



ORDINE DEL GIORNO

OGGETTO: MISURE PER FAVORIRE LA MOBILITÀ ALTERNATIVA E SOSTENIBILE NEL TERRITORIO DELLA QUINTA CIRCOSCRIZIONE ANCHE A SEGUITO DELL'EMERGENZA COVID-19

PREMESSO CHE

- a seguito dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e in relazione alle misure precauzionali che sarà necessario attuare nei prossimi mesi, la mobilità nelle aree urbane subirà inevitabili e rilevanti cambiamenti dovuti alla riduzione della capacità di trasporto pubblico determinata dalla necessità di garantire il distanziamento sociale, nonché alla possibile minore propensione all'uso dei mezzi del trasporto pubblico, con un conseguente incremento modale per gli spostamenti effettuati con autoveicoli privati;
- il rispetto delle distanze all'interno del veicolo rende quasi impossibile l'utilizzo dello stesso per il trasporto di più di due persone, compreso il guidatore, incentivando di fatto l'utilizzo del mezzo privato da parte di singoli;
- risulta quindi fondamentale incentivare forme di mobilità sostenibile alternative e complementari al trasporto pubblico locale e all'utilizzo del mezzo privato che garantiscano il diritto alla mobilità delle persone nelle aree urbane a fronte delle limitazioni al trasporto pubblico locale e all'utilizzo dei veicoli privati operate dagli enti locali per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19;
- la mobilità attiva a piedi e in bicicletta e la micro-mobilità elettrica può e deve essere un pezzo fondamentale della soluzione, da sostenere e incoraggiare come mai è stato fatto in passato, considerate anche le agevolazioni messe a disposizione dal Governo su questo tema;
- la riduzione dei vincoli di legge per realizzare nuove piste ciclabili è un pilastro necessario alla risposta sul fronte mobilità al Covid-19 anche secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità;
- il periodo estivo può essere un utile momento di sperimentazione di provvedimenti di sviluppo della mobilità sostenibile, innovative, coraggiose ed incisive;
- al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane, le imprese e le pubbliche amministrazioni con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Provincia quale Verona sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni

anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale.

CONSIDERATO CHE

- il Comune di Verona si è dotato di un Piano d'Azioni dell'Agglomerato di Verona (approvato in via definitiva con D.G.C. n° 47 del 04/02/2020) in tema di riduzione dell'inquinamento acustico, che prevede una zona 30 in via Comacchio e via Tunisi con orizzonte temporale 2023;
- la bicicletta garantisce una certa distanza tra persone, rappresenta un'attività all'aria aperta con i benefici che questa comporta e non inquina;
- la legislazione vigente già prevede (DM 557/1999) la c.d. "pista ciclabile su corsia riservata", ovvero le corsie con linea gialla da 30 cm, rigorosamente monodirezionali e invalicabili per le auto;
- il c.d. Decreto Rilancio al comma 3, art. 229 "Misure per incentivare la mobilità sostenibile" introduce la "**corsia ciclabile**" definita come *"parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è parte della ordinaria corsia veicolare, con destinazione alla circolazione dei velocipedi"*;
- il c.d. Decreto Rilancio al comma 3, art. 229, comma 3, descrive le "**case avanzate**" come *"[...] linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli"*.
Ed inoltre *"[...] Nelle intersezioni semaforizzate, sulla base di apposita ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, sulla soglia dell'intersezione può essere realizzata la casa avanzata, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione."*;
- anche gli spostamenti a piedi, soprattutto per le generazioni più giovani, e in generale le pedonalizzazioni di strade a basso traffico, possono essere agevolati con interventi a costi limitatissimi purché concordati e progettati per tempo, nonché condivisi con gli utenti;
- diverse città italiane hanno già realizzato le nuove corsie ciclabili come nel caso di Milano, con un piano da 35 km, Roma, con un piano da 150 km, Genova, con 30 km, Firenze con 12 km nella cosiddetta Operazione Bartali, Padova ed anche S. Bonifacio, in provincia di Verona;

DAL MOMENTO CHE

- il Piano della Mobilità per l'Emergenza Epidemiologica varato dalla Giunta Comunale non presenta elementi di particolare novità (solo per citare la ciclabilità: si prevede il

completamento del tratto tra porta Palio e Castelvecchio, già in programma; la realizzazione della Saval – San Zeno, ferma da anni; una nuova ciclabile in Circonvallazione Oriani, già inserita nel Piano della mobilità del cantiere del filobus che dovrebbe attivarsi in via città di Nimes, in grave ritardo);

- la presentazione definitiva e l'attuazione del PUMS, dato per pronto da parecchi mesi, è ciclicamente rimandata a data da destinarsi;
- il trasporto pubblico, che con le nuove regole mostra già vistosi segni di inadeguatezza, richiede un potenziamento che al momento non è previsto;
- al contrario l'Amministrazione comunale di fatto prevede una rarefazione del servizio, con il mantenimento delle linee festive anziché di quelle feriali o del sabato che non garantiscono la capillarità di copertura delle linee feriali anche su zone rilevanti come attrattori di traffico nei giorni lavorativi (es: linea 24 fino a Quadrante Europa);
- ancora oggi, nel 2020, Verona è priva di un Biciplan, nonostante nel PI del Comune sia allegato un lavoro di pianificazione della rete ciclabile a cura dell'ing. Passigato, già mobility manager di Univr;
- la velocità commerciale dei mezzi pubblici a Verona resta inferiore alla media nazionale (15 km/h a fronte di 19,4);
- la Giunta Comunale ha annunciato interventi di "manutenzione ordinaria e straordinaria delle piste ciclabili in modo da mettere in rete un vero e proprio sistema pensato per gli spostamenti urbani su due ruote", ma nella realtà dei fatti si è limitata ad agire su alcune delle ciclabili esistenti, senza alcuna visione sistematica dei percorsi ciclabili;
- il territorio della Quinta Circoscrizione si estende lungo importanti e sovrautilizzati assi viari e ospita al suo interno importanti attrattori di traffico (ospedale, Università, istituti scolastici superiori, istituti comprensivi, grandi società private);
- le infrastrutture per una mobilità alternativa nel territorio della Quinta Circoscrizione sono limitate, inadeguate e funzionali quasi unicamente ad una mobilità del tempo libero e non ad una sostituzione parziale dell'uso del mezzo privato per gli spostamenti quotidiani;
- la situazione drammatica della mobilità cittadina nel post Covid-19 non si potrà risolvere con un semplice appello ad usare di più la bicicletta, perché non è possibile né a questo punto auspicabile che i cittadini si riversino sulle strade se la rete cittadina delle ciclabili è incoerente e gravemente deficitaria anche dal punto di vista della sicurezza;
- la positiva scelta di potenziare il servizio di bike sharing comunale deve essere necessariamente completata con la messa a disposizione di infrastrutture sicure su cui utilizzare tali mezzi e integrata con stazioni di sosta almeno in tutte le frazioni;
- le zone a 30km/h hanno la necessità di essere ben definite e visibili non solo grazie alla segnaletica verticale ma anche tramite una segnaletica orizzontale d'impatto, ove possibile anche con l'introduzione di una pavimentazione diversa dal normale asfalto per evidenziare l'ingresso in una zona di quartiere residenziale, e in generale grazie a tecniche di moderazione del traffico (port d'accesso, disassamenti orizzontali della carreggiata,

restringimenti, pedane rialzate ecc...); senza questi interventi sulla carreggiata, di non difficile o costosa realizzazione come è d'altronde per analoghi strumenti di urbanistica tattica, la mera installazione della segnaletica verticale servirà a ben poco;

SI CHIEDE DI

- attivare la creazione immediata sul territorio della Quinta Circoscrizione di “corsie ciclabili” come definite dal Decreto Rilancio che rendano più sicura e quindi praticabile la mobilità alternativa tra le frazioni, i quartieri e il centro città, a partire da questi assi dei quali resteranno da individuare nello specifico le precise tratte:
- **Asse San Matteo - Cadidavid** attraverso Strada delle Grazie e Via D. Turazza, con il completamento e la messa in sicurezza, anche attraverso un ampliamento della sede stradale, del percorso ciclabile ad oggi parzialmente presente, anche grazie a segnaletica orizzontale in rilievo o separatori di corsia in materiale plastico con adeguati sistemi per alta visibilità (vernici 3D rifrangenti, occhi di gatto, ecc.).
- **Asse Sacra Famiglia – Borgo Roma/Z.A.I.** : attraverso via dell’Esperanto/Via Vigasio, con il completamento e la messa in sicurezza, anche attraverso la realizzazione di idonee corsie ciclabili in Via Copernico e Viale del Commercio con conseguente collegamento diretto al Parco Santa Teresa e alla ciclabile di Santa Teresa/Viale Piave, del percorso ciclabile ad oggi parzialmente presente, anche grazie a segnaletica orizzontale in rilievo o separatori di corsia in materiale plastico con adeguati sistemi per alta visibilità (vernici 3D rifrangenti, occhi di gatto, ecc)
- **Asse Borgo Roma – Golosine/S. Lucia**: con il completamento della dorsale est/ovest via Legnago-via dei Lamberti-via Comacchio-attraversamento via S. Giacomo-via Redipuglia-viale dell’Industria-via Po che intercetterebbe i poli attrattori di Policlinico, Università, polo scolastico Einaudi/Galilei, Fiera, succursale liceo Galilei di via Carlo Alberto, centri sportivi e parchi, negozi e supermercati vari.
- **Assi della Z.A.I.** : attraverso viale del Commercio-via Torricelli, come itinerario est-ovest e via Morgagni, come itinerario nord-sud;
- **Asse Borgo Roma - Centro**, mettendo in sicurezza la pista ciclabile ad oggi esistente sul lato sinistro di Viale Piave venendo da Borgo Roma e creandone una nuova sul lato destro. In particolare il tratto di Via Tombetta adiacente agli ex magazzini generali necessita un intervento urgente di assestamento;
- **Asse San Giovanni Lupatoto – Via Basso Acquar**. Necessaria e urgente la creazione di una pista ciclabile in Basso Acquar;
- effettuare in ogni caso un’analisi della situazione parcheggi, con particolare attenzione al rapporto residenti / posti auto disponibili per ciascuno dei quartieri della Circoscrizione, comprese le frazioni, al fine di liberare la carreggiata stradale per la creazione di corsie ciclabili sicure e al contempo garantire il parcheggio per i soli residenti;
- procedere all’istituzione del limite dei 30km/h in tutte le zone interne ai quartieri in cui esistono assi di attraversamento secondari, e nei centri e nei quartieri residenziali delle

frazioni, anche sugli spunti della Circoscrizione durante la fase ricognitiva del PUMS ed i contenuti nel sopracitato Piano d'Azione dell'Agglomerato di Verona;

- rendere evidente ed efficace la limitazione della velocità a 30km/h, con azioni di informazione, formazione ed educazione a costi estremamente contenuti in condivisione con la cittadinanza e le generazioni più a rischio ma anche che più beneficeranno dell'istituzione di tale zona (bambini, giovani genitori, anziani), come sperimentato con successo in numerose aree urbane del Regno Unito, dei Paesi Bassi e della Germania;
- procedere alla istituzione e convocazione di un tavolo della mobilità di circoscrizione, aperto ai mobility manager o figure ad esse assimilabili dei grandi attrattori di traffico (istituti scolastici superiori, ICVR 10,11,13, Azienda Ospedaliera, società private sopra i 100 dipendenti), al mobility manager d'area del Comune (ing. Bellotti) e delle associazioni di riferimento per favorire e coordinare eventuali politiche di mobilità alternativa, anche all'interno di aree specifiche (Ospedale Borgo Roma) e per elaborare piani degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzati alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, e coerenti con le azioni previste dalla Circoscrizione;
- favorire soluzioni sicure ed efficienti per gli utenti più giovani (agevolando l'incontro e la collaborazione scuole-associazioni) per attivare e/o ampliare quelli già attivi- ad esempio - servizi di Pedibus anche in convenzione con il terzo settore per le scuole elementari dei quartieri e delle frazioni ed evitare così la necessità di un trasporto privato individuale fin sull'ingresso delle rispettive scuole;
- farsi portavoce presso l'amministrazione comunale della necessità di potenziare il servizio di bike sharing anche nelle frazioni e di concludere i relativi lavori già iniziati (ad es. di fronte Università - Cà Vignal).
- attivare azioni di comunicazione e informazione della cittadinanza anche attraverso strumenti diversi dal sito istituzionale per favorire l'accettazione e la condivisione da parte della cittadinanza delle misure alternative prese, e il loro attecchimento per superare, se efficaci, la fase sperimentale e renderle definitive (esempio campagna Andrà tutti in bici della Consulta Comunale della Bicicletta del Comune di Bologna);
- dare mandato alle Commissioni competenti di questa Circoscrizione e ai loro coordinatori di analizzare nel dettaglio le questioni operative per rendere applicabili tali misure;
- dare mandato alla Commissione competente e alla Presidenza di questa Circoscrizione di favorire qualsiasi emendamento di bilancio che possa consentire l'attivazione di tali misure.

Verona, 4 Giugno 2020

Beatrice Verzè, capogruppo di Traguardi in V Circoscrizione

Nicolò Signorini, commissario all'urbanistica di Traguardi in V Circoscrizione

Michele Bresaola, capogruppo del Partito Democratico in V Circoscrizione