



inbici

1ª Conferenza Nazionale della Bicicletta

Tesi delle Province in bici

Coordinamento nazionale

Novembre 2007



0. Premessa

Questo documento nasce da una riflessione che 25 Province italiane hanno elaborato congiuntamente nel corso dell'ultimo anno, riunendosi più volte in un coordinamento nazionale denominato "Province in bici", a Milano (settembre 2005 e settembre 2006), a San Benedetto del Tronto (29 giugno 2007), a Mantova (28 settembre 2007) infine a Lodi (26 ottobre 2007). Il coordinamento si è dotato di un primo documento costitutivo, sottoscritto nell'incontro di San Benedetto (allegato). L'Unione Province Italiane, con l'incontro del 29 giugno, ha posto le attività del coordinamento all'interno delle proprie attività istituzionali.

Le seguenti tesi sono il frutto di tale lavoro e vengono sottoposte alla attenzione della "Prima Conferenza Nazionale della Bicicletta" indetta dal Ministero dell'Ambiente. Espongono il punto di vista e i suggerimenti degli enti intermedi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica quotidiana in città, nello sport, nel tempo libero e per una vita più salutare e rispettosa dell'ambiente.

La bicicletta ha conosciuto in questi anni un deciso rilancio, qualificandosi sulle brevi distanze come una valida alternativa ai mezzi a motore ed anche sulle più lunghe ove integrata con il trasporto pubblico.

La rete ciclabile – costituita da apposite dotazioni infrastrutturali (quali piste ciclabili, sottopassi, passerelle, aree di sosta) e presidiata da provvedimenti di moderazione del traffico - risponde all'esigenza di chi, dovendosi spostare per motivi di lavoro, di studio, di svago e turismo, intende optare per un mezzo di trasporto pratico, economico e non inquinante.

Diverse realtà provinciali e comunali si stanno dotando di reti di percorsi ciclabili sempre più articolate e diffuse: sempre più frequentemente le reti ciclabili locali si intrecciano con i grandi percorsi europei e si integrano con altre modalità di trasporto, ponendo le basi per un sistema di mobilità ecologica e compatibile.

Se è vero che le reti ciclabili costituiscono occasione di fruizione e valorizzazione turistica e paesaggistica del territorio, già oggi in molte realtà italiane oltre il 10% degli spostamenti viene effettuato utilizzando la bicicletta; lo sviluppo delle reti ciclabili costituisce quindi un'occasione strategica tanto nell'ottica di riduzione dell'inquinamento atmosferico, quanto per il miglioramento del traffico, il risparmio energetico e per la salute.

In questo contesto, il ruolo delle Province italiane nell'ambito delle proprie competenze di coordinamento territoriale, può essere strategico nella pianificazione dei sistemi territoriali della mobilità ciclistica integrata, come nello stimolo a iniziative proprie e dei Comuni nonché nel proporre e realizzare gli itinerari sovralocali e interregionali. La progettualità ciclabile è anche un obiettivo per il miglioramento ambientale e architettonico dei luoghi e del paesaggio.

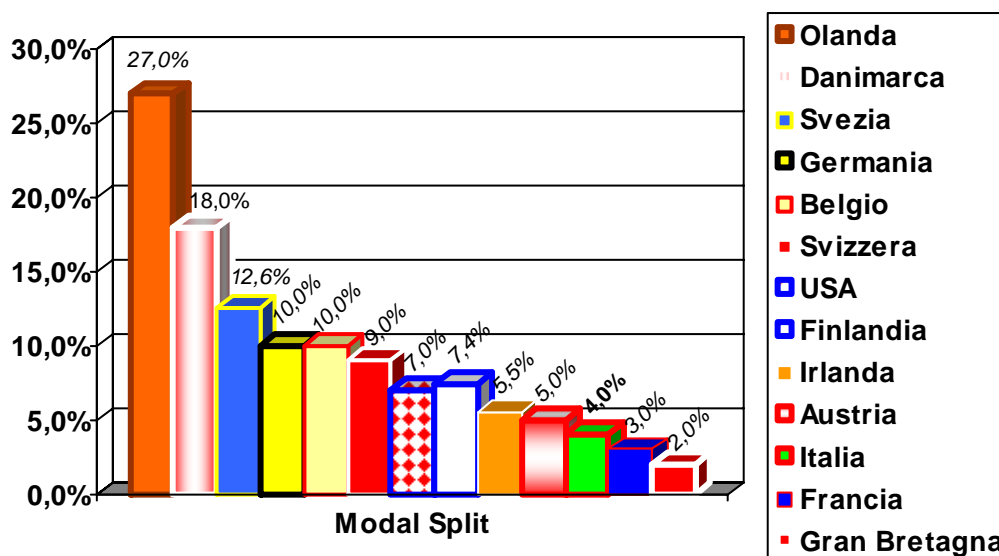
Su di un altro piano, quello politico istituzionale, le Province possono stimolare con successo gli organi legislativi dello Stato (Parlamento, Governo, Regioni) affinché aggiornino il quadro normativo riferito alla circolazione stradale, alla progettazione e provvedano con fondi strutturali per tale segmento modale del trasporto.

1. Diversificare i modi di trasporto

Il *Modal Split* è l'unità con cui si misura la percentuale di spostamenti quotidiani con i diversi sistemi di locomozione: ferrovia, trasporto pubblico locale (su ferro o su gomma), automobile, motoveicoli e ciclomotori, biciclette, pedoni. Nell'esperienza europea il *Modal Split* è il termometro della capacità di un luogo di saper diversificare il trasporto e introdurre una mobilità sostenibile. In Italia tale strumento è sottoutilizzato o viene utilizzato per un insieme di voci, magari assimilando i ciclisti ai pedoni o ai motociclisti. Ma ciascuna modalità di spostamento richiede propri spazi, propri tempi e proprie sicurezze. Solo attraverso una corretta conoscenza delle scelte modali operate dai cittadini nei loro spostamenti quotidiani, mediante una quantificazione percentuale aggiornata negli anni, è possibile misurare l'efficacia delle politiche poste in campo.

Le Province italiane chiedono che il Modal Split divenga un'unità di misura ufficiale utilizzata e certificata dall'ISTAT, funzionale a stabilire i parametri e gli obiettivi della mobilità sostenibile, su cui misurare le politiche inerenti. Impegnano i propri uffici preposti alla sicurezza stradale ad attrezzarsi per tali misurazioni.

2. La bicicletta quale primario modo di trasporto



*Uso modale della bicicletta rispetto agli altri sistemi di trasporto quotidiano.
(fonte: M. Vélo – Francia)*

Il prospetto sopra esposto, frutto di una ricognizione sommaria operata dal servizio ciclistico di Francia (M. Vélo), pone in evidenza come la bicicletta in molti paesi d'Europa occupi un segmento strategico della mobilità (specialmente nel nord del continente). L'Italia è fra i fanalini di coda, non raggiungendo, con il suo 4% (dato forse anche generoso) nemmeno la metà della media europea fra i paesi testati (9,45%). A Copenaghen oltre un cittadino su tre va in bicicletta tutti i giorni, anche se piove o nevicava; ad Amsterdam, Monaco, Friburgo o Brema, uno su cinque. Le aree a forte densità abitativa del nostro paese (dove si concentra la popolazione e il lavoro) sono quasi tutte ubicate nelle aree pianeggianti, dove non vi sono quindi ragioni plani-altimetriche ostative allo sviluppo delle reti di ciclabilità. Nei centri storici la bici si muove perfettamente a suo agio, a differenza delle ingombranti e fastidiose automobili. Non vi è dunque giustificazione plausibile per non attivare politiche in tale direzione.

*Le Province italiane pongono come obiettivo strategico per il prossimo decennio quello di raggiungere e possibilmente superare la media europea di modalità ciclistica, ovvero almeno il **10% medio nazionale**, puntando altresì allo sviluppo di eccellenze nelle situazioni più favorevoli, dove l'obiettivo può essere quello del 25%.*

3. La rete ciclistica come strategia della piattaforma stradale

La rete ciclabile deve essere considerata come una vera e propria rete infrastrutturale di livello nazionale e locale, al pari della rete stradale e ferroviaria, inserita nelle reti ciclabili di livello europeo, integrata con le altre modalità di trasporto. La piattaforma stradale deve consentire, con la massima sicurezza per tutti, l'accesso ai diversi sistemi modali di spostamento, ivi compresa la bicicletta e i pedoni.

La pianificazione strategica delle reti deve quindi integrare le corsie veicolari con quelle per la ciclabilità e i marciapiedi. Dove lo spazio non lo consente, devono adottarsi misure di moderazione del traffico, atte a rendere sicura la convivenza di automobili, pedoni e ciclisti. Alla Provincia, quale organo deputato ad occuparsi della viabilità intercomunale e

di connessione, deve competere la pianificazione delle grandi reti di ciclabilità e l'emanazione di direttive verso le quali i Comuni debbano conformarsi per ottenere reti raccordate e attente alla intermodalità. Ai Comuni deve competere la realizzazione delle reti locali e dei servizi di intermodalità urbana. Agli enti gestori delle aree protette deve competere la realizzazione delle reti per la fruizione sostenibile.

Le Province italiane si devono impegnare a redigere Piani strategici della ciclabilità di livello sovralocale, fornendo le indicazioni ai Comuni per organizzare le proprie città a misura di ciclista, secondo un disegno che abbia una matrice uniforme e ben raccordata, nel rispetto dell'art.2 della legge 366/98 sulla mobilità ciclistica¹. Tali piani devono essere parte integrante e sostanziale dei propri Piani territoriali di coordinamento (PTCP). Allo Stato e alle Regioni richiedono norme che diano coerenza alla pianificazione delle reti nei confronti dei comuni, affinché non resti mera espressione enunciativa.

Allo Stato chiedono di organizzare un servizio nazionale interministeriale che sia in grado di coordinare tutti gli sforzi e redigere un master plan che possa essere di riferimento per tutte le politiche regionali e locali.

Le Province si devono impegnare a coordinare reciprocamente i propri sforzi, mettendo in comune le proprie conoscenze e iniziative e concertando interventi di livello interprovinciale. Devono altresì coordinare le proprie azioni con quelle dei Parchi e delle altre aree protette.

6. Nuove regole per dare spazio e sicurezza alle biciclette

Il Codice della Strada (CdS) sia nel proprio articolato, sia nei regolamenti applicativi (sia disciplinari che tecnici), dedica scarsa attenzione alla mobilità ciclabile, ai pedoni e in generale all'utenza debole. Alle indicazioni di principio non seguono norme sufficientemente cogenti e precise. Le norme di comportamento, di sicurezza e di uso delle sedi ciclabili, devono essere disciplinate giuridicamente in modo unitario, omogeneo, anche sotto il profilo sanzionatorio e in armonia con le norme europee quando esistono.

Occorre affrontare taluni aspetti tecnici che limitano l'uso ciclistico della strada, prendendo spunto da altre esperienze estere, dove gli stessi aspetti sono stati risolti con successo.

Si richiede allo Stato una revisione del Codice della Strada, del proprio regolamento, dei regolamenti tecnici di progettazione e delle norme specifiche per la mobilità ciclabile che pongano al centro dell'attenzione l'utenza debole (ciclisti e pedoni) e inducano ad un aggiornamento di regole e modalità di progettazione/gestione della piattaforma stradale che ne tenga conto, dentro e fuori il centro abitato. Si richiede alle Regioni italiane di conformare le proprie leggi regionali a tali principi, adeguando il proprio ordinamento ove esistente, oppure varando nuove norme specifiche.

¹ "... I progetti sono predisposti nel quadro di programmi pluriennali elaborati dai predetti enti (N.d.R.: Comuni e Province), che pongono come priorità i collegamenti con gli edifici scolastici, con le aree verdi, con le aree destinate ai servizi, con le strutture socio-sanitarie, con la rete di trasporto pubblico, con gli uffici pubblici e con le aree di diporto e turistiche."

4. Coordinamento delle grandi ciclovie e della segnaletica

Molti Paesi d'Europa sono già attraversati da lunghe ciclovie per ogni dove. Sono percorse da migliaia di ciclisti ogni anno, che ricercano nuove forme di turismo, rispettose dell'ambiente e amanti del viaggio. Le grandi ciclovie sono quindi oggetto di un nuovo mercato in forte espansione, non solo per le pause estive, ma anche come oggetto di percorrenze quotidiane e gite del fine settimana. Esiste una proposta di rete europea (Eurovelo – iniziativa ECF) e una proposta di rete nazionale (Bicitalia – iniziativa di Fiab). Alcune Province italiane hanno già prodotto autonomamente itinerari di grande qualità e di notevole lunghezza. Occorre però una strategia armonica su questo terreno.

Le Province italiane chiedono al Parlamento, al Governo e alle Regioni iniziative e politiche per:

- *Individuare, promuovere e sostenere una rete nazionale e reti regionali di ciclovie, affidandone la progettazione e la gestione alle Province così come avviene per le strade carrozzabili;*
- *Stabilire leggi e regolamenti che tutelino la rete capillare di percorsi storici, utile da mettere a disposizione per realizzare le grandi ciclovie senza oneri espropriativi: antiche strade consortili e vicinali, ferrovie dimesse, alzaie dei fiumi e canali, argini maestri;*
- *Identificare una segnaletica omogenea nazionale per le ciclovie e per i ciclisti che possa essere in armonia con il Codice della Strada e le classificazioni internazionali, ed assicurare nel contempo caratteristiche proprie, facilmente distinguibili dai cartelli destinati agli autoveicoli.*

5. Strumenti finanziari

Lo Stato e le Regioni devono impegnarsi nel sostegno alle politiche per la ciclabilità, almeno quanto, in proporzione, si impegnano per lo sviluppo della rete viaria. Poiché lo sforzo deve puntare alla crescita della modalità ciclistica, occorre che sia proporzionalmente adeguato agli obiettivi di incremento del *modal split*.

Le Province italiane ritengono che lo Stato, le Regioni, esse stesse e i Comuni con le Comunità Montane e gli Enti Parco debbano assicurare risorse costanti e crescenti per la mobilità ciclistica, sia in termini di investimenti strutturali, sia per l'equipaggiamento di servizi, fra cui il bike-sharing, le velo-stazioni intermodali, le campagne di promozione territoriale. Lo Stato e le Regioni dovrebbero mettere a disposizione fondi crescenti, almeno in percentuale costante rispetto a quanto si investe per il medesimo segmento della viabilità ordinaria, da attribuirsi esclusivamente nel quadro di una pianificazione strategica di cui ciascun ente deve dotarsi.

6. A scuola in bicicletta e iniziative di buon esempio

Deve essere incentivato l'accesso a scuola in bicicletta, sia per le ragioni di sostenibilità enunciate in precedenza, sia per ragioni educative. I ragazzi devono essere stimolati a prender confidenza fin dalla più giovane età con il traffico e le regole di comportamento in strada; contestualmente deve essere disincentivato l'accompagnamento in automobile da parte dei genitori, che aumenta la congestione ed è diseducativo. Per arrivare a questo occorre uno sforzo da parte degli organi competenti.

E' altresì necessario che le stesse Province s'impegnino a dare il buon esempio, promuovendo la ciclabilità per i propri dipendenti e amministratori, con parcheggi custoditi, bici "blu" per gli spostamenti fra le sedi e i sopralluoghi, incentivi per il trasferimento casa-lavoro in bici.

Le Province s'impegnano a dotare i plessi scolastici di loro proprietà delle idonee strutture per un accoglimento sicuro delle biciclette e invitano i Comuni ad allestire percorsi sicuri verso tutte le scuole e luoghi sicuri nelle loro scuole; alle Autorità scolastiche suggeriscono di inserire nell'offerta formativa il giusto spazio alla mobilità ciclistica. Chiedono al Governo di farsi promotore di direttive a tal riguardo.

Le Province in collaborazione con i Comuni s'impegnano a sostenere i progetti di bici-bus, per favorire fin dalla più giovane età la cultura dell'intermodalità. S'impegnino altresì a promuovere l'uso della bicicletta presso i propri amministratori e dipendenti.