



San Giovanni Lupatoto, 30 Agosto 2007

A Sindaco
Assessore al traffico e viabilità
Assessore all'istruzione
Assessore all'ecologia
Assessore al commercio
Assessore ai lavori pubblici
Assessore alla cultura e politiche giovanili
Comandante della Polizia Municipale

Oggetto: richiesta di un incontro per discutere interventi a favore della ciclabilità e della mobilità dolce a San Giovanni Lupatoto

Siamo un gruppo di lupatotini che ha come ideale quello di rilanciare la mobilità "dolce" a San Giovanni Lupatoto.

Pensiamo che molti problemi legati a traffico e inquinamento possano essere risolti, o perlomeno mitigati, utilizzando la bici o camminando per i brevi spostamenti in paese. Siamo anche convinti che molti lupatotini la pensino in questo modo, ma che per una serie di motivi non riescano a muoversi liberamente e siano obbligati ad utilizzare l'auto.

Le piste ciclabili, comunque importanti, non sono l'unico punto sul quale investire per migliorare la situazione caotica e insostenibile della mobilità urbana. Per dare una spinta alla mobilità "dolce" è indispensabile un programma completo di interventi: non solo piste, se pur importanti, ma anche una serie di iniziative poco costose e molto efficaci.

Siamo convinti che, senza inventare e rischiare nulla, in Italia e in Europa ci siano molti esempi da seguire. Questa convinzione ci porta a suggerire all'Amministrazione Comunale alcuni interventi a favore di una mobilità più sostenibile.

Chiediamo un incontro con il Sindaco e con gli altri organi competenti per suggerire alcuni interventi e per conoscere la loro posizione in merito. In allegato riportiamo alcune idee ed elementi di discussione.

In attesa di cortese riscontro, porgiamo distinti saluti.

Per organizzare l'incontro contattare:

Bottacini Alberto

Tel: 045.547712 cell.:349.5669044 e-mail: abottacini@tiscali.it



➔ Interventi strutturali fondamentali.

1. Bici-plan

Sappiamo dell'esistenza del piano denominato bici-plan. A nostro avviso è importante che questo documento venga sempre mantenuto in considerazione, dando una priorità a tutti gli interventi proposti. Questo permetterà di mantenere sempre un ordine nello sviluppo della mobilità dolce nel nostro paese.

2. Ciclabile Pozzo – Raldon.

L'Amministrazione precedente ha realizzato il tratto di ciclabile che collega Pozzo a Raldon.

L'opera deve essere completata e soprattutto collegata alla rete ciclabile del paese. È importante che l'inizio, dalla parte di Pozzo, sia integrata e messa in sicurezza poiché in quella zona le auto arrivano, da Campagnola o dalla stessa Raldon, a velocità molto sostenuta.

Per valorizzarla sarebbe indispensabile che il percorso si spingesse da Raldon fino al limite del cavalcavia di Borgo Roma poiché attraverso alcune strade minori (ad esempio via Terminon) porterebbe a collegare, dal punto di vista ciclabile, San Giovanni all'ospedale di Borgo Roma e al nuovo polo universitario di Cà Vignal.

3. Argine dell'Adige.

Questo intervento era già stato previsto qualche anno fa, eppure nulla è stato fatto. Quello che chiediamo è la realizzazione di un percorso ciclopedonale, anche una semplice battitura o leggera asfaltatura dell'argine, almeno dal porto dell'Adige fino a via Ausetto.

Questo intervento darebbe la possibilità di creare una "palestra" per i bambini che purtroppo ad oggi non solo non possono muoversi liberamente in bicicletta, ma non hanno spazi per imparare a spostarsi. Siamo convinti che la bicicletta sia un passaggio obbligato per una corretta educazione stradale. I giovani purtroppo si trovano a guidare l'auto appena maggiorenni senza aver maturato esperienza e aver percorso le tappe intermedie.

L'ideale sarebbe raggiungere Zevio da una parte e Verona dall'altra (via canale Marazza) per dare la possibilità di vario utilizzo del percorso. Ricordiamo che questo potrebbe essere un intervento che lascerebbe un forte segno dell'Amministrazione poiché si inserirebbe nel famoso percorso che collega la ciclopista del sole Bolzano – Trento – Avio (e pertanto tutta l'Europa) alle foci dell'Adige. Non sarebbe lontano il tempo in cui potremmo vedere i famosi cicloturisti del Nord passare dal nostro paese riattivando interesse su alcuni punti storici vicini all'Adige (ad esempio Sorio e Paquara).



➔ **Interventi indispensabili sulle piste esistenti.**

Le piste devono essere fatte a "regola d'arte", ben mantenute e ben collegate tra loro, altrimenti rimangono inutilizzate e rappresentano uno spreco di denaro pubblico. La pista principale (via Garofoli, via Carso, via Volta, via Madonnina, piazza Umberto, via Marconi) ha delle forti lacune, a nostro avviso parzialmente superabili con un intervento di manutenzione.

4. Collegamenti

In generale chiediamo che quando vengono create delle nuove lottizzazioni venga realizzato, oltre alla pista (la legge la prevede obbligatoriamente), anche il collegamento con altre piste. Questo tipo di approccio sarà tanto più importante nella nuova lottizzazione di ex-Cartiera ed ex-Ricamificio.

Mancano alcuni collegamenti importanti: con **via Marinai d'Italia** che porta alla zona sportiva (piscine, campi da calcio e tennis). Il parcheggio delle piscine sempre pieno d'auto è un evidente sintomo che la zona non è raggiungibile in bicicletta.

La penetrazione ciclo-pedonale nella zona industriale sarebbe favorita dal rifacimento degli spazi laterali di via Monte Comun (vedi punto 5), e dal prolungamento in via Ca' Nova Zampieri della pista principale di via Garofoli. Bisognerebbe anzi prendere in considerazione l'idea di un collegamento ciclabile tra la pista esistente di via Garofoli e quella auspicata di via Legnaghese (vedi punto 2).

Manca il collegamento con la ciclabile recentemente realizzata in via Palazzina. A nostro avviso il cavalcavia di Palazzina andrebbe portato ad una corsia per senso di marcia, ricavando così lo spazio per pedoni e ciclisti e cercando così di limitare l'invito alle attuali folli corse delle auto dato dalla corsia di sorpasso. Il cavalcavia di Borgo Roma, dove si sono recentemente verificati dei gravi incidenti, è stato da poco portato una corsia per senso di marcia.

5. Manutenzione e modifiche alle piste esistenti

Le piste in questione hanno circa quindici anni e hanno bisogno di una manutenzione straordinaria. L'ideale a nostro avviso sarebbe apportare anche qualche eventuale intervento importante. Ad esempio perché non segnalare meglio la pista nel tratto di intersezione con le vie laterali (via Italia, via Nieve e via Biasioli) ? È veramente indispensabile tutta quella segnaletica verticale ? È riconosciuto che quando la segnaletica è eccessiva non viene vista oppure diventa pericolosa. Quando era stata realizzata le norme stradali ed il traffico stesso erano molto diversi.

Sarebbe importante anche eliminare in piazza Umberto lo scalino di marmo posto per segnarne i limiti: la sua sporgenza di qualche centimetro è un vero e proprio fattore di rischio per i ciclisti.

Altro esempio è lo spazio a destra e a sinistra di via Monte Comun che con una corretta manutenzione diventerebbe utilizzabile da pedoni e/o cicli, mentre ora viene utilizzato per i cassonetti e come parcheggio.



Tutto il fondo è in condizione pessime e necessita di una manutenzione.

Gli spazi lungo via Vendramini, via Cartiera, viale Caduti del Lavoro non presentano nessuna segnaletica orizzontale e verticale per ciclisti e pedoni. Tale segnaletica è prevista dal codice stradale e, se pur da anni e in più occasioni abbiamo segnalato la situazione, ad oggi nulla è stato fatto.

Segnaliamo inoltre la pericolosità dell'attraversamento di via U. Foscolo in prossimità della scuola elementare Pindemonte.

6. Migliorare l'accesso alle scuole

Le scuole sono posizionate in punti abbastanza fortunati e favorevoli. L'accesso si può però migliorare: alcuni ostacoli, non visibili dagli adulti, diventano insormontabili per i bambini. Un esempio sono le auto parcheggiate oppure i cassonetti delle immondizie in prossimità delle entrate delle scuole (vedi i cassonetti posti proprio di fronte all'accesso delle scuole elementari G. Ceroni). Su questo argomento potrebbe essere utile seguire l'iniziativa "Vado a scuola da solo" di Verona, in cui tutti, compresi i bambini, possono segnalare piccoli e grandi problemi nella viabilità.

➔ Interventi di comunicazione e formazione

Questa è la novità che a nostro avviso porterebbe un grosso cambio di mentalità e avrebbe un vantaggioso rapporto costo/beneficio. Ad una analisi superficiale potrebbero sembrare risorse spese inutilmente, poiché la comunicazione non è un intervento tangibile. In realtà è un grosso investimento invisibile.

7. Creazione di una mappa.

Tenendo anche in considerazione il fatto che con le nuove lottizzazioni stanno arrivando molte persone che non conoscono il territorio, sarebbe opportuno creare una mappa da aggiornare annualmente e da distribuire in modo capillare nelle famiglie illustrando percorsi consigliati a piedi, in bici ed in auto.

8. Integrazione e limitazione della velocità.

Sarebbe opportuno mandare un messaggio forte a tutti gli automobilisti dichiarando apertamente che esiste un vincolo più forte del famoso limite dei 50 km/h ed è quello dei quartieri residenziali in cui la velocità dovrebbe essere inferiore ai 30 km/h. In altri stati esistono già da molto tempo le cosiddette "Zone 30", in cui i principali attori sono i ciclisti e i pedoni. In queste zone non è prevista la separazione del traffico, ma l'integrazione. I pedoni possono camminare e i ciclisti pedalare tranquillamente poiché hanno assoluta precedenza. Oltre a un aspetto di sicurezza ("*lo spazio di frenata si riduce da 20 m a 13,5 se la velocità è di 30 km/h anziché 40**"), si potrebbe spiegare che il vantaggio di un aumento di velocità in zona trafficata con semafori e rotonde, è



minimo: "occorrono 4 minuti per percorrere 2 Km a 30 Km/h contro 3 minuti a 40 Km/h e 2 minuti e mezzo a 50 Km/h *".

L'inizio e la fine di queste zone dovrebbero essere segnalate in modo molto evidente e i rallentamenti potrebbero essere realizzati con parcheggi e arredi urbani che riducono la sede stradale e creano delle chicanes.

9. Ufficio biciclette.

In seno all'Amministrazione Comunale, l'istituzione di un ruolo incaricato di seguire tutte le iniziative che riguardano la bicicletta è riconosciuta fondamentale da tutti gli esperti. È chiaro che maggiore è il numero delle iniziative che l'Amministrazione intende far partire, più impegnativo ed importante è il ruolo che assume la persona incaricata. L'impegno della persona potrebbe anche non essere a tempo pieno.

10. Iniziative, corsi e gite per i bambini

I bambini sono i principali protagonisti della ciclabilità: le bici dovrebbero essere il loro mezzo di trasporto. Un paese a misura di bambino è indice della sua vivibilità.

Seguendo esempi già in corso, proponiamo l'iniziativa "Vado a scuola da solo", con la distribuzione di materiale illustrato e scritto per i bambini; è anche un'occasione per raccogliere indicazioni e consigli dai bambini stessi per migliorare l'accesso alle scuole.

Un'iniziativa interessante da proporre è il Pedibus: si tratta di organizzare dei mini gruppi che, seguendo dei tragitti fissati, permettono a gruppetti di bambini accompagnati da alcuni genitori, di raggiungere le scuole a piedi. L'anno scorso un esperimento con le scuole Ceroni era pienamente riuscito riscontrando un'entusiasmo incredibile da parte di tutti: alunni, genitori e docenti.

Potrebbero essere organizzate delle gite e/o delle uscite di gruppo per far conoscere meglio il territorio. A questo scopo tornerebbe utile la battitura della pista dell'Adige.

Su questo argomento, chiediamo il patrocinio da parte del Comune per l'evento nazionale "Bimbibici" (prima domenica di Maggio), già organizzato per quattro anni consecutivi con notevole successo (circa 400 presenze).

11. Rilancio dell'immagine del ciclista.

Purtroppo il consumismo e il mercato forte dell'auto (quanti sono gli spot delle auto rispetto a quelli delle biciclette?) hanno portato a un'immagine errata del ciclista: mal vestito, povero e sudato, soprattutto "rompiscatole" con la sua due ruote lenta e sempre in mezzo alla strada.

È giunto il momento di dare qualche segnale forte: perché non mostrare qualche foto del sindaco in bicicletta? Perché non fornire di bicicletta personaggi chiave del paese: i vigili urbani, i messi comunali, la protezione civile, i dipendenti del Comune, i vigili di quartiere, i postini, ecc.



12. Collaborazione e coordinamento.

L'Amministrazione di Zevio che programmi ha per la ciclabilità dell'Adige ?
Altri enti e altre Amministrazioni stanno spingendo su altre iniziative e progetti: esempi sono la pista dell'Adige (Enel e Provincia) e la ciclabilità Palazzina - Tombetta (Amministrazione di Verona). Bisognerebbe aprire dei tavoli di discussione per favorire lo scambio di informazioni, la collaborazione e il coordinamento.

→ Interventi contro i furti

La piaga dei furti è sempre esistita, ma di recente il fenomeno si è esteso a tal punto da essere considerato come uno dei più forti deterrenti all'uso della bici. Purtroppo il furto non è più occasionale, ma viene praticato da vere e proprie bande organizzate. A peggiorare la situazione è il fatto che i furti vengono raramente denunciati.

13. Rastrelliera e, dove possibile, ricoveri sicuri

A Verona è stata studiata e realizzata una tipologia di rastrelliera particolarmente sicura ed adatta per essere utilizzata con le catene in modo da poter assicurare il telaio.

Da notare che tale modello è frutto di uno studio dell'ordine degli architetti e dei responsabili dell'arredo urbano e presenta interessanti caratteristiche: modularità, facilità d'uso, facilità d'installazione, ecc.

L'ideale sarebbe installare tali rastrelliere anche a S. Giovanni nei punti chiave: Municipio, Chiesa, Piscine, Campo sportivo, piazze, punti di aggregazione in generale. Chiaramente, dove possibile, le rastrelliere dovrebbero essere posizionate il più vicino possibile all'edificio interessato e nel luogo più "controllabile e a vista".

14. Parcheggio per bici custodito

Perché non creare un parcheggio per bici in prossimità del centro del paese che possa diventare custodito durante le manifestazioni principali in paese, prima delle quali il mercato del venerdì ?

Anche su questo argomento esistono degli esempi da seguire: il parcheggio in prossimità dello stadio di Verona, che viene utilizzato per le partite di calcio e per il mercato rionale del sabato. Guardando oltre, questo tipo di servizio potrebbe essere spostato a richiesta in altri punti importanti del paese, per esempio al porto dell'Adige nel giorno dello svolgimento della festa delle Bocche.

15. Facilitare la denuncia di furti

Per dare una dimensione del fenomeno si potrebbe predisporre un modulo per la denuncia dei furti presso la sede del comando dei vigili.



→ Altri interventi

16. Coinvolgimento dei negozi

É assodato che l'equazione *"vitalità delle imprese commerciali = accesso in automobile *"* non corrisponde ai fatti. Partendo da questa considerazione i negozi del paese dovrebbero soprattutto puntare a pedoni e ciclisti: sarebbe importante coinvolgerli e favorirli, ad esempio nell'installazione di rastrelliere in prossimità dell'entrata. Potrebbero inoltre essere coinvolti in iniziative tipo "Negozio amico" in cui si punta ad un rapporto confidenziale con il cittadini con disponibilità di aiuti (telefono, pompa, camera d'aria, ecc.)

A rafforzare l'importanza del cliente che si muove in bici, un recente studio a Berna ha portato al seguente risultato: *"La redditività-parcheggio é più elevata con i ciclisti: 7500 euro per metro quadrato contro i 6625 euro per gli automobilisti *"*.

[* Dati e citazioni tratte dal documento *"Città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire"* (ISBN 92-828-576-3) della Commissione europea.]