



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**

2 GIORNI, 500 PROMOTORI DELLA CICLABILITÀ: FIAB, #SALVAICICLISTI, LEGAMBIENTE



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.

E TU, SEI FELICE DI COME TI SPOSTI?

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.

CHI PUÒ CAMBIARE?



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.

COSA POSSIAMO FARE NOI A PARTIRE DA OGGI



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".

COSA CHIEDIAMO AGLI AMMINISTRATORI

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 (cicloparcheggi, 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.

COSA FARE SUBITO

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 'descrescenti'.

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.

LA MOBILITA' NUOVA

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.

2 MARZO 2013 – 2 MARZO 2014
BOLOGNA CAMBIA STRADA

«A PARTIRE DA DOMANI PEDALERETE IN SICUREZZA»

ZONE 30-50

1) Rispetto limiti di velocità:

- a) Richiesta all'Assessore: adozione ovunque degli **attraversamenti rialzati**, con precedenza alle rotatorie ed agli incroci
- b) Noi ci impegniamo a: monitorare a velocità in alcuni punti critici dove poter installare attraversamenti rialzati

PISTE CICLABILI

2) Miglioramento delle infrastrutture ciclabili esistenti:

- a) Richiesta all'Assessore: entro il 2013 un Bicycle Master Plan con modalità, tempi, modi e costi dei vari interventi che consentano a Bologna di rispettare la Carta di Bruxelles
- b) Noi ci impegniamo a: continuare con i rilevamenti delle criticità sulle piste esistenti per segnalarne la necessaria manutenzione

2 MARZO 2013

BOLOGNA CAMBIA STRADA

Corsi di Alta Formazione di Ciclismo Urbano e Mobilità Nuova

UNIBO

