

PROGETTO 3.E.2.1

Biciplan della Città di Cuneo

CONTENUTO

Il contributo che la mobilità ciclabile può offrire per risolvere il problema del traffico è elevato: generalmente si parla di un terzo degli spostamenti, ma nelle città più moderne si punta a superare questi valori.

In molte città, come Cuneo, il contributo è soprattutto potenziale, i ciclisti rappresentano pochi punti percentuali della mobilità generale.

Se esiste la volontà politica di aumentare l'uso della bici si pone il problema di come procedere, tenendo presente che tale obiettivo non può essere disgiunto dalla riduzione del rischio di incidenti.

Sono purtroppo numerosi i casi di singoli interventi non necessariamente errati e magari anche onerosi ma non facenti parte di una strategia complessiva che non hanno funzionato. In altre parole non sono stati in grado di attirare nuovi ciclisti, di convincere gli automobilisti a rivedere la propria scelta modale a favore della bici. In questo caso gli interventi risultano controproducenti in quanto simbolo di sperpero di denaro pubblico o di altre risorse molto richieste come lo spazio stradale nei centri urbani.

Il Biciplan è dunque il progetto generale che appresta e coordina tutte le azioni che nel suo processo valutativo sono state ritenute funzionali.

Semplificando si potrebbe suddividere il Biciplan in molti sottoprogetti, ma si rischierebbe di slegarli tra di loro e i risultati possono essere negativi.

Se, ad esempio, si risolve bene il problema del parcheggio in origine e destinazione (O/D) la mobilità ciclabile tende ad aumentare. Se non viene parallelamente affrontato il problema della circolazione (mediante separazione dei flussi, calmierazione traffico motorizzato, ecc.) aumenta anche il rischio incidenti.

Viceversa se si crea una buona rete di piste ciclabili ma non è semplice parcheggiare la bicicletta (mancanza di posti comodi in O/D, rischio elevato di furti, ecc.), la rete resta sottoutilizzata.

Si ribadisce la unitarietà del Biciplan e la sua forte caratterizzazione sociale se si pensa che il suo obiettivo finale è di cambiare le abitudini di trasporto di un terzo dei cittadini e le relazioni fra questi e tutta la comunità.

In base alle prime analisi effettuate si elencano alcuni dei problemi e delle azioni di cui il Biciplan dovrà tenere conto:

- riutilizzo delle strade esistenti a basso traffico;
- individuazione della rete ciclabile nel piano regolatore (linee guida comunali migliorative delle norme nazionali);
- coordinamento con le altre azioni della mobilità generale (in particolare il trasporto pubblico);
- coinvolgimento della popolazione (Cuneo Bike Film Festival; manifestazioni come Bimbinbici; uso della bici da parte di attori istituzionali);
- parcheggi di origine (verifica dello stato negli stabili condominiali e miglioramento)
- Parcheggio di destinazione (aumento del numero, della dislocazione e della funzionalità)
- furti di bicicletta (riduzione con la collaborazione delle forze dell'ordine, numero di serie del telaio serigrafato e registrato, sistemi di assicurazione);
- sicurezza dei ciclisti (educazione con progetti specifici a scuola, coinvolgimento degli altri utenti stradali, progettazione adeguata, studio dei "punti neri", verifica del cono d'ombra degli specchietti retrovisori dei camion);
- incentivi ai ciclisti lavoratori (spogliatoi e ricovero bici nel luogo di lavoro, premio ai dipendenti per il tragitto casa-lavoro in bici);
- partecipazione alle azioni di promozione europea della bicicletta;
- realizzazione della rete ciclabile.

RISULTATI ATTESI

Coordinamento e integrazione di tutti gli interventi relativi alla mobilità ciclabile. Progressivo incremento della quota di mobilità ciclabile fino a un terzo di tutti gli spostamenti.

ATTORI

- Comune di Cuneo
- Provincia di Cuneo
- Cittadini
- Associazioni di utenti e ciclisti urbani
- Regione Piemonte

RISORSE E STRUMENTI

In funzione delle scelte progettuali adottate. Previsione di finanziamenti od agevolazioni da parte di Regione, fondazioni, Fondi Europei.

TEMPI

Si riportano di seguito le fasi del processo di pianificazione per quanto riguarda la realizzazione della rete ciclabile, l'azione di maggior visibilità e impatto sul territorio.

Fase Preliminare

Gli obiettivi generali della politica per lo sviluppo della ciclabilità sono riportati negli obiettivi locali; si verificano criteri e valori limite, si avvia l'organizzazione del progetto.

Piano del traffico ciclistico

Si analizza la matrice O/D dei ciclisti attuali e potenziali e si identificano le strade più usate della rete.

Fase dei "colli di bottiglia"

La rete, le strade, le attrezzature già esistenti sono valutate rispetto ai cinque requisiti principali; si determina quali miglioramenti siano i più urgenti.

Programma interventi

Si pianificano gli interventi necessari per ottenere la qualità formulata nel programma dei requisiti.

Fase esecutiva

Le varie infrastrutture sono realizzate in base a un ordine di priorità che tiene conto dell'efficacia di ogni intervento (rapporto costi/ benefici).

COSTI

In funzione delle scelte adottate.