

## **ASSOCIAZIONE PROGETTO BICI Aps**

### **OSSERVAZIONI ALLA PROPOSTA DI MODALITA' OPERATIVE PER LA REDAZIONE DEI PIANI COMUNALI PER LA MOBILITA' CICLISTICA.**

#### **Premessa**

L'Associazione Progetto Bici apprezza l'attenzione mostrata dall'Assessorato, e anche il nuovo interesse di Anci, al tema della mobilità ciclistica a seguito dell'entrata in vigore della L.r. 27/2012 e valuta positivamente la predisposizione di un documento per i Comuni.

L'Associazione Progetto Bici è un'Associazione di promozione sociale costituita nel 2013 e iscritta al registro provinciale delle Associazioni di promozione sociale di Livorno.

*L'Associazione ha lo scopo di promuovere la progettualità legata al ruolo della bicicletta come mezzo di trasporto con pari dignità degli altri mezzi privati e pubblici.*

Per questo motivo l'Associazione Progetto Bici chiede di essere inserita tra le Associazioni da consultare sui temi della mobilità ciclistica a livello della Toscana.

L'Associazione Progetto Bici ha partecipato con i suoi soci a diverse iniziative per la diffusione della cultura della bicicletta come mezzo di spostamento, nell'ottica indicata dalla L.r. 27/2012, organizzate da Regione, Anci, Comuni e Associazioni.

L'Associazione Progetto Bici si è costituita proprio a seguito della L.r. 27/2012 riunendo professionisti e imprese che sono interessati allo sviluppo della mobilità ciclistica e che hanno lavorato in studi, piani e progetti riguardanti la mobilità ciclistica.

L'Associazione Progetto Bici ha presentato osservazioni al PRIIM, inerenti la rete ciclabile regionale e la rete di ciclostazioni, che sono state accolte e inserite nella stesura definitiva del PRIIM.

**In merito al documento pensiamo che, con il contributo delle Associazioni che si occupano di mobilità ciclistica, e quindi grazie alle loro esperienze e competenze collaudate in progetti regionali, e anche coinvolgendo i tecnici dei Comuni più preparati e sensibili ai temi della mobilità ciclistica, si sarebbe potuto predisporre un documento più mirato, semplice e quindi efficace.**

**Il documento presentato, a nostro avviso e sulla base di confronti con altre proposte, è, infatti, molto eterogeneo e pur presentando elementi di sicuro interesse, ha un taglio troppo urbanistico - amministrativo, e con discorsi e riferimenti generici e poco importanti, oppure di eccessivo dettaglio e anche fuorvianti rispetto agli obiettivi, che poi non sono gerarchicamente indicati.**

Il documento è molto orientato alle previsioni di carattere territoriale e non tiene adeguatamente conto che la mobilità ciclistica riguarda molti aspetti complessi che non si possono riferire solo alla rete e alle infrastrutture fisiche ciclabili.

La preponderante attenzione data dal documento alle previsioni di una rete ciclabile fatta da piste non considera che, per motivi di costi, spazi e tempi, solo una parte ridotta della rete ciclabile potrà essere composta di piste ciclabili. Se un Comune dispone ad es. di 200 mila euro è meglio che li destini all'educazione e a interventi nelle scuole, piuttosto che realizzare 1,5 km di pista ciclabile.

Il Piano della Mobilità Ciclistica è, nelle intenzioni della L.r. 27/2012, un Piano intersettoriale, che deve disegnare una visione strategica per lo sviluppo della mobilità ciclistica, per farla diventare la terza componente della mobilità urbana e l'elemento più sostenibile del traffico nelle nostre città.

La ricognizione fatta da Legambiente e anche il precedente studio<sup>1</sup> mostrano che le descrizioni e le previsioni della rete ciclabile negli strumenti urbanistici sono fatte spesso in modo generico ed esteso e senza una chiara visione della situazione reale, per l'esistente, e della loro fattibilità economica, per le previsioni, e, a volte, della loro effettiva utilità per gli spostamenti quotidiani.

L'aver quindi dato un prevalente taglio urbanistico e burocratico, a nostro avviso, limita la possibilità di concreta efficacia del Piano della Mobilità Ciclistica per incrementare l'uso effettivo della bicicletta negli spostamenti quotidiani per motivi di lavoro e studio.

L'obiettivo del Piano della Mobilità Ciclistica è di aumentare il numero di spostamenti in bicicletta, per ridurre l'utilizzo e il possesso di auto (e moto), agendo per rimuovere i principali ostacoli a un uso più ampio della bicicletta nelle nostre città, che sono: gli incidenti e il senso d'insicurezza, dato dall'aggressività del traffico automobilistico, i furti e i vandalismi contro le biciclette e la mancanza d'informazione ed educazione per promuovere l'uso della bicicletta.

Il documento presentato è un materiale ibrido e anche per questo, a nostro avviso, non del tutto adeguato come strumento che possa essere letto e applicato dai Comuni e che quindi andrebbe calibrato e organizzato in modo più coerente: contiene, infatti, indirizzi generali, riferimenti normativi, molto orientati ai temi urbanistici e paesaggistici, poca valutazione degli aspetti sociali, statistici e comportamentali che limitano l'uso della bicicletta, e scarsa considerazione del funzionamento reale dei Comuni sul tema della mobilità ciclistica.

Ci sentiamo pertanto di suggerire un'impostazione tipo quella del Piano di Chicago, peraltro citato nel documento di cui di seguito riportiamo l'impostazione adattata al contesto dei Comuni toscani.

---

<sup>1</sup><http://www.regione.toscana.it/documents/10180/24090/Sintesi++della+relazione+sul+progetto+regionale+per+il+coordinamento+degli+interventi+a+favore+della+mobilita%27%20ciclistica/d25ad543-e1ad-497b-a3d9-c85254db7166?version=1.0>

*Il Piano della Mobilità Ciclistica deve offrire una visione della città che abbia la bicicletta come parte integrante della vita quotidiana dei residenti, sviluppando e attuando progetti e politiche per i prossimi anni per incoraggiare l'uso di questa pratica, la modalità meno inquinante, più salutare e sociale e più conveniente di trasporto.*

#### **OBIETTIVI DEL PIANO**

*Il Piano della Mobilità Ciclistica deve porsi obiettivi generali misurabili e misurati:*

- 1. aumentare l'uso della bicicletta del 2% ogni anno, in modo che almeno il 25 per cento di tutti gli spostamenti interni al comune e inferiori a cinque km siano fatti in bicicletta.*
- 2. ridurre il numero di infortuni in bicicletta del 50 per cento rispetto ai livelli attuali.*
- 3. ridurre il numero di furti e vandalismi verso le biciclette del 20% ogni anno.*

*Il Piano per la Mobilità Ciclistica dovrebbe essere composto da molti capitoli, ciascuno con un obiettivo specifico:*

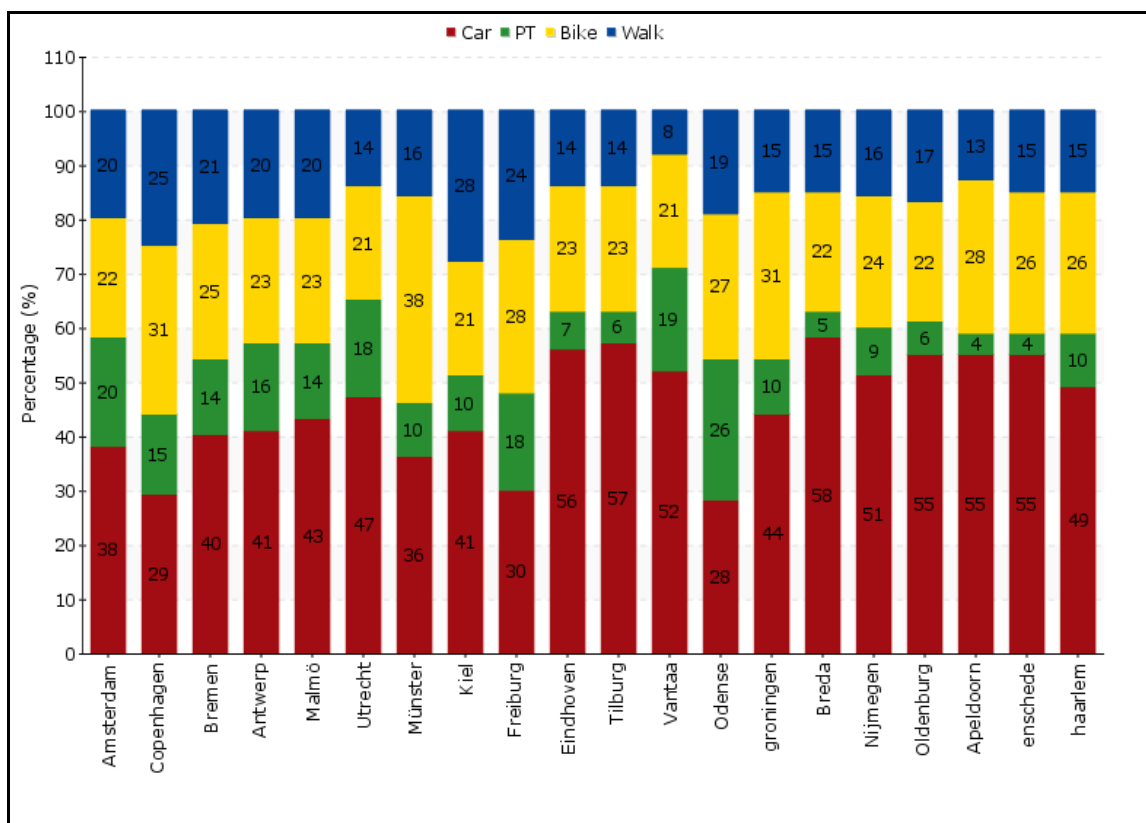
- 1. Rete di percorsi ciclabili - Creare una rete di percorsi ciclabili che serva tutti gli abitanti del comune, comprese le frazioni e i quartieri.*
- 2. Strade amichevoli per le biciclette – Rendere le strade sicure e confortevoli per andare in bicicletta.*
- 3. Parcheggi biciclette - Fornire parcheggi per le biciclette sicuri e confortevoli, sia per brevi utilizzi, che per lunghi periodi, in tutta la città.*
- 4. Intermodalità - Fornire comode possibilità di collegamento tra bicicletta e mezzi pubblici, attraverso la creazione di strutture e servizi dedicati, come ciclo stazioni e parcheggi protetti.*
- 5. Istruzione - Educare i ciclisti, gli automobilisti, e l'opinione pubblica sulla sicurezza in bicicletta e sui vantaggi della bicicletta.*
- 6. Marketing e Promozione Salute – Promuovere l'uso della bicicletta attraverso azioni di marketing mirate e iniziative di informazione per la promozione della salute e della socialità.*
- 7. Analisi degli incidenti dei ciclisti e applicazione delle regole- Aumentare la sicurezza dei ciclisti attraverso il controllo e l'applicazione delle leggi e l'analisi dettagliata degli incidenti che coinvolgono i ciclisti.*
- 8. Logistica urbana in bicicletta – Sostenere e promuovere l'uso delle attività di consegna e trasporto urbano con le biciclette e migliorare la sicurezza sul lavoro e immagine pubblica di queste prestazioni..*

*Ogni capitolo del Piano della Mobilità Ciclistica si deve comporre di obiettivi specifici per raggiungere l'obiettivo generale del capitolo.*

*Si tratta di individuare e adottare programmi di dettaglio con modalità realistiche di attuazione di questi obiettivi. Ogni programma deve avere la possibilità di misurare la performance, che definisce i risultati attesi e il calendario per il loro raggiungimento.*

*Ogni programma e obiettivo elenca le fonti di finanziamento possibili per garantirne la realizzazione, e come può essere attuato e ad un costo sostenibile per l'Amministrazione, tenendo conto che alcuni programmi strategie sono finanziabili anche attraverso misure non riferibili ai finanziamenti della L.r. 27/12, ma ad es. con le misure per la riduzione della congestione e di miglioramento della qualità dell'aria, con i programmi di sicurezza del traffico stradale, con azioni per la promozione della salute, etc..*

Il riferimento ai documenti europei e ai piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), fatto nel documento, è sicuramente positivo, un rilievo maggiore, però va dato ai due elementi sostanziali dei PUMS, che sono la partecipazione dei cittadini alle scelte di mobilità comunale, fin dall'avvio del processo di piano, e la modifica della ripartizione modale degli spostamenti, oggi troppo dominata dagli spostamenti in auto e moto, che raggiungono quasi il 70 % del modal split, rispetto a valori che dovrebbero non superare il 50 % come mostra il grafico di alcune città europee più virtuose.



La creazione di un Osservatorio della mobilità ciclistica a livello regionale, che risponda a quanto indicato nella L.r. 27/2012 e cioè che “la Regione mantiene un sistema d’informazione e consultazione, tramite accesso internet, dell’offerta ciclabile” è indispensabile perché si possa davvero avere una rete ciclabile conosciuta e utilizzabile dai cittadini e dai turisti.

L’Osservatorio dovrebbe avere anche il compito di tenere sotto osservazione anche le variazioni della ripartizione modale degli spostamenti indispensabile per valutare i risultati delle politiche di sostegno alla mobilità ciclistica e sostenibile in genere.

Allo stesso modo non viene data evidenza all'eccesso di auto con indici di possesso doppi nelle nostre città a quelli di molte città sviluppate del centro Europa.

Provincia	AUTO VETTURE	MOTO CICLI	TOTALE	Abitanti	AUTO VETTURE	MOTO CICLI	TOTALE
	Valori assoluti				Per abitante		
AREZZO	231.453	41.519	272.972	343.676	0,67	0,12	0,79
FIRENZE	649.236	150.644	799.880	973.145	0,67	0,15	0,82
GROSSETO	143.096	33.560	176.656	220.564	0,65	0,15	0,80
LIVORNO	196.478	74.296	270.774	335.247	0,59	0,22	0,81
LUCCA	249.053	57.255	306.308	388.327	0,64	0,15	0,79
MASSA CARRARA	119.224	29.840	149.064	199.650	0,60	0,15	0,75
PISA	262.933	57.998	320.931	411.190	0,64	0,14	0,78
PISTOIA	181.805	26.238	208.043	287.866	0,63	0,09	0,72
PRATO	152.141	23.911	176.052	245.916	0,62	0,10	0,72
SIENA	182.926	37.216	220.142	266.621	0,69	0,14	0,83
TOTALE TOSCANA	2.368.345	532.477	2.900.822	3.672.202	0,64	0,15	0,79

Il PRIIM, che, ricordiamo, è stato redatto, nella sua prima forma strutturante, in data precedente alla L.r. 27/12, non contiene il Piano regionale per la mobilità ciclistica, ma solo alcuni elementi all'interno del tema mobilità sostenibile; quindi il PRIIM non è del tutto adeguato alle indicazioni della L.r. 27/12, in quanto non contiene, ad esempio, i criteri per finanziare la redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica.

A questo proposito vorremmo ricordare che un piano fatto bene, con gli studi necessari, e poi una progettazione adeguata consente di risparmiare importi sostanziosi nella fase di realizzazione delle opere, evitando soprattutto sprechi dovuti a progetti inutili, irrealizzabili o monchi, di cui vi sono purtroppo diversi esempi, e poi la realizzazione di piste e interventi costosi e poco utili.

La questione di fondo è questa e riguarda sia il Piano regionale che i Piani comunali:

- **se si ritiene che i Piani siano davvero degli strumenti efficaci per sviluppare la mobilità ciclistica quale terzo pilastro della mobilità urbana, come recita la L.r. 27/2012 allora si devono destinare a questi Piani risorse e studi adeguati, con ricognizioni effettive sullo stato della rete ciclabile esistente, con indagine scientifiche (cfr l'esempio di Bolzano) sulla ripartizione modale, con obiettivi numerici da verificare annualmente con un osservatorio efficace cui partecipino le Associazioni, e un processo partecipativo davvero convinto e quindi utile;**
- oppure se il Piano deve essere un documento amministrativo-burocratico da inviare in Regione per chiedere finanziamenti, che si sa nessuno poi andrà a valutare, allora tanto vale che gli uffici dei Comuni scrivano due righe generiche, risparmiando tempo e denaro, come peraltro è stato fatto finora in molti casi.

Presentiamo di seguito le osservazioni, modificazioni e integrazioni con riferimento ai singoli paragrafi del documento.

## Introduzione

Crediamo che sarebbe opportuno indicare in premessa i motivi, non solo formali, che dovrebbero spingere le Amministrazioni comunali a dotarsi di un Piano della Mobilità Ciclistica, riprendendo quindi le premesse alla L.r. 27/2012 e riportare alcuni dati di confronto con le situazioni europee in relazione al modal split.

Di seguito alcune statistiche per evidenziare lo stato di arretratezza della mobilità ciclistica toscana.

Con riferimento agli spostamenti pendolari per lavoro e studio, registrati in occasione del Censimento 2011, l'uso della bicicletta presenta a livello nazionale un valore relativamente basso (3,3%), vicino a quello della Toscana (3,4%), entrambi in lieve crescita rispetto al 2001 (erano rispettivamente il 2,9 e il 3,1).

Territorio \ Mezzo utilizzato	bicicletta	a piedi
<b>Italia</b>	3,3%	15,8%
<b>Nord-ovest</b>	4,1%	15,0%
<b>Nord-est</b>	7,3%	11,7%
<b>Trentino Alto Adige</b>	8,2%	20,7%
<b>Provincia Autonoma Bolzano</b>	12,2%	22,9%
<b>Veneto</b>	7,0%	10,9%
<b>Friuli-Venezia Giulia</b>	5,2%	11,2%
<b>Emilia-Romagna</b>	7,9%	10,6%
<b>Centro</b>	1,8%	12,6%
<b>Toscana</b>	3,4%	12,3%
<b>Sud</b>	0,9%	22,3%
<b>Isole</b>	0,7%	19,3%

Fonte: Istat – Censimento della Popolazione 2011

Il valore toscano è significativamente più basso di quello delle regioni del Nord-Est, in particolare della provincia di Bolzano, pur avendo una distribuzione della popolazione in zone prevalentemente pianeggianti.

Tipo dato	Popolazione residente in famiglia che si reca al luogo abituale di lavoro o studio (valori %)									
	treno, tram	autobus urbano, autobus extra-urbano	autobus aziendale o scolastico	auto privata (come cond.)	auto privata (come pass.)	moto, scooter	Bici cletta	altro mezzo	a piedi	tutte le voci
Mezzo utilizzato										
Territorio										
Toscana	4,3%	7,1%	3,0%	48,0%	14,9%	6,8%	3,4%	0,3%	12,3%	100,0%
Massa-Carrara	4,1%	4,9%	3,1%	51,3%	17,9%	5,0%	2,1%	0,4%	11,2%	100,0%
Lucca	3,6%	5,0%	3,5%	52,5%	17,0%	5,1%	5,1%	0,3%	7,8%	100,0%
Pistoia	4,9%	5,7%	3,2%	52,8%	17,1%	2,5%	2,5%	0,3%	11,0%	100,0%
Firenze	6,0%	8,8%	2,4%	40,8%	12,7%	11,2%	3,9%	0,2%	13,9%	100,0%
Firenze comune	5,2%	12,2%	0,8%	27,6%	8,7%	18,9%	7,5%	0,1%	18,9%	100,0%
Livorno	3,6%	6,3%	1,7%	42,4%	13,4%	12,2%	5,2%	0,4%	14,9%	100,0%
Livorno comune	4,3%	6,3%	0,6%	35,9%	12,0%	18,1%	7,5%	0,2%	15,1%	100,0%
Pisa	3,1%	6,5%	3,7%	52,2%	15,1%	5,3%	4,1%	0,3%	9,7%	100,0%
Arezzo	5,3%	6,4%	3,3%	52,4%	15,8%	2,1%	2,0%	0,3%	12,3%	100,0%
Siena	2,2%	9,6%	5,0%	52,1%	12,9%	3,7%	0,5%	0,2%	13,7%	100,0%
Grosseto	1,2%	5,7%	3,8%	49,6%	15,7%	4,5%	4,1%	0,3%	15,2%	100,0%
Prato	4,4%	7,1%	1,5%	50,3%	16,9%	4,8%	2,5%	0,2%	12,3%	100,0%
Prato comune	4,7%	6,8%	0,7%	48,5%	17,3%	5,5%	3,0%	0,2%	13,5%	100,0%

Fonte: Istat – Censimento della Popolazione 2011

## PARTE PRIMA

### 1.1.1

Crediamo che dopo i riferimenti alla L.r. 27/2012, magari con indicazioni di punti schematici sugli aspetti di maggiore rilievo, tra cui sottolineiamo il punto in cui si dice che la mobilità ciclistica è il terzo pilastro della mobilità urbana, invece di una semplice ripetizione di alcuni paragrafi, sarebbe necessario dare maggiore rilievo alla Legge nazionale 366/98 e al relativo decreto DM 557/99, evidenziando i punti in cui si precisa cosa si dovrebbe fare prima della previsione di un percorso ciclabile.

#### D.M. 557/1999

##### Art. 2.

##### *Finalità e criteri di progettazione*

1. Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

- a) favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica;
- b) puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;**
- c) valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità;**
- d) verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze.**

##### Art. 3.

##### *Strumenti di pianificazione*

1. Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità ed i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:

- a) un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, **comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata**

Per quanto i riferimenti al Codice della Strada, in questo caso sarebbe opportuno fare riferimento alla Circolare per la redazione e attuazione dei PUT, di cui all'art. 36 del CdS, che dà precise indicazioni per la redazione degli strumenti per la gestione della mobilità.

### 1.1.2

Per quanto riguarda il PRIIM, che è stato redatto prima della L.r. 27/2012 e poi solo limitatamente integrato per la parte della mobilità ciclistica, si ritiene che i riferimenti alla mobilità ciclistica siano molto generici e quindi non particolarmente utili.

Tra l'altro il PRIIM non si può considerare come Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, in quanto inserisce la mobilità ciclistica nel più vasto capitolo della mobilità sostenibile, che fa poi, con la tramvia e il People Moover, la parte del leone in termini di attenzione e risorse dedicate e non contiene i punti che sono chiaramente individuati alla L.r. 27/2012.

Il PRIIM non indica, come invece richiede la L.r. 27/2012 per la mobilità ciclistica, *obiettivi di intermodalità con i mezzi di trasporto pubblico da raggiungere, sia a livello regionale, sia locale, e nemmeno obiettivi e strategie per la riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali favorendo, in particolare, il recupero di:*

- *aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;*
- *aree di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;*
- *argini e alzaie di fiumi, torrenti, canali e laghi, se utilizzabili, e i tracciati degli acquedotti dismessi e degli edifici ad essi connessi, ove compatibili;*
- *ponti dismessi e altri manufatti stradali.*

E in particolare non indica *criteri, strumenti e finanziamenti per la redazione dei piani provinciali e comunali per la mobilità ciclistica, individuando nella mobilità ciclistica la terza componente essenziale della mobilità in ambito urbano.*

Giusto il riferimento al PUMS, ma va specificato che i due punti essenziali dei PUMS, rispetto ai PUM, sono la partecipazione dei cittadini e delle associazioni alla definizione delle strategie e degli obiettivi, fin dall'avvio del Piano, e la modifica della ripartizione modale degli spostamenti con la riduzione degli spostamenti non sostenibili con i mezzi privati a motore (anche elettrici).

### 1.1.3

Riteniamo che il PIT abbia relativamente poche attinenze con il Piano della Mobilità Ciclistica e quindi anche al fine di non dare un'eccessiva attenzione agli aspetti paesaggistici della mobilità ciclistica, i cui effetti sul paesaggio non sono mai rilevanti e comunque, quasi sempre sono positivi, e di non evidenziare vincoli o passaggi burocratici non necessari che danno solo maggiori tempi e costi alla redazione del Piano della Mobilità Ciclistica, e per questo proponiamo di togliere questa parte dato che è stata già citata precedentemente.

### 1.2

Tutta questa parte, che contiene materiali diversi e di diversa validità e applicabilità, potrebbe essere semplicemente eliminata e trasferita con i rimandi nella sitografia di riferimento, in particolare al sito dell'area tecnica di Fiab ([www.fiab-areatecnica.it](http://www.fiab-areatecnica.it)) e, eventualmente, a quello svizzero di Ustra, riferito alla mobilità lenta ([www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)).

Si sottolinea come siano mancati a riferimenti ai documenti Fiab di maggiore attinenza come la scheda del Biciplan comunale e il volume Reti ciclabili in area mediterranea, che contiene tutte le principali considerazioni, documentazioni ed esempi per la redazione e per la realizzazione di Piani della Mobilità Ciclistica, inoltre non viene citato l'esempio della Provincia di Firenze, caso esemplare di inserimento di strategia per la mobilità ciclistica a livello provinciale.

## PARTE SECONDA

### 2.1

La L.R. 27/2012, all'art. 4, comma 2, dispone *“I comuni, anche in forma associata, redigono piani comunali per la mobilità ciclistica, di seguito denominati piani comunali, in coerenza con il piano regionale e il piano provinciale, ove vigente”*.

Purtroppo non esiste il Piano regionale, perché come detto prima, il contenuto del PRIIM non si può considerare un Piano regionale della Mobilità Ciclistica.

Crediamo che visto l'impegno dell'Assessore Ceccarelli sarebbe il caso che la Regione Toscana si dotasse di un vero Piano della Mobilità Ciclistica, rispondente alle indicazioni della L.r. 27/2012.

Rispetto alle varie possibilità che sono indicate, riteniamo che il Piano della Mobilità Ciclistica debba essere un piano di settore autonomo, con valenza strategica, come indicato in premessa, con l'esempio di riferimento, che naturalmente tiene conto e va a incidere su tutti gli altri strumenti di pianificazione collegati di cui il Comune è dotato o va a dotarsi.

Non condividiamo le altre ipotesi e cioè che:

*può costituire parte del piano urbano del traffico, del piano urbano della mobilità o del piano urbano della mobilità sostenibile;*

*può inoltre costituire parte del regolamento urbanistico o il piano operativo comunale, o costituirne variante;*

*può inoltre costituire parte di altri piani di settore di livello comunale o intercomunale; si cita in particolare il Piano di azione per l'energia sostenibile.*

Queste varie possibilità, visto l'atteggiamento di molti Comuni e il loro scarso interesse, potrebbe essere un invito ai Comuni a fare un documento generico, in cui vi è scritto Piano della Mobilità Ciclistica e riporta alcuni discorsi sulle biciclette e indica alcune piste ciclabili da fare. Ed è purtroppo quello che gran parte dei Comuni hanno fatto per avere un Piano della Mobilità Ciclistica e chiedere finanziamento.

Non crediamo che sia questo lo scopo del Piano della Mobilità Ciclistica.

### 2.2

Questa parte si presenta poco omogenea e senza una chiara indicazione di priorità.

Ci sono molti punti generici e sovrabbondanti, es. i riferimenti a tanti Piani: (il PRIIM; il PIT con valenza di piano paesaggistico regionale; il piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP); il piano territoriale della città metropolitana (PTCM); il piano strutturale comunale, o il piano strutturale intercomunale, o il piano territoriale della città metropolitana, il regolamento urbanistico comunale, o il piano operativo, o del PRGC; il piano urbano del traffico, o il piano urbano della mobilità, o il piano urbano della mobilità sostenibile; il piano ambientale ed energetico regionale (Paer); il piano sanitario e sociale integrato regionale; la programmazione dello sviluppo turistico) e poi anche per i dati (censimento ISTAT 2011; pubblicazione Regione Toscana "La Mobilità ciclabile in Toscana - Indagine campionaria Anno 2012"; dati Osservatorio regionale sulla sicurezza stradale; dati IRPET; dati disponibili a livello provinciale e comunale).

Questa parte dovrebbe invece indicare chiaramente alcuni punti essenziali e imprescindibili:

1. **la ricognizione della rete realmente esistente e dello stato di qualità e manutenzione della mobilità ciclistica e ciclo-pedonale piste ciclabili, corsie riservate, percorsi ciclopedonali, zone pedonali, zone a velocità limitata);**
2. **la ricognizione della dotazione puntuale della quantità, qualità e stato di manutenzione delle infrastrutture per la sosta (rastrelliere, ciclo parcheggi, etc.);**
3. **indagine scientifica ad un campione significativo di residenti e di frequentatori della città per misura in modo oggettivo la ripartizione modale (modal split) per avere dei dati statistici attendibili sull'esempio di quelli riportati nella seguente tabella.**

Si riporta quale esempio la tabella con ipotesi di situazione attuale e obiettivo.

#### **Esempio di Obiettivi di riequilibrio modale**

<b>Modalità di spostamento</b>	inizio piano		fine piano		Var. %
	val. ass.	val. %	val. ass.	val. %	
<i>automobile</i>	5.500	55,0%	4.500	45,0%	-10,0%
<i>motociclo</i>	1.200	12,0%	980	9,8%	-2,2%
<i>bus</i>	910	9,1%	1.100	11,0%	1,9%
<i>treno</i>	380	3,8%	450	4,5%	0,7%
<i>bicicletta</i>	830	8,3%	1.670	16,7%	8,4%
<i>a piedi</i>	1.180	11,8%	1.300	13,0%	1,2%
<b>Totale spostamenti</b>	<b>10.000</b>	<b>100,0%</b>	<b>10.000</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

La necessità imprescindibile di disporre di questi dati deriva dal fatto che senza queste conoscenze è impossibile stabilire obiettivi di recupero modale a vantaggio della mobilità ciclistica e di quella sostenibile in genere, potendo misurare l'effettiva riduzione degli spostamenti in auto e moto.

**In mancanza di dati statistici attendibili e oggettivi sulla rete ciclabile e sul “modal split” è inutile fare il Piano della Mobilità Ciclistica perché è solo carta sprecata.**

#### 2.3

Le scelte strategiche e gli obiettivi sono da definire in maniera chiara e misurabile sulla base di risultati, che devono derivare dai dati iniziali, da un monitoraggio costante e dalla verifica attraverso il processo partecipativo.

La scelta strategica del Piano della Mobilità Ciclistica, in coerenza con le indicazioni per i PUMS, è la riduzione dell'uso (e della proprietà) dei mezzi a motore a vantaggio dei mezzi a propulsione umana (bici, piedi, etc.) e la riduzione del numero e della gravità degli incidenti dei ciclisti e di tutta l'utenza delle strade.

E' necessario che questa parte del documento esca dalla genericità e quindi che si indichino scelte minime, ma puntuali e verificabili.

La strategia deve presentare la bici come un'alternativa reale all'automobile, sia come scelta desiderata che come scelta consapevole e conveniente per chi la attua e per l'ambiente urbano.

A tale scopo è necessario:

- che il Piano della Mobilità Ciclistica si dia obiettivi di quote di tragitti da recuperare alla bicicletta e per raggiungere questi obiettivi, indichi soluzioni percorribili, strategie e interventi e destinare investimenti sia per strutture materiali, che per azioni immateriali di sensibilizzazione, promozione e organizzazione.

#### 2.4

Nell'indicazione dei punti d'intervento con i relativi indicatori, crediamo che sia opportuno differenziare quelli essenziali, che hanno una reale efficacia e che possono essere oggettivamente misurati e sono i seguenti:

1. Incentivare l'uso della bicicletta quale mezzo per la riduzione del traffico – PARAMETRO: aumentare la percentuale dell'uso della bicicletta rispetto agli altri mezzi di spostamento (modal split) del ...% entro il ....;
2. Fornire posteggi per le biciclette sicuri e confortevoli, sia per brevi utilizzi, che per lunghi periodi nei punti di intercambio del servizio pubblico e nei punti maggiormente attrattori di traffico- PARAMETRO: installare n. ....portabici per la sosta breve e n.....posteggi per la sosta a lungo termine entro il .....
3. Aumentare la sicurezza dei ciclisti attraverso una rete della mobilità ciclistica più sicura, il controllo del traffico, il monitoraggio degli incidenti dei ciclisti e l'informazione sulla sicurezza in bicicletta rivolta ai ciclisti, agli automobilisti e all'opinione pubblica- PARAMETRO: Ridurre il numero di incidenti in bicicletta seri e gravi del .... per cento entro il .....
4. 9. Incentivare l'uso della bicicletta anche attraverso l'informazione nelle scuole - PARAMETRO: informare n. ... alunni all'anno tramite azioni mirate alla promozione della ciclabilità e pedonalità;

Mentre invece i seguenti sono difficilmente misurabili e meno efficaci:

- a) Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, attraverso il minore uso dell'auto privata- PARAMETRO:n. .... Km in un anno non effettuati con auto privata che comportano la riduzione di.....1;
- b) Incentivare l'uso della bicicletta anche attraverso l'informazione sugli effetti favorevoli per la salute- PARAMETRO: informare n. ... persone all'anno tramite azioni mirate alla promozione della salute e della qualità della vita;
- c) Creare una rete ciclabile che consenta agli utenti di collegarsi con i poli di interscambio modale e con i maggiori attrattori di traffico- PARAMETRO: realizzare una rete di ....Km di percorsi ciclabili entro il.....;
- d) Strade confortevoli per le biciclette -PARAMETRO: rendere i percorsi utilizzati dalle biciclette più sicuri e scorrevoli per almeno una lunghezza di ....Km entro il .....
- e) Fornire comode possibilità di collegamento tra bicicletta e mezzi pubblici, attraverso la creazione di strutture e servizi dedicati- PARAMETRO: aumentare il numero di viaggi intermodali, grazie ai servizi e alle strutture di connessione bici - treno e bici – trasporto pubblico, del ....% in .....anni;

Un discorso a parte riguarda la cartografia, che deve essere attendibile, costantemente aggiornata, fruibile e utilizzabile dai cittadini e su questa base deve essere impostata.

Anche per questo la Regione, sulla base dello studio di Legambiente e della collaborazione avviata tra Associazioni e Uffici regionali, dovrebbe offrire ai Comuni una modalità di inserimento e gestione dell'archivio della rete ciclabile comunale che sia di semplice gestione e omogeneo a livello regionale.

La ricognizione di Legambiente ha mostrato, infatti, che nessun Comune dispone d'informazioni cartografiche come quelle richieste al punto 2.6 e raramente anche di competenze GIS adeguate per realizzarle.

Sugli aspetti dello stato di qualità e di manutenzione delle piste, al fine di evitare, come purtroppo succede che i Comuni dichiarino piste ciclabili inesistenti, è necessario attivare un sistema di monitoraggio e controllo da parte delle Associazioni, anche attraverso la forma di una Consulta per la bicicletta, come quella attivata nel Comune di Pisa.

Per quanto riguarda lo stato delle previsioni, al fine di evitare che i Comuni esponano un libro dei sogni di incerta e lunghissima attuazione, va sottolineata l'indicazione finale:

- *il programma degli interventi previsti, in ordine di priorità, con riportati i costi indicativi, **i tempi di realizzazione** e le ipotizzate fonti di finanziamento, nonché il piano di gestione e manutenzione della rete ciclabile comunale.*

#### 2.4.1

Pensiamo che sia necessario semplificare e rendere congruenti le classificazioni indicate in questo paragrafo e quello dell'allegato E, punto 2, vista la difficoltà che hanno i Comuni anche solo a conoscere e riportare lo stato delle piste ciclabili esistenti.

#### 2.4.2

Per le tipologie di fondo, avendo il Piano della Mobilità Ciclistica lo scopo di favorire l'uso della bicicletta, rendendo gli spostamenti comodi e facili, pensiamo che si debba precisare che **il fondo della rete ciclabile deve essere come quello delle carreggiate stradali e quindi "asfaltato"**.

#### 2.4.3.

Per l'integrazione con la rete dei trasporti va prescritto che i Comuni individuati dal PRIIM come sede di ciclo stazioni, devono dotarsi di uno studio di fattibilità per la realizzazione della ciclo stazione e poi provvedere a realizzarla, potendo contare anche sui finanziamenti regionale e del FESR. Non ci sembra poi necessario entrare in dettagli troppo tecnici o generici che devono essere studiati in modo serio e calibrate sulle esigenze locali.

**Una nota specifica dovrebbe dire semplicemente che non saranno finanziate rastrelliere e sistemi di ancoraggio che non consentano l'aggancio del telaio.**

## 2.4.2

Per la qualità urbana riteniamo che si debba uscire da definizioni generiche e fornire standard precisi, come quello già indicato dalla L.r. 27/2012 dove si dice che ***una quota non inferiore al cinque per cento della superficie dei posti auto previsti, adeguatamente attrezzata, deve essere riservata al parcheggio di biciclette.***

Riportiamo di seguito una tabella ripresa da un manuale USA relativo agli Standard di dotazione di parcheggi per biciclette, che andrebbe adeguato in relazione ai caratteri dei comuni.

Destinazione d'uso	Dotazione di spazi richiesta	Tipo di attrezzatura
<b>RESIDENZIALE</b>		
Case mono e bifamiliari	N/A	N/A
Appartamenti e condomini	1 per unità immobiliare più 6 spazi in rastrelliera per ogni entrata di edificio e per ogni 20 unità.	Classe I 100% Classe II 6 spazi delle rastrelliere
<b>COMMERCIALE</b>		
Alberghi/Hotel / Pensioni	1 per 15 stanze. In aggiunta per gli alberghi con più di 75 camere 6 spazi in rastrelliera,	Classe I 60% Classe II 40%
Uffici, negozi, servizi, pubblici esercizi, laboratori, agenzie	1 per 250 m <sup>2</sup> SAL per i primi 500 mq e 1 ogni 500 mq per le superfici ulteriori	Classe I 50% Classe II 50%
Centri Commerciali	1 per 250 m <sup>2</sup> SAL per i primi 3.000 mq e 1 ogni 500 mq per le superfici ulteriori.	Class I 30% Class II 70%
<b>INDUSTRIALE</b>		
	1 per 950 m <sup>2</sup> SAL	Class I 80% Class II 20%
<b>ATTIVITA' PUBBLICHE</b>		
Ospedali	1 per 500 m <sup>2</sup>	Class I 75% Class II 25%
Scuole	Di ogni livello: 1 per 10 impiegati	Class I employees Class II students
Elementari	1 per 10 studenti	
Medie inferiori	1 per 8 studenti	
Medie Superiori	1 per 8 studenti	
Università	1 per 5 studenti	
Chiese	1 per 50 membri	Class II 100%
Biblioteche / Musei/ Gallerie d'arte	1 per 100 m <sup>2</sup> superficie utile per il pubblico	Class I 20% Class II 80%
Personal Care / Nursing Home / Group Home	1 per 15 unità dwellings	Class I 75% Class II 25%
Case di correzione	1 per 50 letti	Class I 70% Class II 30%
<b>CULTURALI E RICREATIVE</b>		
Centri civici, sociali e ricreativi	1 per 80 m <sup>2</sup> di SAL	Class I 20% Class II 80%
Stadi, piscine, palazzi dello sport, impianti sportivi e luoghi di attrazione con spettatori	1 per 100 m <sup>2</sup> di superficie utile	Class I 20% Class II 80%
Palestre, centri benessere	1 per 80 m <sup>2</sup> di superficie utile	Class I 20% Class II 80%
Campi di bocce, sale bowling	1 per 2 campi o corridoi	Class I 20% Class II 80%

Classe I parcheggio per bicicletta completa di protezioni (tettoie, pensiline e locali) per una bicicletta e le attrezzature di appoggio (es. armadietti.)

Classe II strutture per la sosta come rastrelliere, supporti a U, etc. dove le biciclette possono essere agganciate con sicurezza al telaio.

Pensiamo poi che siano da tralasciare i riferimenti ai “morfotipi urbani” e alle “invarianti strutturali”, che pochi tecnici sanno precisamente cosa sono, come si devono valutare e ognuno interpreta a modo suo e anche gli altri riferimenti agli aspetti paesaggistici, perché nessuna pista ciclabile deturpa il paesaggio, che viene rovinato da ben altre le cose...

#### 2.4.5

Il tema della sicurezza fondamentale per il Piano della Mobilità Ciclistica, che giustamente deve partire dall’analisi dei dati sull’incidentalità dei ciclisti, deve porsi come obiettivo quello di rendere le strade più sicure per tutti e quindi lavorando perché tutti i centri urbani diventino zone 30, tranne le eccezioni quali le strade di collegamento, come già stanno facendo molte città europee e anche alcune italiane.

**Tra l’altro si tratta di una proposta fatta da Anci, che ha riscosso il parere molto favorevole delle Associazioni ambientaliste, in particolare Fiab e Legambiente, ma anche da ACI ed è stata raccomandata dal Ministero dei trasporti per la riduzione dell’inquinamento.**

L’estesa diffusione di zone 30 (o anche 20), in una logica di “*vision 0*”, cioè di ridurre a zero gli incidenti in ambito urbano, presenta indubbi e molteplici vantaggi, non solo sul tema della sicurezza dei ciclisti, ma anche della vivibilità delle strade e delle città.

Per questa parte sulla sicurezza ci sembra molto utile fare riferimento ai documenti Fiab che su questi temi sono molto accurati e riteniamo importante che la Regione e Anci, assieme alle Associazioni ambientaliste, sollecitino tutti i Comuni ad applicare i provvedimenti di zone 30, con relativi interventi sulle strade e sull’arredo urbano.

## Conclusione

In conclusione riteniamo che il documento ha diverse parti generiche, oppure di eccessivo dettaglio, o di difficile comprensione e attuazione e non indispensabili, da limare per dare un maggiore concretezza e leggibilità e quindi efficacia alla proposta.

Proponiamo che vengano segnalati ed evidenziati i passaggi e le componenti indispensabili perché un Piano della Mobilità Ciclistica sia davvero utile ed efficace, che sono:

- **la ricognizione sullo stato effettivo della rete ciclabile e delle infrastrutture per la sosta,**
- **la partecipazione dei cittadini all'impostazione e alle scelte del Piano,**
- **la ricostruzione oggettiva e statisticamente attendibile della ripartizione modale degli spostamenti (*modal split*).**

Vogliamo infine aggiungere due elementi fondamentali che servono a mostrare l'effettivo interesse di una Amministrazione Comunale alla mobilità ciclistica, che sono:

- **l'istituzione dell'Ufficio comunale delle biciclette,** come ad esempio ha fatto il Comune di Pisa e diversi altri Comuni nel nord Italia;
- **la creazione di una Consulta comunale per la bicicletta,** con lo scopo di rendere permanente la partecipazione dei cittadini e la loro valutazione, verifica e controllo delle iniziative e dei progetti inerenti la mobilità ciclistica, affinché siano davvero efficaci e quindi utili per realizzare gli obiettivi che il Piano della Mobilità Ciclistica si propone.

Bisogna infatti tenere conto di quanto lo studio di Legambiente ha mostrato e cioè uno scarso interesse in gran parte dei Comuni oggetto d'indagine per le esigenze di conoscere, sviluppare e promuovere l'uso della bicicletta, e poi una frammentazione delle poche conoscenze esistenti sullo stato della rete ciclabile fra i diversi uffici (lavori pubblici, urbanistica, ambiente, polizia municipale, etc.).

Anche i Piani della Mobilità Ciclistica redatti, in quei pochi Comuni che vi hanno provveduto, sono apparsi per lo più strumentali al fine di disporre di un Piano per richiedere i finanziamenti destinati alla realizzazione quasi esclusivamente di piste ciclabili, e solo in rari casi sono stati impostati con una visione strategica per una crescita armoniosa e sicura dell'uso della bicicletta, attraverso la realizzazione di una rete ciclabile organica e diffusa, la riduzione dell'incidentalità dei ciclisti (e dei pedoni) e la diminuzione di vandalismi e furti di bicicletta e l'educazione e promozione dell'uso della bicicletta.

**Livorno, 4.3.2016**

**Associazione Progetto Bici**

**Il Presidente**

**(dott. Sergio Signanini)**