



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

Documento di Sintesi a cura del Comitato Scientifico

Maria Berrini, Matteo Dondé, Edoardo Galatola, Maria Rosa Vittadini

L'Italia cambia strada - Serve una Svolta

L'esigenza di mettere in campo politiche per una mobilità nuova, a partire dai contesti urbani, ma non solo, è diventata inderogabile. Lo dicono, prima di tutto, molti dati che riguardano il nostro paese. L'Italia è il paese europeo con la più alta densità di automobili. Il traffico veicolare assorbe l'1% del PIL in inefficienza e il 2% se ne va per i costi dell'incidentalità. Gli incidenti stradali mietono, ogni giorno, vittime e feriti pesando sulle famiglie e sull'economia nazionale. Gli investimenti in nuove strade, spesso controproducenti, incontrano comunque difficoltà finanziarie, sociali ed ambientali crescenti. Le spese legate al possesso di un'automobile sono circa un terzo del reddito medio familiare, dato in crescita in presenza di un abbassamento progressivo del potere d'acquisto.

Parallelamente si registra un costante aumento dei cittadini che si spostano in bicicletta e che chiedono maggior sicurezza. E' chiaro che il paese è pronto e maturo per una svolta: è il momento di lavorare per una **mobilità nuova**.

La svolta serve

1. per Città di persone, libere dalle auto, più sicure, sane, belle, vissute;
2. per Territori e Paesaggi di qualità, curati e presidiati, attrezzati per la mobilità dolce;
3. per una Mobilità sostenibile, più efficiente, intelligente e funzionale;
4. per i Pedoni e i Ciclisti, da mettere al centro della mobilità urbana;
5. per una vera innovazione sociale: visioni, progetti, decisioni, che siano condivise e che attingano dalle comunità.

La bicicletta è una delle chiavi di volta di una mobilità diversa, innovativa e smart, in relazione e alleata con le altre modalità di spostamento "non motorizzate" e con un trasporto pubblico altrettanto innovativo.

La bicicletta non è solo un mezzo di trasporto sostenibile. E' un modo veloce per spostarsi quotidianamente nella propria città e arrivare direttamente in luoghi dove altri mezzi non ti portano; dà autonomia negli spostamenti e consente al contempo di socializzare la città, vivendola e vedendola in modo diverso. Non solo può sostituire l'auto ma può aggiungere qualcosa ai nostri percorsi quotidiani: uno sguardo diverso, movimento e benessere, risparmio di tempo e di denaro. Un modo diverso di muoversi, che consente di conoscere e capire non solo la città, ma anche il territorio, il paesaggio, l'ambiente in cui viviamo.





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

Documento di Sintesi a cura del Comitato Scientifico

Le biciclette sono agili, pratiche e flessibili e si adattano alla vita delle città: ora tocca alle città riconoscerle e garantire loro sicurezza e dignità di "mezzo di trasporto quotidiano" dando spazio ad una nuova cultura della sicurezza e della ciclabilità urbana. Perché una città "adatta" alle biciclette è una città che migliora la propria qualità urbana complessiva, non solo per i ciclisti ma per tutti coloro che la vivono e si spostano ogni giorno all'interno del sistema di mobilità complessivo.

Per questo il **5 e 6 Ottobre il Comune di Reggio Emilia ha ospitato gli "Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità Nuova" promossi da Anci, #salvaiciclisti, Fiab e Legambiente.** È stata un'occasione per confrontarsi sulla bicicletta in tutti i suoi aspetti, nell'ideale continuità con la prima Conferenza Nazionale del 2007 a Milano. Sono intervenuti amministratori di ogni livello, locale, regionale e nazionale; esperti di mobilità sostenibile italiani e stranieri; uomini e donne convinti che la necessità di cambiare la mobilità del paese sia improrogabile.

In primo luogo sono stati definiti **gli obiettivi** da raggiungere nel breve e medio periodo. Il nostro paese deve andare:

- Verso un target 20-20-20 della mobilità (intese come percentuali di ripartizione modale, tra bici, pedoni, tpl) come obiettivo medio nazionale e come obiettivo minimo locale, ma per il quale le singole città vadano 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)

Sono obiettivi ambiziosi, definiti in termini numerici e verificabili, sicuramente raggiungibili con un nuovo patto sociale, come già altri paesi europei hanno dimostrato.



Documento di Sintesi a cura del Comitato Scientifico

Per raggiungere tali obiettivi sono state individuate a livello prioritario le seguenti **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 es.: parcheggi bici-TPL, stalli, parcheggio spazi condominiali, ciclofficine e luoghi (Bike Squares) di aggregazione, ciclabilità diffusa (corsie, preferenziazioni, reti ciclabili come valorizzazione del paesaggio), bikesharing, intermodalità, infomobilità (orientate alle bici); servizi bici cargo per le merci e bike taxi rappresentano anche opportunità di nuove attività lavorative
- **Ruolo delle comunità** (privati, associazioni e cittadini) per dare loro informazione e voce, per valorizzare il loro ruolo di innovazione di servizi e di prodotti;
- **Individuazione di investimenti** da attivare e o da ridistribuire per il finanziamento della mobilità ciclistica
- **Incentivi e disincentivi**
 - o Premi a comuni/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).
 - o Riconoscimento dell'infortunio in itinere anche per lo spostamento in bici casa-lavoro
 - o Disincentivi all'uso dell'auto (tariffazione della sosta e degli accessi aree congestionate).

Gli Stati Generali sono stati quindi l'occasione per avanzare idee e proposte per cambiare la mobilità del nostro paese in contrapposizione con l'immobilità che, ormai da anni, caratterizza questo ambito della vita pubblica sottovalutandone il ruolo fondamentale di indicatore di civiltà e qualità di una società. L'obiettivo è quello di realizzare, nelle nostre città, le condizioni per una mobilità in bicicletta sicura e competitiva con l'automobile, per città diverse, fatte per muoversi a piedi, in bicicletta e con il trasporto pubblico, oggi in Italia lasciato cadere e invece tessera fondamentale del mosaico civile che deve essere ricostruito.

Le proposte sono state dettagliate e raccolte dai gruppi di lavoro costituiti sui temi della **normativa** (modifiche al codice della strada e altre normative correlate), **organizzazione della mobilità urbana** (con particolare attenzione alla moderazione del traffico, alla sicurezza e alla realizzazione delle Zone 30 e delle Zone a Traffico Residenziale Moderato secondo standard europei), **governance** (politiche nazionali, investimenti, incentivi/disincentivi), alla **cultura ed educazione alla mobilità sostenibile** (formazione, informazione, comunicazione ed educazione con l'obiettivo di far crescere l'opinione pubblica sul tema) e **reti ciclabili**, nazionali e locali.

Documento di Sintesi a cura del Comitato Scientifico

Di seguito vengono sintetizzate per sommi capi le principali proposte emerse:

- **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 e la moderazione del traffico. A tal fine è indispensabile prevedere il coinvolgimento delle Associazioni dell'utenza debole nella sua ridefinizione.
- **Progettazione urbanistica.** Occorre integrare sistematicamente gli obiettivi di ciclabilità nei Piani urbanistici e nei regolamenti edilizi, prevedere un utilizzo mirato degli oneri di urbanizzazione, ricalibrare gli standard di parcheggio
- **Elaborazione/Revisione dei Piani locali della Mobilità (PUT e PUM)**, alla luce degli obiettivi di riequilibrio e di sicurezza qui indicati e redazione dei **Piani per la sicurezza urbana alle diverse scale**, recependo ed estendendo le direttive comunitarie in merito
- **Sviluppo di un Piano Nazionale** della Mobilità Ciclistica, prendendo esempio dalla grande maggioranza dei paesi europei
- **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
- **Educazione.** Nelle scuole, università e nei luoghi di aggregazione, con progetti inclusivi (Scuole Car free, Ciclopedibus,...)
- **Formazione.** Nelle Pubbliche amministrazioni, per decisori e tecnici.
- **Comunicazione.** Mirata e differenziata.
 - o Agendo sui linguaggi e sui simboli
 - o In modo da produrre emozioni, non dogmi
 - o Usando messaggi positivi e inclusivi
 - o Attivando strumenti dedicati (Portali web, Giornata nazionale Bici, Adesione a settimana EU mobilità, Bike Pride, Network tra buone pratiche e servizi, Campagne Bike to work – to school – to shopping...)

Per raggiungere gli obiettivi prefissati occorre il concorso di tutti gli attori interessati. È possibile identificare a tal proposito:

- **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 mobilità ciclistica, Bike plan, partecipazione, obiettivi e monitoraggio,.....
- **Comunità** (imprese, associazioni, movimenti, cittadini,...), come protagonisti del cambiamento.



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

Documento di Sintesi a cura del Comitato Scientifico

L'insieme organico dei contributi e delle proposte emersi dai lavori degli Stati Generali viene quindi raccolto in tre documenti che intendono essere la richiesta di un preciso impegno per interventi suddivisibili in:

- misure per amministratori locali a breve periodo/costo zero;
- misure per amministratori locali a medio periodo/costo lieve;
- misure per iniziative legislative e di governo a medio periodo/costo più alto.

La sottoscrizione verrà considerata come impegno da parte delle amministrazioni attuali e future di tradurre in azioni concrete l'esigenza di una mobilità nuova, ormai dilagante nella società e che non deve essere sottovalutata.

