



stati generali della  
**bicicletta**  
e della mobilità **nuova**

*Con l'adesione del Presidente della Repubblica*

Stati Generali della Bicicletta  
e della Mobilità nuova

# L'Italia Cambia Strada

Reggio Emilia - 5/6 ottobre 2012

## **Libro Rosso** della Ciclabilità e della Mobilità nuova

Le soluzioni elaborate dagli  
**Stati Generali della Bicicletta**  
5-6 ottobre 2012 - Reggio Emilia

*Revisione 02 - 15.10.2012*



# SOMMARIO

|   |           |
|---|-----------|
| <b>MANIFESTO</b> .....  | <b>3</b>  |
| DOCUMENTO DI SINTESI<br><b>A CURA DEL COMITATO SCIENTIFICO</b> .....  | <b>6</b>  |
| Gruppo di lavoro 1<br><b>COMUNICAZIONE, CULTURA, EDUCAZIONE</b> ..... | <b>9</b>  |
| Gruppo di lavoro 2<br><b>GOVERNANCE</b> .....                         | <b>13</b> |
| Gruppo di lavoro 3<br><b>ORGANIZZAZIONE MOBILITÀ URBANA</b> .....     | <b>18</b> |
| Gruppo di lavoro 4<br><b>NORMATIVA</b> .....                          | <b>20</b> |
| Gruppo di lavoro 5<br><b>RETI CICLABILI</b> .....                     | <b>23</b> |



# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

## MANIFESTO

L'esigenza di mettere in campo politiche per una mobilità nuova, a partire dai contesti urbani, è diventata inderogabile. Lo dicono, prima di tutto, alcuni dati che riguardano il nostro paese.

L'Italia è il paese europeo con la più alta densità di automobili: 36 milioni di auto, il 17% dell'intero parco circolante in Europa, a fronte di una popolazione pari al 7% di quella dell'intero continente. Ciò significa che per ogni 100 abitanti in media in Italia ci sono 65 automobili. La differenza tra Italia ed Europa si nota anche nelle grandi città: ad Amsterdam e Parigi il rapporto è di 25 auto su 100 abitanti, mentre a Roma è 70 e a Torino 62 su 100.

Il traffico veicolare assorbe l'1% del PIL in inefficienza e il 2% se ne va per i costi dell'incidentalità. Gli scontri stradali mietono, ogni giorno, vittime e feriti.

Il rapporto tra trasporto pubblico e trasporto privato a Roma è 28 a 72, a Londra è 50,1 contro 49,9, a Parigi 63,6 contro 36,4, a Berlino 66 contro 34, a Barcellona 67 contro 32.

In Italia Irisbus, l'unica fabbrica di autobus, è stata recentemente chiusa, in totale controtendenza con il resto d'Europa.

Le spese legate al possesso di un'automobile sono circa un terzo del reddito medio familiare, dato in crescita in presenza di un abbassamento costante e progressivo del potere d'acquisto.

Parallelamente si registra un costante aumento dei cittadini che si spostano in bicicletta e che chiedono maggior sicurezza; questa istanza è diventata tangibile il 28 aprile a Roma e il 3 giugno 2012 a Torino dove – su iniziativa del movimento spontaneo, popolare e orizzontale #salvaiciclisti – decine di migliaia di persone si sono concentrate per proporre con forza un concetto semplice: l'Italia cambi strada, a favore della bici. E' chiaro che il paese è pronto e maturo per un cambiamento epocale: è il momento di lavorare per una **mobilità nuova**.

La bicicletta è una delle chiavi di volta di una mobilità urbana diversa, innovativa e smart ed è in relazione e alleata con le altre modalità di spostamento "non motorizzate".

La bicicletta non è solo un mezzo di trasporto sostenibile. E' un modo veloce per spostarsi quotidianamente nella propria città e arrivare direttamente in luoghi dove altri mezzi non ti portano; dà autonomia negli spostamenti e consente al contempo di socializzare la città, vivendola e vedendola in modo diverso. Non solo può sostituire l'auto ma può aggiungere qualcosa ai nostri percorsi quotidiani: uno sguardo diverso, movimento e benessere, risparmio di tempo e di denaro.



# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

Le biciclette sono agili, pratiche e flessibili e si adattano alla vita delle città: ora tocca alle città riconoscerle e garantire loro sicurezza e dignità di “mezzo di trasporto quotidiano” dando spazio ad una nuova cultura della sicurezza e della ciclabilità urbana. Perché una città “adatta” alle biciclette è una città che migliora la propria qualità urbana complessiva, non solo per i ciclisti ma per tutti coloro che la vivono e si spostano ogni giorno all'interno del sistema di mobilità complessivo.

Per questo il **5 e 6 Ottobre** il Comune di Reggio Emilia ha ospitato gli “**Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità Nuova**” promossi da **Anci**, **#salvaiciclisti**, **Fiab** e **Legambiente** e con l'adesione della **Presidenza della Repubblica**.

Cinque i gruppi di lavoro su altrettante aree di riflessione:

1. **Cultura ed educazione alla mobilità sostenibile** (formazione, informazione e comunicazione con l'obiettivo di far crescere l'opinione pubblica sul tema)
2. **Governance** (politiche nazionali, investimenti, incentivi/disincentivi)
3. **Organizzazione della mobilità urbana** (moderazione del traffico, Zone 30, Ztl, Ztm)
4. **Normativa** (modifiche al Codice della strada e altre normative correlate),
5. **Reti ciclabili** (circuiti nazionali e locali).

Dal confronto sui diversi temi sono emerse le idee e le proposte per **cambiare la mobilità del nostro paese** in contrapposizione con l'immobilità che, ormai da anni, caratterizza questo ambito della vita pubblica sottovalutandone il ruolo fondamentale di indicatore di civiltà e qualità di una società. L'obiettivo è realizzare, nelle nostre città, le **condizioni per una mobilità in bicicletta sicura e competitiva con l'automobile**.

Questo significa pensare a città diverse, fatte per muoversi a piedi, in bicicletta e con il trasporto pubblico, oggi in Italia lasciato cadere e invece tessera fondamentale del mosaico civile che deve essere ricostruito.

Il lavoro degli Stati Generali ha prodotto il presente documento, un **Libro di Impegni** per le Amministrazioni di ogni livello, che sintetizza le proposte principali in materia di mobilità nuova. Tra queste vi sono appunto la riduzione al limite dei 30 chilometri orari della velocità urbana, il rafforzamento degli investimenti sul trasporto pubblico e sulle infrastrutture minori e gli spazi a servizio di ciclisti e pedoni, il dimezzamento della mortalità causata da incidenti in ambito urbano, la creazione di una rete di slow cities impegnate a promuovere una nuova filosofia di mobilità nelle città e a continuare il confronto e lo scambio di idee e best practice, l'introduzione di corsi di mobilità ciclistica nelle scuole, il ridisegno delle città mettendo al centro della pianificazione pedoni e ciclisti.

La sottoscrizione del Libro verrà considerata un impegno per le Amministrazioni attuali e future di tradurre in azioni concrete l'esigenza di una mobilità nuova, oggi dilagante nella società e che non deve essere sottovalutata.

L'obiettivo è quello di rafforzare la lobby a sostegno degli interessi della mobilità collettiva alternativa alla lobby della mobilità individuale motorizzata.



# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

I lavori sono stati curati dal **Comitato scientifico** composto da **Maria Berrini**, architetto, presidente di Ambiente Italia e dell'Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio (Amat) del Comune di Milano, ricercatrice in materia di pianificazione ambientale e territoriale, in Comitato scientifico in rappresentanza di Legambiente; **Matteo Dondè**, architetto, esperto in pianificazione della mobilità ciclistica, moderazione del traffico e riqualificazione degli spazi pubblici, nel Comitato in rappresentanza di #salvaiciclisti; **Edoardo Galatola**, ingegnere, ricercatore ed esperto in sicurezza stradale e ambientale, responsabile Sicurezza di Fiab, in rappresentanza di Fiab e **Maria Rosa Vittadini**, docente di Tecniche di analisi urbane e territoriali presso la facoltà di Architettura, Dipartimento di Pianificazione del territorio, Università Iuav di Venezia, in rappresentanza di Anci.



## **DOCUMENTO DI SINTESI A CURA DEL COMITATO SCIENTIFICO**

Il Comitato scientifico ha elaborato un proprio Documento di sintesi conclusivo, che si riporta qui in modo schematico.

### **L'ITALIA CAMBIA STRADA - SERVE UNA SVOLTA**

- Per Territori e Paesaggi di qualità, curati e presidiati, attrezzati per la mobilità dolce.
- Per Città di persone, libere dalle auto, più sicure, sane, belle, vissute.
- Per una Mobilità sostenibile, più efficiente, intelligente e funzionale.
- Per i Pedoni e i Ciclisti, da mettere al centro della mobilità urbana.
- Di innovazione sociale: visioni, progetti, decisioni, che siano condivise e che attingano dalle comunità.

### **IN CHE DIREZIONE**

- Verso un target 20-20-20 della mobilità (intese come percentuali di ripartizione modale, tra bici, pedoni, TPL). Come obiettivo medio nazionale, ma per il quale ogni città dia il proprio contributo, andando anche oltre.
- Verso un target Zero incidenti in ambito urbano puntando a dimezzare subito morti e feriti tra pedoni e ciclisti.
- Verso i 30 km/ora in ambito urbano con eccezione della viabilità principale o di ambiti definiti, la cui definizione sia responsabilità dei Piani locali.
- Verso i 20.000 km della rete ciclabile nazionale (di cui 6.000 di EuroVelo).

### **COME. LE STRATEGIE.**

- **Ridisegno degli spazi e delle strade e nuovi Quartieri Car free**, ai fini della moderazione del traffico e della convivenza tra diversi modi di muoversi.
- **Progettazione e attivazione di servizi integrati e innovativi** per una città amichevole che incoraggi il passaggio dall'auto in proprietà a sistemi integrati di mobilità, Ad es.: parcheggi bici-TPL, stalli, parcheggio spazi condominiali, ciclofficine e luoghi (Bike Squares) di aggregazione, ciclabilità diffusa (corsie, preferenziazioni, reti ciclabili come valorizzazione del paesaggio), bikesharing, servizi bici cargo per le merci, intermodalità, infomobilità (orientate alle bici).



# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

- **Ruolo delle comunità** (privati, associazioni e cittadini) per dare loro informazione e voce, per valorizzare il loro ruolo di innovazione di servizi e di prodotti.
- **Individuazione di investimenti** da attivare e o da ridistribuire per il finanziamento della mobilità ciclistica.
- **Incentivi e disincentivi**
  - Premi a comuni/quartieri virtuosi, incentivi per i lavoratori (premi, agevolazioni, convenzioni, abbonamenti e defiscalizzazioni per i datori di lavoro che li utilizzano). Incentivi mirati ai giovani (premi, riconoscimento sociale, abbonamenti, convenzioni, modalità aggregazione).
  - Riconoscimento dell'infortunio in itinere anche per lo spostamento in bici casa-lavoro.
  - Disincentivi all'uso dell'auto (tariffazione sosta, accessi aree congestionate).

## STRUMENTI

- **Revisione organica del Codice della Strada** e delle norme tecniche che vanno rivisti, snelliti, armonizzati e corretti per quanto concerne la mobilità ciclistica e pedonale. Coinvolgimento delle associazioni utenza debole nella sua ridefinizione.
- **Progettazione urbanistica** (integrazione degli obiettivi ciclabilità nei Piani urbanistici e nei regolamenti edilizi, utilizzo mirato degli oneri di urbanizzazione, ricalibrazione degli standard di parcheggio).
- **Elaborazione/Revisione dei Piani locali della Mobilità**, alla luce degli obiettivi di riequilibrio e di sicurezza qui indicati e redazione dei piani per la sicurezza urbana.
- **Sviluppo di un Piano Nazionale** della Mobilità Ciclistica.
- **Istituzione della rete ciclabile nazionale** anche in funzione del cicloturismo e delle attività economiche collegate e definizione della segnaletica di direzione per i percorsi ciclabili urbani ed extraurbani.
- **Comunicazione**
  - **Educazione.** Nelle scuole, università e nei luoghi di aggregazione, con progetti inclusivi (Scuole Car free, Ciclopedibus,...).
  - **Formazione.** Nelle Pubbliche amministrazioni, per decisori e tecnici.
  - **Comunicazione.** Mirata e differenziata.
    - Agire sui linguaggi e sui simboli
    - Produrre emozioni, non dogmi
    - Usare messaggi positivi e inclusivi
    - Attivare strumenti dedicati (Portali web, Giornata nazionale Bici, Adesione a settimana EU mobilità, Bike Pride, Network tra buone pratiche e servizi, Campagne Bike to work – to school – to shopping....).



# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

## CHI

- **Cabina di regia Nazionale**, incardinata dove si formano le politiche, ma anche di coordinamento trasversale (Ministero Trasporti, Ambiente, Salute, ...)
- **Regioni**, con fondi e leggi dedicati, in particolare per progettazione urbanistica
- **Comuni** - Ufficio bici, Bike plan, partecipazione, obiettivi e monitoraggio,...
- **Comunità** (imprese, associazioni, movimenti, cittadini,...), come protagonisti del cambiamento.





# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

Gruppo di lavoro 1

## **COMUNICAZIONE, CULTURA, EDUCAZIONE**

Formazione, informazione, comunicazione, Educazione, Promozione,  
obiettivo: far crescere l'opinione pubblica sul tema

### ***PREMESSA***

Due brevi premesse.

La prima: L'argomento oggetto del nostro gruppo di lavoro era vasto ed eterogeneo. La giornata di ieri, per questo, non vuole essere la conclusione di un percorso di lavoro coordinato tra movimenti, associazioni e politica, ma l'inizio.

La seconda premessa è che secondo noi la comunicazione, l'educazione e la formazione sono potenti acceleratori di cambiamento.

Comunicare al pubblico, educare le nuove generazioni e pretendere eccellenza nella formazione dei decisori, sia tecnici che politici che accademici, è l'unico modo per creare una vera e duratura cultura della Mobilità Nuova.

L'unico modo per allargare la base e dettare l'agenda politica.

Per questo, il nostro team di lavoro si è diviso per aree tematiche in tre sottogruppi:

- Educazione alle giovani generazioni;
- Formazione per decisori pubblici, amministratori, tecnici e mondo accademico;
- Comunicazione rivolta ai vari pubblici.

### ***EDUCAZIONE***

La mobilità nuova è già oggi argomento imprescindibile per le future generazioni.

E' per questo che l'intervento nelle scuole, di ogni ordine e grado, è al centro delle nostre richieste, poiché la bicicletta per le giovani generazioni:

- è un mezzo di trasporto, accessibile, salutare, economico, democratico;
- è il primo e unico mezzo di trasporto usato dai ragazzi autonomamente;
- permette di conoscere e riscoprire l'ambiente;
- è veicolo di svago e socializzazione tra pari;
- sviluppa senso di autonomia e responsabilità della persona;
- avvicina la scuola ad esperienze concrete, operative, attive e coinvolgenti;
- rafforza i ponti tra il sapere scolastico e l'esperienza reale.

E poiché:



# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

- è necessario che le nuove generazioni studino e imparino a valorizzare la mobilità nuova;
- è necessario il corretto sviluppo psico-fisico dei ragazzi, attraverso il movimento e l'autonomia;
- è importante la responsabilizzazione dei giovani nel rispetto delle regole per sé e per gli altri;
- i giovani emulano anche i buoni comportamenti;
- i giovani sono influenzati dalla necessità di 'appartenenza al gruppo';
- i giovani hanno bisogno di indipendenza negli spostamenti.

## **Chiediamo ai politici e alle istituzioni e invitiamo la cittadinanza a perseguire con forza i seguenti punti:**

- la destinazione del 20% degli introiti da contravvenzioni e da altre fonti di gettito (ad esempio, il bollo auto) per la realizzazione delle proposte che seguono;
- la messa in sicurezza dei percorsi stradali casa-scuola/istituti, attraverso:
  1. istituzione di 'strade scolastiche' (con fasce orarie stabilite)
  2. isole pedonali davanti alle scuole/istituti, con la chiusura definitiva al traffico della via
  3. installazione posteggi bici interni e antistanti alla scuola/istituto
  4. zona 30 e/o moderazione del traffico intorno alla scuola/istituto;
- la realizzazione di corsi di educazione alla mobilità nuova, e in particolare ciclistica, da inserirsi nella programmazione e nel POF (piano dell'offerta formativa), con prove pratiche di abilità, educazione stradale, conoscenza del mezzo, della sua storia e della sua manutenzione; In particolare si propone l'adozione di:
  - a. attestato di "bravo ciclista" entro la classe V della scuola primaria
  - b. corsi periodici regolari e obbligatori per la scuola secondaria I e II grado;
- l'avvio e la realizzazione di pedibus e bicibus nella scuola primaria da inserirsi nella programmazione e nel POF;
- la collaborazione con i dipartimenti di prevenzione dell'ASL, medici, pediatri e psicologi, per la sensibilizzazione delle famiglie;
- l'istituzione del Mobility Manager (legge 366/98) nelle scuole di ogni ordine e grado per coordinare e favorire la mobilità di tutti gli utenti attraverso un
  - a. coinvolgimento partecipativo degli studenti nella pianificazione urbana
  - b. la possibilità di accedere a crediti formativi per chi arriva in bici;
- la promozione e realizzazione di uscite didattiche in bicicletta e viaggi di istruzione ecosostenibili;



# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

- l'organizzazione e realizzazione di corsi di formazione obbligatori per docenti sulla mobilità sostenibile con particolare attenzione all'uso della bicicletta;
- una modifica dell'art.230 del CdS, che preveda il ripristino delle altre associazioni riconosciute dal ministero dei trasporti e dell'ambiente, oltre all'ACI, come soggetti deputati all'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole;
- la misurazione degli incidenti davanti alle scuole/istituti, con verifiche periodiche.

## **FORMAZIONE**

Passando al secondo gruppo, quello sulla formazione, ci auspichiamo il conseguimento di tre obiettivi attraverso tre diverse indicazioni operative:

- Far assimilare alle istituzioni e ai decisori delle pubbliche amministrazioni la cultura della mobilità nuova creata e promossa dai movimenti in questi anni, così che diventi azione pratica, per esempio creando un corso pilota per decisori in corso di impiego, in collaborazione con le associazioni, i movimenti, le autorità locali e prendendo spunto dalle esperienze di altri paesi europei che già molto hanno fatto in termini di mobilità.
- Aumentare il numero di cittadini che trovano piacevole vivere la città in bicicletta creando e condividendo modalità per il trasferimento delle competenze; creando scuole di formazione per protociclisti diffuse sul territorio.
- Migliorare la preparazione dei tecnici deputati alla progettazione della mobilità istituendo percorsi accademici dedicati, atti a formare professionalità specifiche nel campo della mobilità nuova.

## **COMUNICAZIONE**

In Italia lo sviluppo della mobilità ciclistica si mantiene residuale a causa dell'assenza di una comunicazione efficace, che presenta problematiche su tre diversi livelli:

- attivisti
- media
- politica



# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

Il **modello di comunicazione** proposto deve quindi differenziarsi su questi tre livelli. **La comunicazione va ristrutturata e deve essere coerente e condivisa a livello nazionale.**

**L'obiettivo è quello di:**

- Restituire la percezione di una città fatta per le persone e non per le auto;
- Aumentare il numero di fruitori di mobilità sostenibile;
- Modificare la percezione della mobilità ciclistica;
- Modificare il glossario dominante dei Media e, a cascata, dell'opinione pubblica;
- Formare gli amministratori;
- Partecipare attivamente alla diffusione del messaggio, diventando tutti degli "human media".

**Il nostro target è trasversale: è l'utente della mobilità.**

La strategia di comunicazione va scandita secondo obiettivi di breve, medio e lungo termine.

Il Modello di comunicazione adottato deve produrre un messaggio inclusivo, non dogmatico, informativo ed emozionale e deve essere caratterizzato dai seguenti elementi:

- Ironia nel messaggio: attraverso l'enfaticizzazione di comportamenti irrazionali e paradossali generati dalle scelte di mobilità aderenti al vecchio paradigma;
- Razionalità e pragmaticità delle argomentazioni;
- Un approccio positivo che evidenzi gli elementi di forza del nuovo modello senza stigmatizzare le criticità di quello vecchio (la bici è parte della soluzione, non del problema).

**Proposte operative sono:**

- Portale web che funzioni da raccordo per le realtà locali e promuova la diffusione delle "best practice" e la condivisione del materiale;
- Eventi nazionali, da replicarsi in ogni città, come il Bike Pride;
- Sviluppo di una rete di Bike Square;
- Impegno a realizzare campagne di comunicazione "innovative" da parte delle amministrazioni nazionali e locali (Pubblicità Progresso)
- Campagna formativa ai media;
- Ripristino della Giornata nazionale della bicicletta;
- Una partecipazione convinta alla Settimana Europea della Mobilità;
- Realizzazione di una campagna nazionale di Bike to work.



# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

Gruppo di lavoro 2

## **GOVERNANCE**

Modifiche Politiche nazionali, allocazione risorse, investimenti, incentivi, disincentivi, ufficio nazionale

### **PREMESSA**

Al fine di far crescere al 20% la percentuale modale di spostamenti in bici nei prossimi 10 anni (arrivando al 30% dove già si sia oltre il 15%), si ritiene di intervenire prioritariamente su tre livelli di governance.

### **LIVELLO NAZIONALE**

Istituzione della “Direzione Generale per la Mobilità Ciclistica” – a seguito di legge di finanziamento nazionale in grado di attingere a finanziamenti europei, che si occupi di mobilità ciclistica a livello nazionale, in pieno coordinamento con tutti i Ministeri che a diverso titolo si occupano del settore, al fine di ottimizzare e razionalizzare le energie. Tale struttura, può essere collocata all'interno del MIT (Ministero Infrastrutture e Trasporti).

**Di seguito i Servizi che possono comporre la D.G. Mobilità Ciclistica:**

#### **Piani e Programmi**

- a) Predisporre e aggiorna il Piano Generale della Mobilità Ciclistica a valenza quinquennale, nel quale vengano definiti gli obiettivi di sviluppo dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano e del tempo libero (turismo);
- b) predisporre e aggiorna “Linee guida e standard tecnici” per la progettazione di interventi di moderazione del traffico, ciclabilità, intermodalità bicicletta e mezzi di trasporto collettivi e per il rilievo e il monitoraggio degli indici di spostamenti;
- c) predisporre e aggiorna la Rete Ciclabile Italiana sulla base del progetto di percorribilità ciclistica “Bicitalia”, in attuazione alla delibera CIPE del 1° febbraio 2001 e si occupa della sua realizzazione;
- d) individua la segnaletica stradale per le ciclovie e ne cura le proposte di aggiornamento e revisione;
- e) assicura il coordinamento con gli altri Ministeri per gli aspetti connessi alla mobilità ciclistica.



# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

## Studi e ricerche

- a) Predisporre la rilevazione e il monitoraggio, attraverso l'apporto delle Regioni e delle macroprovince o nuove istituzioni, dell'estensione delle reti urbane ed extraurbane di itinerari e piste ciclabili attraverso il "censimento della ciclabilità";
- b) predisporre lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti per individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza stradale;
- a) individua forme di incentivazione e defiscalizzazione per sviluppare l'uso della bicicletta;
- b) predisporre le necessarie modifiche del Codice della Strada per tenere conto delle specifiche esigenze della mobilità ciclistica e per dare effettiva attuazione al principio programmatico contenuto nell'art. 1 del CdS stesso. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico;
- c) predisporre i necessari atti per riconoscere e garantire adeguate tutele giuridiche del lavoratore che subisca infortunio in itinere in bicicletta

## Comunicazione e promozione

Svolge tutte le funzioni attribuite dalla legge 150 del 2000 sulla Comunicazione pubblica e riconducibili all'art. 1 comma 4. Vale a dire:

- a) informazione ai mezzi di comunicazione di massa, attraverso stampa, audiovisivi e strumenti telematici;
- b) comunicazione esterna rivolta ai cittadini, alle collettività e ad altri enti attraverso ogni modalità tecnica ed organizzativa;
- c) comunicazione interna.

## Rientra nelle attività di comunicazione:

1. l'educazione alla mobilità, in attuazione del comma 1, art. 230 del DL 30 aprile 1992, n. 285, modificato dalla legge 29 luglio 2010, n. 120 (G.U. n. 175 del 29 luglio 2010 suppl. ord.) per la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e della sicurezza del traffico e della circolazione, con particolare riferimento alla promozione e all'incentivazione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto. Collabora con il MIUR nella predisposizione di appositi programmi;
2. l'organizzazione di eventi nazionali per la promozione della bicicletta, anche all'interno di iniziative per l'ambiente e la sicurezza stradale, tra cui la *Settimana Europea della Mobilità Sostenibile*; la *Giornata nazionale della Bicicletta*.

## Attività internazionali

Cura i rapporti con organismi e istituzioni estere impegnati nello sviluppo di politiche a favore del trasporto ciclistico. Cura il reperimento di finanziamenti comunitari; partecipa a programmi e progetti europei per la realizzazione (o partecipazione alla realizzazione) di reti ciclabili transnazionali (EuroVelo) e di qualsiasi altra iniziativa riguardante la mobilità ciclistica.



# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

## **Authority per la sicurezza della mobilità ciclistica**

Svolge attività di vigilanza e controllo, ed erogazione sanzioni per violazione delle norme nazionali in materia.

## **LIVELLO REGIONALE**

Le Regioni si devono dotare di strumenti legislativi per lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle reti ciclabili (leggi già approvate da Lombardia con L.R. n. 7/2009, Toscana con L.R. n. 27/12 e Calabria con L.R. 16/03 e in via di approvazione in Abruzzo e Puglia).

A livello di pianificazione delle reti, non si può concepire una pianificazione della mobilità ciclistica del tutto sganciata dalla pianificazione territoriale ed urbanistica. Pertanto, le leggi regionali di governo del territorio devono prevedere che all'interno degli strumenti di pianificazione del territorio e della mobilità siano necessariamente inseriti i piani di rete ciclabile alle varie scale, quali piani di settore, come previsti dalla legge n. 366/98 e dal DM 557/99.

La normativa regionale deve destinare parte (chi fissa la percentuale?) degli oneri di urbanizzazione alla mobilità ciclistica  
Istituire l'Ufficio regionale Mobilità ciclistica

## **LIVELLO COMUNALE**

Obiettivo: elevare gli indici di spostamenti in bicicletta (modal share) al 20% entro 10 anni.

Istituire l'*Ufficio comunale Mobilità ciclistica*. Si occupa dell'attuazione del piano di rete ciclabile comunale con interventi a supporto dell'offerta (infrastrutture ciclabili e moderazione del traffico) e della domanda (cicloposteggi, campagne promozionali, servizi, formazione dei tecnici esterni incaricati della progettazione della rete all'interno dei piani attuativi). I Comuni destinano nei piani di riparto dei proventi derivanti da multe, sosta e oneri di urbanizzazione, le somme a favore della mobilità ciclistica.

All'interno delle norme di attuazione degli strumenti urbanistici i Comuni prevedono gli standard di dotazione per gli stalli per le bici ad uso pubblico e ad uso pertinenziale.

I Comuni incentivano la necessaria partecipazione delle associazioni dei ciclisti nella redazione e realizzazione degli interventi in materia.



## **INVESTIMENTI, INCENTIVI E DISINCENTIVI**

Dal CdS – art.53-bis) **Utente debole della strada**: pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade. Le proposte sono fatte non solo nell'ottica di salvaguardare l'incolumità di pedoni e ciclisti, ma vanno lette anche come 'investimento' per maturare stili di vita più consapevoli e 'descreascenti'.

### **Misure per favorire la mobilità dolce**

- Dotazione parcheggi
- Esigenza di elaborare nuovi parametri, misure ed indicatori di costo/beneficio nella pianificazione urbana per raffrontare scelte ed indirizzi strategici.
- Assicurazione del ciclista agevolata e non obbligatoria
- Innovazione tecnologica
- Servizi, convenzioni e agevolazioni (incentivare la nuova mobilità mettendo a disposizione locali idonei per vere e proprie "Stazioni di Servizio", anche mobili, a supporto della ciclabilità).

### **Investimenti per agire sul territorio**

- Adeguamento ciclabile delle strade esistenti e di nuova progettazione
- Zone 30
- Manutenzione (anche forma innovativa di occupazione)
- Dotazione minima di stalli bici.

### **Incentivi e disincentivi**

- Incentivi economici nelle aziende private e pubbliche a favore dei dipendenti (benefit, bici aziendali e servizi)
- Intermodalità e integrazione e agevolazioni tariffarie
- Incentivazione dei sistemi di Sharing
- Disincentivi per nuove opportunità e nuova cultura
- Defiscalizzazione dei costi sostenuti dai lavoratori per recarsi al lavoro in bici
- Docce e spogliatoi nei luoghi di lavoro
- Abbonamento gratuito o scontato del TPL da usare in caso di pioggia
- Kit gratuito per la riparazione bici.

## **CONCLUSIONI**

- Per poter incrementare l'uso quotidiano della bicicletta la chiave di volta è dare sicurezza a chi la usa attraverso lo strumento della pianificazione urbanistica e la loro integrazione (eliminazione dei conflitti).
- Coinvolgere enti, istituzioni, uffici, grande distribuzione e commercio al dettaglio, scuole e singoli a considerare la mobilità ciclistica un'opportunità da sviluppare.





# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

- Applicare la politica del just-in-time alla domanda di nuova mobilità emergente per non perdere una grande opportunità e per poter impattare su alcune scelte di economia nazionale.
- Educare all'uso consapevole della bicicletta.



Gruppo di lavoro 3

## **ORGANIZZAZIONE MOBILITÀ URBANA**

Moderazione del traffico, Zone 30, sicurezza

### **PREMESSA**

Il gruppo di lavoro sulla mobilità urbana ha condiviso la necessità di una pianificazione che tenda verso città a basso tasso di motorizzazione più silenziose, più salutari, più efficienti, meno alienanti, con spazi pubblici più vissuti e più sicuri, con più senso del quartiere e del vicinato. Si tratta, in altre parole, di ridare dignità allo spazio pubblico e di migliorare l'appeal della città per chi la vive o la visita, restituendo ai quartieri l'insieme delle loro funzioni residenziali, commerciali, terziarie e ricreative e facendo in modo che queste siano raggiungibili a piedi, in bici o con i mezzi pubblici, con il duplice risultato di ridurre la domanda di mobilità motorizzata.

### **PROPOSTE**

Le proposte che il gruppo di lavoro indirizza agli enti locali, al Parlamento e al Governo sono le seguenti:

- Coinvolgere i cittadini nella ridefinizione degli spazi urbani e contestualmente favorire la nascita di servizi dedicati alla pedonalità e alla ciclabilità; incentivare la nascita, la crescita e la diffusione di occasioni di confronto, di trasmissioni di confronto e di ciclofficine popolari intese come servizio volontario dove i cittadini partecipano in maniera diretta alla diffusione di una mobilità sostenibile.
- Varare politiche mirate all'adeguamento del parco auto circolante.
- Predisporre strumenti conoscitivi adeguati su scala locale e metropolitana per la valutazione della qualità e della quantità degli spostamenti e la verifica temporale dei cambiamenti. Tali strumenti devono essere standardizzati a livello nazionale.
- Obbligo per le amministrazioni locali di darsi standard di miglioramento della ripartizione modale degli spostamenti sistematici con l'obiettivo di portare almeno al 50% la quota di spostamenti non motorizzati e almeno al 20% gli spostamenti ciclabili. Una diversa ripartizione modale degli spostamenti deve essere favorita anche dal livello centrale attraverso la predisposizione di meccanismi premiali e incentivi per i comuni che raggiungano risultati significativi.
- Introduzione del limite di velocità 30 chilometri orari in tutto il centro abitato con l'esclusione dei principali assi di scorrimento dove va progressivamente eliminata la sosta e la fermata; da affiancare dove possibile, o necessario, con ulteriori riduzioni della velocità (20km/h) e con interventi strutturali di traffic calming.



## Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova

# L'Italia Cambia Strada

- Dimezzare gli incidenti con morti e feriti gravi che coinvolgono pedoni e ciclisti e tendere a un'incidentalità stradale pari a zero in area urbana.
- Introduzione del "pay per use" per la mobilità privata a motore, modulando le tariffazioni alla tipologia di veicolo utilizzato e al livello di congestione dell'area interessata.
- Riorientare le risorse economiche pubbliche dando assoluta priorità alle infrastrutture su scala urbana che a quelle sulle lunghe distanza.
- Destinare interamente la quota di proventi derivanti dalle contravvenzioni alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile con criteri di trasparenza sugli introiti e gli usi delle contravvenzioni.
- Frenare il consumo di suolo e considerare la mobilità parte integrante di una riprogettazione territoriale, cambiare i meccanismi concessori che favoriscono lo sprawling ed eliminare gli standard minimi stabiliti dalle norme urbanistiche per la dotazione di parcheggi legati alle nuove urbanizzazioni.

Le proposte, in generale, devono contribuire alla definizione di una strategia realizzabile in tre fasi (nell'immediato, nel breve periodo e nel medio-lungo periodo) che tenda a ridurre a zero il numero di incidenti stradali con morti e feriti gravi, che offra una qualità dell'aria e una rumorosità tali da non costituire rischio per la salute, che permetta a tutti gli strati sociali l'accesso alle opportunità offerte dalla mobilità sostenibile, che tenda al miglioramento complessivo della qualità della vita.

Si tratta di **riprogettare le città, evitando di affrontare il tema con ottiche parziali**, e provando a delineare una visione per il futuro che sposti la mobilità dall'auto privata a modalità più efficienti: mezzi collettivi, elettrici, su rotaia, trasporti a propulsione umana (bici, piedi) e l'auto solo quando serve, con formule on demand: taxi, noleggio o car sharing.

Perché la mobilità del futuro sarà sempre più fatta di soluzioni flessibili, tagliate sulle esigenze del momento, che evitino l'inutile consumo di territorio di un sistema basato su auto di proprietà.



# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

Gruppo di lavoro 4

## **NORMATIVA**

Modifiche Codice della Strada e altre norme correlate

### **PREMESSA**

La bicicletta è un mezzo di trasporto che gioca il suo ruolo nel sistema della mobilità delle persone con pari dignità e con straordinari vantaggi ambientali ed economici; la bicicletta deve pertanto poter circolare con piena sicurezza ed efficienza su tutte le strade sulle quali a norma di codice è ammessa; ne va promossa la diffusione anche perché più bici garantiscono maggiore sicurezza.

Occorre procedere ad una revisione organica del Codice e delle norme tecniche che vanno rivisti, snelliti, armonizzati e corretti per quanto concerne la mobilità ciclistica e pedonale. Nella revisione devono essere coinvolti direttamente i rappresentanti dell'utenza debole in quanto utenti della strada da privilegiare.

Il Codice deve ispirarsi esplicitamente ai principi di mobilità sostenibile. Va ribadito sempre il principio di rispetto delle regole al fine di salvaguardare salute e sicurezza di tutti gli utenti della strada. In caso di incidente l'utenza debole va tutelata attribuendo l'onere della prova al soggetto meno vulnerabile.

Di seguito sono riportate le proposte per una revisione della normativa emerse dai lavori degli Stati Generali della Bicicletta:

### **PROPOSTE DI IMMEDIATA ATTUAZIONE**

**1. Limite a 30 Km/h**

Il limite di velocità in ambito urbano va posto a 30 Km/h, con eccezione della viabilità principale come individuata dagli strumenti di pianificazione di settore.

**2. Doppio senso di circolazione per le biciclette**

La circolazione in doppio senso per le biciclette nei sensi unici è sempre ammessa quando i limiti di velocità sono posti a 30 Km/h, anche in presenza della sosta sul lato sinistro della carreggiata, senza vincoli di larghezza minima, recependo quanto già sperimentato a livello locale e normato in altri paesi europei.



# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

### 3. **Obbligatorietà d'uso**

L'uso delle piste ciclabili è facoltativo; può essere reso obbligatorio ove sussistano gravi motivi di sicurezza (es. pluricorsie), e deve poter contare su piste e corsie realizzate a standard pieno e il cui uso non porti a penalizzazioni. Deve essere previsto un adeguato codice segnaletico circa l'obbligatorietà delle piste.

### 4. **Uso delle corsie**

Il ciclista non è obbligato a stare sul bordo della carreggiata qualora sia necessario per questioni di sicurezza; in particolare può allontanarsi dal ciglio per fondo sconnesso, o dalle auto in sosta. Nel caso la geometria della strada non consenta il sorpasso delle biciclette in sicurezza, questo va vietato. Analogamente a quanto normato all'estero (es. bande ciclabili), le corsie ciclabili devono poter essere attraversate dagli altri veicoli, in particolare in corrispondenza delle intersezioni.

### 5. **Infortunio in itinere:**

Lo spostamento in bici casa-lavoro deve essere riconosciuto dall'INAIL alla pari del trasporto pubblico.

## **PROPOSTE DI REVISIONE NEL MEDIO PERIODO**

### 6. **Moderazione del traffico:**

Il CdS e la normativa relativa alla progettazione delle opere di moderazione del traffico va aggiornata prevedendo dispositivi altrove normati con relative specifiche tecniche.

### 7. **Monitoraggio e sicurezza stradale**

Devono essere redatti, attuati e verificati i Piani della sicurezza stradale urbani secondo la normativa europea.

È necessario modificare ed integrare l'attuale sistema di raccolta ed elaborazione dei dati sull'incidentalità al fine di renderli pienamente utilizzabili, significativi ed immediatamente disponibili alle Amministrazioni per le analisi relative agli eventi che in particolare coinvolgono gli utenti deboli.

### 8. **Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC)**

Occorre prevedere a livello nazionale l'adozione di un Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) nel quale vengano definiti gli obiettivi di sviluppo dell'uso della bicicletta, come mezzo di trasporto e per la pratica del cicloturismo.

### 9. **Parcheggio negli spazi condominiali**

Modifica della normativa vigente per superare il limite ad oggi esistente della necessità di una delibera specifica adottata dall'assemblea condominiale per poter parcheggiare la bicicletta negli spazi comuni.



Stati Generali della Bicicletta  
e della Mobilità nuova  
**L'Italia Cambia Strada**

**10. Segnaletica ciclabile.**

È necessario definire la segnaletica di direzione da utilizzare per i percorsi ciclabili urbani ed extraurbani attualmente non prevista dal Codice della Strada.



# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

Gruppo di lavoro 5

## **RETI CICLABILI**

Rete ciclabile nazionale e reti locali

### ***PREMESSA***

Durante la discussione sul tema assegnato al gruppo, dopo la presentazione del facilitatore Claudio Pedroni di FIAB, si sono affrontati i seguenti punti.

### ***PIANIFICAZIONE CICLABILE***

Pianificazione ciclabile come parte della pianificazione generale del territorio. Necessità di una forte pianificazione nazionale/europea sulle reti ciclabili che consenta di ricondurre a uno schema omogeneo le reti locali sviluppate da diverse regioni e province e comuni spesso in modo autonomo e disorganico fra loro. Deve inoltre essere necessariamente approfondita la questione della gerarchia delle reti, poiché probabile che le reti urbane e periurbane potrebbero rispondere prevalentemente ai requisiti trasportistici delle città. E' di queste settimane la proposta delle superciclabili in Germania e Danimarca.

### ***FUNZIONI DELLA RETE***

Sono state altresì evidenziate diverse funzioni della rete

**TRASPORTISTICA:** La rete nazionale rappresenterebbe l'aspetto più spettacolare e immaginifico per la diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto pulito e sostenibile. Una rete di mobilità lenta (dolce) deve avere piena dignità nella pianificazione trasportistica come garanzia di approcci sostenibili al problema degli spostamenti. Inoltre, le reti dovrebbero penetrare nella città, con la duplice funzione di messaggio di qualità ambientale, culturale e di concreta realizzazione per una mobilità dolce.

**TURISTICA:** Ovvero un turismo che sempre più deve considerare al proprio interno approcci sostenibili per evitare che il turista distrugga con le proprie mani (leggi ruote a motore e ali) ciò che lo muove. Da questo punto di vista è urgente che l'Italia, primo produttore di biciclette in Europa e tra i primi ad avere come risorsa il turismo, si dia una politica per lo sviluppo del turismo in bici che tra l'altro è già fortemente da stranieri, nordamericani in testa.



# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

**CONSERVAZIONE DEL TERRITORIO:** Questo è un altro importante aspetto, poichè lo sviluppo di una rete ciclabile poggia prevalentemente sul recupero di viabilità minore esistente o potenziale. Ecco che allora la manutenzione idraulica di argini di fiumi e canali può diventare la realizzazione di una ciclovia, così come il recupero di sedimenti di linee ferroviarie dismesse, con il riutilizzo e la conservazione del loro corredo di manufatti, ponti, caselli e stazioni.

**AMBIENTE E PAESAGGIO:** La presenza di corridoi ciclopedonali, spesso in luoghi rurali e di pregio, costituisce di fatto un presidio ambientale, poiché i fruitori delle ciclovie diventano "guardie ecologiche" segnalando criticità ed emergenze ambientali e danni al paesaggio. Le ciclovie, inoltre, come sedi elettive per apprezzare i paesaggi attraversati; come elementi lineari di ricucitura dei territori attraversati, nonché di valorizzazione dei recuperi di infrastrutture dismesse a ciclabili.

**SVILUPPO DI ECONOMIE LOCALI:** L'ospitalità, il ristoro, l'assistenza tecnica, l'accompagnamento di gruppi, un'editoria (mappe e guide) specializzata traggono beneficio dallo sviluppo (davvero sostenibile) di una rete come quella proposta. In realtà la piccola scala potrebbe diventare anche qualcosa di più, come la realtà austriaca e tedesca dimostra.

**INTERMODALITA':** La rete nazionale contribuirebbe alla valorizzazione dell'intermodalità di trasporto: su tutte, la formula treno + bici, forse non sufficientemente promossa dalla stessa Trenitalia. Sono già operative, inoltre, alcune piccole compagnie che offrono viaggi bici + barca e bici + bus.

Durante la discussione si sono inoltre evidenziati/sottolineati altri due elementi:

**IL CICLOTURISMO** come materia a sé, considerato da più interventi l'elemento e la giustificazione oggi più forti per lo sviluppo delle reti ciclabili.

**QUALITA' della RETE** in termini di continuità, accessibilità, segnaletica, e manutenzione, quest'ultima spesso trascurata.

## **CONCLUSIONI**

Tutto quanto precedentemente considerato porta a riprendere gli atti ormai di una decina di anni fa in merito alla rete nazionale:

**Delibera CIPE del Febbraio 2001, n. 1** su: "Piano generale dei trasporti e della logistica" che IMPEGNA il **Ministero dei Trasporti**:

- 1) *a sviluppare e a sottoporre a questo Comitato un apposito studio sulla fattibilità di una rete di percorribilità ciclistica nazionale, finalizzata principalmente all'incentivazione di forme di turismo sostenibile, con particolare riguardo alle zone ad*





# Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità nuova **L'Italia Cambia Strada**

*elevata naturalità, definendone le relazioni con le altre reti e servizi di trasporto, le modalità di integrazione, i costi e le modalità di gestione;*

2) **a costituire un Gruppo di Lavoro nazionale sulla Mobilità Ciclistica**

Lavoro eseguito da MinAmbiente con convenzione ad AICC che ha prodotto il primo studio di fattibilità a cura di FIAB nel settembre 2002.

Si ritiene indispensabile che i ministeri competenti Minambiente e ministero Infrastrutture (e Turismo) riprendano il lavoro per implementare la rete ciclabile nazionale istituendo un tavolo/ufficio/cabina di regia a partecipazione paritetica tra forze economiche del turismo, organi dello stato e rappresentanti degli enti locali e delle associazioni ambientali.