

ANDARE IN BICI A TRIESTE ... SI PUÒ



STATO DELL'ARTE
E AZIONI FUTURE
ANNO 2013

INIZIATIVA "CARO SINDACO"
MOVIMENTO "#SALVAICICLISTI"



ANDARE IN BICI A TRIESTE... SI PUÒ

STATO DELL'ARTE E AZIONI FUTURE

ANNO 2013

Iniziativa “Caro Sindaco”, movimento “#Salvaiciclisti”

Un anno è passato da quando io e la Vicesindaco Fabiana Martini abbiamo proposto l'adesione del Comune di Trieste all'iniziativa “Caro Sindaco”, lanciata dal movimento “#Salvaiciclisti”. Un'adesione convinta, dal momento che condividiamo appieno l'interesse a sviluppare i temi relativi alla mobilità sostenibile. Il nostro intento è infatti quello di sensibilizzare cittadine e cittadini all'utilizzo del trasporto pubblico, all'andare in bicicletta e al camminare, quali forme di mobilità alternative all'automobile.

Molte sono le azioni che già abbiamo avviato e molte altre sono quelle che andremo a implementare nel prossimo futuro. Tutte sono accomunate dall'obiettivo di migliorare la qualità della vita nella nostra città. Promuovere la ciclabilità non è che un tassello di un insieme più ampio di politiche e progetti che vogliamo attuare attraverso la partecipazione attiva delle cittadine e dei cittadini di Trieste. Presupposto della partecipazione è la conoscenza e la condivisione dei programmi dell'Amministrazione. In quest'ottica va letto il documento che abbiamo prodotto con il valido aiuto di tante associazioni e soggetti, in primis l'associazione Ulisse-FIAB.

Qui trovate non soli i risultati dell'anno appena trascorso e i nostri obiettivi futuri, ma anche i principi di quella che potremmo definire una vera e propria campagna culturale per diffondere un diverso modo di muoversi in città.

Con l'auspicio e l'impegno a continuare nel percorso di partecipazione sin qui intrapreso, non posso che augurarci un buon lavoro insieme.

Elena Marchigiani

Assessore alla Pianificazione urbana,
Mobilità e traffico del Comune di Trieste

INDICE

I. ANDARE IN BICI FA BENE.....	pag.	3
Perché non promuovere un uso più intenso della bici nella nostra città?.....	pag.	3
Bici-economia.....	pag.	4
Bici sì, ma in sicurezza.....	pag.	5
II. DA DOVE SIAMO PARTITI... E DOVE VOGLIAMO ARRIVARE.....	pag.	5
Una rete ciclabile portante.....	pag.	6
Moderare velocità e traffico.....	pag.	6
Servizi e azioni di supporto.....	pag.	7
Ciclisti e pedoni: convivere si può!.....	pag.	7
III. I NOSTRI PROGETTI.....	pag.	8
Pedonalità e zone 30.....	pag.	9
Percorsi, servizi per la ciclabilità, intermodalità.....	pag.	12
Iniziative di informazione e sensibilizzazione.....	pag.	14

I. ANDARE IN BICI FA BENE *

“La diffusione della mobilità in bicicletta contribuisce a rendere le città più vivibili, un trasporto urbano più efficiente, strade meno congestionate e meno rumorose, un’attività fisica individuale utile a combattere la sedentarietà, maggiore sicurezza delle strade. Inoltre favorisce la lotta ai cambiamenti climatici, il risparmio dei carburanti fossili, lo sviluppo del turismo sostenibile” (Parlamento Europeo, Carta di Bruxelles, 15 maggio 2009).

Stando a uno studio di Confcommercio, nel 2012 a Trieste si è registrato un calo di circa il 27% nel numero di auto immatricolate. Una tendenza del tutto simile si registra anche nel resto del Paese.

“Non vedo ragioni di cambiamento, anche se la crisi economica verrà superata. Il nostro è ormai un mercato di sostituzione dove per la prima volta si è ridotto il parco circolante. Vuol dire, dunque, che siamo in piena demotorizzazione” (M. Nordio, amministratore delegato di Volkswagen Italia, La Repubblica, 3 settembre 2012).

Andare in bici è, dopo camminare, il mezzo di trasporto più semplice e naturale.

Sono veramente tanti i **vantaggi** dell’utilizzo delle bici in città:

- ✓ migliora la salute e prolunga la vita;
- ✓ non richiede alcun carburante fossile, si bruciano soltanto calorie senza produrre inquinamento acustico e atmosferico;
- ✓ si occupa poco spazio;
- ✓ la bici è il mezzo di trasporto più veloce su distanze fino a 5 chilometri;
- ✓ l’aumento della ciclabilità riduce il numero di auto in circolazione e decongestiona il traffico.

Perché non promuovere un uso più intenso della bici nella nostra città?

Chi abbia visitato città in cui l’utilizzo della bici è diffuso ha potuto rendersi conto degli effetti positivi che questo modo di muoversi ha sul clima sociale e sulla qualità ambientale.

È vero che Trieste non è in pianura, ma è altrettanto vero che, anche a Trieste nella parti più pianeggianti, è possibile costruire una rete importante di percorsi dedicati alla mobilità ciclabile. Grazie a tali percorsi, nel medio termine, si potrà raggiungere una **percentuale di spostamenti quotidiani in bici pari al 20%**.

*Questo capitolo è stato redatto con il contributo dell’associazione Ulisse-FIAB.

Bici-Economia

Studi recenti dimostrano come andare in bici comporti molti e diversi benefici, anche dal punto di vista economico:

- ✓ **riduzione delle spese sanitarie**, grazie a una vita più sana e meno sedentaria;
- ✓ **risparmio nei costi della mobilità**, con una conseguente maggiore capacità di spesa a favore dell'economia locale;
- ✓ **maggiore attrattività commerciale, turistica, immobiliare** delle aree urbane interessate da interventi a favore della ciclabilità.

Una ricerca condotta nel 2010 dalla Città di Copenaghen ha rilevato che ogni chilometro percorso in bici porta alla società un guadagno economico netto di 42 centesimi di euro. Mentre se si percorre lo stesso chilometro in auto si genera una perdita di 3 centesimi, che va sempre a gravare sull'intera comunità. In questa complessa equazione sono inclusi guadagni e spese connessi a sicurezza, comfort, turismo, salute e trasporti (www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2011/05/Bicycle-account-2010-Copenhagen.pdf).

Proviamo a calcolare quali potrebbero essere i benefici economici derivanti dall'ampliamento dell'uso quotidiano della bici in città, in relazione alla riduzione delle spese sanitarie. L'Organizzazione Mondiale della Sanità ci fornisce un utile strumento (heatwalkingcycling.org/index.php).

A Trieste sono circa 170.000 i residenti in età compresa tra 20 e 65 anni. Ipotizziamo che, ogni giorno, 100.000 siano quelli che si muovono, in diversi modi, e proviamo a valutare quanto può 'valere' un incremento significativo della ciclabilità. Assumiamo come dato di partenza che, di queste 100.000 persone, 1.000 usino la bici per un totale di 30 minuti al giorno, per 150 giorni l'anno. Assumiamo come esito finale che in 3.000 si muovano in bici, per 45 minuti al giorno, per 200 giorni l'anno. I risparmi per la ridotta incidentalità e mortalità connessa a tale incremento sarebbero pari a 1.450.000 euro ogni anno!

A questi calcoli, più strettamente legati all'uso quotidiano della bici da parte di chi abita in città, vanno poi aggiunti quelli relativi ai proventi derivanti da un'altra attività, in forte crescita. Ci riferiamo al **cicloturismo**.

Trieste ha la fortuna di trovarsi nell'intersezione di due dei dodici itinerari cicloturistici a lunga percorrenza promossi dall'Unione Europea: EuroVelo 8 (Cadice-Trieste-Atene) ed EuroVelo 9 (Danzica-Trieste-Pola). Da uno studio promosso nel 2012 dal Parlamento Europeo emerge che l'indotto

del cicloturismo in Europa si aggira attorno ai 44 miliardi di euro l'anno. I cosiddetti cicloturisti spendono al giorno mediamente dai 61 euro (se soggiornano nel posto) ai 75 euro (se itineranti) (www.ecf.com/wp-content/uploads/studiesdownload.pdf).

Nella provincia di Trieste, nel 2012, si sono registrate ben 20.000 presenze legate al cicloturismo (PromoTrieste). Se moltiplichiamo per i 61 euro giornalieri di cui allo studio europeo otteniamo un indotto di circa 1.200.000 euro l'anno! Immaginiamo a che cifre si potrebbe arrivare grazie allo sviluppo di tutte le attrezzature e i servizi connessi alla ciclabilità!

In bici sì, ma in sicurezza

Per promuovere l'utilizzo della bici occorre garantirle la dignità di mezzo di trasporto, dando spazio a una nuova cultura del muoversi in città.

Negli ultimi 10 anni, sulle strade di Trieste, c'è stato un aumento forte e visibile dell'uso della bici: **+500%** (Ulisse-FIAB, 2012). Il principale ostacolo all'utilizzo di questo mezzo di trasporto è però la **sicurezza**.

Nel 2011, a Trieste, ci sono stati 24 incidenti con biciclette coinvolte, per un totale di 20 feriti (ACI-ISTAT, 2011). Da un'indagine condotta nel 2011 dalla FIAB emerge che il 50% di chi non usa la bici a Trieste lo fa perché considera le strade della città pericolose, mentre solo il 9% perché è troppo faticoso (fiab-onlus.it/download/Report_Indagine_FIAB_Raccontaci.pdf).

II. DA DOVE SIAMO PARTITI... E DOVE VOGLIAMO ARRIVARE *

Attualmente, a Trieste, sono presenti solo 15 chilometri di itinerari ciclabili (quasi totalmente di tipo turistico), suddivisi in piste e corsie in sede propria o su sentiero, strada bianca o similare, e in percorsi in sede promiscua.

Il nuovo Piano generale del traffico urbano (Pgtu) approvato quest'anno prevede un incremento consistente di questa dotazione, sino ad arrivare a **21 chilometri di nuovi percorsi urbani e a 64 chilometri di nuovi percorsi di tipo turistico**.

Le azioni a supporto della ciclabilità non si misurano però solo in nuovi chilometri di piste o corsie. Diversi sono gli ambiti di intervento, tra loro complementari, da implementare:

✓ il disegno di una **rete ciclabile portante**;

*Questo capitolo è stato redatto con il contributo dell'associazione Ulisse-FIAB.

- ✓ interventi di **moderazione della velocità e del traffico** per favorire una ciclabilità diffusa;
- ✓ **servizi e azioni di supporto** alla ciclabilità.

Una rete ciclabile portante

Ai fini di promuovere la ciclabilità occorre dotare la nostra città di una rete di percorsi sicuri e interconnessi, inquadrata in un disegno complessivo che garantisca:

- ✓ **attrattività** (l'uso della bici deve risultare più conveniente rispetto a quello dell'auto);
- ✓ **continuità** (per offrire condizioni di sicurezza e comfort su tutto l'itinerario);
- ✓ **riconoscibilità** (per aiutare ciclisti e automobilisti ad adeguare il loro comportamento di guida al reciproco rispetto);
- ✓ **brevità** (intesa come razionalità ed efficienza dei tracciati).

Quali tipologie di percorsi possono rientrare nella rete portante della ciclabilità urbana?

In genere si pensa alle sole **piste ciclabili, realizzate in sede propria**, separate da carreggiate e percorsi pedonali per mezzo di dispositivi fisici. Invece, una delle tipologie più importanti per realizzare con rapidità una protezione efficace ed economica della circolazione è quella delle **corsie ciclabili ricavate direttamente sulla carreggiata**. Si tratta di una scelta sempre più fortemente sostenuta nei paesi europei di lunga tradizione ciclabile. Per la loro ottima accessibilità e semplicità d'uso, le corsie ciclabili si offrono all'utilizzo di tutti, garantendo un significativo grado di protezione. Si è infatti constatato che, in ambito urbano, circolare su piste ciclabili che costeggiano la carreggiata spesso non è più sicuro che circolare su corsie ciclabili, e che agli incroci i rischi di incidenti restano pari o addirittura aumentano.

Moderare velocità e traffico

Il 27 settembre 2011 il Parlamento Europeo ha adottato una risoluzione nella quale *“raccomanda vivamente alle autorità competenti di introdurre una velocità massima di 30 km/h per le zone residenziali e per tutte le strade urbane a una sola corsia che non dispongono di pista ciclabile separata, al fine di proteggere meglio gli utenti vulnerabili della strada”* (www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&mode=XML&reference=A7-2011-0264&language=IT#title1).

La moderazione della velocità e del traffico è lo strumento più importante su cui basare qualsiasi politica per la ciclabilità. Contribuisce a creare un

contesto generale ‘amico’ sia delle bici, sia di tutti gli utenti ‘deboli’ della strada. Un contesto nel quale un ciclista può muoversi ovunque, in modo confortevole e sicuro.

La moderazione della velocità e del traffico è, in sostanza, l’ingrediente fondamentale di una **strategia di ciclabilità diffusa**.

Dato questo intento, due sono i principali ambiti di intervento utili a perseguirlo:

- ✓ **porre il limite di 30 km/ora in ambito urbano** (creazione di **zone 30**), a eccezione dei principali assi di scorrimento;
- ✓ **ridisegnare lo spazio fisico della strada** per aumentare la sicurezza e il comfort di ciclisti e pedoni.

Non basta, infatti, pensare a infrastrutture ciclabili, occorre anche un ridisegno della strada orientato a ridurre le velocità degli autoveicoli, a dare continuità ai percorsi, a proteggere gli attraversamenti trasversali, a evidenziare l’ingresso alle zone residenziali e a ridurre di conseguenza i livelli di incidentalità. Obiettivi raggiungibili attraverso interventi spaziali di moderazione della velocità quali, ad esempio: rotatorie compatte, riduzione della larghezza delle corsie, percorsi sicuri casa-scuola e pedibus, deviazioni di traiettoria, organizzazione della sosta, strettoie, sensi unici alternati.

La strada urbana non deve essere più concepita come un asse di scorrimento del traffico veicolare, bensì come uno spazio di relazione tra una pluralità di utenti (automobilisti, pedoni, ciclisti, residenti, bambini, anziani, ...), funzioni e attività. **Come uno spazio pubblico, da vivere e abitare tutti i giorni.**

Servizi e azioni di supporto

Per supportare l’impiego diffuso e quotidiano della bici occorre lavorare anche su altri fronti. Citeremo solo i principali:

- ✓ **intermodalità** (dalla possibilità di trasportare le bici su bus e mezzi di trasporto pubblico, alla localizzazione di parcheggi e stalli in prossimità di nodi di scambio tra diversi mezzi e forme di mobilità);
- ✓ **dotazione di stalli** (in prossimità di scuole, spazi e attrezzature di uso pubblico, attrattori commerciali e culturali, sedi aziendali, parcheggi scambiatori e nodi intermodali);
- ✓ **campagne di educazione e sensibilizzazione;**
- ✓ **organizzazione di servizi di biciclette condivise** (bike sharing).

Ciclisti e pedoni: convivere si può!

Ciclisti e pedoni si muovono senza inquinare, spesso condividendo zone

pedonali e a traffico limitato. Una convivenza che non sempre è così semplice. Contendersi spazi identici o vicini di frequente genera infatti animosità e conflitti.

Per una pacifica e sicura convivenza forse basta però il rispetto di poche e semplici regole.

Cinque regole per i pedoni

1. Non sostare sulla pista ciclabile. **2.** Guarda davanti e indietro ogni volta che scendi da un'auto o da un taxi, prima di aprire la portiera. **3.** Non camminare sulla pista ciclabile. **4.** Guarda prima di attraversare una pista ciclabile. **5.** Non offenderti se i ciclisti suonano il campanello.

Cinque regole per i ciclisti

1. Renditi visibile al buio. **2.** Non andare contromano. **3.** Non pedalare mai sul marciapiede. **4.** Non passare con il rosso. **5.** Modera fortemente la velocità nelle zone pedonali.

III. I NOSTRI PROGETTI

Promuovere la ciclabilità significa lavorare su molti e diversi fronti. Significa, soprattutto, avere una visione chiara di sviluppo e trasformazione della nostra città, che serva da guida per i tanti interventi che quest'Amministrazione si impegna a sviluppare nel prossimo futuro.

La visione di insieme è data dal nuovo **Piano generale del traffico urbano (Pgtu)**, approvato dal Consiglio Comunale l'8 luglio di quest'anno (i documenti di Piano sono consultabili all'indirizzo mobilitaetraffico.comune.trieste.it/?page_id=426).

Agli obiettivi di questo strumento si ricollegano sia le azioni volte ad **adeguare gli spazi urbani a un uso più intensivo e quotidiano da parte di bici e pedoni**, sia le **iniziative di informazione e sensibilizzazione** già sviluppate e in programma.

L'attuazione del Pgtu avverrà, come già la sua redazione, attraverso la **partecipazione attiva** di cittadine e cittadini, Circoscrizioni, categorie ed esercizi commerciali, istituti e complessi scolastici e dei diversi soggetti direttamente interessati dai singoli interventi.

Le regole dettate dal Patto di stabilità riducono la capacità di spesa del nostro Comune. Cionondimeno **l'impegno è a realizzare gli interventi di seguito illustrati**, comprimendo il più possibile i costi attraverso una progettazione attenta e innovativa, rivolta a dare priorità alle azioni che più direttamente e celermente possono influire sul miglioramento della qualità del muoversi in città.

Qualora possibile, attingeremo ai fondi ordinari già a disposizione per la

manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale, nonché a parte dei proventi derivanti dalle sanzioni per violazioni del Codice della Strada. Per i tanti interventi subordinati alle modalità di erogazione di finanziamenti straordinari già assegnati al nostro Comune (statali e regionali, sottoposti al Patto di stabilità per le quote di cofinanziamento comunale), riportiamo, nella più completa trasparenza, le condizioni e le tempistiche indicative che potranno influire sulla loro attuazione.

L'obiettivo che ci siamo dati è quello di avviare l'attuazione degli interventi strutturali previsti dal Pgtu entro il 2014, procedendo in prima battuta attraverso operazioni più 'leggere' ed economiche. Questo in attesa di poter disporre di ulteriori risorse da assegnare a una riqualificazione ancora più significativa.

Pedonalità e zone 30

Il Pgtu prevede un aumento considerevole delle **aree pedonali** e delle **zone a traffico limitato a elevata valenza pedonale e commerciale** che, per definizione, costituiscono ambiti privilegiati per promuovere una mobilità ciclabile diffusa. La loro realizzazione prenderà avvio già nelle prime fasi di attuazione del Piano.

Principali nuove aree pedonali

Interventi a breve termine (dal 2013):

- Vie Torrebianca, XXX Ottobre (parte), della Zonta, Foschiatti (parte), della Sorgente, Settefontane, Manzoni, Donizetti.

Interventi a medio termine (avvio entro il 2014):

- Vie Mazzini, Imbriani.

Principali nuove zone a traffico limitato

Interventi a breve termine (dal 2013):

- Vie XXX Ottobre (parte), Crispi, Paduina, Nordio, del Toro, San Zaccaria, Foschiatti (parte), della Fonderia, San Maurizio, Machiavelli, Giotto, Piccolomini.

Interventi a medio termine (avvio entro il 2014):

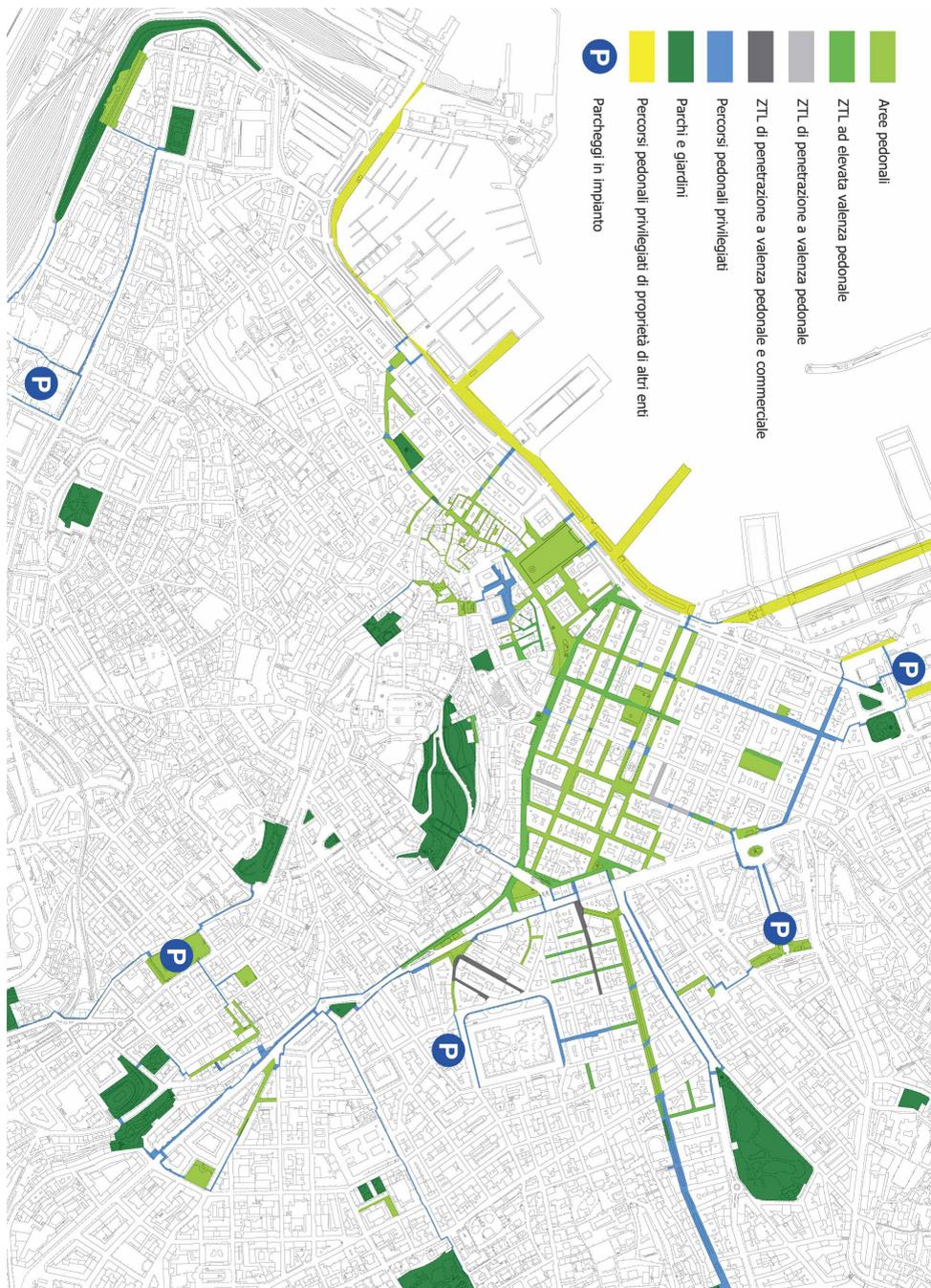
- Corso Italia, via Roma, corso Saba, via Madonna del Mare.

Sempre tra gli interventi in attuazione del Pgtu è prevista l'istituzione del **limite di 30 km/ora (zone 30)** in diverse aree della città:

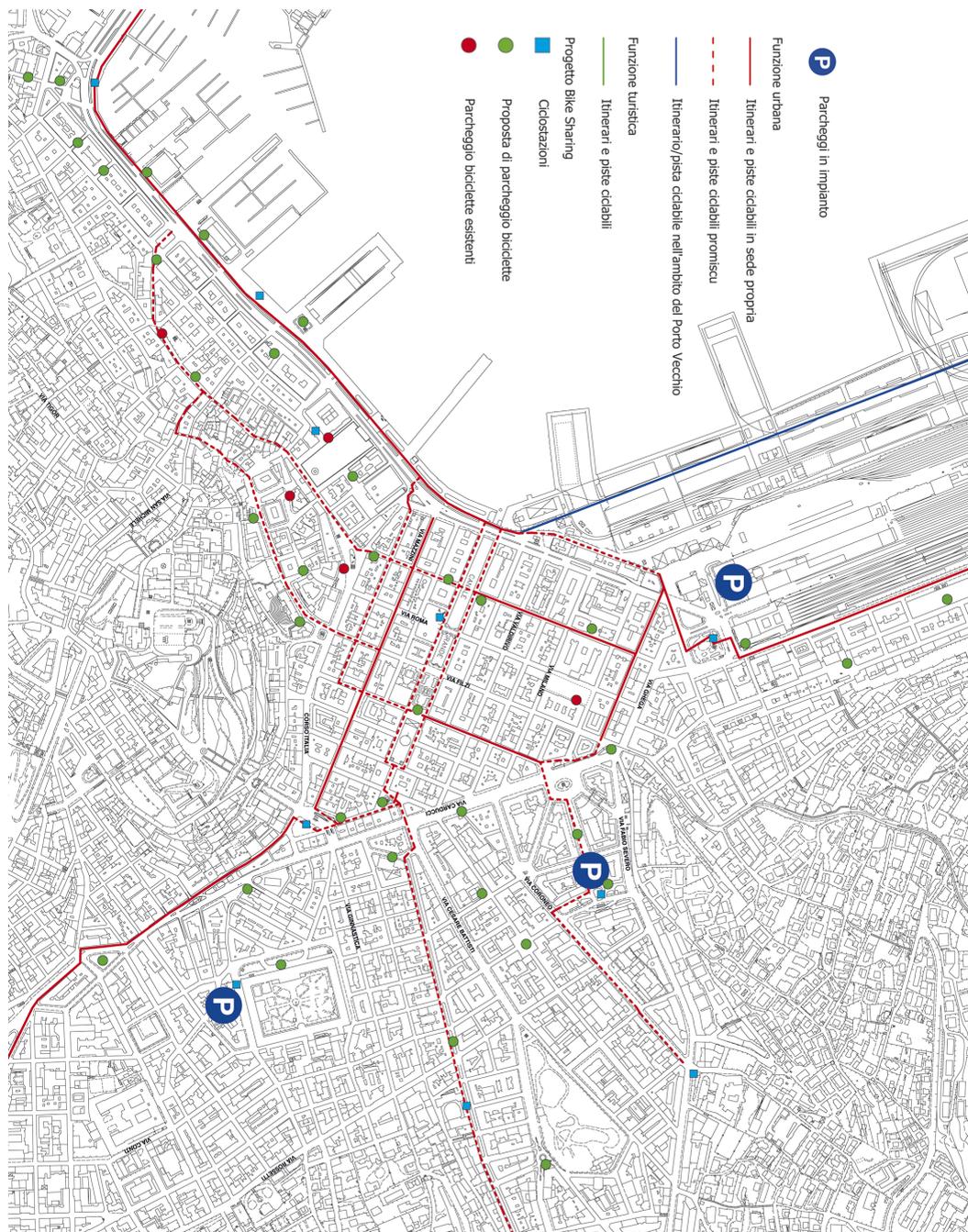
Zone 30 in centro

Interventi a breve termine (dal 2013):

- Borghi Teresiano e Giuseppino.



Pgtu. Dettaglio della planimetria di aree pedonali e zone a traffico limitato (per la consultazione della mappa complessiva, della relazione tecnica e del regolamento viario si rinvia a mobilitaetraffico.comune.trieste.it/?page_id=426).



Pgtu. Dettaglio della planimetria di percorsi ciclabili e stalli per le bici (per la consultazione della mappa complessiva, della relazione tecnica e del regolamento viario si rinvia a mobilitaetraffico.comune.trieste.it/?page_id=426).

Un Piano particolareggiato a tema per l'accessibilità ai poli scolastici nei rioni (zone 30 e pedibus)

Interventi a medio-lungo termine (2014-2015):

- Piano particolareggiato rivolto al miglioramento dell'accessibilità pedonale, ciclabile e carrabile alle scuole (da predisporre di concerto con Circoscrizioni e istituti scolastici). Il Piano interesserà diversi rioni della città, integrandosi sia ai progetti di **pedibus** già realizzati (comprensorio Tiziana Weiss, scuole Giotti e Stuparich, Rozzol), in previsione (scuola Filzi-Gregò, San Giovanni), allo studio (scuola Biagio Marin e ricreatorio Gentilli, Servola; scuola Lona e ricreatorio Fonda Savio, Opicina), sia alle proposte che emergeranno dal processo di ascolto del territorio.

Percorsi, servizi per la ciclabilità, intermodalità

Il Pgtu prevede un notevole incremento di **itinerari e infrastrutture (piste e corsie)** per la mobilità ciclabile, prestando grande attenzione allo sviluppo di un sistema di percorsi dedicati agli **spostamenti sistematici e quotidiani in bici**.

Quello che abbiamo definito il **Pi-greco della ciclabilità** ricalca gli itinerari più pianeggianti: l'asse costiero (viale Miramare - Stazione - Rive - Campi Elisi - San Dorligo e Muggia) e le due valli della città (via Giulia - San Giovanni e viale D'Annunzio - via Cumano). La continuità di tali itinerari trova garanzia negli interventi previsti nel centro storico (con particolare riguardo alle corsie ciclabili lungo corso Saba e via Mazzini e alle piste ciclabili sulle vie Trento, XXX Ottobre e della Geppa), nonché nella maglia di aree pedonali e zone a traffico limitato precedentemente descritta. In tutti i casi possibili, gli itinerari individuati lungo il Pi-greco saranno realizzati in sede propria/corsia riservata. Attraverso un preciso dimensionamento dei percorsi ciclabili e delle loro intersezioni con gli spazi dedicati alle altre modalità di spostamento, l'intento è quello di diminuire la conflittualità bici-pedoni e bici-mezzi motorizzati.

Principali piste e corsie ciclabili

Interventi a medio termine (2014):

- Corsia su viale D'Annunzio (finanziamento ordinario; progetto in corso di redazione; tempi di cantiere 1 mese ca);
- Segnaletica di direzione lungo la Ciclovia FVG2 Val Rosandra - Parenzana (Muggia) (finanziamento ordinario; progetto in corso di redazione, in collaborazione con gli uffici della Regione e l'associazione Ulisse-Fiab; tempi di cantiere 1 mese ca).

Interventi a medio-lungo termine (2014-2015):

- Corsia su via Mazzini (finanziamento ordinario; attuazione legata alla

- riorganizzazione della viabilità da Pgtu; tempi di cantiere 1 mese ca);
- Pista su via Trento (finanziamento straordinario ministeriale e cofinanziamento comunale; progetto esecutivo comprensivo della sistemazione di largo Panfilii; tempi di cantiere 1 anno ca);
 - Pista su via XXX Ottobre (finanziamento straordinario europeo/regionale e cofinanziamento comunale; progetto esecutivo; tempi di cantiere 240 giorni ca);
 - Pista su via della Geppa (finanziamento straordinario europeo/regionale e cofinanziamento comunale; progetto in corso di revisione; tempi di cantiere 120 giorni ca);
 - Pista sulle Rive fino a Campo Marzio (finanziamento straordinario regionale e cofinanziamento comunale; progetto in corso di redazione, in attesa di accordi con Autorità portuale; tempi di cantiere 6 mesi ca);
 - Pista da Campo Marzio alla pista “Cottur” (finanziamento straordinario regionale; progetto in corso di redazione; tempi di cantiere 6 mesi ca.);
 - Pista e ristrutturazione galleria Montebello (finanziamento straordinario ministeriale e cofinanziamento comunale; progetto in corso di redazione; tempi di cantiere 1 anno ca).

La promozione della mobilità ciclabile non si limita però solo agli interventi previsti dal Pgtu.

A giugno 2012 l'Amministrazione ha approvato una Delibera quadro per consentire la **partecipazione di soggetti privati alla promozione della mobilità ciclabile**. I privati provvederanno alla fornitura e alla posa in opera, a propria cura e spese, di **stalli per le bici a uso pubblico** presso la propria sede di attività. In cambio della gratuità dell'occupazione di suolo pubblico, sarà loro richiesta la cessione al Comune di ulteriori stalli da posizionare in corrispondenza delle aree centrali e dei maggiori punti di interesse (uffici pubblici, poli scolastici, aree commerciali, nodi della mobilità). Il processo di individuazione sia di un nuovo modello di stalli (diverso e più confortevole rispetto a quello finora impiegato), sia delle principali localizzazioni è stato sviluppato di concerto con le associazioni rappresentative dei ciclisti. Al momento attuale il progetto predisposto dal Comune è al vaglio della Soprintendenza per l'acquisizione delle necessarie autorizzazioni.

Nel frattempo **si è dato avvio alla localizzazione di stalli pubblici** (vecchio modello, già a disposizione del Comune) in corrispondenza di alcune polarità di servizi non ricadenti in zone di particolare pregio paesaggistico e monumentale (via Locchi, piscina Bianchi).

Stalli per le bici

Interventi a breve termine (dal 2013):

- avviso pubblico rivolto a privati finalizzato alla fornitura e posa in opera del nuovo modello di stalli in zone centrali e periferiche;
- Avvio della localizzazione dal 2014.

L'utilizzo della bici lungo il Pi-greco sarà stimolato anche attraverso la creazione di un **servizio di noleggio di biciclette condivise (bike sharing)**. La realizzazione delle **20 ciclostazioni** previste è tuttavia subordinata alla possibilità di impiego dei finanziamenti straordinari già assegnati a questo Comune.

Bike sharing

Interventi a medio-lungo termine (2014-2015):

- Bando di gara e realizzazione (finanziamenti straordinari europei/regionali e ministeriali, cofinanziamento comunale; bando in corso di redazione).

Ulteriori interventi, sia pure non di diretta competenza del Comune, attengono allo sviluppo dell'**intermodalità**. In merito a tali aspetti, stiamo lavorando con la Provincia e con Trieste Trasporti, nell'intento condiviso di giungere quanto prima a garantire un'adeguata offerta di trasporto delle bici sia sui bus che via mare, attraverso la dotazione di mezzi attrezzati a tale scopo.

Iniziative di informazione e sensibilizzazione

In una città come Trieste, dove l'uso della bici è ancora limitato (anche se in forte crescita), fondamentale importanza acquistano le iniziative volte a diffondere regole e pratiche per una convivenza pacifica e sicura dei diversi utenti di strade e spazi pubblici (pedoni, ciclisti, automobilisti). Aspetti sui quali quest'Amministrazione ha lavorato negli ultimi due anni e che ha in programma di sviluppare ulteriormente nel prossimo futuro, concentrandosi su ambiti diversi e tra loro complementari.

Prove di pedonalità e ciclabilità

Tutto il processo di redazione e affinamento dei contenuti del Pgtu è stato accompagnato sia da un **intenso lavoro di partecipazione** concretizzatosi in molti incontri con cittadini e Circonsoscrizioni, sia da iniziative mirate a **usare gli spazi della città quale banco di prova** dei futuri interventi.

Nel corso del 2013 numerose sono state le **prove (e anticipazioni) di pedonalità e ciclabilità** nelle vie della città di cui il Pgtu prevede la pedonalizzazione o la trasformazione in zone a traffico limitato.

Ricorderemo solo le principali:

- **11 maggio 2013**, via Crispi, Nordio, del Toro;
- **1-2 giugno 2013**, via della Sorgente, Erbetto, Foschiatti, San Maurizio, Fonderia;
- **8 giugno 2013** (in occasione della Notte Bianca) e **6 luglio 2013** (in occasione della Notte dei Saldi), corso Italia, piazza Tommaseo, via Canalpiccolo, Mazzini, Roma, Genova, Imbriani, XXX Ottobre, della Zonta, San Lazzaro, Torrebianca;
- **21-22 settembre 2013** (in occasione della Settimana Europea della Mobilità), via Crispi, Nordio, del Toro, della Sorgente, Erbetto, Foschiatti, San Maurizio, Fonderia, Settefontane.

Le prove sono state organizzate dal Comune con il supporto di Circoscrizioni, singoli cittadini ed esercizi commerciali, associazioni attive nell'ambito della mobilità sostenibile e associazioni rappresentative delle categorie commerciali. Le vie, chiuse al traffico, sono state animate da attività ludiche e incentrate sulla mobilità 'dolce' (pedonale e ciclabile), con il preciso intento di fare provare alle persone il piacere di tornare a vivere le strade come veri e propri spazi pubblici.

Settimana Europea della Mobilità

Mettere in rete i tanti attori impegnati in un progetto di mobilità sostenibile per Trieste non è operazione semplice. In questo la **Settimana Europea della Mobilità (SEM)** ha giocato un ruolo importantissimo.

Il nostro Comune ha aderito alla SEM nel 2011, 2012 e 2013, proprio per la sua valenza di campagna di sensibilizzazione e d'incoraggiamento, rivolta ai cittadini delle città europee, per l'utilizzo del trasporto pubblico, della bicicletta e del camminare. Alla SEM hanno partecipato Regione e Provincia, Trieste Trasporti e AcegasAps - Gruppo Hera, aziende e società pubbliche e private preposte alla gestione della sosta (dall'Azienda per la Mobilità Territoriale, a Esatto, Saba Italia Spa), Università di Trieste, Consulta regionale disabili, associazioni sportive e associazioni che operano nell'ambito della mobilità sostenibile (quali, ad esempio, Uisp, Ulisse-FIAB, Camminatrieste), WWF e Legambiente, ISDE Trieste, ACP FVG Associazione Culturale Pediatri, Rete Nazionale e Regionale Città Sane, LILT-Lega Italiana Lotta ai Tumori, SPIZ Associazione di promozione sociale, Arci Servizio Civile Friuli Venezia Giulia, Magicabula, Coldiretti Trieste, ASD Gran Fondo d'Europa, Nordesteuropa Editore. E poi ancora, gruppi e associazioni di cittadini, categorie commerciali e singoli esercenti, a conferma dell'interesse che sta crescendo in città per la mobilità sostenibile.

Quest'anno la SEM si svolgerà dal 16 al 22 settembre e culminerà nelle anticipazioni dei primi interventi del Pgtu nella zona di largo Barriera (il programma è all'indirizzo: mobilitaetraffico.comune.trieste.it).

Campagna di comunicazione rivolta alla cittadinanza

All'interno del corso di Art direction dell'anno accademico 2013/2014 del Corso di Laurea Magistrale in Comunicazione Pubblica, d'Impresa e Pubblicità del Dipartimento Studi Umanistici dell'Università degli Studi di Trieste, gli studenti svilupperanno idee, da veicolare attraverso diversi media, per promuovere l'uso urbano della bicicletta e i vantaggi a esso connessi.

Ulteriori azioni per sensibilizzare al rispetto delle regole di convivenza

La Polizia Locale, dopo la presentazione del **progetto sperimentale della pattuglia in bicicletta** nella scorsa edizione della SEM, ha perseguito tale tipologia di servizio nel centro cittadino e, in particolare, nelle aree pedonali. I risultati sono stati apprezzabili in termini sia di maggiore presenza, sia di migliore mobilità all'interno delle aree pedonali. Tale servizio verrà quindi consolidato in rapporto all'ampliamento del raggio di azione nelle aree ciclo/pedonali previste dal Pgtu e al potenziamento delle azioni di controllo che accompagneranno la sua attuazione.

Sempre grazie all'impegno della Polizia Locale, nelle attività di **educazione alla mobilità nelle scuole**, è stata introdotta una parte specifica dedicata all'**uso corretto della bici** e al **rispetto delle regole fondamentali della circolazione**.

Ulteriori iniziative e progetti educativi verranno attivati già a partire dal prossimo anno, con il preciso intento di:

- illustrare e criticare comportamenti e manovre in cui le auto comportino un rischio per l'utenza 'debole';
- comprendere le regole espresse nel Codice della Strada, in riferimento al comportamento di pedoni, ciclisti e automobilisti.

E ancora, durante le manifestazioni di quest'anno della Barcolana, verranno raccolte le adesioni per partecipare alla **manifestazione "Un giorno in pista"**. Attraverso la partecipazione delle associazioni del settore, l'iniziativa ha lo scopo di coinvolgere genitori, bambini e ragazzi in un percorso rivolto a promuovere una mobilità diversa, utilizzando la bicicletta.

Hanno contribuito alla redazione:

Servizio Edilizia Privata ed Edilizia Residenziale
Pubblica, Mobilità e Traffico e
Servizio Strade del Comune di Trieste
Polizia Locale
Associazione Ulisse-FIAB



comune di trieste

