

RETI PER LA MOBILITÀ DOLCE

Il progetto dell'Istituto Nazionale di Urbanistica

Francesco Sbetti



CREIAMO PA

Per un cambiamento sostenibile

RETI PER LA MOBILITÀ DOLCE

Con la **Legge n. 2/18**, Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, del **D.I. 29.11.2018** “Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche”, e del **D.M. ATTM 21.12.2018** “Programma di Incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile (PrIMUS)” finalizzato al finanziamento di progetti di mobilità, **sono stati delineati i ruoli strategici spesso considerati separatamente ma appartenenti a un’unica visione della qualità ambientale.**



RETI PER LA MOBILITÀ DOLCE

Paesaggio, infrastrutture territoriali e urbane, cultura, turismo, identità, tradizioni, sviluppo sostenibile, accessibilità a tutti, innovazione di offerte e servizi, gestione di reti e patrimoni, tutti questi sono alcuni degli ambiti che politiche, piani, programmi e progetti, che si stanno attuando nonostante siano frequenti condizioni frammentate, pongono negli interventi seppure con pesi e attenzioni differenti.

È convinzione diffusa che il successo delle esperienze derivi dal grado di **integrazione e di condivisione** che gli interventi riescono a raggiungere e sfruttare aggregando i vari livelli della rete in una visione compatta in cui tra ciclovie nazionali, locali e mobilità dolce urbana e territoriale vi siano le minori interruzioni possibili degli itinerari, degli approcci progettuali e gestionali.



RETI PER LA MOBILITÀ DOLCE

Le **Regioni** svolgono un importante ruolo tra la **rete delle dorsali** cicloturistiche (dove l'attore in termini di finanziamenti è principalmente lo Stato) e la **rete locale** dedicata alla mobilità quotidiana oltre a quella turistica (dove l'attore principale è costituito dai comuni) ma deve anche essere considerata l'ampia opportunità offerta dai fondi comunitari e il ricorso a forme di partenariato con i soggetti privati.

La transizione della modalità di trasporto dalla gomma alla bicicletta si svolge attraverso la gestione di progetti complessi che rappresentano un approccio integrato tra diversi enti ai vari livelli e scale di programmazione e pianificazione.

Cardine del percorso che pone al centro le Regioni è rappresentato dal **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica** e dai nuovi approcci che lo caratterizzano in questa fase.



RETI PER LA MOBILITÀ DOLCE

Le ciclovie e le reti ciclabili urbane sono il motore per la costruzione di progetti di territorio.

Questa affermazione nasce dalla consapevolezza del possibile salto di qualità che i progetti di mobilità dolce hanno se integrati con il sistema generale della mobilità e con quello della pianificazione urbanistica e territoriale.

A determinare alti livelli di ciclabilità nelle città europee e in Italia ad esempio a Bolzano, è l'approccio innovativo allo spazio pubblico e alla migliore efficienza dell'intero sistema locale degli spostamenti.



IL QUADRO DI RIFERIMENTO

Spostamenti in bici sul totale degli spostamenti urbani

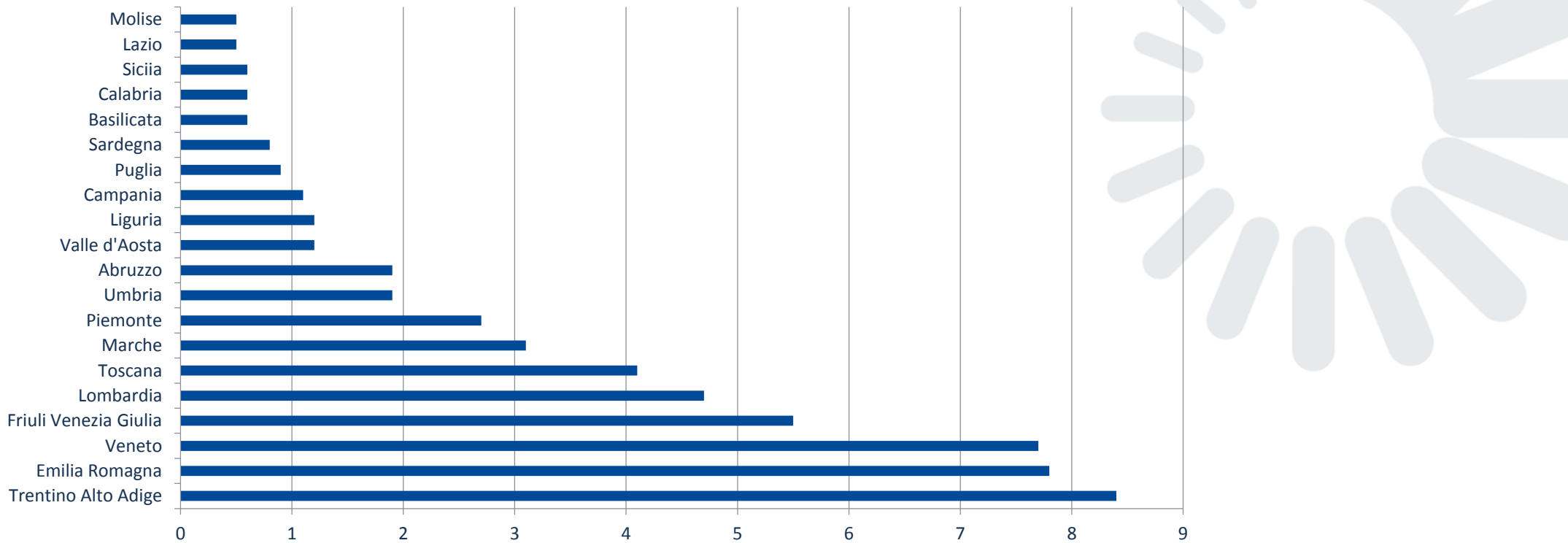
città	%	città	%	città	%
Bolzano	28	Reggio Emilia	23	Padova	17
Pesaro	28	Ravenna	22	Pisa	17
Ferrara	27	Forlì	19	Rimini	16
Treviso	25	Novara	17	Cremona	16

Fonte: Legambiente – L'A Bi Ci 2017



IL QUADRO DI RIFERIMENTO

Occupati di 15 anni e più che utilizzano abitualmente la bici per andare al lavoro



Fonte: ISTAT 2016



CReIAMO PA

TEMI e AZIONI - Politiche

Gli aspetti che emergono come importanti azioni strategiche, dalla legge e dall'azione delle regioni sono riassumibili in:

1. **pianificazione**, la necessità di coordinare la pianificazione delle regioni sviluppando linee guida in grado di dare omogeneità agli interventi degli enti locali, salvaguardandone la loro specificità;
2. **integrazione**, delle politiche e degli attori coinvolti con riferimento a mobilità, logistica distributiva, ambiente, clima, cultura, paesaggio, sociale, economia, turismo, accessibilità per tutti, ecc;
3. **programmazione**, attenzione alla programmazione 2021 – 2027;



TEMI e AZIONI - Politiche

4. **standard**, il sistema della mobilità oggi è ancora tutto incentrato sulle strade mentre la dotazione dei percorsi considerati potrebbe entrare a fare parte di quelle prestazioni ricomprese nello standard urbanistico;
5. **gestione**, chiarendo responsabilità e gerarchie tra gli enti ma anche collegandola al monitoraggio del funzionamento;
6. **formazione** e partecipazione finalizzati a rendere consapevoli i territori, gli enti locali, le associazioni, gli imprenditori e le popolazioni.



TEMI e AZIONI - Progetto

L'integrazione del sistema della **mobilità** con la **pianificazione urbanistica** evidenzia come le migliori pratiche siano quelle che agiscono all'interno di una **logica che guarda globalmente alla città piuttosto che alle sue singole componenti**. Ciclisti, pedoni e trasporto pubblico crescono dove si rovesciano le gerarchie, dove cioè andare in auto diventa l'opzione meno concorrenziale e dove c'è garanzia di sicurezza per l'utenza vulnerabile.

Il progetto di accessibilità, intesa come possibilità di muoversi e di fruire dello spazio urbano, parte dalla **attenzione allo spazio pubblico** con l'obiettivo di **sottrarre superficie all'invadenza** dell'auto e questo determina impatti positivi non solo sulla mobilità, ma anche su ambiente, salute, economia, relazioni sociali, qualità della vita.



TEMI e AZIONI - Progetto

le azioni del progetto devono:

- partire dalla **messa in sicurezza** dello spostamento non motorizzato anche attraverso la **moderazione della velocità** (zone 40 e 30 km/h), alla **pedonalizzazione** e alla **sottrazione di spazi alla sosta**, alla **costruzione di una rete dedicata**;
- interventi mirati sui **punti critici** dove ci sono maggiori conflittualità tra veicoli motorizzati e ciclisti (incroci) dando **priorità agli attraversamenti ciclopedonali**, le intersezioni con la viabilità motorizzata devono essere risolte con particolare cura per la completa sicurezza di chi pedala e cammina;



TEMI e AZIONI - Progetto

- **riorganizzare la segnaletica** in modo che faccia percepire il sistema della mobilità ciclabile. Segnaletica e percezione della mobilità oggi tutta organizzata sul modello di guida motorizzato (vedi Codice della strada);
- **seguire una logica di rete**: i punti di origine e di destinazione non devono essere casuali ma coincidenti con forti attrattori di mobilità e l'itinerario deve avere una forte coerenza fisica e visiva.
- seguire l'obiettivo dell'**intermodalità** (bici/ferro, bici/bus, bici/park), che consente di estendere radicalmente le aree coinvolte nella rete della ciclo mobilità urbana, ma anche in quella turistica, quando le distanze da percorrere in bicicletta sarebbe troppo lunghe per gran parte degli utenti.



TEMI e AZIONI - Progetto

- **attenzione alla cyclelogistics.** La vertiginosa espansione dell'e-commerce impone l'adozione di mezzi per l'effettuazione delle consegne a basso impatto ambientale, come le cargo bike, ma necessitano di spazi attrezzati per la sicurezza delle bici e la salvaguardia dei beni trasportati
- **Il cicloturismo.** gli obiettivi delle politiche cambiano a seconda che il cicloturismo riguardi contesti ad alta o bassa densità. Per i primi abbiamo un problema di riduzione d'impatto del turismo di massa, e la bicicletta può dare un ottimo contributo, con azioni rilevanti di contenimento del traffico auto. Per i territori marginali occorre puntare alla loro rivitalizzazione, alla promozione dello sviluppo delle economie legate al turismo, che richiede una visione scala vasta



TEMI e AZIONI - Progetto

Le **infrastrutture ciclabili**, devono diventare una vera e propria **dotazione urbanistica** che qualifica lo spazio urbano e territoriale, per questo devono essere realizzate con **standard qualitativi elevati**, **garantire sicurezza, accessibilità, linearità dei percorsi, collegamenti efficienti tra luoghi e attività che attraggono traffico e che i vari itinerari siano connessi tra loro.**



OBIETTIVI E INTERVENTI del progetto INU

Proseguire la **raccolta di buone pratiche**, attraverso modalità di ascolto e confronto, al fine di costituire una piattaforma dalla quale estrarre indirizzi e orientamenti utili alla definizione di **linee guida per politiche, piani, progetti, integrazione, realizzazioni, gestione e formazione**.

Realizzare seminari, workshop e incontri, finalizzati al coordinamento delle pratiche sviluppate dai soggetti attuatori, utilizzando quelle occasioni nelle quali i temi del progetto Reti per la mobilità dolce si integrano e completano: **VII RUN, 3-6 aprile 2019; BISP, 29 maggio-1 giugno 2019; Urbanpromo, ottobre e novembre 2019.**

