

----- Messaggio Inoltrato -----

Oggetto: Osservazioni sulla proposta di modalità operative per la redazione dei piani comunali della Mobilità ciclistica

Data: Thu, 25 Feb 2016 15:17:48 +0100

Mittente: marco bertini <bertinim@pisamo.it>

A: 'Monica Goti' <monica.goti@regione.toscana.it>

Ciao Monica,

questo è più o meno ciò che ho detto alla riunione, ed ho riassunto così:

1) l'esperienza di Pisa suggerisce che la presenza nelle amministrazioni di un UFFICIO BICI o almeno di un referente unico, rende gli sforzi per la mobilità ciclistica più organici ed efficaci. La Comunità Europea li consigliava già nel 1999:

http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_it.pdf

Consequente all'ufficio, è una ottima esperienza quella della CONSULTA della bici. Bologna ci ha "copiato".

2) si dovrebbe rammentare, forse ridimensionando i capitoli di riferimento dedicati, che mobilità ciclistica non vuol dire PISTA CICLABILE. A nostro avviso le piste ciclabili sono essenziali solamente al di fuori della città murata, al di fuori del centro, perchè dove è possibile, è meglio favorire la CONDIVISIONE DELLO SPAZIO, anzichè la segregazione. Zone 30 quindi, non fabbricate con i cartelli, ma con una vera moderazione del traffico. Del resto di condivisione dello spazio parlano anche le nuove norme in discussione in Parlamento, che sostituiscono "strada" con "spazio pubblico condiviso".

3) forse porre maggiormente l'accento sulla DOTAZIONE CAPILLARE DI RASTRELLIERE BLOCCATELAIO, magari proponendo una obbligatorietà di tali dotazioni, nei plessi scolastici, nelle sedi dei principali uffici ed istituzioni, in tutti i principali attrattori pubblici.

4) cercare, se possibile, di individuare un DOTAZIONE FINANZIARIA, al piano, che sia anche modesta, ma sicura. Per esempio la famosa percentuale della Sanzioni Amministrative Stradali (multe) da dedicare alla sicurezza degli utenti deboli.

5) il "contraflow" o senso unico ECCETTO BICI, che in europa è una realtà ormai assodata, in Italia sconta un pregiudizio ed una mancanza di adeguata normativa nazionale. Per fortuna almeno una circolare ministeriale (in allegato) ci permette di fare piccoli passi. Altrettanto provato, ormai, è anche il dato che l'aspetto della sicurezza è MIGLIORATIVO dove esiste questo tipo di provvedimento.

Fonte: http://www.mobielbrussel.irisnet.be/static/attachments/partners/na/248/vm-1-sul_ENG.pdf

6) l'aspetto della MANUTENZIONE: si dovrebbe ricordare che le piste ciclabili non sono diverse dalle strade. Ogni tipo di manutenzione fatta per esse, deve essere fatta per le piste. A Pisa abbiamo un Global Service Strade, che abbiamo fatto in modo comprendesse anche le piste. Basta una segnalazione e si programma l'intervento. Ove possibile, consigliamo di prevedere un global service.

a presto,
marco

No virus found in this message.

Checked by AVG - www.avg.com

Version: 2016.0.7442 / Virus Database: 4537/11682 - Release Date: 02/22/16