



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

GRUPPO DI LAVORO 3 – Governance (Modifiche Politiche nazionali, allocazione risorse, investimenti, incentivi, disincentivi, ufficio nazionale)

Documento definitivo

Lello Sforza, Carmen Motta, Sara Cavazzoni, Giorgio Zampetti, Lorenzo Carapellese, Veronica Gaiani

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

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;

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";



GRUPPO DI LAVORO 3 – Governance (Modifiche Politiche nazionali, allocazione risorse, investimenti, incentivi, disincentivi, ufficio nazionale)

Documento definitivo

- b) predisporre lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti per individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza stradale;
- c) individua forme di incentivazione e defiscalizzazione per sviluppare l'uso della bicicletta;
- d) 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;*
- e) 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'intero 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.

Authority per la sicurezza della mobilità ciclistica.

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



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

GRUPPO DI LAVORO 3 – Governance (Modifiche Politiche nazionali, allocazione risorse, investimenti, incentivi, disincentivi, ufficio nazionale)

Documento definitivo

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 (ciclopsteggi, 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 'descrecenti'.

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



GRUPPO DI LAVORO 3 – Governance (Modifiche Politiche nazionali, allocazione risorse, investimenti, incentivi, disincentivi, ufficio nazionale)

Documento definitivo

- 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
- Incentivare i 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
- 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.