



L'Università di Verona nell'ambito delle attività connesse al "Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale Esperto Promotore Mobilità Ciclistica" <http://www.dsnm.univr.it/main?ent=iscrizionecs&cs=588&aa=2016%2F2017&lang=it> ha sviluppato insieme a FIAB il documento che segue, con funzione di suggerire azioni ai Comuni ed alle Associazioni locali

Decalogo UniVr - FIAB per promuovere la mobilità ciclistica urbana

1 - Creare l'Ufficio Mobilità Ciclistica Comunale guidato da un Bike Manager con grado di dirigente, supportato da una forte volontà politica che svolga il ruolo di Cabina di Regia degli interventi e che dialoghi con le strutture tecniche, della comunicazione, i mobility manager e tutti i portatori di interesse per promuovere la mobilità in bici riconoscendo ad essa la giusta dignità di mezzo di trasporto moderno, economico ed ecologico.

L'Ufficio Mobilità Ciclistica Comunale deve rapportarsi con i Mobility Manager d'area, aziendali e scolastici, con le associazioni dei portatori di interesse (ciclisti ed erogatori di servizi alla ciclabilità) per promuovere la mobilità con azioni infrastrutturali assieme agli uffici tecnici e con azioni educative e di sensibilizzazione assieme alle ASL ed alle strutture educative e di prevenzione.

2 – Misurare per conoscere e pianificare con obiettivi quantizzati – puntare indicativamente al 20% pedoni, 20% bici, 20% TPL e 40 % tra auto e moto.

Solo attraverso la conoscenza della ripartizione modale almeno triennale è possibile stabilire strategie ed azioni. E' necessario creare e diffondere alternative concrete all'uso dell'auto in città favorendo così le condizioni che consentono al cittadino di esercitare effettivamente scelte virtuose.

3 – Pianificare e realizzare una rete ciclabile portante formata da itinerari ciclabili continui e riconoscibili e condivisione della strada per favorire la mobilità diffusa e capillare nei due sensi nelle strade dei quartieri, evitare la commistione tra pedoni e ciclisti sui marciapiedi, cercare lo spazio per la bici sottraendolo alle auto non ai pedoni, al fine di rendere sicura la mobilità in bici ovunque ed a qualsiasi età, cioè creare ciclisti, soprattutto felici! Una rete integrata con gli altri sistemi di trasporto e con lo sviluppo urbanistico del territorio. Coordinarsi con i comuni vicini e la Regione per estendere i collegamenti di area vasta.

Continuità della rete ciclabile soprattutto per attraversare fiumi, barriere naturali, grandi arterie, mura della città, circonvallazioni ed in affiancamento alla viabilità principale.

4 – Realizzare Zone 30 e Zone Residenziali diffuse compresa la viabilità principale in attraversamento di centralità urbane mediante la moderazione del traffico per ridurre l'incidentalità e favorire la modifica della ripartizione modale.

La riduzione del differenziale di velocità tra veicoli a motore, ciclisti e pedoni favorirà una convivenza ed una riduzione dell'incidentalità nell'ottica di Vision zero.

5 – Realizzare ciclo parcheggi capillari ed accoglienti, protetti e coperti presso i principali attrattori, ciclo stazioni presso le stazioni ferroviarie e parcheggi di condominio e presso le scuole ed i posti di lavoro.

Facilitare l'interscambio auto-bici nelle periferie e bici-piedi nei quartieri aiuta la mobilità ciclistica e permette di evitare l'accumulo di bici lungo i muri ed attaccate a pali che spesso intralciano e penalizzano la mobilità pedonale.



6 – Avviare una programmazione finanziaria per avere quote certe ed adeguate di finanziamenti per la mobilità ciclistica anche utilizzando il 10% delle contravvenzioni.

Serviranno importi significativi per realizzare adeguati interventi “hard” – infrastrutturali, ove necessario, ma anche importi più contenuti per gli interventi “soft” – di comunicazione e incentivazione che possano incidere sugli stili di vita.

7 – Avviare sperimentazioni di spazi condivisi, zone 20 e pedonalizzazioni temporanee presso le scuole.

Nelle centralità urbane anche di periferia e presso le scuole è necessario ridurre fortemente l’accessibilità in auto negli orari di ingresso ed uscita dalle scuole o almeno ridurre la velocità dei veicoli per creare spazi urbani gradevoli ove sostare, camminare e pedalare con tranquillità e sicurezza.

8 - Sviluppare servizi a supporto delle mobilità ciclistica.

Bike-sharing, ciclo-noleggi, ciclo-officine, segnaletica, cartografie, banche dati a supporto del contrasto del furto.

9 - Avviare sperimentazioni ed incentivi economici per chi va al lavoro in bicicletta.

Chi si muove in bici consuma meno spazio e richiede meno infrastrutture rispetto a chi si muove in auto; pertanto favorire la mobilità ciclistica anche tramite incentivi monetari costituisce un risparmio per la collettività rispetto alla costruzione ed al mantenimento di infrastrutture per la mobilità in auto. Inoltre dal miglioramento degli stili di vita e dallo sviluppo della mobilità attiva derivano anche il miglioramento della salute e una riduzione degli oneri sociali diretti ed indiretti connessi alla spesa sanitaria. Diffondere e favorire l’assicurazione responsabilità civile per chi va in bici, promuovere e diffondere app che consentano di registrare transiti e percorsi aiuta ad attivare le politiche.

10 – Formazione, partecipazione e comunicazione per promuovere il cambiamento ed alimentarlo.

Avviare la formazione del personale tecnico e politico, dei decisori, dei mobility manager, dell’ufficio mobilità ciclistica, degli studenti nelle scuole inserendo il programma nel Piano dell’Offerta Formativa; avviare tavoli partecipati per le mobilità casa-scuola e casa-lavoro realizzando esperienze bici-bus, pedi-bus ed altre iniziative per le scuole di diverso ordine e grado; promuovere comunicazione, informazione ed azioni efficaci a supporto delle mobilità ciclistica e per la diffusione della legalità alla guida di ogni mezzo.

Novembre 2016 - condiviso con Mailing List aderenti Gruppo Tecnico Fiab e verificato con:

- Linee guide della mobilità urbana - FIAB 2003: <http://www.fiab-areatecnica.it/area-tecnica/linee-guida/323-ciclabilita-urbana-orientamenti-e-linee-guida-1348876.html>
- Decalogo di azioni a breve termine – compiti per i comuni – smart city (Stati Generali mobilità nuova Reggio Emilia) – http://fiab-onlus.it/download/decalogo_comuni_breve_termine_cs.pdf
- Decalogo di azioni a medio termine – compiti per i comuni city (Stati Generali mobilità nuova Reggio Emilia) - http://fiab-onlus.it/download/decalogo_comuni_medio_termine_cs.pdf
- la Tesi n. 2 del congresso di Arezzo 14 e 15 aprile 2012 – per una mobilità ciclistica diffusa (visibile sul sito FIAB) vedi sito http://www.fiab.info/download/2_ciclabilitadiffusa_1.pdf
- Bando del Collegato ambientale – articolo 4 dell’allegato 1 <http://www.minambiente.it/pagina/programma-sperimentale-nazionale-di-mobilita-sostenibile-casa-scuola-e-casa-lavoro>