



CREMA E' UNA CITTA' CICLABILE?



**PISTE CICLABILI OCCUPATE DALLE AUTO
CARTELLONISTICA "FARLOCCA"
VIE CITTADINE A RISCHIO PER I PEDONI
ARCHETTI CHE BLOCCANO IL PASSAGGIO
AD ALCUNE TIPOLOGIE DI VELOCIPEDI
ECC. ECC. ECC. ECC. ECC. ECC. ECC. ECC. ECC.**



**OBIETTIVI - METODOLOGIA - PARAMETRI - CRITERI - ESITO
DELLA NOSTRA VALUTAZIONE**

INTRODUZIONE

COSA RENDE DAVVERO UNA CITTÀ “CICLABILE”?

Spesso l'indicatore più usato per valutare la ciclabilità urbana è l'estensione chilometrica delle piste ciclabili o ciclopedonali. Altri indicatori, spesso associati all'estensione delle piste ciclabili, sono il numero di posteggi per le biciclette e il servizio di bike sharing.

Sicuramente la presenza di infrastrutture apposite e di servizi dedicati all'uso della bicicletta, quali bike sharing, posteggi per le biciclette, ecc., sono basilari per rendere una città ciclabile, ma sicuramente non sono i soli indicatori o parametri che possano rendere una città realmente ciclabile.

Una città si può definire ciclabile se è capace di accogliere e supportare la circolazione dei velocipedi (due ruote — tre ruote — quattro ruote, ecc.), in modo adeguato, efficace ed efficiente, in tutto il suo territorio.

Da qui la necessità, non solo di una rete infrastrutturale, ma soprattutto di **politiche pubbliche adeguate, e supportate da figure istituzionali e uffici forniti di specifica ed elevata competenza.**

Spesso si ritiene che aumentando l'estensione delle piste ciclabili, automaticamente aumenti anche l'uso delle biciclette. Tuttavia, le piste ciclabili, da sole, non sono sufficienti a rendere un territorio fruibile ai velocipedi e, soprattutto, non è detto che vengano utilizzate.

Nonostante l'inappropriatezza dell'estensione chilometrica delle piste ciclabili e la presenza di servizi dedicati ai ciclisti, quali indicatori di ciclabilità, le amministrazioni, e alcune associazioni di categoria, continuano a usare questi parametri in quanto facilmente calcolabili.

A volte, o forse troppo spesso, si tratta, più che altro, di uno strumento di propaganda politica, per mostrare impegno nella mobilità sostenibile, a prescindere dall'efficacia e dell'efficienza degli interventi realizzati.

Siccome le biciclette non si muovono solo sulle piste ciclabili, una valutazione più ampia e obiettiva deve tenere in considerazione anche altre infrastrutture e parametri che agevolano l'uso delle varie tipologie di velocipedi, quali:

- zone a velocità moderata (ZONE 30), strade scolastiche;
- sicurezza dei percorsi;
- segnaletica adeguata e coerente;
- itinerari che si sviluppino nel verde urbano ovvero su percorsi agevoli e piacevoli che catturino l'interesse del ciclista;
- ecc..

Crema, non avendo una specifica e definita politica, relativa alla mobilità sostenibile, presenta parecchie lacune su vari fronti:

- assenza di una chiara e aggiornata mappa della rete ciclabile cittadina;
- abbandono del servizio di bike sharing;
- inesistenza di una mappa dei posteggi adeguati alle biciclette, disponibili soprattutto nei luoghi di aggregazione della popolazione, quali scuole, aziende, supermercati, strutture di cura, ecc., dove una loro forte presenza sarebbe più che opportuna;
- competenze, a livello assessorile e quindi amministrativo e organizzativo, separate in materia di viabilità e mobilità;
- assenza di figure e uffici con competenze adeguate e specifiche, nonché strumenti adeguati al governo di una materia complessa quale quella della mobilità sostenibile;
- ecc.

Altre metodologie, che misurano il livello di ciclabilità di una città, si distinguono per tenere in considerazione diversi aspetti e indicatori che rendono la metodologia stessa e gli strumenti che da essa ne derivano più completi e obiettivi.

Queste metodologie, infatti, tengono conto di aspetti:

- **infrastrutturali** (piste ciclabili efficienti e ben mantenute, servizi per le biciclette, zone a traffico limitato, strade scolastiche, segnaletica corretta ed adeguata, ecc.);
- **culturali** (particolare attenzione, da parte dell'amministrazione cittadina, rivolta ai ciclisti; divario di genere nell'utilizzo della bicicletta, attraverso banche dati che attestino il loro numero complessivo e che indichi la percentuale di popolazione che effettivamente pedala, divisa tra adulti, ragazzi e bambini che si muovono in bicicletta; numero degli incidenti stradali che hanno visto coinvolti i ciclisti e la loro gravità; inclusività delle varie strutture e dei servizi dedicati ai ciclisti, ovvero presenza di mezzi per disabili e cargo bike e loro possibilità di utilizzo delle infrastrutture e dei servizi; sicurezza dei percorsi ciclopedonali e dei servizi dedicati ai ciclisti; ecc.);
- **politico-programmatici** (coinvolgimento attivo della cittadinanza e delle associazioni ciclistiche, interventi per promuovere l'uso della bicicletta, numero di amministratori che si muovono in bicicletta, ecc.).

Questa è l'ottica, in base alla quale, i volontari di A.RI.BI. Crèma 'n Bici, hanno definito la loro metodologia, i parametri e i criteri per valutare il **LIVELLO DI CICLABILITÀ DELLA CITTÀ DI CREMA.**

A.RI.BI. - Crèma 'n Bici

OBIETTIVI DELLA NOSTRA VALUTAZIONE



OBIETTIVI DELLA NOSTRA VALUTAZIONE



La nostra valutazione ha come finalità principale quella di fornire, al Comune di Crema, una serie di indicazioni per stimolare, il Comune stesso, a migliorare ovvero perfezionare il LIVELLO DI CICLABILITÀ della nostra città.

Al fine di effettuare una valutazione obiettiva e completa, abbiamo ritenuto opportuno richiedere, al Comune di Crema, in uno specifico incontro avuto, nel maggio scorso, con l'Assessore alla Mobilità, Franco BORDO, una serie di dati e documenti, in modo da poter prendere in considerazione e valutare anche i seguenti aspetti:

- lo **STORICO DEGLI INCIDENTI STRADALI**, nello specifico degli incidenti che hanno coinvolto i ciclisti e i pedoni, nonché il loro livello di gravità, negli ultimi cinque anni;
- il numero, per i relativi anni, di **SANZIONI PER DIVIETO DI SOSTA** in rapporto ai veicoli circolanti;
- il numero, per i relativi anni, di **SANZIONI PER INFRAZIONE DEI LIMITI DI VELOCITÀ**;
- il **TIPO DI UTILIZZO**, da parte del Comune stesso, **DEL DENARO RACCOLTO ATTRAVERSO LE SANZIONI**, per comportamenti non conformi al Codice della Strada (CdS);
- la **QUANTITÀ E QUALITÀ DELL'ATTIVITÀ RELATIVE ALL'EDUCAZIONE STRADALE** erogata dal Corpo della Polizia Locale del Comune stesso o, eventualmente, attraverso il coinvolgimento e la collaborazione delle varie associazioni dei ciclisti presenti sul territorio;
- il livello e la modalità del **COINVOLGIMENTO DEI CITTADINI E DELLE ASSOCIAZIONI NELL'ELABORAZIONE E NELLO SVILUPPO DEL PUMS** (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile);
- il **NUMERO e l'UBICAZIONE** delle **ZONE 30** nella città;
- il livello di **REALIZZAZIONE E IMPLEMENTAZIONE** delle **STRADE SCOLASTICHE**;
- il livello di **INCLUSIVITÀ DELLA RETE DELLE PISTE CICLABILI CITTADINE**;
- ecc. ecc..

Pur in assenza dei documenti e dei dati richiesti al Comune, attraverso le nostre rilevazioni e le puntuali segnalazioni dei cittadini di Crema, abbiamo avuto modo di rilevare una serie di criticità, sviluppate nelle pagine seguenti.

Pertanto, pur carente di alcuni dati significativi, in possesso, in parte, del Corpo della Polizia Locale di Crema, e, in parte, chiusi in qualche armadio del Palazzo Comunale, abbiamo ritenuto opportuno procedere nella nostra valutazione, ritenendo che il lavoro, che si andava facendo, sarebbe stato, comunque, utile a chi deve e dovrà governare i processi legati alla Viabilità e alla Mobilità Sostenibile della nostra città.

A.RI.BI. - Crèma 'n Bici

PARAMETRI e CRITERI per la VALUTAZIONE dell'INDICE di CICLABILITÀ della CITTÀ di CREMA



CRITERI
DI
VALUTAZIONE

PARAMETRI e CRITERI per la VALUTAZIONE dell'INDICE di CICLABILITÀ della CITTÀ di CREMA



Oltre ai classici parametri utilizzati per valutare il grado di CICLABILITÀ di una città:

- estensione Rete piste ciclabili, sia nel centro storico, sia nei quartieri periferici;
- stato di usura della Rete delle piste ciclabile;
- stato di manutenzione della rete delle piste ciclabile;
- segnaletica che facilita l'utilizzo della rete delle piste;
- presenza di percorsi per il cicloturismo;
- quantità e qualità della comunicazione in merito alle infrastrutture ciclistiche della città;
- individuazione del Mobility Manager;
- creazione di servizi di mobilità casa-scuola (bicibus e pedibus);
- pianificazione della mobilità sostenibile e delle relative infrastrutture al fine di evitare interventi estemporanei;
- ecc. ecc.;

l'Associazione per il Rilancio della Bicicletta (A.RI.BI.) e nello specifico la sezione cremasca della stessa, denominata *Crèma 'n Bici*, ha utilizzato ulteriori parametri quali:

- adozione e sviluppo di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile anche se la città non è soggetta all'obbligo;
- nomina di un Mobility Manager qualificato;
- istituzione di un Ufficio con competenze specifiche in tema di Mobilità sostenibile;
- implementazione di uno strumento informatico in grado di governare le attività relative alla creazione e alla gestione della Rete delle Piste ciclabili della città attraverso:
 - ⇒ la Progettazione razionale della Rete delle Piste ciclabili;
 - ⇒ la verifica dello stato di usura della Rete delle Piste ciclabili;
 - ⇒ la programmazione della manutenzione della Rete delle Piste ciclabili;
 - ⇒ la definizione del Piano per la installazione della cartellonistica stradale lungo la Rete delle Piste ciclabili;
 - ⇒ la definizione di criteri e modalità per la verifica della congruenza della cartellonistica installata rispetto al reale utilizzo della infrastruttura;
 - ⇒ la definizione di un'adeguata modalità e tempistica per il controllo della presenza della cartellonistica stradale lungo la Rete delle Piste ciclabili;
 - ⇒ la definizione di un'adeguata modalità e tempistica per la verifica della conformità della cartellonistica stradale, posizionata lungo la Rete delle Piste ciclabili, rispetto alle modifiche o integrazioni apportate alla normativa stessa;

inoltre, in aggiunta alla documentazione che attesti quanto sopra, A.RI.BI – *Crèma 'n Bici* ha ritenuto opportuna la raccolta e l'analisi di una serie di dati, che dovrebbero essere in possesso di tutte le amministrazioni di quelle città che abbiano al centro del proprio programma amministrativo lo sviluppo di una Mobilità Sostenibile.

INCIDENTI STRADALI



In Italia, in base ai dati forniti dall'Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale (ASAPS), viene ucciso 1 pedone ogni 16 ore e un ciclista ogni 45.

Dal primo gennaio 2023 al 24 dicembre del 2023 in Italia, sono stati uccisi 434 pedoni. Un fenomeno che non si è fermato nemmeno nell'ultima settimana, quella delle festività natalizie, dove ne sono morti 13, travolti sulle strisce pedonali o sui marciapiedi dei centri urbani.

Sono stati 197 i ciclisti morti sulle strade italiane nel 2023.

Per l'ASAPS, che si occupa di monitorare le condizioni di sicurezza stradale sul territorio nazionale, i numeri potrebbero essere parziali, perché nel conteggio non vengono spesso considerati i feriti gravi che perdono la vita negli ospedali dopo il ricovero.

LO STORICO DEGLI INCIDENTI STRADALI, NEGLI ULTIMI TRE O CINQUE ANNI, NELLO SPECIFICO DEGLI INCIDENTI CHE COINVOLGONO I CICLISTI E I PEDONI, NONCHÉ IL LORO LIVELLO DI GRAVITÀ, AVVENUTI NEL TERRITORIO DI PROPRIA COMPETENZA

SOSTA SELVAGGIA



La sosta selvaggia è un problema che attanaglia numerose città del territorio italiano, soprattutto nelle grandi città. Furgoncini che scaricano merci, cittadini che comprano qualcosa al volo o macchine in doppia fila sono solo alcuni esempi. La sosta selvaggia non è solo una violazione pura del codice della strada. La sosta fuori dagli spazi consentiti è un vero e proprio ostacolo alla mobilità di tutti i cittadini automuniti, ma è **un ostacolo** anche alla mobilità d'emergenza, come ad esempio il passaggio di ambulanze o **a forme di mobilità ecologica, come la bicicletta**. La sosta selvaggia non è solo un problema delle grandi città commerciali. È un problema anche per città che si stanno impegnando per fornire una viabilità più responsabile e un'alternativa più ecologica all'uso dell'auto. Se, da un lato, la sosta nelle grandi città per motivi commerciali viene giustificata dalla mancanza di spazi, **anche un solo parcheggio su una pista ciclabile in qualsiasi territorio non può essere giustificato**.

Infatti, **un parcheggio su una pista ciclabile è potenzialmente un danno sia economico sia psicologico**. È un danno economico perché non permette l'utilizzo corretto di un progetto che ha avuto un costo per la città, ed è un danno psicologico per tutti quei cittadini che preferiscono un mezzo di trasporto alternativo, che hanno a cuore l'ambiente cittadino o che semplicemente non hanno la patente o vogliono farsi una passeggiata. Una sosta selvaggia su una pista ciclabile può essere percepita come una mancanza di rispetto verso tematiche ambientaliste e addirittura una forma di discriminazione degli automobilisti nei confronti di chi non lo è.

NUMERO DI SANZIONI PER DIVIETO DI SOSTA (se possibile) IN RAPPORTO AI VEICOLI CIRCOLANTI, NEL TERRITORIO DI PROPRIA COMPETENZA

NUMERO DI SANZIONI PER DIVIETO DI SOSTA SU PISTA CICLABILE

VELOCITÀ ELEVATA



L'**elevata velocità** è la prima causa di morte negli incidenti stradali ed il fattore di maggior pericolo per la gravità delle lesioni e dei danni riportati negli incidenti. Basti pensare che, secondo la **formula dell'energia cinetica** il danno si quadruplica al raddoppio della velocità, diventa nove volte maggiore quando la velocità si triplica e così via. Questo comporta gravissime conseguenze, spesso purtroppo fatali, per chi rimane coinvolto in un incidente stradale a velocità elevata, **soprattutto per gli utenti deboli, vulnerabili o fragili della strada** (pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade).

NUMERO DI SANZIONI, NEL TERRITORIO DI PROPRIA COMPETENZA, PER INFRAZIONE DEL LIMITE DI VELOCITÀ (e se possibile) IN RAPPORTO AI VEICOLI CIRCOLANTI

NUMERO DI SANZIONI PER INFRAZIONE DEL LIMITE DEI 50 KM/H

NUMERO DI SANZIONI SULLE STRADE ESTERNE ALLA CITTÀ PER INFRAZIONE DEL LIMITE DI VELOCITÀ SUPERIORE AI 50 KM/H

EDUCAZIONE STRADALE



Proporre percorsi di educazione stradale, alle scuole, e favorire la conoscenza e il rispetto delle norme che regolano il comportamento degli utenti della strada, in modo più specifico il comportamento del bambino sia come ciclista sia come pedone, è un'attività che riveste un'importanza fondamentale per far crescere "CITTADINI" che abbiano piena consapevolezza dei propri diritti, ma anche dei propri doveri.

L'educazione stradale dovrebbe avere nel programma i seguenti contenuti di base:

- I principali mezzi di trasporto: bicicletta, motocicletta, automobile, autobus, treno, barca, nave, aereo
- La figura dell'Agente di Polizia Locale: ruolo, incarichi, divisa, strumenti di lavoro, ecc.
- Conoscenza dei principali segnali stradali
- Comportamenti corretti da osservare come pedone e ciclista sulla strada

QUANTITÀ E QUALITÀ DELL'EDUCAZIONE STRADALE EROGATA DAL CORPO DELLA POLIZIA LOCALE DEL PROPRIO COMUNE O, EVENTUALMENTE, ATTRAVERSO IL COINVOLGIMENTO E LA COLLABORAZIONE DELLE VARIE ASSOCIAZIONI DEI CICLISTI PRESENTI SUL TERRITORIO

BENEFICIARI DELLE “MULTE” E LORO DESTINAZIONE



La destinazione degli incassi riconducibili alle sanzioni amministrative per infrazioni al Codice della Strada, al secolo MULTE, non è in realtà un mistero, a dettarla è il Codice della Strada medesimo, all'art. 208 e in parte all'art. 142, con un criterio semplice: **gli incassi vanno all'Ente per cui lavora chi ha fatto l'accertamento**. Dunque, se la violazione è accertata da un **funzionario, ufficiale o agente dello Stato**, i soldi delle relative multe sono devoluti allo Stato, se invece l'accertamento è svolto da un **funzionario, ufficiale o agente regionale, provinciale o comunale**, gli introiti vanno, rispettivamente, a Regione, Provincia o Comune. Dunque i beneficiari predestinati delle multe subite dai cittadini sono lo **Stato**, le **Regioni**, le **Province** e i **Comuni**. Ma cosa ne fanno, concretamente, di queste entrate? Servono a rimediare buchi del bilancio pubblico o hanno finalità specifiche? Anche in questo caso, soccorrono gli **articoli 208 e 142 del Codice della Strada**, che stabiliscono **vincoli di utilizzo** delle somme acquisite con le multe.

Da quanto si legge nella norma, di queste somme complessive c'è un 50% di libera disposizione dell'Ente locale che lo ha incassato e un altro 50% che è invece vincolato per legge a determinati usi:

- In misura non inferiore a un quarto della quota: destinata ad interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente;
- In misura non inferiore a un quarto della quota: al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale;
- Il restante: ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, alla manutenzione delle strade di proprietà dell'Ente, incluse installazione, ammodernamento, potenziamento, messa a norma e manutenzione delle barriere e sistemazione del manto stradale delle medesime strade, ad interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale e ad interventi a favore della mobilità ciclistica. Quest'ultima quota può essere anche destinata ad assunzioni stagionali a progetto, nelle forme di contratti a tempo determinato e a forme flessibili di lavoro, ovvero al finanziamento di progetti di potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale, nonché a progetti di potenziamento dei servizi notturni e di prevenzione, all'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale, destinati al potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale.

DESTINAZIONE E TIPO DI UTILIZZO CHE IL COMUNE FA IN MERITO AL DENARO RACCOLTO ATTRAVERSO LE SANZIONI, DI SUA COMPETENZA, PER COMPORTAMENTI NON CONFORMI AL CODICE DELLA STRADA

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)



L'Unione Europea ha individuato il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) quale strumento strategico per i comuni e le città metropolitane, per affrontare le sfide della mobilità urbana di persone e merci, conciliando la lotta al cambiamento climatico e la sostenibilità ambientale con le esigenze di mobilità dei territori, considerando un orizzonte temporale decennale (Comunicazione della Commissione Europea COM 2009/490).

Redigere il PUMS significa quindi dare avvio ad un processo complesso di pianificazione della mobilità e dei trasporti, in grado di elaborare soluzioni innovative e sostenibili dal punto di vista finanziario, sociale ed ambientale, per rispondere alle dinamiche endogene ed esogene che influenzeranno l'assetto del territorio negli anni a venire.

Nell'elaborazione del PUMS, tra le attività preliminari da definirsi vi è la **Progettazione del percorso partecipato**, che consiste nella definizione dei tempi e delle modalità di **coinvolgimento di cittadini e stakeholder nel processo di pianificazione del PUMS stesso**.

Le Linee guida italiane, dopo aver precisato che il percorso partecipato deve essere definito ex-ante, lasciano ampia libertà nell'approccio e nelle tecniche da adottare, in relazione alle caratteristiche territoriali ed alle risorse disponibili.

La progettazione del percorso partecipato richiede innanzitutto di individuare i cittadini e gli stakeholder da coinvolgere.

Rispetto alla cittadinanza, oltre ai singoli cittadini, può essere opportuno coinvolgere enti ed associazioni che rappresentano specifiche categorie di utenti, incluse quelle più fragili (es. dirigenti scolastici, associazioni ciclistiche, associazioni di tutela delle persone con disabilità, ecc.).

LIVELLO E MODALITÀ DEL COINVOLGIMENTO DEI CITTADINI NELL'ELABORAZIONE E NELLO SVILUPPO DEL PUMS (PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE)

LIVELLO E MODALITÀ DEL COINVOLGIMENTO DELLE ASSOCIAZIONI NELL'ELABORAZIONE E NELLO SVILUPPO DEL PUMS (PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE)

ZONE 30



La disciplina trasportistica a livello europeo, e le linee guida elaborate nel tempo dai paesi comunitari più avanzati hanno ampiamente dimostrato che la decisione di istituire aree improntate alla condivisione dello spazio stradale (ZONE 30), per essere realmente efficace, deve prevedere una riprogettazione dello spazio stradale che induca all'effettivo rallentamento della velocità dei veicoli indirizzata a una migliore convivenza dei diversi utenti della strada (traffico motorizzato, pedoni, ciclisti) in sicurezza.

Nelle ZONE 30 il ciclista e l'automobile condividono in sicurezza gli spazi e la mobilità dolce è equiparata alla mobilità veicolare.

L'istituzione di una ZONA 30 deve essere accompagnata dalla definizione di porte di ingresso/uscita alla ZONA 30, con segnaletica verticale ed orizzontale e/o interventi di traffic calming, che permettano all'automobilista di percepire l'ingresso in una zona a ciclabilità privilegiata dove il limite di velocità a 30 km/h consente la condivisione in sicurezza dello spazio stradale al veicolo e alla bicicletta.

La creazione di "ZONE 30" accompagnata da interventi di moderazione del traffico è funzionale al raggiungimento degli obiettivi di riduzione del rischio per tutte le categorie di utenti e, in particolare, per gli utenti deboli.

NUMERO DELLE ZONE 30 CREATE NELLA CITTÀ

METODOLOGIA SEGUITA PER L'UBICAZIONE DELLE ZONE 30

NUMERO DI SANZIONI PER INFRAZIONE DEL LIMITE DI VELOCITÀ NELLE ZONE 30 DELLA CITTÀ

STRADE SCOLASTICHE



Con il termine School Streets / Strade scolastiche si identificano gli interventi di chiusura delle strade davanti alle scuole per limitare il traffico dei veicoli a motore, attraverso la creazione di zone pedonali e ciclabili, quantomeno in orario di entrata e uscita da scuola. Le Strade scolastiche si stanno affermando perché costituiscono interventi semplici e a basso costo per ridurre l'uso dei veicoli e l'inquinamento, migliorare la sicurezza e incoraggiare gli spostamenti a piedi e in bicicletta nel tentativo di migliorare la salute della comunità e aumentare il benessere dei bambini e delle loro famiglie. La loro rapida diffusione, principalmente nelle città europee, può essere collegata alla necessità di distanziamento sociale nei pressi delle scuole durante la pandemia da COVID-19, ma rappresenta anche una risposta alle problematiche della sicurezza stradale, della salute e della qualità dell'aria, al crescente movimento dal basso a favore di città a misura di bambino, nonché alla diffusione di nuovi approcci sperimentali e innovativi, come l'urbanismo tattico, le open streets, le slow streets e le play streets.

La crescita di Strade scolastiche può anche essere attribuita alla convenienza, alla semplicità concettuale, alla facilità di realizzazione, agli impatti positivi ottenuti e agli insegnamenti tratti dagli interventi passati, che ne incoraggiano la riproduzione.

La valutazione e il monitoraggio delle iniziative esistenti mostrano impatti positivi e misurabili nella maggior parte dei casi e dimostrano che le Strade scolastiche possono contribuire a fornire soluzioni reali ad alcune delle nostre sfide urbane più urgenti.

ELABORAZIONE DI UN PIANO PER LA CREAZIONE DELLE STRADE SCOLASTICHE

NUMERO DI STRADE SCOLASTICHE REALIZZATE

NUMERO DI STRADE SCOLASTICHE DA REALIZZARE

LIVELLO DI INCLUSIVITÀ DELLA RETE DELLE PISTE CICLABILI CITTADINE



Una buona rete di piste ciclabili, ben progettata e ben raccordata, agevola anche l'autonomia e le possibilità di spostamento dei disabili con sedie a rotelle, veicoli elettrici monoposto, biciclette elettriche a tre ruote.

Il decreto legge n. 68 del 16 giugno 2022, "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili", infatti, ha integrato il comma 7 dell'Art. 190 del Codice della Strada, stabilendo che "le **macchine per uso di persone con disabilità possono circolare sui percorsi ciclabili** e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane"

Le piste ciclabili devono, pertanto, essere anche inclusive per anziani e disabili, agevolando il transito e la mobilità dei veicoli per disabili, dalle biciclette a tre ruote ai mini veicoli elettrici monoposto.

Spesso è difficile far capire alle persone la questione dell'accessibilità.

Infatti le persone tendono a vedersi sempre giovani, forti, alla guida di centinaia di cavalli motore e non si accorgono che bastano piccole attenzioni per portare grandi cambiamenti nella vita di tutti.

Le piste ciclabili ben progettate non possono permettersi di avere barriere architettoniche (se ne hanno sono mal progettate o mal realizzate).

Esistono innumerevoli veicoli, basati sulla tecnologia della bicicletta o sulla tecnologia dello scooter elettrico, a due, tre o quattro ruote, adatti per i disabili o per anziani e perfettamente utilizzabili sulle piste ciclabili.

Non possiamo più permetterci di far finta di non saperlo, e qualora, nella Rete delle piste ciclabili di una città, esistano ostacoli che impediscano la piena autonomia e realizzazione delle persone con disabilità o delle persone anziane, questi ostacoli vanno al più presto rimossi.

ELABORAZIONE DI UN PIANO DI RILEVAZIONE DELLA PRESENZA, SULLA PROPRIA RETE CICLABILE, DI OSTACOLI CHE IMPEDISCONO IL TRANSITO E LA MOBILITÀ DEI VEICOLI PER DISABILI O ANZIANI (BICI A TRE O QUATTRO RUOTE, MINI-VEICOLI ELETTRICI MONOPOSTO, ECC.)

ELABORAZIONE DI UN PIANO FINALIZZATO ALLA RIMOZIONE DI TUTTI GLI OSTACOLI CHE RENDONO LA RETE DELLE PISTE CICLABILI DELLA PROPRIA CITTÀ NON PIENAMENTE INCLUSIVA

ELABORAZIONE DI UN PIANO FINALIZZATO ALL'ELIMINAZIONE, SULLA PROPRIA RETE CICLABILE, DI QUALSIASI BARRIERA ARCHITETTONICA

AUTOVALUTAZIONE DEL LIVELLO DI INCLUSIVITÀ DELLA RETE DELLE PISTE CICLABILI, DELLA PROPRIA CITTÀ, IN RAPPORTO A QUELLO DELLE ALTRE CITTÀ, DELLA PROPRIA PROVINCIA O DI PROVINCE LIMITROFE

A.RI.BI. - Crèma 'n Bici

ALCUNE CRITICITÀ RILEVATE





IO NON
POSSO
TRANSITARE

**ALCUNE SITUAZIONI DOVE
GLI ARCHETTI IMPEDISCONO IL PASSAGGIO DI
CARGO BIKE - LONG TAIL - LONG JOHN CARGO BIKE
BICICLETTE CHE COME AUSILIO UNISCONO UNA CARROZZINA**



PIAZZALE RIMEMBRANZE

Invece di mettere dei
DOSSI RALLENTATORI PER LE AUTO



**SI SONO MESSI DEGLI ARCHETTI CHE
IMPEDISCONO IL PASSAGGIO DI ALCUNI
TIPI DI VELOCIPEDI**



**CICLABILE
CASTELNUOVO SAN BERNARDINO**
Dare un senso alla presenza di questi
ARCHETTI
lungo questa ciclabile riteniamo sia
impresa difficile per chiunque.



**CICLABILE MUSICA NEL VENTO
VIA VISCONTI**

Attraversamento
inizialmente **CICLOPEDONALE**
poi declassato a **PEDONALE**.

Al posto di rallentare i
MEZZI A MOTORE
si è preferito impedire
il passaggio dei
VELOCIPEDI.



ART.190 CODICE DELLA STRADA COMMA 7

7. Le macchine per uso di bambini o di persone invalide, anche se asservite da motore, con le limitazioni di cui all'articolo 46, possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni, secondo le modalità stabilite dagli enti proprietari delle strade ai sensi degli articoli 6 e 7.

(*) Le macchine per uso di persone con disabilità possono, altresì, circolare sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili.

(*) comma aggiunto dal DL 16.6.2022 n. 68 convertito con modificazioni dalla legge 5.8.2022 n. 108.

CREMA

“GLI ARCHETTI SULLE CICLABILI SONO DA ELIMINARE”

LA GIUSTA BATTAGLIA DA CONTINUARE

05-11-2022 ore 17:30 | POLITICA

di redazione

Fiab: 'archetti sulle ciclabili sono da eliminare'



Fiab Cremasco chiede all'amministrazione Bergamaschi di **eliminare al più presto gli archetti posti sulle ciclopedonali** che "penalizzano la mobilità sostenibile anziché agevolarla: usarli pensiamo sia sclocco oltre che fuori legge". Secondo gli esponenti dell'associazione "ostacolano il passaggio dei veicoli per persone con disabilità, delle cargo bike o dei carrelli per bici". Fiab sarà in piazza Duomo domani, domenica 6 novembre, dalle 15 alle 19.

07-11-2022 ore 18:26 | POLITICA - Crema

di Gloria Giavaldi

Archetti sulle ciclabili, il comune: 'non verranno rimossi, tutelano incolumità delle persone'



Gli archetti posizionati sulle ciclopedonali non verranno rimossi, verranno riposizionati con una diversa angolatura che possa rendere più agevole il transito delle persone con disabilità, delle cargo bike o dei carrelli per bici". Lo fa sapere in una nota il comune di Crema in risposta alla segnalazione diffusa nei giorni scorsi da **Fiab Cremasco** secondo cui "gli archetti ostacolano il passaggio delle persone con disabilità, delle cargo bike o dei carrelli per bici". Il presidente dell'associazione **Davide Severgnini** invitava la giunta alla loro rimozione. Negata, perché - come spiega l'assessore alla mobilità **Franco Bordo** - "erano stati posizionati dopo una serie di casistiche rilevate di incidentalità che avevano coinvolto i ciclisti. Erano stati consigliati da una valutazione congiunta dalla parte tecnica e della polizia locale. Ad oggi, le condizioni non sono cambiate da questo punto di vista. Quella di piazzale Rimembranze rimane un'intersezione che ha delle caratteristiche ineliminabili di pericolosità per cui servono determinati accorgimenti. Si può tuttavia valutare una diversa disposizione degli stessi per consentire il transito dei mezzi".

Tutelare l'incolumità delle persone

"Abbiamo da sempre una collaborazione intensa con Fiab - prosegue l'assessore - e il costante confronto su diverse tematiche si dimostra utile. Le proposte che ci arrivano vanno tenute in considerazione, ma quest'ultima **non è - in questo momento - tra le priorità**. La doppia intersezione in piazzale Rimembranze è stata teatro di diversi investimenti e noi dobbiamo agire per **tutelare l'incolumità dell'utenza** a partire da anziani e bambini". Circa la presenza di auto in sosta sulla pedociclabile di via Treviglio "verranno intensificati i controlli, si sta valutando insieme al collega Giossi una soluzione definitiva".

30 NOVEMBRE 2022

IL REFERENTE FIAB CREMASCO VIA WHATSAPP SCRIVEVA ...

....., ti aggiorno rispetto alla questione archetti.

Come Fiab locale ci siamo rivolti a Jacopo Michi, avvocato di riferimento della federazione e abbiamo messo al corrente il presidente nazionale Alessandro Tursi. Purtroppo l'avvocato ci ha riferito che non è più possibile ricorrere al pronunciamento del Mit [Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ndr], come avvenuto per il caso di Fiab Faenza, perché l'ordinamento non prevede più questa modalità. Abbiamo dunque valutato il ricorso al tribunale amministrativo di Brescia ma visti i costi insostenibili (istruttoria ed eventuale addebito delle spese processuali in caso di perdita), siamo stati costretti a constatare l'impossibilità di procedere come associazione in tal senso.

Dunque a seguito di un incontro con l'assessore Gianluca Giossi siamo riusciti ad ottenere l'impegno dell'amministrazione a modificare il posizionamento degli archetti in modo da agevolare il passaggio anche ai veicoli più voluminosi.

Magra consolazione ma tant'è. Auspichiamo che intervenga la federazione nazionale, eventualmente con un ricorso ad un tribunale amministrativo, in modo da dipanare una questione che purtroppo riguarda tutta Italia.

.....

ALCUNI ESEMPI DI CARTELLONISTICA FARLOCCA LUNGO LE CICLABILI E LUNGO LE VIE DI CREMA



VIA REPUBBLICA
Sulla stessa
CICLOPEDONALE
ci sono
CARTELLI TRA LORO IN
CONTRADDIZIONE
ma entrambi sono in contrasto con la
SEGNALETICA ORIZZONTALE
Stesso discorso per la
CICLABILE DI VIA DE GASPERI

giornale

IL GIORNO

segnalatica fuorviante: parola di insegnante di scuola guida

Home > Cremona > Cronaca > Crema, segnaletica fuor...

Crema, segnaletica fuorviante: parola di insegnante di scuola guida

Tanti i punti in cui è sbagliata e fuori posto. Un vero pericolo



DUBBI Le frecce mettono in evidenza i segnali che traggono in inganno automobilisti, ciclisti e pedoni che transitano su via Cremona

VIA CREMONA
PASSAGGI PEDONALI
VS
PASSAGGI CICLOPEDONALI
Attraverso un articolo pubblicato sul
quotidiano **IL GIORNO**
veniva segnalata la inappropriata e a
volte fuorviante segnaletica cittadina.
Il dito era puntato su
due attraversamenti che risultavano
“PASSAGGI PEDONALI”
per chi proveniva da Cà delle Mosche,
ed entrava in città, e dei
“PASSAGGI CICLOPEDONALI”
per chi andava verso Cà delle Mosche,
ed usciva dalla città.



VIA CREMONA
PASSAGGIO SOLO PEDONALE
CHE UNISCE DUE CICLOPEDONALI
Lo stesso istruttore di scuola guida,
circa quello che nel 2018 era il
“nuovissimo passaggio pedonale che fa
attraversare via Cremona per
immettersi nel parco del Serio e che ha
ciclabile da entrambi i lati”,
segnalava una incongruità ovvero che
“il passaggio è solo pedonale”.

ALCUNI ESEMPI DI VIE A RISCHIO PER I PEDONI

AUTO POSTEGGIATE SU ENTRAMBI I LATI

PEDONI COSTRETTI A CAMMINARE SULLA CARREGGIATA DEI MEZZI A MOTORE



VIA ANTONIO MAGRI

L'Amministrazione Comunale
HA CREATO
su entrambi i lati dei posteggi con
DISCO ORARIO
I PEDONI SONO COSTRETTI
A CAMMINARE SULLA CARREGGIATA
DEI MEZZI A MOTORE



VIA SAMARANI

L'Amministrazione Comunale
PERMETTE
ai residenti e a chi usufruisce dei servizi
nelle vicinanze della via, di posteggiare,
i propri mezzi a motore,
perpendicolarmente
alle recinzioni degli edifici.
I PEDONI SONO COSTRETTI
A CAMMINARE SULLA CARREGGIATA
DEI MEZZI A MOTORE



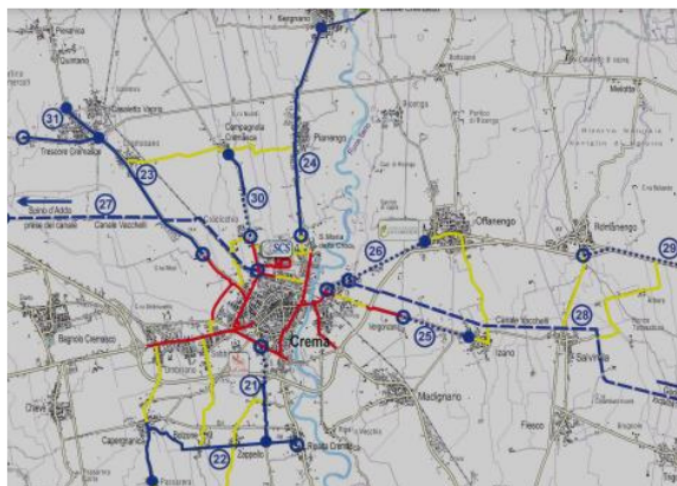
VIA MARTIRI DI BELFIORE

L'Amministrazione Comunale
PERMETTE
ai residenti
di posteggiare i propri mezzi a motore
parallelamente
alla recinzione degli edifici.
I PEDONI SONO COSTRETTI
A CAMMINARE SULLA CARREGGIATA
DEI MEZZI A MOTORE

CREMA

COMUNICAZIONE MOBILITÀ SOSTENIBILE

RETE CICLABILE MAPPE NON AGGIORNATE



INFORMAZIONI SERVIZI DISPONIBILI NON SEMPRE ALLINEATE CON LA REALTÀ



Noleggio bici

I servizi di noleggio bici sono quasi inesistenti e la linearità del percorso, che non prevede ritorno allo stesso punto di partenza, consiglia di utilizzare la propria bici.

Tuttavia a Crema è presente un servizio pubblico di bike-sharing fornito dalla società Ecospazio - Smart Electric Mobility di Logiss Srl che consente il noleggio di 25 biciclette elettriche di tipo citybike, distribuite in vari punti della città?

Sono inoltre presenti sul territorio attività commerciali che forniscono un servizio privato di noleggio di biciclette di tipo tradizionale e di tipo e-bike.

Altri Links utili

Bike-sharing pubblico:

[Ecospazio - Smart Electric Mobility di Logiss Srl](#)

INFO: +39 0464 401 121 (Opz. 1)

E-Mail:

support@ecospazio.it

Sito web:

<https://www.ecospazio.it/customers/bike-sharing/crema/>

Web app:

<https://crema2020.ecospazio.it/#/login>

CREMA
GOVERNANCE MOBILITÀ SOSTENIBILE

**GIUNTE
BONALDI
(2012 – 2022)**



FABIO BERGAMASCHI
ASSESSORE con delega
AI LAVORI PUBBLICI
MOBILITÀ
VIABILITÀ
E
PATRIMONIO

**GIUNTA
BERGAMASCHI
(2022 -)**



FRANCO BORDO
ASSESSORE con delega
AMBIENTE
MOBILITÀ
E
COMMERCIO



2022

GIANLUCA GIOSSI
sostituito nel 2024 da



GIORGIO PAGLIARI
ASSESSORE con delega
AI LAVORI PUBBLICI
E
VIABILITÀ

A.RI.BI. - Crèma 'n Bici

**ESITO
VALUTAZIONE
E
CONCLUSIONI**



A.R.I.B.I. - Crèma 'n Bici

ESITO VALUTAZIONE E CONCLUSIONI



Pur in assenza dei preziosi documenti e dei significativi dati richiesti al Comune, attraverso le nostre rilevazioni e le puntuali segnalazioni dei cittadini di Crema, è emersa:

- l'evidente **CRITICITÀ DELLE INFRASTRUTTURE RELATIVE ALLA CICLABILITÀ** della nostra città:
 - ⇒ scarsa manutenzione della rete ciclabile;
 - ⇒ segnaletica "farlocca" ovvero non sempre coerente con le caratteristiche delle infrastrutture stesse e con quanto stabilito dal CdS;
 - ⇒ basso livello di inclusività della rete delle piste ciclabili cittadine, dovuto alla presenza di archetti che impediscono il transito di alcune tipologie di velocipedi quali cargo bike, mezzi per disabili, ecc.;
 - ⇒ strade che mettono a rischio l'incolumità dei pedoni, costringendoli a camminare sulla carreggiata dei veicoli a motore, tra le quali, Via Samarani, Via Antonio Magri, Via Martiri di Belfiore, ecc.;
 - ⇒ ecc. ecc.;
- il **BASSO LIVELLO DI COORDINAMENTO TRA LE VARIE STRUTTURE COMUNALI DEPUTATE ALLA PROGETTUALITÀ E ALLA OPERATIVITÀ IN MATERIA DI VIABILITÀ E MOBILITÀ CICLISTICA**:
 - ⇒ la divisione, a livello assessorile, delle competenze, relative a **VIABILITÀ** e **MOBILITÀ**, non facilita, in generale, l'effettuazione di un'accurata pianificazione della rete ciclabile e di adeguati interventi relativi alla mobilità sostenibile ovvero alla puntuale risoluzione delle criticità segnalate, dai cittadini, al Comune stesso;
 - ⇒ l'assenza di figure e uffici, con sufficiente e adeguata competenza, in materia di mobilità sostenibile non permette di affrontare le specifiche tematiche in modo efficace ed efficiente;
 - ⇒ la mancanza di uno specifico ufficio dedicato alla mobilità sostenibile non permette ai cittadini di trovare puntuali e validi interlocutori a cui rivolgersi per far fronte alle problematiche rilevate;
 - ⇒ ecc. ecc.;
- una **CARENTE E NON SEMPRE AGGIORNATA COMUNICAZIONE, IN AMBITO ISTITUZIONALE, RELATIVA ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**:
 - ⇒ mappa della rete dei percorsi ciclabili cittadini non aggiornata;
 - ⇒ informazioni legate al fenomeno del cicloturismo non sempre allineate con la situazione reale;
 - ⇒ ecc. ecc..

La mancata risposta dell'amministrazione alle nostre richieste, che evidenzia, probabilmente, una sottovallutazione dell'importanza dell'associazionismo in materia di Mobilità Sostenibile e di RILANCIO DELL'USO DELLA BICICLETTA; la mancata puntualità nel fornire informazioni, a tutte le associazioni, in merito alle diverse iniziative in programma da parte dell'amministrazione, che non permette, alle associazioni, di essere pienamente coinvolte e partecipi alle iniziative stesse; la mancata azione, da parte dell'amministrazione, volta a unire le forze in campo, con incontri su tavoli unici, cercando di superare la fisiologica competizione, evidenziata da alcune associazioni; la mancata puntuale risposta, da parte degli uffici comunali, volta alla risoluzione delle varie problematiche segnalate dai cittadini in materia di viabilità e mobilità sostenibile, rendono palese lo scarso interesse da parte del Comune di Crema verso le reali e complesse problematiche della Mobilità sostenibile.

Essendo la Mobilità Sostenibile una questione non solo infrastrutturale o di servizi, ma anche, e forse soprattutto, un fatto culturale e politico-programmatico, il nostro giudizio per la CITTÀ di CREMA, non può essere che quello di un **BASSO INDICE DI CICLABILITÀ**.

Nonostante tutto, riteniamo che il nostro lavoro possa essere utile a tutti coloro che intendano governare, con passione e interesse, le problematiche relative alla Mobilità Sostenibile.



CREMA

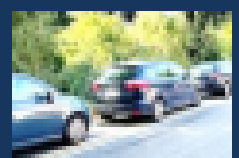


CITTÀ NON CICLABILE



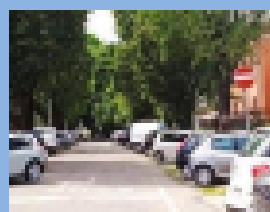
ARCHETTI

che impediscono il passaggio ad alcune tipologie di velocipedi (cargo bike, mezzi per disabili, ecc. ecc.)



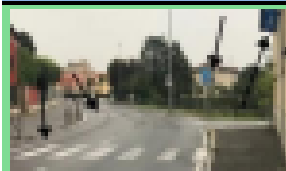
PISTE CICLABILI

utilizzate dagli automobilisti come parcheggi senza essere sanzionati



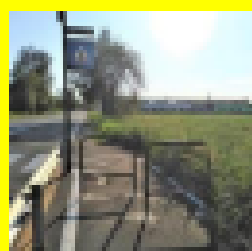
VIE CITTADINE A RISCHIO PER I PEDONI

costretti a camminare sulla carreggiata dei veicoli (via samarani, via antonio magri, ecc. ecc.)



CARTELLONISTICA FARLOCCA

in diverse strade, ciclopedonabili e quartieri della città



CICLOVIE TRASFORMATE IN PERCORSI PEDONALI

in Via VISCONTI attraversamenti ciclopedonali declassati a pedonali con archetti che rendono quasi impossibile il passaggio alle biciclette



ATTRAVERSAMENTI PEDONALI INVECE DI CICLOPEDONALI

in Via IV NOVEMBRE e Via CREMONA attraversamenti pedonali al posto di quelli ciclopedonali creando parecchia confusione ai vari utenti della strada

QUESTE SONO LE "CARATTERISTICHE" CHE FANNO DI

CREMA UNA "CITTÀ NON CICLABILE"