

Parcheggio
biciclette
in una stazione
della tramvia
di Nantes



La diffusione
delle attività
di riparazione
delle biciclette.



Box per deposito
biciclette
(in posizione
appesa su
perno rotante)
presso una
stazione
ferroviaria
svizzera



2) Le fasi di condivisione del programma

Esse comprendono:

- **le azioni concertate** con i vari attori del settore della mobilità;
- **la partecipazione** e la condivisione con gli organismi di rappresentanza dei quartieri;
- **la comunicazione** e la promozione verso i cittadini

“Stazione bici”
presso quella
ferroviaria di
Munster ove è
possibile anche
noleggiare bici e
fare riparazioni



3) La fase di promozione del programma

Il marketing e la comunicazione sono elementi strategici per contattare i cittadini. L'obiettivo da perseguire per gli amministratori deve essere innanzitutto “attivare mobilità ciclabile” e non solamente realizzare percorsi ciclabili, stanziando magari somme consistenti, perché non sempre gli interventi costruttivi hanno come risultato certo l'incremento della mobilità ciclabile.

Esistono molti casi di percorsi realizzati che non attirano utenza per cattiva scelta di percorso o per scarsa sicurezza o comfort.

In questa fase trova la sua funzione l'“Ufficio biciclette” che ha i seguenti obiettivi in collegamento con gli altri uffici:

- **promuovere l'uso** della bicicletta;
- **essere di interfaccia** con i cittadini ciclisti per la soluzione delle criticità segnalate;
- **monitorare lo sviluppo** della rete ciclabile;
- **ricercare finanziamenti e sinergie** per incrementare la ciclabilità.

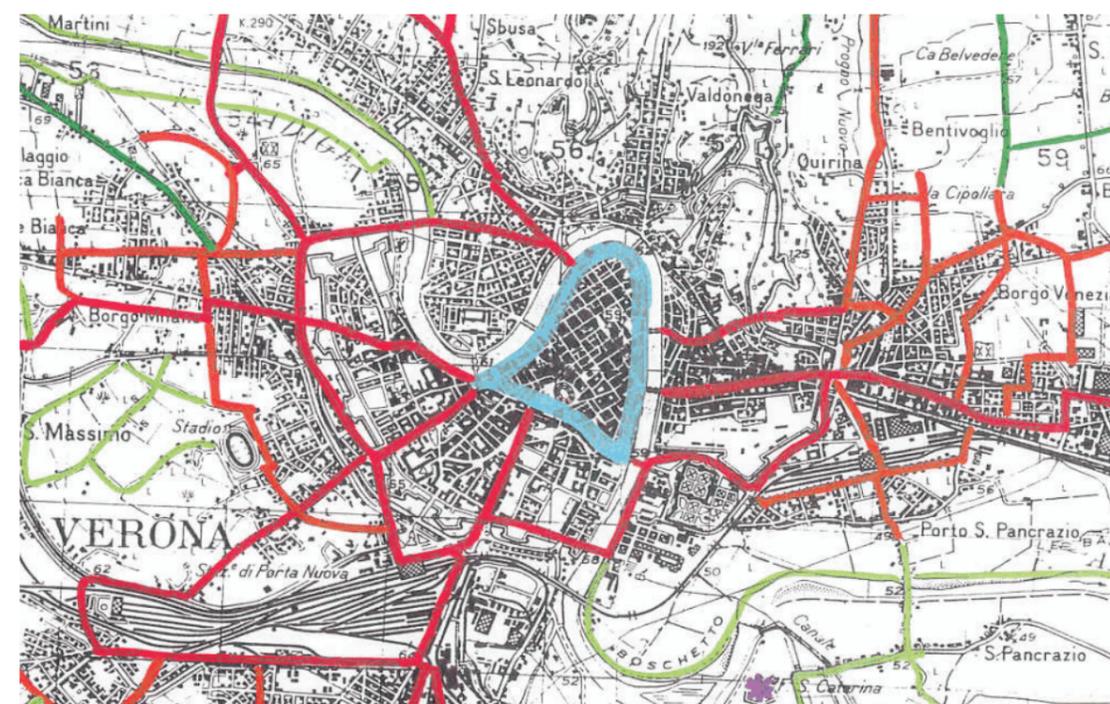
Bella pensilina
utilizzata a
Bolzano:
il ciclo parcheggio
coperto risulta più
gradito ai ciclisti



La pianificazione ciclabile Il Bici Plan

Se le velocità sono moderate, il traffico motorizzato può convivere con la mobilità lenta, di chi va a piedi e in bici, e non c'è bisogno di separarne i movimenti, con lo spreco di spazi urbani che ne consegue.

Il Bici Plan non propone solo piste ciclabili, ma un ventaglio di interventi organizzati per reti di trasporto e tessuti urbani.



Sintesi del Bici Plan di Verona:
in azzurro la città storica già a 30 km/h,
in rosso le radiali principali,
in verde la rete extraurbana.

Per “Bici Plan” si intende il piano della mobilità ciclabile e pedonale con orizzonte temporale di 8/10 anni.

Lo studio del Bici Plan si articola in due fasi:

- **Fase 1**, analisi territoriale con le criticità e le risorse per la mobilità ciclistica, individuazione dei punti attrattori e generatori di traffico, prime proposte da presentare ai politici decisori e alla cittadinanza.

- **Fase 2**, definite le priorità di breve periodo (il tempo di una tornata amministrativa) e di lungo periodo (i successivi interventi), si sviluppa una analisi approfondita degli interventi, organizzati secondo un moderno principio di **rete ciclabile articolata gerarchicamente** (centro storico, sistema periferia-centro, sistema dei quartieri e sistema extraurbano), con soluzioni differenziate (di separazione, integrazione o moderazione del traffico a seconda della classificazione ufficiale e della situazione reale della strada interessata), proposte secondo uno schema prioritario di realizzazione e accompagnato da una stima sommaria degli interventi.



Obiettivi del Bici Plan

Il Bici Plan, programma comunale per la ciclabilità, ha i seguenti obiettivi:

- **aumentare la mobilità in bicicletta** dal 3÷5÷10% italiano al 15÷25% europeo, come a Bolzano e Mestre, che sono già oltre il 20÷22% lavorando sull'offerta e proponendo al ciclista situazioni sicure, protette, confortevoli e convenienti, percorsi di qualità e servizi di supporto;
- **promuovere** la cultura dell'uso della bicicletta diffondendo la regola che fino a 400÷600 metri si va a piedi, fino a 3÷4 km in bici, oltre con altri mezzi, meglio se collettivi;
- **influire sulle scelte di mobilità** e sugli stili vita dei cittadini e conferire allo spazio urbano un'immagine armoniosa e ad alta socialità;
- **dare autonomia ed indipendenza** agli utenti deboli della strada;

- **rendere la bici amica** del piccolo commercio di quartiere.

La bici deve diventare alternativa reale all'automobile, sia come scelta desiderata che come scelta obbligata e comunque conveniente.

Per questo è necessaria un'analisi mirata della mobilità ciclabile in relazione alle altre modalità di spostamento.

Come esemplificato nell'illustrazione sotto, vengono individuati i punti attrattori: scuole, chiese, aree verdi e sportive, cimitero...

In linea continua sono indicati i percorsi ciclabili esistenti, in linea tratteggiata quelli proposti. Le intersezioni da mettere in sicurezza sono evidenziate con un bollo tondo di retino. La numerazione dei percorsi rimanda alle schede progettuali di dettaglio e ai costi previsti.

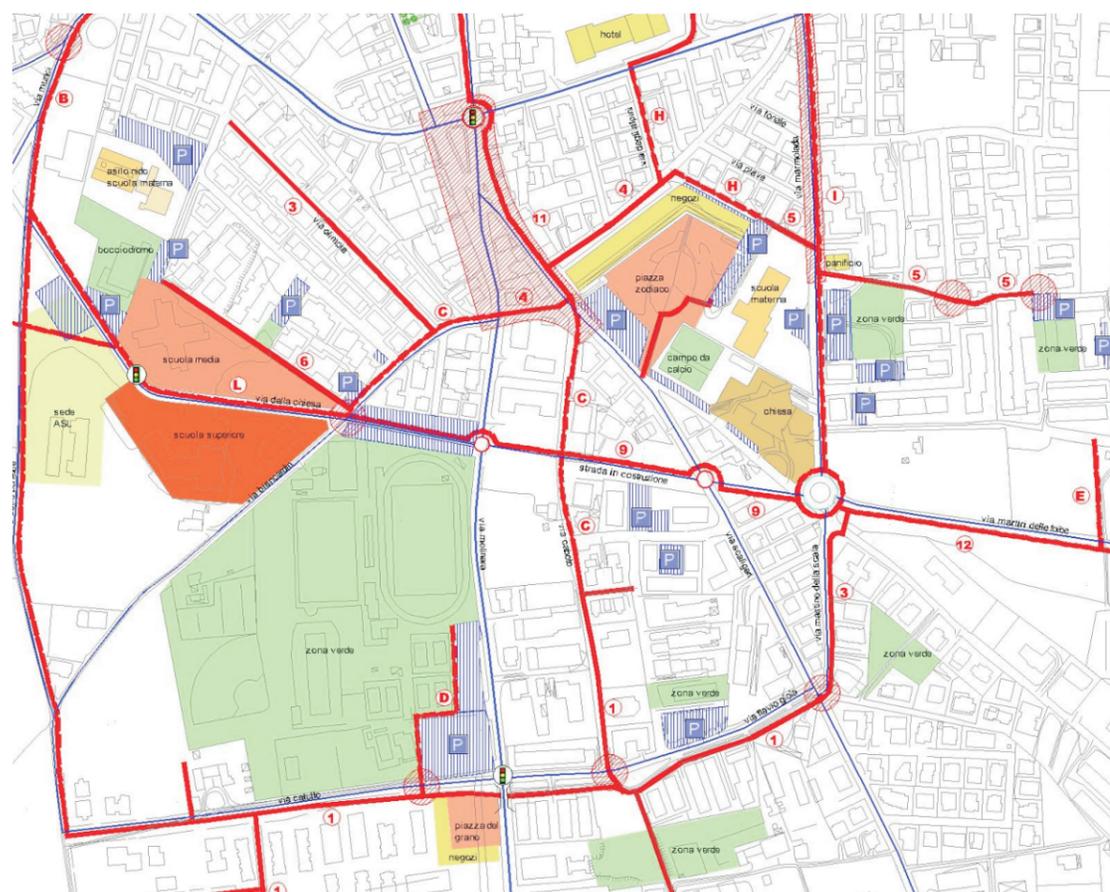


Tavola generale del Bici Plan di un comune di media grandezza, (anno 2007)

La ripartizione modale di una città si può cambiare, confrontiamo due casi:

Città	Piedi	Bici	Bus	Moto	Auto	Altro	Totale
Verona 2004	20,6	7,3	5,6	9,6	55,4	1,3	100,0%
Bolzano 2005	31,6	22,7	6,6	6,0	32,9	0,2	100,0%

A Bolzano è stata la scelta politica degli ultimi anni che ha cambiato l'uso dei mezzi in città.

Il programma

Il programma ciclabile comunale prevede:

1) La rete dei percorsi e i servizi per la bicicletta

La rete comunale dei percorsi ciclabili è organizzata gerarchicamente in:

- **ciclabilità del centro storico** (Zona 30);
- **rete principale urbana** per i collegamenti periferia - centro;
- **rete locale di quartiere**, costituita da piste ciclabili, Zone 30 e strade residenziali;
- **rete extraurbana** per i collegamenti con gli altri comuni o con il territorio.



Segnaletica ciclabile integrata nelle indicazioni turistiche e commerciali

I servizi per la bicicletta sono:

- **le rastrelliere portabici**, di qualità, ove sia possibile legare facilmente il telaio della bicicletta alla rastrelliera, sono un elemento molto importante, devono essere numerose e ben distribuite;
- **le ciclostazioni con custodia**, noleggio e riparazioni presso le stazioni ferroviarie rivestono un ruolo strategico sia per i pendolari sia per gli utilizzatori occasionali delle bici a noleggio;
- **i punti di "bici pubbliche"** nei parcheggi scambiatori, presso le principali fermate del trasporto pubblico locale e presso i principali centri attrattori della città, sono un servizio in forte espansione. Le postazioni devono essere ben distribuite e deve essere possibile prendere una bici in un luogo e lasciarla in un altro. In genere l'utilizzo è gratuito per i primi 20÷30 minuti e poi a pagamento. Il sistema delle bici pubbliche va promosso e gestito come un vero e proprio sistema di trasporto;
- **i negozi e le officine** che fanno le riparazioni alle biciclette;
- **una segnaletica dedicata** alle bici.



Bici pubbliche a noleggio (gratuito la prima mezz'ora) con la tessera integrata dei trasporti della Regione Piemonte (foto città di Savigliano)

Nel Bici Plan gli itinerari e i servizi sono presentati chiaramente in un prospetto riassuntivo che indica funzioni, costi e fasi attuative per consentire al decisore politico di individuare priorità e tempi necessari alla realizzazione del programma ciclabile comunale.

