

UN NUOVO PORTABICICLETTE PER LA CITTÀ DI BOLOGNA



Relazione generale

Bologna, 28 settembre 2020

0. Premessa

Il vecchio modello di rastrelliera installato in città dagli anni Novanta ad oggi, con sole minime variazioni di alcuni dettagli costruttivi (foto 1 e 2), ha manifestato nel corso del tempo crescenti problemi connessi a diversi fattori:

- fragilità nei confronti di atti vandalici e urti accidentali (foto 3);
- vulnerabilità all'azione dei ladri di biciclette, che spesso incontrano minore resistenza nel materiale costitutivo della rastrelliera che in quello dei lucchetti antifurto, cosicché spesso le anelle dei portabiciclette vengono divelte o tagliate per asportare le biciclette in sosta (foto 4 e 5);
- l'uso del manufatto non risulta agevole per tutte le categorie di utenza e i vari tipi di biciclette presenti in circolazione, stante che la posizione più o meno sopraelevata degli stalli di sosta impone all'utente di sollevare parte della bicicletta per poter inserire la bicicletta nella rastrelliera.



Foto 1 - portabiciclette vecchio modello



Comune di Bologna



Sostenibilità
è Bologna



Foto 2 - portabiciclette vecchio modello



Foto 3 - danni da urti accidentali



Comune di Bologna



Sostenibilità
è Bologna



Foto 4 - effrazione operata da ladri di biciclette



Foto 5 - danni ascrivibili a effrazioni o atti vandalici



1. Portabiciclette: risultati attesi

L'Amministrazione Comunale ha pertanto deciso di individuare un nuovo modello di portabiciclette per la città, ponendosi i seguenti obiettivi:

- aumentare la fruibilità e l'accessibilità ciclabile dello spazio urbano, conformemente agli importanti obiettivi di incremento dell'uso della bicicletta e alle misure di sostegno alla mobilità ciclistica fissati dagli attuali strumenti di pianificazione della mobilità (PUMS, PGTU e Biciplan di Bologna);
- incoraggiare l'utenza ad un maggiore utilizzo delle rastrelliere, disincentivando fenomeni di sosta impropria su pali ed altri elementi di arredo urbano;
- elevare il grado di sicurezza delle infrastrutture di sosta rispetto al rischio di furto delle biciclette;
- contribuire a migliorare la qualità complessiva dello spazio urbano.

2. Portabiciclette: requisiti richiesti

Nella prospettiva sopra descritta, il Comune di Bologna ha esaminato diversi modelli di portabiciclette presenti sul mercato dell'arredo urbano ed esaminato diverse esperienze in essere in altre città italiane ed estere.

I criteri che hanno guidato la suddetta indagine sono stati i seguenti:

- Funzionalità
- Robustezza e sicurezza
- Flessibilità di gestione
- Estetica

2.1 Funzionalità

In relazione ai requisiti di funzionalità il processo di scelta ha dato la priorità a modelli tali da agevolare al massimo tutti i tipi di utenza nelle operazioni di inserimento ed estrazione della bicicletta dal manufatto, con riferimento alla gamma di biciclette più vasta possibile. Si è inoltre data preferenza a modelli in grado di realizzare un ridotto consumo di spazio in termini di biciclette posteggiate per unità di superficie ed infine ci si è orientati su dettagli costruttivi in grado di minimizzare i rischi di danneggiamenti involontari alle biciclette in sosta. A quest'ultimo proposito si precisa infatti che uno dei difetti del vecchio modello derivava dal rischio di piegatura dei raggi della ruota - alloggiata nello stallo di sosta - a seguito di sollecitazioni anche minime provocate involontariamente dagli utenti nel corso delle normali operazioni di presa e rilascio delle biciclette.



2.2 Robustezza e sicurezza

Per quanto riguarda le necessarie caratteristiche di robustezza e sicurezza, ci si è basati sull'esigenza di garantire un elevato livello di sicurezza rispetto al fenomeno del furto oltre ad una buona resistenza delle strutture rispetto a urti accidentali e atti vandalici, per migliorare le prestazioni insufficienti del vecchio modello.

2.3 Flessibilità di gestione

Si intende con tale espressione la semplicità delle operazioni di cantiere legate alle attività di posa e installazione dei portabiciclette nello spazio pubblico. Per minimizzare l'impatto sul corpo stradale, sono stati esclusi modelli che richiedessero la preventiva esecuzione di plinti in cemento o altre opere di predisposizione del terreno. La scelta si è quindi circoscritta a modelli di semplice assemblaggio, con ancoraggio a terra realizzabile tramite semplici sistemi a tassello sulla pavimentazione (mantenendo in tal caso uno dei punti di forza del vecchio modello). L'installazione dei portabiciclette risulta perciò economica, scarsamente invasiva e soprattutto reversibile, requisito quanto mai necessario alla luce delle frequenti esigenze di spostamento temporaneo correlate a cause di varia natura: a puro titolo di esempio si possono menzionare occupazioni temporanee per cantieri edili, concessioni di nuovi dehors e svolgimento di manifestazioni o eventi pubblici.

2.4 Estetica

Con riferimento ai requisiti estetici il processo di scelta condotto da questa Amministrazione si è concentrato su oggetti preferibilmente monomaterici, caratterizzati da linee costitutive semplici, di impatto visivo assai modesto sia in presenza che in assenza di biciclette in sosta, inseribili agevolmente in tutti i contesti urbani inclusi quelli di maggior pregio architettonico.

Per quanto riguarda la colorazione del manufatto, in prima istanza si ipotizza l'utilizzo della tinta grigio ferro RAL 7011, in continuità con quella del vecchio modello di portabiciclette. Può comunque essere utilizzato un colore diverso, se richiesto.

3. Individuazione del nuovo modello

Sulla scorta dei criteri sopra descritti ed in base alle esperienze e alle proposte esaminate, il Comune di Bologna ha sviluppato una propria proposta di portabiciclette (foto 6 e 7), visivamente simile ad un modello già presente nella città di Roma, ma dimensionato e concepito in maniera tale da assolvere al meglio alle funzioni richieste.

4. Documentazione fotografica

È stata prodotta una documentazione fotografica (illustrata in dettaglio nell'Allegato 2 alla presente relazione), relativa ad alcune posizioni esemplificative. Sono cioè state scelte alcune localizzazioni ritenute significative per un corretto inquadramento del manufatto.

Appare utile evidenziare che ogni immagine del nuovo modello contenuta nel presente documento è frutto di una posa temporanea in assenza di ancoraggio al suolo, durata il tempo strettamente necessario alla realizzazione delle presenti immagini. Si è privilegiata la tecnica della documentazione fotografica *in situ*, rispetto all'elaborazione di rendering o fotoinserti, proprio per comunicare nel modo più realistico possibile l'effetto visivo connesso alla presenza del manufatto in questione in diverse strade e piazze di Bologna.

Il nuovo modello è destinato ad essere installato nell'intero territorio comunale, con riferimento sia alla realizzazione di nuovi punti di sosta ciclabile, sia al rinnovamento del parco rastrelliere esistente, destinato a passare progressivamente dal vecchio al nuovo modello.

Il presente documento mira quindi a condividere non la realizzazione di alcune singole installazioni, bensì un cambio di modello che produrrà effetto in tutta la città negli anni a venire, in una serie di localizzazioni che verranno definite nel tempo dall'Amministrazione comunale in funzione delle necessità di sosta ciclabile riscontrate sul territorio, analogamente alla prassi sinora adottata.



Foto 6 - portabiciclette nuovo modello (a sinistra) e vecchio modello (a destra)



Foto 7 - portabiciclette nuovo modello

5. Nuovo modello: caratteristiche tecniche

- Portabiciclette modulare costituito da archi in acciaio zincato a caldo e verniciato a polvere poliesteri
- I piedi degli archi sono saldati a due piastre scatolari predisposte per il fissaggio al suolo con tasselli
- Modulo base da 2, 3 o 4 archi con adesivi catarifrangenti posti sugli archi esterni
- Moduli collegabili tra loro per mezzo di giunti con innesto a baionetta o similare
- Ancoraggio della bicicletta al manufatto in corrispondenza del telaio (non delle ruote)
- Ogni arco può ospitare due biciclette su ciascun lato in senso perpendicolare all'asse maggiore del manufatto
- Agevole inserimento della bicicletta da entrambi i lati senza dislivelli da superare
- Assenza di bordi taglienti o sbavature metalliche
- In mancanza di biciclette posteggiate il manufatto risulta permeabile al transito pedonale
- Dimensioni arco: tubo tondo \varnothing 60 mm, spessore 2 mm, altezza 815 mm



- Interasse tra gli archi: 900 mm
- Piastra scatolare: sezione rettangolare 80 x 20 mm (spessore: 2 mm) munita di asole per il fissaggio a terra con la tecnica della tassellatura
- Trattamenti: zincatura a caldo e verniciatura a polveri poliestere
- Colore: grigio ferro RAL 7011 (o altro colore, se richiesto)

4. Allegati grafici

- Allegato 1: Scheda tecnica nuovo portabiciclette
- Allegato 2: Documentazione fotografica nuovo portabiciclette