FIAB Genova
Amici della bicicletta

Ai Candidati alle elezioni comunali di Genova del 2025

Sono molteplici le ragioni che ci hanno indotto a presentare ai Candidati per l'elezione a Sindaco un documento elaborato in occasione di una precedente tornata elettorale. Prima di tutto perché desideriamo ribadire la centralità che rivestono il recupero e la tutela dello spazio pubblico per la futura qualità della vita in città. Inoltre, perché gli obiettivi fissati e le conseguenti azioni per realizzarli, restano più che mai necessari e attuali. **In questi anni abbiamo assistito ad alcuni fatti politicamente significativi, ad esempio l'approvazione del Biciplan della città Metropolitana, avvenuta all'unanimità, e a interventi che hanno disegnato corsie ciclabili, piste ciclabili e parcheggi custoditi per le biciclette**; innovazioni che, se pure introdotti con qualche perplessità sul loro esito, hanno avuto successo tra i cittadini genovesi e, nei fatti, hanno favorito, con il beneficio di tutti compresi gli automobilisti, la crescita del numero di genovesi che utilizzano quotidianamente la bicicletta per i loro spostamenti nel tessuto urbano. Ora, dopo questa prima fase che ha riconosciuto il diritto alle persone in bicicletta a muoversi entro uno spazio minimo di sicurezza, occorre passare allo step successivo, peraltro definito dallo stesso Biciplan:

> *il Biciplan, in coerenza con le strategie del PUMS vigente, affronta il tema della integrazione della mobilità dolce con gli altri sistemi di mobilità pubblica e privata, intende promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività turistiche e ricreative e migliorare la sicurezza della circolazione. Ha, quindi, obiettivi più ampi rispetto alla pianificazione di piste o corsie ciclabili e delle loro modalità realizzative: il piano, infatti, risponde alle esigenze del miglioramento della qualità della vita, integra obiettivi di rigenerazione urbana e sostenibilità ambientale e promuove comportamenti più attenti alla sicurezza ed alla salute*

Come è evidente a tutti, gli obiettivi dichiarati sono ambiziosi e richiedono un cambiamento culturale, la cui realizzazione non sarà possibile senza un forte coraggio politico e un obiettivo finale preciso. **Purtroppo, negli ultimi tempi, abbiamo invece assistito ad una involuzione e a forti resistenze al cambiamento, sia a livello nazionale, in particolare nell'articolato del nuovo Codice della strada, sia locale, in talune scelte concrete: ad esempio continuando a consentire la gratuità dei parcheggi in centro durante i saldi o rinunciando alla ZTL di Piazza Fontane Marose.** Eppure, se si assumono come validi gli obiettivi indicati negli atti ufficiali del Consiglio Metropolitano, la direzione è chiara, la promozione di ciclabilità e intermodalità sono strumenti indispensabili per la rigenerazione urbana, la qualità della vita e la salute. Questo pertanto dovrà essere il metro di misura delle future scelte che dovranno orientarsi al benessere per l'intera collettività e non a interessi particolari, per quanto legittimi.

Riproponiamo pertanto, all'attenzione dei candidati, tutte le urgenze che dettagliamo qui di seguito, invitando le forze politiche a farne **non un semplice paragrafo del loro programma**, ma un ragionamento centrale per lo sviluppo di Genova città futura e europea.

FIAB Genova Amici della bicicletta
Associazione aderente a FIAB Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta ETS e Legambiente APS
Via Caffa 3/5b - 16129 Genova tel. 334.2309616 - info@adbgenova.it - www.adbgenova.it – pec fiab_genova@pec.it
Facebook: Circolo FIAB Amici della Bicicletta – Genova

Codice Fiscale: 95016700106 - Conto corrente postale 17534165
Associazione di promozione sociale iscritta al Registro Unico del Terzo Settore, decreto numero 4063/2022.

Il Documento

Prima di parlare di mobilità ciclistica e pedonale è necessaria una riflessione su come viene utilizzato lo spazio pubblico nella nostra città.

Genova è sicuramente una città complessa, e per questo particolarmente affascinante. Un luogo comune è la mancanza di spazi, ma se esaminiamo bene strade e piazze, ci accorgiamo che **gli spazi esistono, ma vengono ripetutamente sottratti alla fruizione collettiva dall'uso esclusivo dei proprietari di auto e moto in sosta**. Questo comportamento, che molti cittadini giustificano in nome della consuetudine, è un fattore che restringe non solo lo spazio destinato all'uso collettivo, ma rende angusti gli stessi spazi destinati alle persone più deboli: disabili, anziani e bambini.

Ne deriva un disordine che comporta lo scadimento della qualità urbana, la diminuzione della sicurezza e l'impossibilità di godere della propria città in modo sereno.

Riteniamo indispensabile e non più procrastinabile affrontare il tema della **riorganizzazione dello spazio pubblico cittadino** in modo organico e di "sistema".

Proponiamo quindi ai Candidati di inserire nei loro programmi alcuni obiettivi che a nostro parere è indispensabile raggiungere in tempi brevi:

A. Recuperare spazio di quartiere per le persone.

B. Recuperare spazio per le attività all'aperto .

C. Facilitare il movimento a piedi .

D. Aumentare la sicurezza delle persone a piedi e in bicicletta rispetto ai rischi di incidente stradale.

E. Aumentare la visibilità delle persone da parte dei veicoli.

F. Salvaguardare lo spazio pubblico dall'occupazione impropria.

G. Rendere la città più ordinata e gradevole.

H. Educare le persone al rispetto degli altri.

I. Rendere le strade più scorrevoli per i mezzi pubblici, i mezzi di soccorso e commerciali e per tutti coloro che devono attraversare la città su lunghe e medie percorrenze.

Le possibili azioni per raggiungere tali obiettivi possono essere:

1. Migliorare la conoscenza del territorio: realizzare e rendere pubblica la cartografia digitale aggiornata della città che metta in evidenza, a scala adeguata: gli stalli auto e moto ufficiali, le fermate bus, gli attraversamenti pedonali, i posti disabili e merci, la reale dimensione delle corsie stradali.
2. Realizzare un piano della logistica merci in città, anche con la riorganizzazione degli spazi dedicati a carico scarico merci.
3. Recuperare spazi per soste brevi (emergenza es. farmacie, accompagnamento a presidi sanitari, stazioni ferroviarie) i cosiddetti "*kiss and go*" e contemporaneamente tolleranza zero per la sosta in doppia fila che deve essere una contropartita indispensabile per la realizzazione di questi parcheggi.
4. Gerarchizzare le strade scegliendo quelle di attraversamento della città (con limite 50 km/h) e rendendo tutte le altre strade residenziali zone 30 come elemento di riqualificazione vivibilità dello spazio urbano per tutti i cittadini.
5. Estendere le aree pedonali nei centri storici della città (vecchia Genova e delegazioni) liberando da auto e moto strade e piazze che non erano state progettate - e non sono adatte - al transito di auto e moto, ma devono costituire importanti spazi pubblici e sicuri per le persone
6. Ridisegnare le corsie stradali di tutte le strade residenziali a una larghezza sufficiente al passaggio dei mezzi pubblici e di soccorso, ma che impedisca la sosta in doppia fila e l'eccessiva velocità dei mezzi motorizzati.
7. Rendere gli attraversamenti pedonali e le fermate bus più visibili, impedendo fisicamente la sosta auto prima (nella direzione di marcia), come previsto dal CdS e ripensare i tempi dei semafori a favore dei pedoni.
8. Utilizzare tutti gli strumenti previsti dal CdS, in primis le strade scolastiche.
9. Ridisegnare in conseguenza tutta la sosta pubblica in città in modo da raggiungere gli obiettivi di cui sopra, iniziando da alcuni quartieri Nessun parcheggio dovrà più insistere sui marciapiedi.
10. Per ogni parcheggio costruito nel sottosuolo toglierne uno in superficie.
11. Creare parcheggi di interscambio auto vs bus presso le uscite autostradali, agli ingressi delle città e presso i grandi capolinea TPL.
12. Aumentare la tariffa sosta auto in centro.
13. Prevedere progressiva tariffazione sosta motocicli e ciclomotori in centro. Inserire in tutte le Zsl il controllo anche in uscita.

Di pari passo con la riorganizzazione degli spazi **deve essere favorita la mobilità ciclistica**, oltre alla pedonale e al TPL, agendo su tutti gli aspetti previsti dalla Legge 2/2018, ovvero:

a) Completare la rete ciclabile primaria in sede protetta di adeguata qualità e riconoscibilità, ovvero il π (pi-greco) rovesciato costituito dalla direttrice litoranea e dalle due direttrici di fondovalle principali Val Bisagno e Val Polcevera.

b) Sviluppare tracciati secondari di connessione di Municipi e Quartieri con la rete primaria ed utilizzare al loro interno tutti gli strumenti di moderazione del traffico a disposizione (corsie ciclabili, zone 30, aree pedonali, ecc.).

c) Prevedere un potenziamento e la periodica manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale dei percorsi ciclabili, indirizzando le biciclette su percorsi sicuri.

d) Incentivare l'uso della bici attraverso:
   I. la premialità con app a chilometraggio negli spostamenti casa-lavoro coinvolgendo i Mobility Manager aziendali, ruolo che deve essere potenziato e valorizzato
   II. la protezione degli spostamenti casa-scuola rendendo sicura l'area attorno alle scuole utilizzando gli strumenti già a disposizione (interdizione temporanea al traffico in orario di entrata e uscita scolastiche, Zone 20, aree pedonali, attraversamenti rialzati, isole salvagente, chicane, cuscini berlinesi)
   III. la realizzazione di un servizio di bike sharing efficiente integrato con il mezzo pubblico favorendo per cittadini e turisti l'interscambio fra i due sistemi attraverso l'individuazione di una tariffa integrata
   IV. la pubblicizzazione fra i commercianti dell'esenzione COSAP per coloro che installino ciclopostegi davanti al loro negozio.

e) Sviluppare ulteriormente l'intermodalità TPL + bici. Per quanto concerne la competenza comunale che riguarda i mezzi AMT, oltre alle agevolazioni già presenti è necessario:
   I. Trasportare le bici intere sulla metropolitana fuori dall'orario di punta.
   II. Dotare la funicolare Zecca-Righi di un ampio spazio polifunzionale in grado di trasportare anche un congruo numero di bici.
   III. Prevedere già in fase di progettazione su tutti i nuovi impianti l'esistenza di uno spazio per il trasporto delle bici.

f) Migliorare la sicurezza attiva attraverso:
   I. La prevenzione inserendo il limite di 30 km/h nella viabilità promiscua urbana interessata dalla mobilità ciclistica; sincronizzando i semafori di questa viabilità sul limite di velocità di cui sopra; avviando la sperimentazione dei cuscini berlinesi; aumentando l'utilizzo di telecamere e di semafori intelligenti la cui presenza costituisce già da sola un ottimo deterrente ai comportamenti scorretti.
   II. La decisa repressione dei comportamenti scorretti quali la sosta in doppia fila, il mancato rispetto delle strisce pedonali, il mancato rispetto di stop e semafori, il mancato rispetto del limite di velocità, il sorpasso a destra, la sosta sulle corsie e sulle piste ciclabili.

g) Migliorare la sicurezza passiva attraverso:
   I. Avviamento di un servizio di punzonatura/marchiatura del telaio delle bici con conseguente annotazione in un registro consultabile dalle forze dell'ordine.
   II. Avviamento di una campagna di informazione su come difendersi dai ladri di biciclette.

h) Potenziare le dotazioni ed i servizi di supporto alla ciclabilità attraverso:

I. Il posizionamento in tutte le polarità della rete di ciclopposteggi modello Verona o simili in modo che si possa legare il telaio e non rastrelliere dove si incastra solo la ruota.
II. ciclopposteggi custoditi e/o protetti presso le stazioni ferroviarie.
III. L'ulteriore sviluppo di ciclopposteggi in locali di proprietà comunale presso quartieri dove si riscontra l'esigenza di un ricovero sicuro notturno dei mezzi.

i) Deliberare che all'Ufficio Smart Mobility del comune debbano essere presentati per un parere tutti i progetti di urbanistica, viabilità, lavori pubblici, educazione e giovani, ambiente, trasporti pubblici, ecc. che possono impattare sulla mobilità. L'Ufficio Smart Mobility dovrà a sua volta presentare i progetti alle associazioni portatrici d'interesse in materia di mobilità dolce per informazione e per raccogliere pareri non vincolanti.

j) Potenziare la comunicazione, spiegando ai cittadini in modo rapido ed efficace l'importanza di impegnare risorse pubbliche al fine di raggiungere l'obiettivo di ridurre l'inquinamento atmosferico, diminuire l'impronta carbonica, contrastare la sedentarietà, snellire il traffico con conseguente beneficio per i tempi di percorrenza, aumentare il numero di persone che possono muoversi sulle strade favorendo l'utilizzo di veicoli di minore ingombro, che a parità di larghezza della carreggiata, aumentano la capacità delle strade, ridurre l'incidentalità, aumentare la sicurezza, abbattere il rumore.

Riteniamo che i contenuti di questo documento, oltre che un indispensabile protocollo di principio e operativo, esprimano una richiesta: quella di assumere come centrale la questione della mobilità ciclistica nel necessario ripensamento della mobilità cittadina. Le persone che utilizzano la bici per i loro spostamenti portano un beneficio alla città che va politicamente riconosciuto. È questo l'assunto di fondo che dovrà ispirare la prossima consigliatura.

A nostro avviso, gli effetti attesi a seguito di un deciso intervento di moderazione del traffico congiunto a un aumento dell'uso della bicicletta da parte della popolazione che si possono conseguire con tali politiche sono: una città più accogliente verso le persone con capacità motoria ridotta e sicura per i bambini; una città più bella, vivibile, gradevole e attrattiva per i residenti e i turisti; una mobilità migliore, più fluida e sicura per tutti, sia che si muovano a piedi o in bicicletta, sia che usino autovetture.

Per quanto ci riguarda, non è più il tempo di considerare la creazione di interventi a favore della mobilità ciclistica solo se sono convenienti o non creano disagi a qualcuno. I ciclisti urbani sono un gruppo di cittadini preziosi che l'intera comunità deve riconoscere come tali. Chiediamo ai Candidati di assumersi un impegno in questa direzione e su questo senso di responsabilità li giudicheremo.

Genova, 1° marzo 2025