



FEDERAZIONE ITALIANA
AMICI DELLA BICICLETTA

Via Borsieri, 4/e
20159 Milano
tel. e fax 02/69311624
c.f. e p. iva 11543050154

Onlus

aderente a
European Cyclists' Federation

info@fiab-onlus.it
<http://www.fiab-onlus.it>

Per una politica di promozione della mobilità ciclistica *Le richieste della Federazione Italiana Amici della Bicicletta ai partiti ed ai candidati alle elezioni politiche 2008*

Presidenza della FIAB, 26 febbraio 2008

Il recente documento europeo: *Libro verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana"* (settembre 2007), assegna alla bici un ruolo fondamentale, assieme all'efficienza dei mezzi pubblici e alla limitazione delle auto, nel tessuto urbano cittadino.

L'attuale ipertrofia del traffico automobilistico privato, soprattutto negli agglomerati urbani, ha prodotto una situazione insostenibile a causa di un *irragionevole* utilizzo dei veicoli privati a motore, cresciuto in assenza di controlli e limiti, con tutte le conseguenze che ne derivano in termini di congestione del traffico, di inquinamento atmosferico, da rumore, di occupazione degli spazi pubblici, di consumo di risorse scarse e non rinnovabili, di insicurezza e incidentalità, di gestione dei tempi di vita, di costi individuali e sociali (si pensi alle patologie correlate agli agenti inquinanti, alla sedentarietà o alle conseguenze degli incidenti mortali o con postumi invalidanti). Il traffico produce altro traffico in una spirale senza fine, dove ogni risorsa viene spesa e dedicata per mantenere e alimentare questo circolo vizioso.

Inoltre, come è ormai acclarato, il settore trasporti è uno dei principali fattori di rischio del cambiamento climatico, attraverso le emissioni di CO₂, e anche per questo motivo riteniamo indispensabile che esso sia attivato come parte della soluzione, con un cambio paradigmatico nelle politiche della mobilità (cfr. *Dichiarazione ECF di Berna*, dicembre 2007).

Alla valutazione degli esperti, si associa da tempo l'opinione della stragrande maggioranza dei cittadini che, in un numero crescente di città ed aree metropolitane, pongono il problema del traffico ai primi posti dell'agenda.

Chi è chiamato a governare il territorio, a ogni livello di responsabilità, è tenuto ad essere consapevole dell'importanza di questi temi, ad assumere impegni specifici e a sviluppare azioni coerenti, concrete e misurabili, che tengano conto delle migliori esperienze europee.

Occorre promuovere, anche attraverso una politica saggia e lungimirante, un cambiamento negli stili di vita e in particolare nelle abitudini di trasporto, vale a dire un uso più intelligente ed appropriato dei mezzi di trasporto, meno energivoro e più rispettoso dell'ambiente e della salute pubblica.

La “libertà di movimento” non contempla come estensione necessaria il “diritto alla propulsione motorizzata”.

In questo senso, la bicicletta non è solo un gioco o un attrezzo sportivo. Nelle aree urbane essa è un mezzo di trasporto molto efficiente sulle brevi distanze: è noto infatti che, nelle città, il 50 per cento degli spostamenti giornalieri effettuati in auto non supera i cinque chilometri. Ed è un mezzo efficiente anche sulle più lunghe distanze ove integrato con gli altri mezzi di trasporto, in particolare con il trasporto pubblico.

La bici non consuma risorse non rinnovabili e non produce emissioni, non ingombra e non fa rumore, è un mezzo ecologico per definizione, ad alta efficienza energetica, ad elevata accessibilità (mobilità di bambini, anziani), consente elevati risparmi economici e di tempo. La bicicletta migliora il traffico, l'ambiente, la salute, favorisce le relazioni sociali.

La bicicletta, dunque, essendo una modalità di trasporto assolutamente sostenibile può costituire una alternativa praticabile all'uso dell'auto privata, in grado di dare un significativo contributo al decongestionamento del traffico, al miglioramento della qualità ambientale, alla tutela ed al miglioramento della salute pubblica.

L'efficacia della mobilità ciclistica deve essere resa *effettiva*, garantendo concretamente ai cittadini la libertà di scegliere questo mezzo di trasporto. Il nostro Paese su questi temi soffre di ritardi sia nella azione politica sia nella formazione dei tecnici e degli apparati burocratici. **La promozione della bicicletta va considerata come un modo concreto per consentire l'uscita da una degenerazione progressiva della mobilità, che, soprattutto nei contesti urbanizzati, deve invece poter essere alleggerita e addolcita.**

Le Regioni e gli Enti locali hanno compiti primari per la programmazione e l'attuazione degli interventi necessari per lo sviluppo della mobilità ciclistica.

Lo Stato centrale può svolgere tuttavia un importante ruolo per orientare le iniziative in materia e per mobilitare le necessarie risorse degli altri livelli di governo.

Anche il cicloturismo, vale a dire un comparto del turismo di massa particolarmente rispettoso dell'ambiente, deve trovare il sostegno dei pubblici poteri centrali e locali, tenuto conto inoltre delle positive ricadute, in termini occupazionali e di sviluppo delle economie locali, connesse a quest'attività, nonché della crescente domanda del turismo estero, cui deve corrispondere un'offerta adeguata al livello degli altri Paesi europei.

Per dare impulso dunque alla mobilità ciclistica – sia a livello urbano, sia per la pratica del ciclo-escursionismo – Parlamento e Governo nazionale devono impegnarsi per:

- a) l'adozione del **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, da perseguire nel corso della prossima legislatura;
- b) l'istituzione del **Servizio Nazionale per la Mobilità Ciclistica** per: i) la competenza istruttoria di tutti i provvedimenti in materia di sostegno alla mobilità ciclistica; ii) la gestione del *Piano Generale della Mobilità Ciclistica*; iii) la rilevazione e il monitoraggio, attraverso l'apporto delle Regioni e delle Province, dell'estensione delle reti urbane ed extraurbane di itinerari e piste ciclabili (*Censimento della Ciclabilità*); iv) la predisposizione della *Rete nazionale di percorribilità ciclistica* (prevista dalla delibera CIPE del febbraio 2001) a partire dalla proposta della FIAB di rete BICITALIA; v) la promozione di politiche che incrementino l'uso modale della bicicletta con l'obiettivo di conseguire in un quinquennio il 10% degli spostamenti totali quotidiani con la bicicletta; vi) la definizione di standard e di linee guida in materia di ciclabilità e di moderazione del traffico; vii) il sostegno verso campagne di attenzione e di educazione ai contenuti della mobilità sostenibile; viii) lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti per individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza stradale; ix) l'individuazione delle forme di incentivazione e defiscalizzazione per sviluppare l'uso della bicicletta; x) il raccordo fra i Ministeri competenti per coordinare tutte le diverse attività connesse alla mobilità ciclistica; xi) l'individuazione di standard per la realizzazione e la gestione dei

servizi di *bike sharing*, per agevolare la diffusione in tutte le aree metropolitane; xii) l'organizzazione di eventi nazionali, azioni pubblicitarie e di "marketing territoriale" per la promozione della bicicletta, quali ad esempio: l'adesione convinta alla *settimana europea della mobilità sostenibile* all'interno della quale dedicare una o più giornate alla bicicletta invitando le regioni ad attivarsi per organizzare specifiche iniziative; la messa a fuoco della bicicletta all'interno della *giornata nazionale per la sicurezza stradale* e della *giornata nazionale dell'ambiente*

- c) Obbligatorietà per tutte le Province e i Comuni maggiori di dotarsi di specifici **Piani della sicurezza** in cui risultino chiari gli obiettivi, le risorse, i dati di partenza (osservatorio sia per l'utenza motorizzata che non motorizzata), le azioni teoricamente perseguibili e le azioni che si intendono perseguire effettivamente, oltre al monitoraggio dei risultati. Occorre definire i contenuti minimi dei Piani ed introdurre tecniche di **analisi del rischio**, con lo scopo di riuscire a quantificare sia gli obiettivi che i risultati. I piani devono contenere una sezione esplicitamente dedicata **all'Utenza Non Motorizzata**. Occorre creare **un'Authority sulla sicurezza**, che verifichi l'attuazione dei programmi ed abbia il potere di intervenire ove non ne sia data evidenza o in assenza dei risultati pianificati nei Piani locali della sicurezza stradale. L'agenzia deve avere tra i suoi membri un referente delle associazioni dell'utenza non motorizzata della strada.
- d) 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*".
- e) lo stanziamento, continuativo nel corso della legislatura, delle **risorse economiche necessarie per lo sviluppo della mobilità ciclistica**, innanzitutto mediante il rifinanziamento della legge n. 366/98 sulla mobilità ciclistica; tra le fonti di finanziamento è possibile pensare al vincolo di destinazione per la bicicletta di **quote predefinite**: 1. degli stanziamenti previsti per la realizzazione di opere pubbliche stradali e di trasporto (minimo 3%); 2. ovvero del gettito di lotterie nazionali (al riguardo, si segnala un'interessante esperienza nel Regno Unito); 3. trasferimento di quote degli introiti derivanti a vario titolo dalla motorizzazione; 4. od anche della tassazione sulle risorse impegnate per la pubblicità delle automobili.
- f) L'aggiornamento della legge 366/98 sulla mobilità ciclistica che ne renda efficace e incisiva l'azione, prevedendo fra l'altro: a) normative a tutela dei sedimi di viabilità minore e ferrovie dismesse nonché di argini, alzaie, strade di servizio di corsi d'acqua artificiali, quali demanio per la mobilità ciclo-pedonale nazionale e locale; b) normative d'indirizzo per le regole tecniche più attente alla sicurezza e riferimento alle buone pratiche italiane e straniere; c) normative per la tutela assicurativa nazionale contro gli infortuni dei cittadini che utilizzano la bicicletta quale veicolo di spostamento quotidiano; d) regimi fiscali agevolati per le opere e i servizi alla mobilità sostenibile

Alle forze politiche ed ai candidati impegnati nella campagna per le elezioni politiche del 2008 la FIAB chiede di valutare altresì con attenzione il fatto che le risorse da dedicare alla promozione della mobilità ciclistica sono, se considerate nel complesso degli investimenti pubblici, di contenuta entità e risultano ben spese, tenuto conto del rapporto costi/benefici, sicuramente e di gran lunga, più favorevole – *in taluni casi con rapporto da uno a dodici (*)* – rispetto ad ogni altro comparto degli investimenti nel settore dei trasporti.

La FIAB chiede altresì alle forze politiche ed ai candidati di sottoscrivere un impegno per dare attuazione alle proposte contenute nel presente documento.

La Federazione Italiana Amici della Bicicletta – FIAB onlus è l'organizzazione dei cicloambientalisti italiani – riconosciuta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come "organizzazione di comprovata competenza in materia di sicurezza stradale" e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio come "associazione di protezione ambientale" - alla quale aderiscono 100 associazioni in Italia con 12 mila soci.

(*) Si vedano, al riguardo, gli atti della IX Conferenza internazionale *Vivere e camminare in città*, organizzata da CeSCAM del Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università di Brescia sul tema *Il ruolo della bicicletta* e svoltasi a Brescia e Piacenza il 13 e 14 giugno 2002. Al termine della conferenza, all'unanimità, è stata approvata una mozione nella quale si fa presente “*che a livello scientifico è da ritenersi assolutamente acquisito l'elevato significato e ruolo della bicicletta quale modalità di trasporto ad elevatissima potenzialità, in ambiente urbano, sia sotto il profilo trasportistico (in quanto sistema di mobilità ad elevata capacità e flessibilità di impiego) che sotto il profilo urbanistico (in quanto sistema di mobilità sostenibile, del tutto compatibile con l'ambiente urbano oltre che generatore di benefici effetti sociali di vitalizzazione della città)*”.