



FASE 2: Riflessioni e proposte di viabilità sostenibile

TUTTI IN BICICLETTA

Bolzano è ripartita. E così l'Alto Adige. Dopo due mesi di segregazione ora comincia la **FASE 2**.

E sarà una sfida importante.

Lo ammettiamo: **siamo preoccupati**. Come Associazione che tutela la bicicletta e punta ad un ambiente sano e vivibile temiamo questa ripresa del lavoro perché avvertiamo nelle persone **diffidenze e paure**.

Niente di peggio. Ricordiamoci che dovremo convivere a lungo con il virus. Se non prenderemo le dovute contromisure iniziando a garantire all'interno dei mezzi di trasporto una distanza di 2 metri tra le persone, il provvedimento ricadrà su comportamenti impropri che produrranno danni ancora maggiori. Molti si sentiranno in pericolo e punteranno a spostarsi evitando autobus, treni e funivie.

Bisogna trovare una soluzione se non vogliamo screditare i nostri servizi pubblici che sono il fiore all'occhiello dei trasporti provinciali. Inoltre non possiamo incrementare l'inquinamento con le auto private proprio ora che abbiamo "percepito" il legame della diffusione del Coronavirus con gli ambienti infestati dalle PM 10. Sarebbe assurdo creare ulteriori pericoli di infezioni e tanti altri disastri sanitari collaterali per causa dello smog che deriverà dagli incolonnamenti lungo le vie della città, assembramenti e code agli incroci e ai semafori. Per questo dobbiamo imparare a muoverci con avvedutezza e **incentivare gli spostamenti senza auto e muovendoci in modo più salutare: a piedi, in bicicletta o in monopattino**. Solo così questa FASE 2 può divenire

UNA GRANDE OPPORTUNITA' DI TRASFORMAZIONE

Vediamo come e procediamo con ordine:

- Il timore maggiore attualmente è dato dal **bisogno dei pendolari** di giungere in città. Visti i pericoli del contagio molti punteranno sull'utilizzo della propria auto privata. Si sentiranno giustificati e più sicuri rispetto al treno o all'autobus.
- Sarebbe un errore: si creerebbe un problema di inquinamento perpetuo nei centri urbani senza possibilità di rimedio.
- Noi vorremmo che si affrontasse il problema **distinguendo il traffico provocato dai pendolari in due categorie a seconda del lavoro** che gli stessi svolgono nelle nostre città. Da questa distinzione si possono adottare due pesi e due misure: chi avrebbe l'autorizzazione di circolare in città con il proprio mezzo e chi invece dovrebbe lasciare l'auto fuori dalla città.

LIBERA CIRCOLAZIONE e BLOCCO all'ingresso della città

- **A) Libera circolazione:** mezzi pubblici di trasporto, ambulanze, operatori medici e infermieri, informatori scientifici, operatori con strumentazioni sanitarie al seguito per visite a domicilio, volontari sociali e ditte autorizzate alle consegne alimentari; artigiani, commercianti, ambulanti, tecnici, specialisti per interventi urgenti; corrieri postali, taxisti.
Queste categorie HANNO bisogno del proprio mezzo per lavorare (es. trasporto materiali pesanti e ingombranti, scale, generatori di corrente, consegne di mobili, alimenti, ecc.);
Costoro sono la spina dorsale della vita sociale ed economica della città. Lasciamoli lavorare e circolare tranquillamente.

- **B) Blocco all'ingresso della città:** Le altre categorie di pendolari (impiegati, dipendenti, liberi professionisti, ecc.) possono lasciare l'auto in periferia e raggiungere il loro posto di lavoro in altro modo e in assoluta sicurezza (vedremo sotto come).
- Questa distinzione è fondamentale. **Soprattutto nei primi mesi.**

COME PROCEDERE:

- Gli amministratori della viabilità **devono coinvolgere gli enti che gestiscono i mezzi pubblici.** Tutti possono cooperare per un'azione comune che permetta di applicare le seguenti misure:

MEZZI PUBBLICI, PARCHEGGI e INGRESSI IN CITTA'

(treni, autobus, metrobus, bici e monopattini);

- **Diminuzione del numero dei passeggeri** sui mezzi per ogni corsa nel rispetto della distanza tra persona e persona; Ad esempio si è stabilito approssimativamente già il numero: **sugli autobus** per ogni corsa 15, max 20 persone invece dell'abituale 80. in che il mezzo garantisce quando si è nel pieno del trasporto. **Sui treni:** accurata divisione negli scompartimenti (singola persona in ogni fila o scompartimento) oppure disposizione a scacchiera (due per scomparto).
- **Aumento del numero delle corse** dei treni e degli autobus (a seconda delle diverse situazioni ed esigenze); ideale incrementare i mezzi e le corse nelle ore di maggior difficoltà (es. una corsa ogni 10 minuti invece di ogni 15 - 20 minuti,);
- Occorre evitare gli assembramenti: si possono scaglionare e/o **differenziare gli orari** di lavoro delle attività economiche e sociali (diversità di aperture dei negozi, uffici, banche, esercizi commerciali, fabbriche, servizi scolastici, università);
- Eliminare il più possibile gli **orari di punta** e/o **i picchi della mobilità;**
- **Riduzione di prezzo dei biglietti e delle corse** a seconda degli orari (prezzi meno cari se si scelgono le corse in ore centrali della giornata);
- Vagliare l'opportunità di promuovere fasce di orario in cui è possibile **viaggiare gratuitamente;**
- **Niente ticket** per il trasporto **della bicicletta in treno;**
- Pianificare gli orari per le **consegne a domicilio.**
- **Piano merci.** Si prevede a Bolzano un piano per vietare l'entrata in centro ai furgoni dei corrieri. **Saranno sostituiti dai cargo-bike.** Come avviene il piano merci: viene stabilita un'area di scarico nel raggio di due miglia dal centro città. Qui si stabiliscono dei punti di deposito delle merci. Da qui partono le consegne in centro con le biciclette elettriche cargo;
- Inoltre: A Bolzano si discute di limitare gli ingressi anche ricorrendo alle **targhe alterne;**
- Si sta vagliando inoltre la possibilità di introdurre **i ticket** d'entrata per pendolari e turisti;
- Sulle strade all'ingresso in città saranno installati dei **grandi portali visivi** interattivi. Se ne prevedono ben 35. Attraverso questi grandi schermi interattivi la Centrale di Comando dei Vigili Urbani potrà controllare i flussi, predisporre la suddivisione delle entrate, gestire i parcheggi, fermare il traffico in entrata in punti prestabiliti;
- Il sistema permetterà di individuare i viaggiatori e i trasgressori con potenti **telecamere,** controllare le targhe, la professione, la idoneità del mezzo. Il lavoro dei vigili urbani sarà semplificato.

Auto in periferia:

- Incrementare l'attività di **smart - working** per i **pendolari extraurbani;**
- Individuare **aree in periferia** anche solo **PROVVISORIE** da utilizzare come parcheggi all'ingresso della città (aree private o pubbliche, spazi in zone industriali da condividere, luoghi aperti poco frequentati, vie di grandi dimensioni in cui riservare una corsia per il parcheggio, aree vuote nelle caserme, parcheggi privati e pubblici, campi periferici, aree demaniali, spazi liberi lungo gli argini dei fiumi, campi da calcio, aree di lavoro semi-abbandonate; zone verdi poco sfruttate);

- Tutto aiuta a limitare gli ingressi alle auto (i privati possono anche richiedere un pagamento ticket orario);
- Nei pressi dei parcheggi provvedere a installare **una fermata dell'autobus**, oppure sperare di avere nei pressi **una stazione del treno**;
- Postazioni di **noleggioriciclo** vicino ai parcheggi stessi;
- Trasporto della **propria bici in auto**. Diffondere l'idea di poterla inserire nella propria auto o di trasportarla con il treno; una volta arrivati al parcheggio, oppure in stazione si prosegue in bici verso il luogo di lavoro o il centro cittadino;
- Le piccole utilitarie possono ricorrere alle **bici pieghevoli**;
- Favorire la diffusione dei **monopattini elettrici**;
-

RETE CICLABILE (urbana ed extraurbana)

Premessa: Ricordiamo che la bicicletta e la rete ciclabile sono un **potentissimo sistema** di locomozione e di viabilità per gli spostamenti in città:

- **Garantiscono la distanza** fra le persone, non intralciano il traffico, offrono **praticità** e **rapidità** negli spostamenti;
- Molte le funzioni quotidiane che possono svolgere: dalla spesa, al lavoro, agli uffici pubblici, alla scuola; ai centri sportivi e a quelli sanitari;
- Ci sono in uso anche diversi modelli di "carrelli appendici" da applicare alla bici in modo semplice e funzionale;
- L'attività in bicicletta aiuta al mantenimento del **buono stato di salute** e al rinvigorismento psicofisico;
- La bici è attualmente l'unico mezzo capace di circolare in città **senza inquinare**.
-

BICICLETTA: UN GRANDE AIUTO AL SISTEMA dei TRASPORTI

La bicicletta AIUTA anche a **svilire gli affollamenti** e le attese alle fermate, all'utilizzo dei mezzi e alla disposizione all'interno dei mezzi pubblici e al traffico sulle strade viarie. Va favorita ogni sua forma di sensibilizzazione e di **incentivo all'uso** dei mezzi per la micromobilità elettrica (**bici e monopattino**) (potrebbero essere pensati anche diversi tipi di bonus economici a seconda dell'uso).

Pertanto si propone di

- CONTINUARE a **divulgare periodicamente l'uso della bici** in città e in periferia;
- Ideare **corsie preferenziali** per biciclette ove mancanti.
- **Creare piste ciclabili** - ricavandole dalle strade normali, delimitando gli spazi alle auto in via transitoria mediante segnaletica gialla.
- Sottolineare che questo mezzo è l'unico capace di **contenere l'inquinamento**. (Gli esperti hanno accertato il legame fra le PM 10 e il Coronavirus). Pertanto il ricorso alla bicicletta **in questa fase 2 è ancora più importante**);
- Ricordare che questo periodo di **stagione è il più propizio** all'uso della bicicletta;
- Favorire il **bike – sharing**;
- La tessera del **Alto Adige Pass** offre un servizio pratico, rapido, economico, completo e sicuro per soddisfare un pronto utilizzo sia sui mezzi pubblici che nel prelievo di una bicicletta elettrica;

NECESSITA' di PARCHEGGI per bici

URGONO PARCHEGGI idonei e protetti per le bici elettriche

Chiunque acquisterà una bicicletta elettrica e la vorrà utilizzare per andare al lavoro, in centro città, o per andare a fare più semplicemente la spesa, si troverà di fronte al problema di dove lasciare il mezzo. Una bici costosa non può certo essere lasciata a lungo in strada.

- **OCCORRE PENSARE A PARCHEGGI INTERNI:** che siano **PROTETTI, COPERTI, A PAGAMENTO**, e possibilmente nei pressi **del CENTRO CITTA'** o in altri punti strategici. Si possono individuare e progettare siti sicuri e bene custoditi.
- Chi compra una e-bike e viene dalla periferia con questo mezzo costoso, ha diritto di trovare luoghi sicuri. Come a dire che si collabora per l'ambiente ma si chiede in cambio una garanzia contro i furti.

-
-
-
-

(Fabio Martorano)

- Bolzano 25 Aprile 2020