



Amici della Bicicletta di Ascoli Piceno



Per una città ...ciclabile

Ascoli Piceno 30/04/2004

LA BICICLETTA COME ELEMENTO DI QUALITA' AMBIENTALE	4
BICICLETTA E SALUTE	4
RIDUZIONE E RALLENTAMENTO DEL TRAFFICO (priorità↑)	5
PISTE CICLABILI (priorità↑)	6
CORSIE CICLABILI (priorità↑)	8
CORSIE CICLABILI PROMISCUE CON I PEDONI (priorità↑)	8
L'UFFICIO BICICLETTE (priorità↑)	9
SENSI UNICI A DOPPIO SENSO PER CICLISTI (priorità→)	10
SEGNALETICA VERTICALE PER PERCORSI FREQUENTATI DA CICLISTI (priorità↑)	10
COLORAZIONE ROSSA DELL'ASFALTO IN PUNTI CRITICI (priorità→)	11
CORSIE PREFERENZIALI PER TAXI, BICI E BUS (priorità→)	11
SVOLTA A DESTRA CONTINUA PER CICLISTI (PASSAGGIO CON IL ROSSO) (priorità↓)	11
ATTRAVERSAMENTI CICLABILI (priorità→)	11
PASSAGGI IN DUE TEMPI (priorità→)	12
CORSIE DI ASSESTAMENTO PER LA SVOLTA E L'ATTRAVERSAMENTO (priorità↓)	12
CASE AVANZATE AGLI INCROCI SEMAFORIZZATI (priorità→)	13
DISSUASORI DI VELOCITA' CON SPAZIO LIBERO PER LE BICICLETTE (priorità↑)	13
TOMBINI E PAVIMENTAZIONE (priorità↑)	13
RAMPE PER CICLISTI (priorità↓)	14
AREE PEDONALI APERTE ALLE BICICLETTE (priorità→)	14
CENTRO STORICO ⇔ ZONA 30 (priorità↑)	14
CICLOPARCHEGGI (priorità↑)	15
SERVIZI DI ASSISTENZA, RIPARAZIONE E DEPOSITO CUSTODITO (priorità→)	15
NOLEGGIO BICICLETTE (priorità↓)	16
CAMPAGNA PREVENZIONE FURTO (priorità→)	16
BICICARD (priorità↓)	16
BIKE SERVICE PRESSO LE STRUTTURE RICETTIVE (priorità↓)	17
POLIZIA MUNICIPALE IN BICICLETTA (priorità↓)	17
BICI BLU (priorità↓)	17
PROGRAMMI EDUCATIVI (priorità↑)	17
IL RUOLO DELL'UNIVERSITA' (priorità→)	18
INCENTIVI ECONOMICI (priorità↑)	18
CONVENZIONI CON NEGOZI (priorità↓)	18
AL LAVORO IN BICICLETTA (priorità↑)	18
BIBLIOGRAFIA	Errore. Il segnalibro non è definito.

Questo documento raccoglie alcuni possibili interventi per migliorare la fruizione della città da parte dei ciclisti. Non ha carattere esaustivo poiché ci sono e ci saranno sempre nuove idee per migliorare la qualità della mobilità ciclabile nelle nostre città.

Gli interventi descritti si configurano come azioni che nei campi della sicurezza stradale, della cultura, del turismo, dei servizi, contribuirebbero nell'insieme a produrre un'immagine positiva dell'uso della bicicletta e della città.

Legenda

Priorità alta ↑

Priorità media →

Priorità bassa ↓

LA BICICLETTA COME ELEMENTO DI QUALITA' AMBIENTALE

L'insostenibilità ambientale dei mezzi a combustibili fossili si fa sempre più evidente.

L'inquinamento della città, prodotto dalla crescente motorizzazione, mina la salute della popolazione e reca degrado all'ambiente, violando diritti e interessi costituzionalmente tutelati, come quello alla salute (art. 32 Cost.).

L'occupazione indiscriminata del suolo pubblico da parte di migliaia di auto in sosta sottrae ad usi alternativi e svilisce quel prezioso bene collettivo che è il territorio.

Oltre ai costi umani, misurabili con l'incidentalità, il traffico ha anche alti costi sociali (es. patologie acute e croniche correlate all'inquinamento) ed economici. Basti solo pensare alle conseguenze sui tempi della vita in città e al rallentamento della velocità commerciale.

Per tutti questi motivi, richiamiamo l'amministrazione pubblica a fronteggiare l'eccesso di motorizzazione privata e ad operare concretamente in modo responsabile per favorire scelte eco-compatibili come la bicicletta.

BICICLETTA E SALUTE

Tra i tanti possibili motivi che possono portare una persona ad andare in bicicletta, quello della salute è certamente il più sentito. Il desiderio diffuso di sentirsi "in forma" convince ogni giorno di più tanti sedentari a trasformarsi in ciclisti, per lo più della domenica, che è comunque già qualcosa. Andare in bicicletta fa bene alla salute e le campagne promozionali più convincenti sono quelle che rimarcano questo aspetto.

Andare in bicicletta è un'attività fisica ottimale per chi è predisposto alla pressione alta, in più avviene in scarico di gravità ed è quindi indicata alle persone in sovrappeso, a chi ha problemi di schiena o di osteoporosi. Il movimento della pedalata favorisce la circolazione venosa. Il movimento continuo dopo circa 45 minuti produce una riattivazione del metabolismo dei grassi in tutto il corpo contribuendo ad eliminare la cellulite. L'organismo tende a bruciare i lipidi appena assunti ma con l'uso quotidiano si arriva a mobilitare anche i tessuti adiposi di vecchia data, si riduce il gonfiore e la ritenzione idrica. Attraverso l'uso della bicicletta vengono bruciati anche i grassi circolanti nel sangue: trigliceridi e colesterolo si abbassano mentre migliora il rapporto tra colesterolo buono (Hdl) e dannoso (Ldl).

Il corpo in bicicletta utilizza l'ossigeno per produrre energia e così facendo viene apportato un

flusso notevole di sangue ai muscoli e al cuore che aumenta la sua efficacia. Il sangue risulta più ossigenato ed aumenta la capacità polmonare.

RIDUZIONE E RALLENTAMENTO DEL TRAFFICO (priorità↑)

Soprattutto nella fase iniziale, in un contesto dove il traffico motorizzato condiziona ogni genere di mobilità, l'aumento della sicurezza ed il rallentamento della velocità dei mezzi motorizzati costituiscono il primo intervento da attuare per favorire la mobilità ciclistica.

Occorrono maggiori controlli e maggior severità da parte della polizia municipale nei confronti delle infrazioni più frequenti da parte delle auto e dei ciclomotori (eccesso di velocità, fermate abusive, divieto di transito).

Tra i provvedimenti di moderazione del traffico, che consentirebbero a veicoli a motore e a biciclette di condividere gli stessi spazi senza eccessivo pericolo e spese specifiche per la ciclabilità, si elencano:

- restringimento degli accessi stradali e delle corsie di marcia;
- adozione di sensi unici al posto di doppi sensi di marcia con conseguente possibilità di ricavare nuovi spazi ciclabili;
- chicanes ottenute sia mediante appositi manufatti, sia con l'alternanza degli spazi di parcheggio (in linea o ortogonali) sui due lati della carreggiata;
- attraversamenti pedonali e ciclabili in due tempi con salvagente centrale in carreggiata;
- allargamento dei marciapiedi in connessione con le fermate dei mezzi di trasporto pubblico;
- dissuasori di velocità (in particolare, mediante il rialzamento degli attraversamenti pedonali e ciclabili a quota marciapiede);
- corrugamento del manto stradale e/o corrugamento della segnaletica orizzontale (bande sonore);
- rialzamenti della pavimentazione stradale non estesi a tutta la larghezza della carreggiata (cuscini berlinesi);
- dissuasori della sosta sui marciapiedi.





PISTE CICLABILI (priorità↑)

Le piste ciclabili sono il sale di ogni città amica delle biciclette. Servono a far uscire dal guscio i potenziali ciclisti, quelli che per paura scelgono l'auto, i forzati dell'auto.

Il grande problema delle piste ciclabili è il costo e non è sempre facile reperire i fondi necessari.

Ci sono vari modi di affrontare la città in termini di progettazione di piste ciclabili.

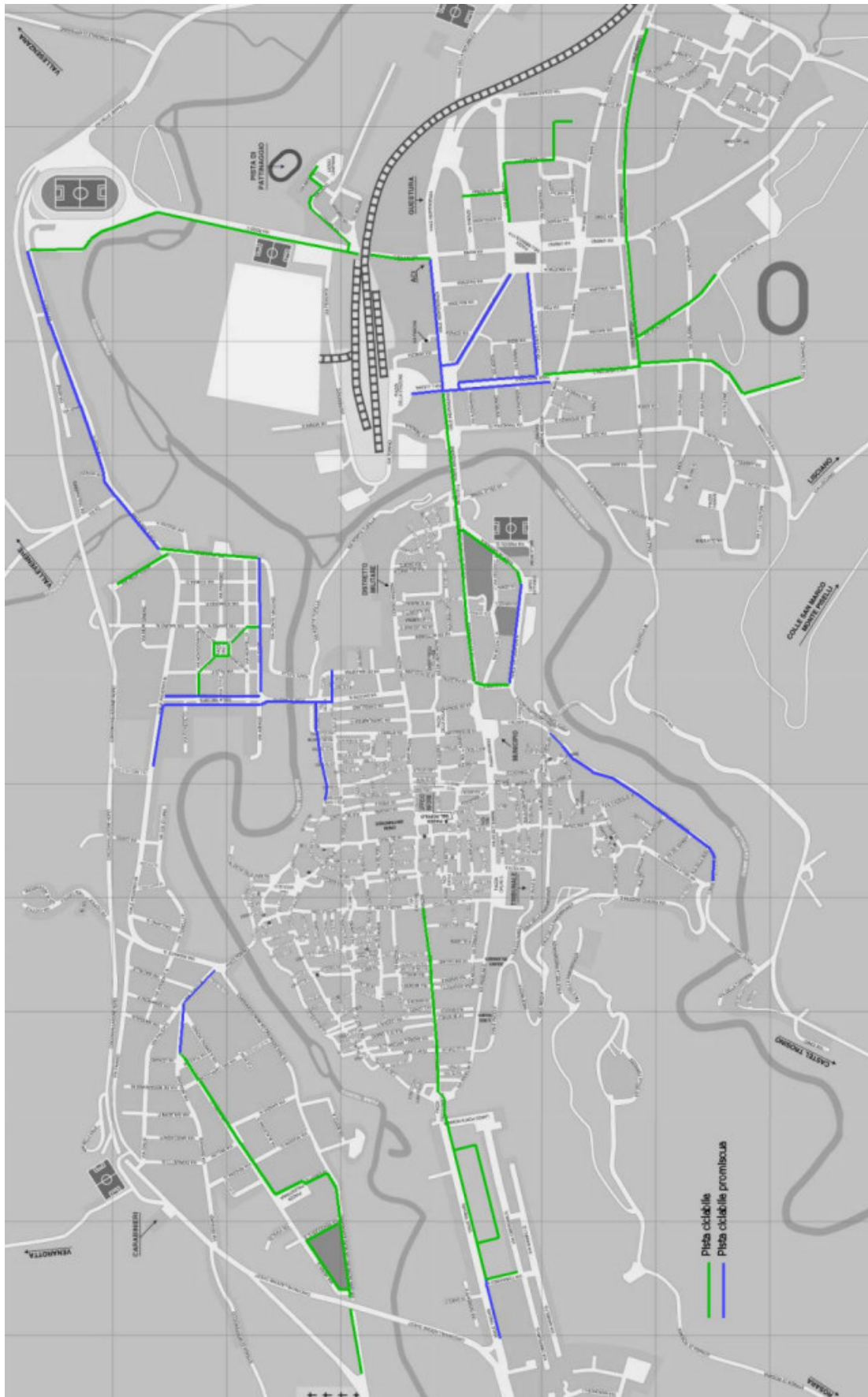
E' bene comunque avere un quadro urbanistico preciso: in una città come Ascoli con un centro storico e con quartieri periferici satellitari è bene considerare ipotesi di piste ciclabili a raggiera, lavorando nel centro storico con altri strumenti di moderazione della circolazione.

Nella progettazione si deve tener conto dei percorsi logici legati agli spostamenti dei cittadini dettati da esigenze di studio e di lavoro, dei potenziali punti di intermodalità con i mezzi di trasporto pubblici e privati e degli itinerari di accesso a località di particolare interesse turistico-ambientale.

Si può cominciare considerando il collegamento tra due nuclei dove forte è la richiesta di trasporto, ad esempio dalla Stazione FS e il nucleo della città, oppure focalizzare l'attenzione su percorsi casa-scuola , casa-lavoro.

Il PUT dovrà essere integrato con un piano di settore specifico per la rete ciclabile cittadina.

Nella figura della pagina seguente, ci siamo "divertiti" ad immaginare una possibile rete ciclabile della città di Ascoli Piceno.



CORSIE CICLABILI (priorità↑)

La differenza tra pista ciclabile e corsia ciclabile è notevole.

La più evidente è data dalla protezione che è netta per le piste (bauletti erbosi, siepi, o altri elementi in elevazione sulla pavimentazione) mentre è del tutto assente nelle corsie che vengono segnalate attraverso una striscia gialla di 30 cm parallela ad una bianca di 12 cm distanziate tra loro di 12 cm.

Le corsie hanno evidentemente un costo contenuto ma non garantiscono la necessaria sicurezza tuttavia possono dimostrarsi utili in varie situazioni.

Tracciate in prossimità di intersezioni consentono di attivare attraversamenti ciclabili, possono fungere da guida per l'immissione in rotonde, riservare lo spazio necessario per accedere alle Case Avanzate agli incroci semaforizzati, separare il flusso per il passaggio a destra con semaforo a rosso e infine costituire un deterrente per la sosta selvaggia.



Come prima ipotesi di realizzazione a basso costo di un percorso ciclabile in città, proponiamo un percorso misto, realizzato con corsie riservate e corsie promiscue con pedoni, dalla Stazione FS al centro cittadino, attraverso via Luciani – viale Indipendenza e corso Vittorio Emanuele.

CORSIE CICLABILI PROMISCUE CON I PEDONI (priorità↑)

Sono le corsie riservate, ricavate dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, laddove l'ampiezza del marciapiede stesso ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.

Viale Marconi, viale Indipendenza e viale Benedetto Croce presentano queste caratteristiche... Manca solo la giusta segnaletica. Altri interventi di rifacimento di intere vie cittadine potrebbero essere l'occasione per aumentarne il numero (viale Velli, via Piave).



A proposito di viale Velli , la nostra proposta in grado di creare anche un nuovo spazio vivibile da tutto il quartiere è stata presentata in Circoscrizione (dove era presente l'Assessore ai Lavori Pubblici) ed è quella riportata in figura.



Guardando la figura si nota come nel nostro progetto, i parcheggi siano stati spostati sotto gli alberi, al posto dell'attuale aiuola spartitraffico, con pavimentazione realizzata con betonelle forate (tipo viale Benedetto Croce).

Le attuali corsie laterali, comprensive delle aree di sosta, sarebbero invece trasformate in due ampie zone ciclo pedonali, attrezzate con panchine e aiuole.

L'UFFICIO BICICLETTE (priorità↑)

L'Ufficio Biciclette comporta la designazione di un coordinatore presso l'amministrazione che dovrà ricordare la dimensione bicicletta e fungere da «persona risorsa» a tutti i livelli dell'amministrazione comunale (politico, decisionale, esecutivo e di controllo) e in tutti i servizi che trattano, direttamente o

indirettamente, la mobilità in bici (urbanistica, ambiente, lavori pubblici, finanze, insegnamento e gioventù, polizia, trasporti ecc.).

SENSI UNICI A DOPPIO SENSO PER CICLISTI (priorità➔)

Possibilità di utilizzare corsie riservate per garantire il doppio senso per i ciclisti nelle strade a senso unico per le auto. Tuttavia vi sono situazioni come nel centro storico, con pavimentazioni ricercate dove un tracciato giallo e bianco risulta deturpante. La segnaletica in vigore consente di affiancare al divieto di transito o al senso vietato l'opzione "eccetto velocipedi" dove la vetusta parola imposta per legge viene sostituita dal più immediato simbolo della bicicletta. Questo per procedere contromano, ma come avvisare chi si immette regolarmente nel senso unico? La segnaletica prevede un cartello indicatore della direzione obbligatoria integrato dal segnale di pericolo di doppio senso di circolazione e dal simbolo omologato della bicicletta.

SEGNALETICA VERTICALE PER PERCORSI FREQUENTATI DA CICLISTI (priorità⬆)

Non tutte le strade possono essere attrezzate con piste ciclabili in sede propria, a volte per le stesse dimensioni della strada non si possono neppure tracciare corsie ciclabili, né è pensabile poiché spesso si tratta di strade di collegamento con frazioni e periferie di trasformarle a senso unico. In questi casi per garantire il più possibile l'incolumità dei ciclisti, oltre a intervenire sui limiti di velocità, occorre avvisare i conduttori di veicoli a motore che lungo il percorso possono incrociare ciclisti. Ci soccorre il segnale di pericolo generico, quello col punto esclamativo obbligatoriamente integrato con simbolo od iscrizione che precisa la natura del pericolo, ad esempio il simbolo della bicicletta e la scritta "itinerario cicloturistico". Anche la scritta "attenzione ciclisti!" può essere d'effetto.



COLORAZIONE ROSSA DELL'ASFALTO IN PUNTI CRITICI

(priorità→)

Ci sono in commercio diversi prodotti che consentono di colorare l'asfalto di rosso mattone e impasti d'asfalto già pronti allo scopo. La colorazione rossa dell'asfalto si è dimostrata di straordinaria efficacia per stimolare l'attenzione dei conducenti sia di biciclette che di altri veicoli. In diversi paesi europei è normalmente utilizzata per evidenziare le piste ciclabili.

CORSIE PREFERENZIALI PER TAXI, BICI E BUS (priorità→)

Le corsie riservate, come è già stato detto a proposito delle corsie ciclabili, sono segnalate attraverso una striscia gialla accompagnata da una bianca. Una segnaletica orizzontale che è comune per le corsie preferenziali di taxi, di bus e di biciclette, quindi nulla vieta che le stesse vengano utilizzate in modo promiscuo da questi mezzi, ad esempio in via delle Zeppelle.

Per ottenere questo scopo bisogna tracciare in giallo nella pavimentazione le scritte "BUS", "TAXI" e il simbolo di pista ciclabile con la bicicletta gialla. Anche la segnaletica verticale di imbocco deve essere conforme con l'inserimento del simbolo della bicicletta.

SVOLTA A DESTRA CONTINUA PER CICLISTI (PASSAGGIO CON IL ROSSO) (priorità↓)

La svolta a destra con il rosso si ottiene attraverso l'adozione di un impianto separato in cui i ciclisti possano svoltare a destra in modo assolutamente indipendente dalla regolazione del semaforo. Può avere caratteristiche diverse come uno spazio di flusso con bordo divisorio o un'estensione della pista ciclabile, se presente all'intersezione.

ATTRAVERSAMENTI CICLABILI (priorità→)

Negli attraversamenti ciclabili il ciclista, pur con le dovute cautele, ha diritto a proseguire mentre i veicoli a motore sono tenuti a fermarsi.

L'attraversamento ciclabile, per essere tale, deve:

- essere segnalato a terra da due strisce discontinue bianche (una sola se attiguo a un attraversamento pedonale)
- avere in prossimità, nelle due direzioni di marcia veicolare, il segnale azzurro quadrato di localizzazione con in negativo la figura umana sulla bicicletta
- avere in sede stradale di attraversamento il simbolo giallo di bicicletta elongato che caratterizza le piste ciclabili rivolto verso la direzione di provenienza dei veicoli
- se in strade con limite di velocità superiore a 50 km/h , essere preceduto dal segnale di pericolo triangolare con bordo rosso e con la figura umana sulla bicicletta in nero.

Data la scarsa considerazione dei conducenti di auto per i passaggi pedonali si possono accompagnare interventi qualificanti come rallentatori fisici ed ottici e passaggi in due tempi.

PASSAGGI IN DUE TEMPI (priorità→)

L'attraversamento di un'ampia strada trafficata dovrebbe essere attuato in due azioni distinte: fino al centro della carreggiata e dal centro alla parte opposta.

Concentrando l'attenzione su una sola direzione di flusso veicolare si accresce la potenzialità di avvertire un pericolo. L'area di sosta al centro della carreggiata deve essere opportunamente protetta e sufficientemente ampia da permettere il posizionamento di più ciclisti nei due sensi di marcia.

Un attraversamento ciclabile così organizzato andrebbe sistemato ad esempio nell'attraversamento in fondo a viale De Gasperi.



CORSIE DI ASSESTAMENTO PER LA SVOLTA E L'ATTRAVERSAMENTO (priorità↓)

Lungo le vie ad alto scorrimento con o senza piste e corsie ciclabili, la svolta a sinistra costituisce sempre un problema per i ciclisti. Posizionare la bicicletta trasversalmente per avere una

corretta visuale sui due flussi di traffico significa spesso invadere la carreggiata. Le corsie di assestamento posizionate in prossimità di incroci particolarmente significativi consentono di ovviare al problema.

CASE AVANZATE AGLI INCROCI SEMAFORIZZATI (priorità➔)

La linea d'arresto avanzata per ciclisti (Casa Avanzata) viene ormai applicata in quasi tutti i paesi europei vista la sua straordinaria efficacia. L'idea si basa sull'osservazione del comportamento spontaneo dei ciclisti che tendono a posizionarsi agli incroci a capo della fila di auto, per non respirare i gas di scarico e per non essere costretti a manovre pericolose in caso di svolta a sinistra. Come conseguenza l'attestamento dei ciclisti in assenza della Casa Avanzata avviene sempre al di là della linea d'arresto con rischio di incidenti e intralcio alla circolazione.



Arretrando la linea d'arresto per i veicoli a motore si crea una zona d'attesa per ciclisti.

L'applicazione di questa semplice misura di segnaletica orizzontale consente un rapido disimpegno dell'incrocio da parte dei ciclisti con una drastica riduzione del disturbo arrecato ai conducenti degli autoveicoli.

DISSUASORI DI VELOCITA' CON SPAZIO LIBERO PER LE BICICLETTE (priorità⬆)

Limitare la velocità delle auto non deve tramutarsi in un ostacolo o un pericolo per i ciclisti, per questo cordoli e dissuasori in genere devono prevedere lo spazio necessario al transito libero delle biciclette (cuscini berlinesi).

TOMBINI E PAVIMENTAZIONE (priorità⬆)

Siccome i percorsi ciclabili si trovano quasi sempre ai margini della carreggiata, è bene fare attenzione alle grate e ai tombini che non devono essere sistemati in modo da permettere alle ruote di

incastrarsi o sprofondare. Ad esempio sul Lungotronto Bartolomei alcuni tombini particolarmente incassati costituiscono una vera e propria minaccia alla circolazione a due ruote.

RAMPE PER CICLISTI (priorità↓)

Le rampe per cicli servono a superare agevolmente barriere architettoniche, in genere scalinate. Soluzione semplice ed economica, le rampe per cicli possono essere normali profilati metallici inclinati o dello stesso materiale di cui è costituita la gradinata. Un intervento in tal senso andrebbe fatto sulle scale presenti nella circonvallazione ovest che servono a raggiungere la strada del cimitero.

AREE PEDONALI APERTE ALLE BICICLETTE (priorità→)

Nell'area pedonale del centro storico, il conflitto tra ciclisti e pedoni è reale. Tuttavia lo spazio urbano frequentato massicciamente dai pedoni si riduce a particolari momenti dell'anno e a precisi orari nell'arco della giornata. E' perciò inutile vietare il traffico ciclistico per tutto il resto del tempo. Inoltre l'utilizzo delle aree pedonali da parte dei ciclisti a scopo di attraversamento si riduce automaticamente quando l'affollamento dei pedoni costringe a continue fermate e rallentamenti.

Occorre inoltre predisporre aree di sosta per cicli in special modo all'imbocco delle aree pedonali lasciando comunque libero il transito in uno spirito di convivenza civile.

CENTRO STORICO ⇔ ZONA 30 (priorità↑)

Aumentare la zona pedonale (o meglio, ciclo-pedonale) e convertire la rimanente parte del centro storico a Zona30. Le Zone30 sono zone accessibili con il limite della velocità a 30 km/h in cui non è tanto la segnaletica o la civiltà dei cittadini a indurre velocità moderate ma le caratteristiche fisiche e geometriche della strada trasformata. Interventi di arredo urbano e alterazioni della pavimentazione cambiano l'assetto della strada al punto da sembrare ristretta.

In corrispondenza degli incroci si riduce il raggio di curvatura dei marciapiedi con aiuole supplementari come pure agli ingressi, in modo da rendere inequivocabile che si è in procinto di attraversare una strada "diversa".



Le Zone 30 non devono avere traffico di attraversamento improprio ma caratterizzarsi come Isole Ambientali dove il recupero della vivibilità urbana è prioritario.

CICLOPARCHEGGI (priorità↑)

Favorire l'uso della bicicletta significa anche garantire adeguati spazi di sosta che differiscono in relazione all'utilizzo del mezzo: pratiche rastrelliere in prossimità dei negozi, adeguati ripari e archetti ancorati con la possibilità di legare il telaio, semplici spazi auto convertiti a cicloparcheggi (lo spazio occupato da un'automobile è pari a quello di 12 biciclette). Nella foto si vede l'unico esempio di cicloparcheggio coperto presente nella città di Ascoli Piceno nei pressi di piazza Diaz... andrebbero sicuramente aumentati.



I regolamenti edilizi locali dovrebbero richiedere che i ricoveri per le biciclette siano disponibili come parte integrante degli edifici residenziali, alla stessa maniera dei parcheggi per auto che sono normalmente richiesti. Lo stesso deve avvenire per le destinazioni principali del traffico ciclistico (ad es.: scuole, biblioteche, ospedali, centri amministrativi, ricreativi, luoghi di lavoro)

SERVIZI DI ASSISTENZA, RIPARAZIONE E DEPOSITO CUSTODITO (priorità→)

Il cicloparcheggio attrezzato non sempre è garanzia da furti e da atti vandalici. Per incentivare l'uso quotidiano di biciclette nuove e più sicure è bene prevedere strategiche disposizioni di servizi di assistenza, riparazione e deposito custodito. Queste attività artigianali faticano a reggersi economicamente, è quindi bene prevedere forme di aiuto da parte delle amministrazioni.

NOLEGGIO BICICLETTE (priorità↓)

Il servizio di noleggio biciclette è una realtà diffusa in altre città italiane ed europee. Un aspetto da non sottovalutare quando si intende attivare questo servizio è il tipo di gestione; non esistono regole generali ma bisogna fare attenzione a garantire il massimo di orario di apertura ottenibile anche tramite reperibilità.

Non bisogna neppure dimenticare che è un'attività economica che non si regge autonomamente e quindi va supportata dall'ente che intende avviare il servizio, ad esempio offrendo gratuitamente i locali di deposito e/o provvedendo direttamente all'acquisto di un primo lotto di biciclette poi cedute in Gestione. A tal riguardo ci risulta che il Comune di Ascoli Piceno ha da tempo acquistato più di 100 biciclette, praticamente inutilizzate.

Siti privilegiati sono ovviamente le stazioni ferroviarie ma anche i parcheggi scambiatori. Ottimale è l'abbinamento turistico quindi una collocazione attigua agli uffici di informazione turistica.

L'ideale sarebbe costituire più punti di noleggio in città con un'unica gestione, il che consente di noleggiare la bicicletta in un punto e consegnarla in un altro.

Errore da evitare è inseguire il sogno delle biciclette pubbliche cedute gratuitamente. Promuovere la bicicletta significa anche far prendere coscienza che è un bene prezioso e come tale ha un costo ed esige rispetto.

CAMPAGNA PREVENZIONE FURTO (priorità→)

In collaborazione con Carabinieri e Polizia Stradale occorre avviare iniziative per limitare i furti di biciclette attraverso la marcatura volontaria dei mezzi e l'apposizione di bici-esca, il tutto accompagnato da una campagna informativa riguardo il tipo di serrature da utilizzare, il modo di legare le bici, i rischi che incorrono i ladri di biciclette ecc...

BICICARD (priorità↓)

In città come Ferrara (città patrimonio dell'Unesco), ai non residenti nel Comune è stata data la possibilità di visitare la città in bicicletta attraverso la Bicicard, una tessera con la quale il visitatore che parcheggia l'auto ottiene in cambio una bicicletta, l'ingresso gratuito ai Musei Civici, sconto alle mostre temporanee, nei ristoranti, negli hotel e nei negozi convenzionati.

BIKE SERVICE PRESSO LE STRUTTURE RICETTIVE (priorità↓)

Le aziende turistico-ricettive possono garantire tra i servizi supplementari anche l'utilizzo di una bicicletta sia per spostamenti minimi che a scopo escursionistico. La bicicletta può essere compresa nel costo camera o ceduta a nolo.

POLIZIA MUNICIPALE IN BICICLETTA (priorità↓)

La polizia in bicicletta, risultata una formula vincente nella prevenzione poiché la sorveglianza è più discreta, capillare e migliora la relazione con i cittadini.



BICI BLU (priorità↓)

Dalle "Auto Blu" alle "Bici Blu" il passo potrebbe essere breve dotando Sindaco e Assessori di una bicicletta. Le Bici Blu sono un mezzo, economicamente vantaggioso e pratico, per avvicinarsi alla gente, agli elettori, mostrarsi da pari a pari e dare un buon esempio.

PROGRAMMI EDUCATIVI (priorità↑)

Tutti le scuole dovrebbero integrare l'uso della bicicletta nei loro programmi educativi. Tali programmi dovrebbero essere finalizzati a diffondere l'uso della bicicletta tra i giovani e a creare una consapevolezza dei benefici di una mobilità sostenibile e gentile. La stessa cosa si applica alla formazione professionale di tutti coloro che sono addetti a servizi della comunità, quali i Mobility Manager, ingegneri, urbanisti, poliziotti, personale sanitario e istruttori di scuola guida, che necessitano di avere una considerazione positiva dell'uso della bicicletta nelle loro decisioni e azioni.



IL RUOLO DELL'UNIVERSITA' (priorità→)

Una stretta collaborazione con la Facoltà di Architettura potrebbe dare una nuova spinta alla mobilità ciclistica tramite studi, indagini, progetti che potrebbero concretizzarsi in tesi di laurea o progetti esecutivi.

INCENTIVI ECONOMICI (priorità↑)

Contributi economici per favorire la mobilità ciclabile: contributi sull'acquisto della bici, contributi alla professione di cicloriparatore, contributi ai dipendenti comunali e non che usano la bicicletta ecc...



CONVENZIONI CON NEGOZI (priorità↓)

Ad esempio a Ferrara un adesivo raffigurante una bicicletta che sorride e la scritta "Negozio Amico della Bicicletta" collocato nelle porte-vetrine degli esercizi commerciali, indica un negozio che aderisce all'iniziativa promozionale: convenzioni con le organizzazioni di ciclisti locali, sconti, agevolazioni. Per l'amministrazione comunale è importante avere il sostegno dei commercianti quando si attuano scelte di limitazione della circolazione che spesso non trovano la necessaria corrispondenza delle associazioni di categoria, almeno nella prima fase attuativa.

AL LAVORO IN BICICLETTA (priorità↑)

Quanto costa ad un'azienda di medie dimensioni attrezzare un'area a parcheggio auto per i propri dipendenti? La stessa area non potrebbe diventare una superficie produttiva?

Il personale può essere incoraggiato a passare dall'auto alla bici grazie ad un sistema di abbuono per chilometraggio, i soldi delle tasse di posteggio degli automobilisti vengono stornati agli utenti della bici, il tempo medio impiegato giornalmente per recarsi in azienda viene incluso nell'orario di lavoro, agli impiegati che rinunciano al posto auto viene regalata una bicicletta, il bonus di trasferta

o di spostamento per lavoro entro 15 chilometri ha un trattamento economico maggiorato per chi usa la bici rispetto a chi usa l'auto, ecc.

Risultato di queste politiche: meno auto per le strade, meno inquinamento, meno incidenti, un potenziamento degli impianti ciclabili lungo i percorsi e con il recupero di aree adibite a posti auto nuovi insediamenti produttivi e nuovi posti di lavoro.

I lavoratori che già oggi e senza incentivi usano quotidianamente la bici al posto dell'auto hanno già un grosso vantaggio economico: è stato calcolato che quanto globalmente viene risparmiato consente di acquistare ogni dieci anni un'auto nuova di media cilindrata o se si preferisce una buona bicicletta ogni anno.

FONTI

Gianni Stefanati (Ferrara) – “Per una città amica delle biciclette”

FIAB onlus “CICLABILITA' URBANA - ORIENTAMENTI E LINEE GUIDA”

Sito Internet “Amici della bicicletta di Ascoli Piceno” – <http://www.adbascoli.co.nr>