di 1 km). Va a piedi il 26%, in bici il 18% e con trasporto pubblico l'8%. L'impiego dell'auto viene giustificato principalmente per la comodità (22%) e per l'età dei ragazzi (22%), ma anche per l'insicurezza dei percorsi (traffico e mancanza di sicurezza 29%).

Tuttavia, i genitori 'aprono' all'ipotesi di non usare più l'auto: ben il 79% si dice disponibile a valutare le alternative proposte dal Comune. A quali condizioni? Vogliono più sicurezza (54%) o l'accompagnamento di un adulto (24%). Il 17% chiede anche più sicurezza contro i furti delle bici. Impressiona la risposta al quesito sul possibile impegno diretto nel progetto comunale: l'83% dichiara di voler partecipare.

La seconda fase del progetto consiste nel rilievo dei possibili percorsi casa-scuola, effettuata con la collaborazione dei tecnici della Fiab. L'obiettivo è individuare interventi prioritari da realizzare per la messa in sicurezza dei principali tragitti.

Per la Fiab di Modena si tratta del primo progetto di promozione della mobilità ciclistica e pedonale sui percorsi casa-scuola, che si propone di affrontare organicamente tutti gli aspetti del problema della sicurezza: i percorsi, la segnaletica, il coinvolgimento dei vari soggetti sociali lungo i tragitti, il rapporto con la scuola, l'educazione alla mobilità sostenibile e all'autonomia personale. Sulla base dell'esperienza condotta a

indicatore
= dello stato di salute
= del sistema viario e
della società in generale

Novi, l'associazione formulerà un proprio modello di intervento che poi offrirà agli altri Comuni della provincia.

Come cambiare il Codice della Strada

Le proposte Fiab a sostegno della mobilità ciclistica

Giorgio Castelli

Prima di tutto la proposta di **Legge Quadro per la Mobilità Ciclistica**. Presentata lunedì 17 ottobre al Parlamento dal relatore on. Paolo Gandolfi, dopo oltre due anni di lavori e revisioni è ferma alla Camera, con grande amarezza della nostra Associazione.

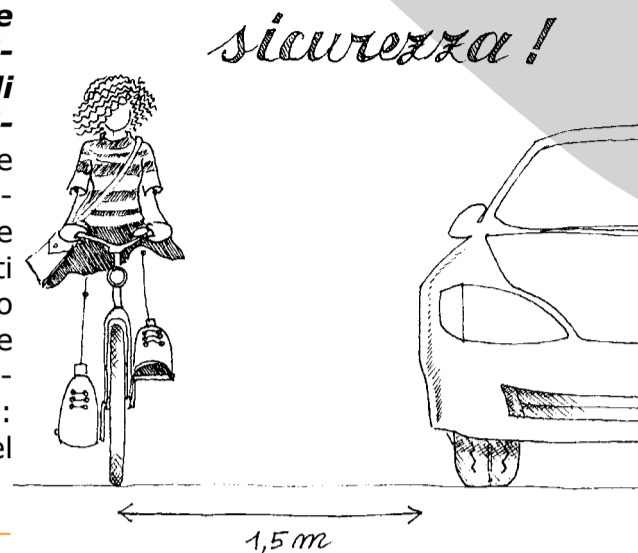
"La Legge Quadro è funzionale per sostenere, anche in Italia, una nuova politica nazionale che, con un rinnovato approccio, può dare seguito alle ormai note esigenze di città soffocate dal traffico e dall'inquinamento - afferma Giulietta Pagliaccio. - L'80% della popolazione italiana vive all'interno di agglomerati urbani ed è dunque urgente agire sulle necessità di mobilità quotidiana delle persone con interventi realizzabili in tempi brevi e con investimenti che possano garantire risultati immediati e ritorni economici per l'intera società".

Il **disegno di legge che modifica l'art. 148 del C. d. S.** propone di inserire: "È vietato il sorpasso di un velocipede a una distanza laterale minima inferiore a un metro e mezzo", estendendo la sanzione amministrativa del divieto di sorpasso anche a chi "non rispetti la tale distanza minima". Sarebbe un grande passo avanti per la sicurezza di chi, quotidianamente, utilizza la bicicletta per andare a lavoro o a scuola, per divertimento o per attività sportive.

La proposta di **Modifiche al codice della strada, di cui al decre-**

to legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni in materia di circolazione delle biciclette e di caratteristiche tecniche delle piste ciclabili riprende anche alcune delle proposte presenti nel quaderno realizzato dalla FIAB in occasione della "1° Conferenza nazionale della Bicicletta": Il testo della proposta nel sito della camera:

http://www.camera.it/_dati/leg16/lavori/stampati/pdf/16PDL0018550.pdf



Inoltre la FIAB chiede da tempo un provvedimento per gli **"Investimenti per lo sviluppo della mobilità ciclistica in Italia"** con l'indicazione di date certe e con risorse vere, continuative nel tempo e dedicate solo a quella voce. Perché mobilità sostenibile significa togliere auto dalle strade e non sostituirle con altre meno inquinanti. Chissà se la prossima Legge di Stabilità riuscirà a produrre qualcosa del genere? Per ulteriori approfondimenti si consiglia di visitare:

<http://www.fiab-areatecnica.it/publicazioni/manuali-e-studi/fiab/11-sicurezza-stradale.html>

Campanello

Il campanello poi era un lusso stupido quando col fischio si faceva meglio e senza muovere le mani dal manubrio, tanto più che se suonava un campanello alle spalle di noi poveri era più facile che si pensasse a una mucca o a una pecora che a una bicicletta, né ci scostavamo se non ai richiami verbali non sempre riverenti, essendo la imprecazione indiretta la proposizione più gentile che i signori delle fiammanti "macchine" ci indirizzavano...

Da *La donna di legno*, Giorgio Saviane



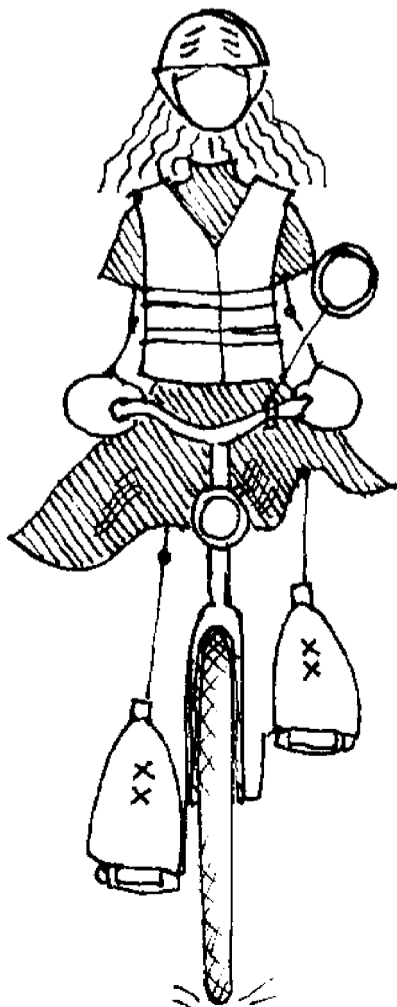
Ilaria Sesana,
La manutenzione della bicicletta e il ciclista di città.
Manuale illustrato della bici e dei diritti del ciclista,
Altreconomia Edizioni,
2016

Un vero e proprio vademecum a misura di ciclista metropolitano, perfetto per scegliere, cavalcare, riparare e coccolare la propria bicicletta, dedicato a chi abita, lavora e pedala in città.

Parte dall'inedita "Dichiarazione dei diritti del ciclista urbano", una carta fondamentale che chiede di poter pedalare in sicurezza, senza dimenticare gli articoli del Codice della strada.

Un'ampia parte è dedicata al Kit di attrezzi essenziale da avere sempre a portata di mano e alle tecniche per fare da sé le più comuni riparazioni.

Ci sono poi i consigli per scongiurare furti e incidenti, le ciclofficine in città, gli itinerari turistici a due ruote, le associazioni ciclistiche e ancora libri, film e portali utili come fiab-onlus.it, bicitalia.org, piste-ciclabili.com, rubbici.it, albergabici.it, bicizen.it, bikeitalia.it, fixedforum.it.



Decalogo salvavita per ciclisti impenitenti

Giuseppe Marano

Automobilisti e ciclisti condividono lo stesso spazio stradale ed è comune interesse prevenire i conflitti. Quelli che seguono sono consigli che i biker possono adottare per circolare con maggior serenità e sicurezza.

- 1) Fermati e dai la precedenza agli incroci e ai semafori quando dovuto. In ogni caso presta sempre molta attenzione prima di procedere.
- 2) Percorri la strada occupando la parte destra ma mantenendo almeno un metro di distanza dal marciapiede, scegli i percorsi meno trafficati ed evita di fare lo slalom fra i veicoli in marcia.
- 3) Nei sensi unici con doppia circolazione delle bici procedi comunque tenendo sempre la tua destra e accertati di essere ben visibile agli altri utenti.
- 4) Utilizza il linguaggio del corpo, segnala in anticipo col braccio quando devi cambiare direzione di marcia, portandoti per tempo sulla corsia apposita o presso la linea di mezzieria. Usa il contatto visivo con gli automobilisti per essere certo che ti abbiano visto.
- 5) Quando è buio renditi riconoscibile con i segnalatori luminosi sulla bici (ed eventualmente anche con giubbotto rifrangente). Più sei illuminato più probabilità ci sono che tu venga avvistato per tempo.
- 6) Conduci a mano la bici sulle strisce pedonali evitando di attraversarle restando in sella, anche a salvaguardia dei pedoni. Lo stesso vale per i marciapiedi e i portici.
- 7) Se sei in comitiva con altri ciclisti non occupare tutta la carreggiata, consentendo sorpassi in sicurezza, ma se sei solo e sulla carreggiata c'è un altro ciclista, aggregati, sarà più facile che le auto vi vedano e vi rispettino.
- 8) Se trasporti pacchi sulla bici procedi in modo lineare, evitando di spostarti a zig-zag sulla carreggiata, ed assicurati della stabilità degli oggetti per evitare di disseminarli pericolosamente per strada.
- 9) Se accompagni bambini in bici, resta in coda e segnalane bene la presenza a bordo strada per prevenire incidenti.
- 10) Quando esistono, utilizza le piste ciclabili per evitare inutili rischi in strada.

Un ultimo consiglio: usa sempre cordialità con gli altri passanti, ringrazia i conducenti delle auto che ti fanno passare, anche se è un tuo diritto, basta un cenno, un sorriso per infondere serenità e avere rispetto reciproco.

Sicurezza e spazio come bene comune inalienabile

Lorenzo Carapellese

Parlare, discutere, scrivere ed immaginare di sicurezza stradale è sempre opportuno. Specialmente dopo due o tre annate in cui sembrava che morti e feriti, in primo luogo ciclisti e pedoni, fossero in diminuzione.

Sappiamo che la velocità gioca un ruolo primario nella decimazione di giovani ed anziani nonché nella triste conta del dolore. Oramai conosciamo a memoria ed abbiamo digerito decine e decine di diapositive in cui si paragona la velocità al cadere giù da una finestra dal primo, secondo, terzo piano e così via, a seconda della velocità dell'auto che colpisce le persone che come unico riparo hanno la loro pelle.

Sappiamo anche che il codice della strada (sempre quello "nuovo" che poi nuovo non è) indica rimedi, detta norme e condizioni per rendere strade, ciclabili e marciapiedi sicuri. Ma poi?

Ma poi succede che per motivi prevalentemente e squisitamente politici (paura di perdere voti e lobbies particolarmente forti e danarose), i passi in avanti concreti verso la sicurezza stradale (ciclistica e pedonale in primo luogo) sono veloci come quelli del bradipo, se non a volte addirittura di verso opposto, come quelli del gambero.

È ora quindi di rovesciare il paradigma: è forse tempo di parlare di spazio come bene comune unico, indivisibile ma adattabile a diversi usi che non siano solo quelli dell'automobile? Di dire che forse a spazi comuni belli, piacevoli, sicuri, poco rumorosi hanno diritto anche pedoni e ciclisti? E pure quelli che salgono e scendono da un mezzo pubblico, sia esso taxi, bus e metropolitana?

E che forse tale diritto lo devono avere i ragazzi e le ragazze quando entrano ed escono da scuola? Anche a dispetto dei loro genitori su quattro ruote per quattro che a orari fissi, come le maree, invadono piazzali, strade antistanti le scuole, aiuole e giardinetti, parcheggiando in doppia e tripla fila?

Sì, penso di sì. E non è necessario inventarsi chissà mai quali tecniche, infrastrutture e tecnologie anche se possono aiutare. L'importante è partire dallo **spazio urbano considerandolo come bene comune** che deve essere disponibile per tutti.

Il tema è diventato nel tempo talmente ovvio che diverse città nel mondo, chi prima chi dopo, hanno agito secondo questa direzione di pensiero: certo, avvalendosi anche di norme di ingegneria stradale, ma soprattutto di esperienza e buon senso. Non vorrei fare una graduatoria delle città più virtuose o di quelle comunità urbane che sono arrivate prima (il palmares andrebbe senz'altro alle città olandesi e danesi), ma piuttosto cercare di dimostrare che la sicurezza stradale non è solo divieto, limite, cartello, corsia riservata, dosso, segnaletica, illuminazione, ma una condizione culturale. Una questione di civiltà urbana, un fatto di relazioni sociali educate e gentili, non aggressive. E quindi anche una opportunità economica che origina dalla dinamica lenta del passeggiare e pedalare, che rendono molto più al commercio che non l'arrivare veloce, parcheggiare in doppia fila e comprare a sparo giusto quello che si aveva in mente di comprare.

Ecco allora che Monaco, Londra, New York, Barcellona, Melbourne, Bogotà, Atlanta, Copenaghen e Victoria Gasteiz, solo per citare alcune municipalità virtuose, già da tempo si sono decise ad affrontare, per poi portare ad un livello di soluzione più vicino ai tempi d'oggi, il convivere di cittadini con eguali diritti anche se "mobili" su mezzi diversi nello stesso tempo e nello stesso spazio urbano.

A Monaco semplicemente hanno tolto una carreggiata intera da alcune strade per poi trasformarle in comode piste ciclabili.

Mentre a Poyton in Inghilterra, un incrocio pericolosissimo è stato trasformato in uno spazio che non solo è sicuro ma che aiuta e si

integra con il vissuto urbano semplicemente (ma intelligentemente) differenziando e rialzando la pavimentazione stradale, disegnando un percorso sinuoso, di fatto facendo operazione di traffic calming, rinnovo urbano, qualità visiva e di accessibilità particolarmente efficace per ciclisti, pedoni ed anche disabili senza mortificare il traffico di attraversamento.

A New York la geniale Janette Sadik Khan (ex Transport Commissioner della Grande Mela) ha addirittura pedonalizzato la mitica Time Square da un giorno all'altro, semplicemente ricorrendo a pochi cartelli stradali, vernice e... sedie a sdraio e tavolini. Per sempre.

Anche la sensazione di sicurezza (che deve essere però reale e non solo percepita), entra nella qualificazione dello spazio urbano. Ecco allora che nella riqualificazione della città e soprattutto delle periferie, negli Stati Uniti il ridisegno delle carreggiate è oramai codificato in manuali di progettazione che vengono non solo rispettati, ma anche migliorati in base all'esperienza.

L'inserimento di isole di attraversamento, pavimenti leggermente rialzati, corridoi centrali per la svolta, il parcheggio d'emergenza per i mezzi pubblici così come per il sorpasso breve in caso di impedimento sono ormai entrati nella prassi di molte città americane. E non è raro, anzi è frequente, che in operazioni di rinnovo urbano i marciapiedi vengano allargati a scapito della corsia stradale.

E poi le aree a Zone 30 vengono chiaramente marcate, classificandole a seconda della tipologia di strada e del tipo di quartiere.

Ma anche città come Victoria Gasteiz in Spagna sono riuscite a gareggiare con intelligenza con città storicamente ciclabili e pedonabili come Stoccolma, Amburgo o Copenaghen. Tanto che nel 2012 la città è stata nominata Capitale Verde d'Europa.

Una città che in soli quattro anni ha costruito 96 chilometri di piste ciclabili, dando vita ad un sistema di mobilità urbana dove la metà degli spostamenti interni alla città, il 49%, viene effettuato a piedi. In questa città la sicurezza stradale deriva allora da questo, dal fatto che 18.000 sono i ciclisti che ogni giorno effettuano gli spostamenti casa lavoro e casa scuola e per il fatto che il 16% sceglie il mezzo pubblico. Pare che il segreto di tale successo sia dovuto al notevole coinvolgimento della popolazione, tanto che incontri mensili e settimanali con i quartieri sono stati compiuti per raggiungere le decisioni strategiche, portando così alla luce le vere problematiche. Inoltre le autorità di controllo del trasporto pubblico sono state scelte non in virtù di una tessera di partito, quanto per l'esperienza, competenza ed indipendenza, cosa che, alle nostre latitudini, è ancora fatto raro.

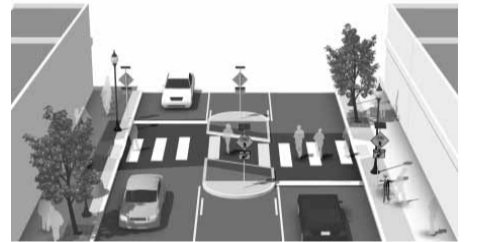
E poi ritorniamo al codice (nuovo)

della strada che nuovo non è ma solo di nome.

Vedremo mai questi cartelli in lingua italiana? Qualificazione urbana, buona urbanistica, trasporto pubblico di qualità, pedonalità e ciclabilità, spazio pubblico non solo automobilistico, sono gli elementi che rendono la città sicura, almeno per quel che attiene la mobilità.



Time Square prima e dopo



infobici

Pubblicazione edita dalla
FIAB-Modena
Via Ganaceto 45 (Casa Per la Pace)
41121 Modena
Telefono: 338.3488082
www.modenainbici.it

Numero 45 - Anno XIII
Aprile 2017
numero monografico

Direttore editoriale:
Mirella Tassoni

Direttore responsabile:
Giancarlo Barbieri

Redazione: Diana Altiero, Giorgio Castelli, Eugenia Coriani, Sandro Galtarossa, Armando Gualandrini, Luana Marangoni, Giuseppe Marano, Mirella Tassoni
Disegni di Diana Altiero e Rossella Cadignani

Progetto grafico e impaginazione:
Paola Busani
Stampa: MC OFFSET Scrl