

Salvaiciclisti - Risposta domande assemblea

1) Si potrebbe approfondire il progetto di inclusione sociale con la bicicletta per le donne straniere?

Il progetto si chiama "Biciliberatutte", ed è organizzato dall'associazione Salvaciclisti in collaborazione con le onlus Mondo Donna e Cospe. È riservato alle donne migranti e consiste di un corso per imparare ad andare in bicicletta da adulte. L'associazione fornisce in modo completamente gratuito il supporto per imparare a pedalare e, al termine del percorso di coaching, una bicicletta, eventuale seggiolino per bambine ed eventuali informazioni utili per i percorsi casa-lavoro.

Le bici vengono raccolte da donazioni di privati e riparate nella ciclofficina gestita dalla Associazione.

Imparare ad andare in bici è una importante leva di integrazione e di self empowerment per persone che attraversano un cambiamento importante e potrebbero aver bisogno di avere nuovi punti saldi e una modalità per potersi muovere in modo leggero, indipendente, economico, in una nuova città.

I motivi per cui le donne non pedalano, non sono sempre legati a motivi religiosi o culturali: l'espandersi delle città o lo stato delle strade anche nei paesi in via di sviluppo fa sì che sia sempre più difficile imparare a pedalare, cosa che invece a Bologna è particolarmente semplice.

Nel 2023 il progetto è diventato Erasmus+ con il nome di "Let's Cycling" e la metodologia ideata all'interno del progetto Biciliberatutte è stata così codificata e resa disponibile per chiunque ne voglia usufruire a livello europeo. I materiali sono stati infatti prodotti in italiano ed in inglese.

Salvaiciclisti è l'unica associazione ad aver ideato e strutturato un percorso formativo dedicato ed il servizio per imparare a pedalare da adulti viene richiesto da molte persone anche non migranti residenti sul territorio o che raggiungono appositamente Bologna per imparare a pedalare.

Per maggiori informazioni: <https://www.cefaonlus.it/progetto/lets-cycling/>

2) Come si potrebbe rendere il centro storico accessibile solo per il trasporto pubblico, pedoni e biciclette, riducendo anche i parcheggi delle auto?

Le strategie che chiediamo di mettere in atto a Bologna sono molteplici. A titolo di esempio:

- il potenziamento della sosta ciclabile, tramite un piano straordinario di installazione di nuove rastrelliere (come chiesto dalla Consulta Comunale della Bicicletta), con l'installazione di ciclostazioni protette (come quella inaugurata a luglio presso la stazione di Bologna Roveri) e con la riapertura della velostazione Dynamo, oggi interessata da un cantiere comunale;

- la limitazione dell'accesso veicolare al centro, estendendo la ZTL all'intero centro storico (mentre attualmente ne sono escluse alcune importanti arterie di attraversamento, come via Irnerio, e alcune zone di sosta come il quadrante Palasport). Occorre inoltre indirizzare il traffico di attraversamento sui viali di circoscrizione, anziché all'interno della città storica (per esempio, rendendo preferenziale via de' Carbonesi per evitare che la direttrice Santo Stefano>Farini>Carbonesi>Barberia sia utilizzata impropriamente come itinerario di attraversamento da sudest a sudovest);

- l'introduzione e il rispetto della Città 30, perché l'elevata velocità veicolare è un deterrente per una fascia di potenziali utenti della bicicletta, che oggi non si sentono sufficientemente sicuri a pedalare in mezzo al traffico veloce;

- l'introduzione di dispositivi fisici per la moderazione della velocità (per esempio i "cuscini berlinesi", come in via Nosadella); in generale, la risagomatura delle strade troppo larghe, che inducono ad accelerazioni eccessive (come via Irnerio o via Don Minzoni);

- l'introduzione diffusa di arredi urbani ospitali per le persone (alberature, panchine, fontanelle d'acqua, fontane a raso dove i bambini possono giocare e rinfrescarsi), per rendere più vivibile lo spazio pubblico;
- l'allestimento e la migliore segnalazione di parcheggi scambiatori, come il parcheggio Tanari e i diversi parcheggi sotterranei già esistenti in stazione centrale, oltre ai futuri parcheggi scambiatori Borgo Panigale, Michelino, Zucca e Shakespeare, previsti dal progetto del tram e attualmente in costruzione;
- il potenziamento del trasporto pubblico anche in orari serali e notturni (per esempio, estendendo le linee notturne attualmente in vigore nei weekend all'intera settimana, visto l'ottimo successo riscontrato);
- la garanzia di piena accessibilità al centro storico per i veicoli di portatori di handicap, a cui non dev'essere ostacolato l'accesso alle zone centrali della nostra città.

3) Sarebbe possibile spingere i datori di lavoro e le agenzie di lavoro a non richiedere come requisito l'essere automuniti, ma al contrario far effettuare ai lavoratori dei turni compatibili con gli orari dei trasporti pubblici (che sono da potenziare)?

In generale, qualsiasi provvedimento contribuisca a distribuire maggiormente la domanda di mobilità nel corso della giornata è molto migliorativo per il trasporto pubblico, perché permette di mitigare l'affollamento tipico delle ore di punta.

Come associazione sosteniamo convintamente il progetto del tram, che di qui a 3 anni ci restituirà un mezzo di trasporto più capiente e affidabile. Siamo inoltre felici che, da giugno 2024, vengano introdotte le prime corse ferroviarie passanti lungo l'itinerario Pianoro > San Ruffillo-Mazzini-San Vitale-Bologna Centrale-Borgo Panigale-Casteldebole-Casalecchio > Porretta Terme, con una frequenza di un treno passante ogni 30' per tutta la giornata.

Le figure di raccordo tra i datori di lavoro e gli enti che gestiscono il trasporto pubblico sono i mobility manager, già presenti in tutte le aziende di dimensioni medie e grandi: è fondamentale valorizzare il loro ruolo.

Altre considerazioni - Segnalo che l'unica vera pista ciclabile sicura a Bologna è lungo i viali cittadini, ma è un'area troppo inquinata per essere utilizzata da tutta la famiglia.

Nel caso specifico dei viali di circonvallazione, gli stessi inquinanti respirati da chi pedala sono presenti anche dentro gli abitacoli delle automobili, poiché si tratta di polveri sottili che penetrano con facilità all'interno dell'abitacolo, anche a finestrini chiusi; tuttavia, la posizione più elevata del ciclista rispetto all'automobilista consente di respirare una minore quantità di inquinanti, la cui concentrazione dipende fortemente dalla distanza dal suolo (si tratta di molecole pesanti, per cui più ci si avvicina al piano stradale, più la concentrazione è elevata). In questo senso, percorrere i viali cittadini in bicicletta è preferibile rispetto a percorrerli in automobile o in scooter.

Più in generale, occorre fare un'importante distinzione tra i percorsi ciclabili necessari per spostarsi rapidamente da un punto all'altro (per esempio per motivi di studio, di lavoro, per consegne a domicilio, ecc.) e quelli pensati per la ciclabilità ricreativa.

Entrambi sono fondamentali. I viali rispondono correttamente alla prima esigenza, mentre sono inadatti per la seconda; a questo scopo esistono già ciclovie ricreative molto utilizzate (la ciclovia del Navile, la pista Carlo Piazza tra Bologna e San Lazzaro di Savena, la Ciclovia del Sole) e ne sono in progetto altri (prima tra tutti la Ciclovia del Reno, che sarà inaugurata nei prossimi mesi).

Per maggiori informazioni sui percorsi ciclabili a vocazione ricreativa:

https://www.bicipolitanabolognese.it/linee_per_il_tempo_libero