

Sabato 6 ottobre 2012

STATI GENERALI DELLA BICICLETTA - PUNTI SALIENTI DEL DOCUMENTO DEL COMITATO SCIENTIFICO. FRA LE PROPOSTE: UNA RETE CICLABILE NAZIONALE DI 20.000 CHILOMETRI E 30 KM ORARI NEI CENTRI URBANI

I lavori degli Stati generali della Bicicletta e della Mobilità nuova - promossi a Reggio Emilia il 5 e 6 ottobre 2012 da Anci Legambiente, Fiab e #salvaiciclisti con la collaborazione del Comune di Reggio Emilia - si sono avvalsi dell'attività di un Comitato scientifico composto da esperti in campo nazionale e internazionale: **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.

Alla fine dei lavori, il Comitato scientifico ha elaborato un Documento di sintesi finale, di cui si riportano qui in modo schematico i passaggi più rilevanti:

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, trasporto pubblico locale-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 esempio: parcheggi bici-Tpl, stalli, parcheggio spazi condominiali, ciclofficine e luoghi (*Bike Square*) di aggregazione, ciclabilità diffusa (corsie, preferenziazioni, reti ciclabili come valorizzazione del paesaggio), bikesharing, servizi bici cargo per le merci, intermodalità, infomobilità (orientate alle bici);
- **ruolo delle comunità** (privati, associazioni e cittadini) per dare loro informazione a voce, per valorizzare il loro ruolo di innovazione di servizi e di prodotti;
- **individuazione di investimenti** da attivare e o da redistribuire per il finanziamento della mobilità ciclistica;
- **incentivi e disincentivi** come: premi a Comuni e 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 di 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, Ciclo-pedibus)

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 della Bici, adesione alla Settimana Europea della mobilità, Bike Pride, Network tra buone pratiche e servizi, Campagne Bike to work - to school - to shopping).

Chi

Una Cabina di regia nazionale, incardinata dove si formano le politiche, ma anche di



5/6 ottobre 2012 Reggio Emilia.
Centro Internazionale "Loris Malaguzzi"

coordinamento trasversale (Ministero dei Trasporti, dell'Ambiente, della Salute...).
Regioni con fondi e leggi dedicati, in particolare per la progettazione urbanistica.
Comuni con Ufficio bici, Bike plan, partecipazione, obiettivi e monitoraggio. **Comunità** (imprese, associazioni, movimenti, cittadini...) come protagonisti del cambiamento.

