

Edizioni dell'Assemblea

23

Consiglio regionale della Toscana
Commissione consiliare Territorio e Ambiente

Atti del convegno

Stati generali della Bicicletta

Mobilità ciclistica urbana, intermodalità,
progetti e programmi per la promozione
dell'uso della bicicletta in Toscana

Firenze, 24 novembre 2008

I Componenti della Commissione consiliare
Territorio e Ambiente:

Erasmus D'Angelis (*Presidente*)
Andrea Agresti (*Vicepresidente*)
Luca Paolo Titoni (*Segretario*)
Maurizio Dinelli
Lucia Franchini
Bruna Giovannini
Alfonso Lippi
Mario Lupi
Paolo Marcheschi
Giovanni Ardelio Pellegrinotti
Monica Sgherri

Questo volume riporta gli atti degli Stati Generali della Bicicletta, organizzati dalla Commissione Territorio e Ambiente del Consiglio Regionale. Un'occasione di confronto e dibattito sul tema della mobilità ciclistica urbana, dell'intermodalità, con le istituzioni e le associazioni insieme con l'obiettivo di discutere e condividere progetti e programmi per la promozione dell'uso della bicicletta in Toscana.

Sommario

INTERVENTI DI APERTURA

Federico Gelli <i>Vicepresidente della Giunta regionale della Toscana</i>	9
Andrea Agresti <i>Vicepresidente Commissione Territorio e Ambiente del Consiglio regionale</i>	11
Erasmus D'Angelis <i>Presidente Commissione Territorio e Ambiente del Consiglio regionale</i>	13

IL CONVEGNO

Sergio Signanini <i>Consulente Regione Toscana per il "Progetto regionale per il coordinamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica"</i>	19
Claudio Del Lungo <i>Assessore all'Ambiente del Comune di Firenze</i>	67
Rosanna Betti <i>Pisa in Bici – per una città ciclabile</i>	71
Roberto Bozzi <i>Anci Toscana - Sindaco del Comune di Castelnuovo Berardenga</i>	75
Fabio Roggiolani <i>Presidente Commissione Sanità del Consiglio regionale</i>	77
Riccardo Canesi <i>Euromobility - Ruota Libera Apuo-Lunense</i>	81
Riccardo Conti <i>Assessore al Territorio ed alle infrastrutture della Regione Toscana</i>	91
Giovanni Cardinali <i>Coordinamento regionale toscano FIAB</i>	95
Camilla Curcio <i>Assessore all'ambiente del Comune di Prato</i>	103
Edoardo Galatola <i>Responsabile sicurezza/moderazione traffico FIAB</i>	107
Carla Lucatti <i>Associazione Città Ciclabile ONLUS Firenze</i>	119
Gianni Lopes Pegna <i>FirenzeInBici ONLUS</i>	123
Massimiliano Petri <i>Associazione A.S.S.E. – Università di Pisa</i>	127
Adriano Poggiali <i>Responsabile pianificazione integrata della mobilità e dei trasporti della Giunta regionale</i>	139

Interventi di apertura

Federico Gelli

Vicepresidente della Giunta regionale della Toscana

Vorrei portare un saluto e anche un benvenuto a questa iniziativa organizzata dalla Commissione territorio e ambiente del Consiglio, dal Presidente D'Angelis e dal vicepresidente Agresti, sugli Stati generali della bicicletta. Siete qui presso la nostra nuova sede della Presidenza della Giunta regionale, una sede importante, una sede di grande rappresentanza e di valore storico e monumentale, il palazzo è stato completamente recuperato e ristrutturato e oggi ospita la Presidenza della Giunta regionale e è qui che in qualche modo noi svolgiamo le nostre attività istituzionali più importanti, i tavoli di concertazione, il ricevimento delle delegazioni, etc., è un modo anche per conoscere questa nostra bella realtà. Se avrete poi del tempo c'è la possibilità anche di fare una visita più o meno guidata nelle sale affrescate di questo palazzo.

Il mio compito è solo quello di portarvi quindi questo benvenuto, poi in rappresentanza della Giunta c'è Riccardo Conti che parteciperà a questo vostro impegno e lavoro. Voglio solo dire una cosa molto breve: credo che la possibilità di fare il punto della situazione delle esperienze all'interno della nostra regione sul tema dell'uso della bicicletta e della mobilità nelle nostre città sia sicuramente un tema di grande attualità, e permettetemi nel nostro piccolo abbiamo in qualche modo cercato di dare anche un segno come amministrazione regionale e come amministrazione pubblica su questo tema.

Vorrei molto brevemente citare due esempi: il primo è il tema del rispetto del codice stradale e il rispetto della legalità su strada che verrà affrontato nella prossima festa della legalità, insieme all'Assessore Conti parleremo di sicurezza urbana e soprattutto di quella stradale, e il tema della sicurezza stradale è quanto mai compatibile con le esigenze e le problematiche della mobilità urbana e non solo, ovviamente anche legata alla mobilità su due ruote, e è un appuntamento importante al quale ovviamente vi invito, perché possiamo veramente fare il punto della situazione di una delle più grandi tragedie che ci sono nella nostra società moderna, quella degli incidenti stradali, sappiamo benissimo che in termini di percentuali di incidenza sulla mortalità generale è la causa principale rispetto ai tumori e a altre cause di cui noi assistiamo della nostra società moderna.

La seconda cosa molto diversa, ma anche qui simbolicamente rilevante, lo sapete, in questa nuova riorganizzazione dei palazzi della amministrazione regionale noi abbiamo la direzione generale della presidenza dislocata nel palazzo Cerretani, in Piazza dell'Unità di Italia, quindi anche quella in zona centro storico, a traffico limitato, e abbiamo deciso, siccome vi lavorano molte persone, molti nostri collaboratori sia nel palazzo Cerretani che in questo palazzo, che la mobilità all'interno dei nostri uffici debba avvenire attraverso le biciclette, per questo ne abbiamo acquistate recentemente un certo numero, intorno a una decina di biciclette che sono state messe a disposizione dei nostri collaboratori, dei nostri impiegati, che invece di spostarsi in centro storico con i mezzi e le automobili, si potranno spostare da questa sede verso Palazzo Cerretani e verso la sede del

Consiglio con le biciclette.

È un esempio, ovviamente piccolo, però credo che sia simbolicamente importante che sia una amministrazione pubblica, una amministrazione come quella regionale a dare l'esempio rispetto a tutti gli altri soggetti che vivono, lavorano e si muovono in questa parte importante della città, che purtroppo dobbiamo dire è attanagliata dal traffico, inquinamento e smog!

Vi auguro buon lavoro e passo la parola a Andrea Agresti che presiede questi Stati generali e conduce questa mattinata.

Andrea Agresti

Vicepresidente Commissione Territorio e Ambiente del Consiglio regionale della Toscana

Buongiorno a tutti. Ringraziamo innanzitutto la Giunta regionale per averci ospitato in questo stupendo edificio e iniziamo i lavori del nostro convegno.

Partendo dal presupposto che per quanto mi riguarda la mobilità ciclistica non è la risoluzione di tutti i problemi che insistono in una città, nella sua mobilità, va però detto che sicuramente può dare una grossa mano rispetto a quelli che sono fenomeni che noi tutti viviamo giornalmente, dalla congestione del traffico all'inquinamento dell'aria, quindi dalle polveri sottili all'ossido di carbonio che respiriamo quotidianamente in ogni città. Non è che c'è una città immune da questo! Magari ci sono città, io parlo della Toscana, come Grosseto, dove vivo io, che sono più periferiche e aperte, in un territorio sicuramente migliore di tanti altri, però in città viviamo le stesse condizioni che vivono i nostri amici pisani o i nostri amici livornesi, fiorentini, etc.!

Quindi oggi si apre, a mio avviso, e si deve necessariamente aprire, un dibattito su quelle che sono necessità che non sono più rinviabili: necessità di dare risposte non solo in termini economici, ma anche di idee e di progettualità rispetto a questo fenomeno che vede sempre più cittadini utilizzare un mezzo che è sicuramente, non un ritorno al passato (nel senso che i nostri padri, io parlo dei miei, sicuramente cinquanta anni fa utilizzavano la bicicletta perché non c'era altro mezzo o le possibilità per comprare un'auto) ma una necessità direi irrinunciabile proprio per migliorare la qualità della vita nelle nostre città. Io ho avuto un'esperienza direi positiva, ho fatto il vicesindaco a Grosseto con una giunta di centrodestra e abbiamo in quel periodo realizzato importanti infrastrutture, sia in termini cittadini, cioè urbani, sia esterni alla città, collegamenti dalla città verso il mare in questo caso... Io ho trovato in questo opuscolo "Toscana in bicicletta" alcune annotazioni rispetto alla ciclabile che abbiamo fatto, che il Presidente D'Angelis ha potuto vedere, da Grosseto verso Marina di Grosseto. Sono 10 km, un nastro di asfalto di 4 metri, completamente alberato (ci sono state messe più di 1200 piante) che ha trovato un riscontro, un successo nei cittadini grossetani tale da vederci 1000 persone al giorno, di media, che è anche la più lunga ciclabile della Toscana, non lo sapevo e questo mi rende ancora più orgoglioso.

Questa è una ciclabile che nasce all'interno della città, nasce in un parco cittadino di dodici ettari, anche quello fu fatto contestualmente alla ciclabile, al cui interno si trova un velodromo di circa 2 km e che viene utilizzato per esempio come scuola di ciclismo, e sono soprattutto i bambini che utilizzano quel nastro di asfalto, e poi proseguono, mano a mano che crescono, ad usarla per andare verso il mare. Quindi un'esperienza che ha avuto un successo enorme.

Contemporaneamente abbiamo fatto delle ciclabili all'interno della città e devo dire che queste sono state scarsamente utilizzate. E allora c'è da domandarsi, poi chiudo il mio intervento, c'è da domandarsi perché! Cioè perché il cittadino tende a utilizzare la bicicletta per il proprio tempo libero, quindi la utilizza e evade e esce dalla città e si proietta verso il mare in condizioni di sicurezza, perché una

ciclabile completamente chiusa e adibita a quello consente di stare in sicurezza, ma sicuramente lo introduce anche nella campagna, e la campagna grossetana è una bella campagna, e quindi si evade da quelli che sono un po' i ritmi e le condizioni ambientali della città. Quindi c'è da domandarsi questo: perché la bicicletta non viene utilizzata come mobilità veramente urbana! Ho letto un'intervista che ha fatto il Presidente D'Angelis su Il Tirreno relativamente al fatto che diceva che bisogna cercare di sforzarsi perché il cittadino utilizzi il mezzo non solo come tempo libero, ma anche come mezzo di trasporto per il lavoro, la scuola etc.!

Io credo che uno dei fattori principali sia la sicurezza. L'altro aspetto è che non sempre nelle città è possibile!

Le nostre città sono tutte città più o meno storiche, hanno grossi problemi di viabilità, e ci sono troppe intersezioni, quando si utilizza il sistema della ciclabile urbana, che mettono a rischio il ciclista. A Grosseto, ripeto, abbiamo fatto ciclabili su vie importanti, lunghe una 1,5 km e l'altra 1 km, però nonostante tutto non si riesce a vedere la gente che percorre queste ciclabili con altrettanto interesse rispetto a quella che porta all'esterno della città.

Quindi una riflessione spero che oggi venga su questo, e che si possa comunque, dal punto di vista proprio del dibattito, immaginare più soluzioni e possibilità. Io so che negli amatori della bicicletta ci sono più tendenze, più opinioni, ci sono quelli che preferiscono il traffico promiscuo, francamente non condivido molto questa scelta, perché di fatto se è un problema di qualità dell'aria perché devo andare in maniera promiscua in una delle arterie più importanti della città dove c'è traffico in maniera pesante?! Oppure ci sono tendenze che dicono di fare ciclabili che siano urbane ma in totale sicurezza, cioè nel senso che abbiano meno conflitto con la viabilità urbana. E anche questo non sempre è possibile, però sicuramente richiede anche più impegni dal punto di vista economico.

E poi c'è anche chi predilige farle esterne alla città, quindi uscire dalla città per evadere dall'ambiente cittadino e proiettarsi nella campagna.

Quindi questo è il dibattito che oggi noi affronteremo, dò inizio ai lavori e cedo la parola al Presidente Erasmo D'Angelis.

Erasmus D'Angelis

Presidente Commissione Territorio e Ambiente del Consiglio regionale della Toscana

Grazie a tutti voi per essere intervenuti in tanti a questo nostro appuntamento. Voi tutti conoscete meglio di noi che cosa significa viaggiare in bicicletta nelle nostre città, con tutti i problemi e purtroppo le situazioni anche di grande rischio e preoccupazione. Penso, ad esempio, ai sequestri, alla mancanza di piste ciclabili funzionali, al fatto che si continua a considerare purtroppo la bicicletta più un intralcio al traffico che un vero e proprio mezzo di trasporto per la città, il più versatile e utile per la città. Quindi grazie a tutti voi che siete qui, anche perché con le vostre azioni, con il lavoro volontario e appassionato delle vostre associazioni, non fate altro che spingere anche un po' la politica ad occuparsi maggiormente di questioni concrete che riguardano la nostra qualità della vita legate alla valorizzazione e allo sviluppo della mobilità ciclistica.

Devo ringraziare anche l'Assessore Riccardo Conti che ha collaborato con noi all'organizzazione di questi Stati Generali. Ora, ho scoperto che Conti è un campione mancato, un ciclista della generazione di Moser, anzi era il vice di Moser, così dice lui, ma io ci credo. E' stato un ciclista semiprofessionista, e anche per questo ha voce in capitolo e, non soltanto per questo, nel piano regionale della mobilità e della logistica per la prima volta la bicicletta è considerata un mezzo di trasporto. Oggi si tratta di capire come riusciamo a concretizzare e a farlo diventare davvero il nostro mezzo di trasporto per la città. Grazie anche a Sergio Signanini, che da anni si occupa di bicicletta e segue questo settore per la Regione; alla Fiab, alle tante associazioni locali.

Dove è il paradosso della nostra Regione? Noi siamo la Toscana dei grandi campioni di ciclismo, personaggi mitici che con le loro vittorie hanno portato in giro per il mondo l'immagine della Toscana: dal grande Bartali a Martini, da Magni a Nencini e Bitossi, fino ai più recenti: Ballerini, Cipollini, Bartoli, Bettini. La lista è lunga, impossibile citarli davvero tutti, però malgrado questa grandissima tradizione ciclistica che è negli annali della nostra Regione, malgrado il dato quantitativamente importante che vede oggi il 67% delle famiglie toscane possedere una bicicletta, numeri che ci mettono quasi sulla vetta delle regioni italiane, le nostre città e strade non sono pensate per questo mezzo di trasporto a pedale ma solo per il traffico motorizzato! Pedalare resta quasi sempre uno sport e uno svago domenicale, per i giorni di festa, quasi mai un mezzo per raggiungere il lavoro, la stazione, la scuola, l'ospedale, il centro commerciale, un tragitto scontato in molte realtà europee. Ma l'Italia è ferma al motore a benzina, ed è assurdo pensare che nella sola città di Lione, per non parlare di Parigi, vi sono più biciclette in affitto che in tutta Italia! Eppure le biciclette in affitto le abbiamo inventate noi italiani, a Ravenna 8 anni fa! Allora ecco perché abbiamo organizzato gli Stati Generali della bicicletta: non soltanto per dire che in Toscana è possibile realizzare una mobilità alternativa a due ruote nelle nostre città perché, come diceva il vicepresidente Agresti, è la mobilità non inquinante, più salutare, rispettosa dell'ambiente, più veloce negli spostamenti. Allora, è possibile svilup-

pare di più l'intermodalità con il treno e con gli altri mezzi di trasporto pubblici; è possibile trasformare la bicicletta da mezzo per il tempo libero a vero e proprio mezzo di trasporto urbano: Il vicepresidente Gelli ci ha raccontato l'esperimento dell'acquisto di 7 biciclette per gli uffici di questo edificio, e è una cosa piccola ma importante, è una tendenza importante.

Allora c'è molto da fare per colmare la distanza, che è infrastrutturale e fatta di piste ciclabili, segnaletica, attenzione alla sicurezza, con l'Europa, ma è anche una distanza culturale, di approccio alla bicicletta come mezzo di trasporto urbano. Noi siamo lontani soprattutto in questo approccio culturale, nel riconoscere gli utenti della bicicletta come soggetti di diritti e doveri al pari di chi utilizza il motorino o l'automobile in città; li vediamo come ostacoli al traffico. Non vogliamo essere condannati ad essere dominati dall'utenza motorizzata! Non occorrono grandi investimenti per creare le condizioni per la mobilità ciclistica, servono le briciole di quanto si spende per il sistema dei trasporti urbani! Non possiamo più aspettare, perché le condizioni di inquinamento e di congestione del traffico urbano, ma anche poi la stessa crisi economica, lo vediamo nella riduzione dei consumi di carburante, ci spinge verso l'uso di alternative alla mobilità attuale. Ecco perché bisogna inserire nei programmi delle nuove amministrazioni locali che verranno con le prossime elezioni non impegni formali ma sostanziali, molto concreti, per la bicicletta e per la sicurezza stradale dei ciclisti nei trasferimenti urbani.

Perché parlo di una grande potenzialità? Perché la Toscana è una regione dove i comuni qualcosa fanno, a volte anche molto, come dimostrano le esperienze di Grosseto o Prato. E' possibile fare di più, anche se mediamente i nostri comuni rispetto al resto d'Italia fanno molto. In Italia tra il 2000 e il 2007 l'estensione delle piste ciclabili urbane è raddoppiata, più che raddoppiata, siamo passati da mille a 2.400 km di piste ciclabili negli ultimi 7 o 8 anni. In Toscana sono state realizzate complessivamente 292 km di piste ciclabili e quasi 104 km di percorsi cicloturistici, per un totale di 396 km, sono in corso interventi per ulteriori 57 km, e sono previsti interventi per quasi 500 km: tra interventi realizzati e in previsione nei piani dei comuni vi sono circa mille chilometri di piste! Le province hanno realizzato direttamente 55 km di piste ciclabili e percorsi cicloturistici, 100 km di interventi sono in corso e altri 400 sono in previsione, quindi una cosa davvero importante e significativa, uno sviluppo decisamente positivo.

Sono 70 i nostri comuni che hanno in corso iniziative infrastrutturali per la mobilità ciclistica, che racchiudono oltre il 60% della popolazione toscana, tra questi sono da segnalare per la particolare presenza di iniziative e di progetti e realizzazione il comune di Grosseto, Massa, Viareggio, Pietrasanta, Prato, Cecina. Firenze ha molte idee ma in cantiere.

Si nota un bel salto di qualità, però se analizziamo i percorsi vediamo che si tratta molto spesso di realizzazione di piste e percorsi con diversi elementi di criticità: entrate e uscite, attraversamento a raso, insicurezza, assenza o carenza di ciclo-parcheggi, rastrelliere, mancanza di collegamenti con sedi di lavoro, scuole, ospedali, stazioni, centri commerciali! Cioè, nella maggior parte dei casi, sono percorsi ottimi disegnati per lo svago ma inutili o poco funzionali per i quotidiana-

ni tragitti da casa verso gli spostamenti funzionali. E non a caso non aumenta la mobilità ciclistica urbana, perché in Italia - nonostante il più che raddoppio delle piste ciclabili - è ferma, e gli spostamenti urbani in bicicletta calcolati sul totale degli spostamenti erano il 3,8 nel 2000 e sono rimasti tali fino a oggi. In Toscana siamo messi leggermente meglio, ma non cambia la cifra, nonostante l'aumento delle piste, e questo significa che c'è bisogno di realizzare infrastrutture più dedicate alla mobilità ciclistica urbana, alla trasformazione della bicicletta a mezzo di trasporto urbano a tutti gli effetti, più che ad una logica solo ricreativa.

Noi dobbiamo intercettare una domanda molto ampia che c'è nella nostra regione. Gli automobilisti chiedono, in tutti i sondaggi, di spostarsi dall'auto alla bicicletta. Sono tendenze importanti, richieste importanti, poi le spiegherà meglio Sergio: il 15% dei pendolari usa l'automobile in città per gli spostamenti inferiori a un chilometro! Il 15%! Il 27% usa l'automobile per spostamenti inferiori a 5 km! La gran parte di queste persone dicono che possono usare la bicicletta se... e noi bisogna lavorare su quel se..., creare le condizioni. Ecco perché la Regione nel piano regionale della mobilità e della logistica apre delle prospettive interessanti, dandosi degli obiettivi sui quali bisogna lavorare. Tra l'altro Sergio ha calcolato che vi è una domanda forte, fortissima, cioè vi sono 700 mila potenziali utenti che potrebbero andare tranquillamente a scuola o lavoro con la bicicletta, lasciando a casa l'automobile. Cosa significa questo? Quali effetti ha di ricaduta positiva per le nostre città? Effetti immensamente positivi! Allora si tratta di favorire questa utenza, che si sposta quotidianamente all'interno di comuni che sono molto spesso pianeggianti per evitare che crescano gli utenti motorizzati (aumentano dell'1% annuo). Noi dobbiamo invertire questa tendenza e intercettare quell'utenza che potenzialmente può andare in bicicletta.

Puntiamo sul bike sharing, sull'affitto e noleggio delle biciclette. La svolta, e dopo questa svolta nessuno può dire più nulla, è Parigi che in due anni, cioè in un tempo infinitamente breve, si è dotata di 1.500 ciclo-posteggi con più di 20 mila bici a noleggio, quasi 27 milioni di noleggi l'anno e 10 milioni di euro incassati dall'amministrazione. Un salto di qualità notevole, per non parlare delle altre città francesi, delle solite altre città tedesche, svedesi, etc.

Però dopo quello che è accaduto a Parigi non abbiamo più nulla da dire, nel senso che si può fare, è possibile farlo e spendendo poco. Ci sono comuni che noleggiavano le biciclette dandole in gestione alle ferrovie europee o a ditte specializzate, ci sono soluzioni diverse e possiamo utilizzarle anche noi. Possiamo promuovere l'uso della bicicletta fra gli addetti ai servizi della città, magari anche un po' più di biciclette per i vigili urbani. Negli Stati Uniti ho trovato questa importante proposta innovativa "Più pedali e più ti ricarichi", l'hanno chiamata così, è una legge firmata da Gorge Bush, che entrerà in vigore dal prossimo gennaio e che prevede che a partire dal prossimo gennaio tutti i lavoratori americani che lasceranno a casa la macchina per andare a lavoro in bicicletta riceveranno in busta paga un bonus di 20 dollari a fine mese totalmente esenti da tasse, e i datori di lavoro potranno a loro volta scaricare quei soldi dalla dichiarazione dei redditi. Quindi si riconosce un incentivo a chi si muove in bicicletta, lo stesso incentivo che viene oggi riconosciuto anche per gli abbonamenti ferroviari. E' un incentivo

clamoroso! Possiamo pensare anche noi di utilizzare cose di questo tipo, a livello nazionale ma anche a livello regionale? I nostri uffici ci diranno se e come.

Affronteremo oggi anche il tema della pianificazione delle scelte urbanistiche per rendere le reti dei trasporti urbani adatte alla bicicletta. Possiamo puntare sul rafforzamento di questa mobilità, ottimizzando lo scambio modale tra biciclette e altri mezzi di trasporto, con punti di interscambio 'lascia la bici e prendi il mezzo', interscambi dove i parcheggi per le biciclette siano protetti e attrezzati; i ricoveri siano previsti nei regolamenti edilizi come integranti degli edifici residenziali alla stessa maniera dei ricoveri per le automobili, così come nelle scuole, biblioteche, centri amministrativi, ricreativi, di lavoro. I privati e il pubblico possono acquistare biciclette dandole in comodato d'uso ai dipendenti che attualmente utilizzano il mezzo privato per recarsi a lavoro. Possiamo pensare ad un sito dedicato ai biciclettai, perché anche questo è importante, e parleremo con il portale della Toscana InToscana.it per organizzare uno spazio pubblico anche perché, come sapete tutti meglio di me, l'arte della riparazione della bicicletta sta scomparendo, un po' perché le biciclette costano sempre meno e un po' perché anche questa attività commerciale di rivendita e riparazione è stata colpita dalla crisi e non riesce a sostenersi economicamente. E allora, i tanti che viaggiano in bicicletta o che vogliono farlo, anche attraverso un sito possono sapere dove c'è assistenza tecnica e così possiamo alimentare anche una attività economica e una filiera legata anche all'industria delle due ruote di cui l'Italia è tra le prime nazioni produttrici in Europa.

Occorre indubbiamente rafforzare la strategia regionale, e purtroppo siamo in presenza di piani nazionali dei trasporti, come anche l'ultimo piano generale della mobilità presentato come collegato alla legge finanziaria, che dimenticano la bicicletta, cioè non prevedono risorse! Da anni vi sono le briciole e oggi siamo a zero risorse! Investendo il 2%, il 3%, dei bilanci complessivi dei trasporti a livello nazionale, regionale, locale, possiamo realizzare infrastrutture ciclabili degne di questo nome, con poco si può fare moltissimo!

Allora ecco l'obiettivo di questo incontro: ricevere ulteriori idee, proposte, cercare di capire come possiamo da subito, ripeto da subito, senza aspettare troppo, invertire la tendenza.

Il convegno

Sergio Signanini

Consulente Regione Toscana per il "Progetto regionale
per il coordinamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica"

Devo ringraziare prima di tutto Erasmo D'Angelis e la Sesta commissione per avere organizzato gli Stati generali della bicicletta e avermi dato il compito e il piacere di fare la relazione introduttiva.

Devo ringraziare anche l'Assessore Conti e l'architetto Poggiali del servizio pianificazione della mobilità, perché, in un quadro nazionale (e anche degli altri assessorati regionali) in cui la mobilità ciclistica non viene assolutamente presa in considerazione, né dai governi di centrosinistra¹, né da quelli di centrodestra, hanno mostrato una certa attenzione, anche se non nella misura attesa dai ciclisti urbani, alla mobilità ciclistica.

Credo perciò che possiamo dire, parafrasando Troisi, la mobilità ciclistica in Toscana "ricomincia da tre"!

UNO. **Il numero delle persone che si spostano in bicicletta**, che sono tante – si stima un numero medio di spostamenti in bicicletta superiore ad 1 milione al giorno, pari al 10% di tutti gli spostamenti quotidiani - e in crescita: questo è il primo punto, il punto di partenza!

DUE. **Le politiche per la bicicletta**, che sono state iniziate con il piano regionale per la mobilità e della logistica, che ha individuato la bicicletta come mezzo di trasporto essenziale, seguite poi con la legge regionale 1/2005, che individua le piste ciclabili e le strutture per la mobilità ciclistica come elementi della qualità urbana, che pertanto gli strumenti urbanistici comunali devono prevedere, e inoltre la scelta di consentire su tutti i treni regionali il trasporto biciclette e quindi la possibilità reale e diffusa di intermodalità tra treno e bicicletta.

TRE. **La presa di coscienza dell'importanza della bicicletta** per risolvere molti problemi ambientali, energetici, di mobilità, di salute, di integrazione sociale, etc., sia da parte dei Comuni, che dalle associazioni ambientaliste.

Partendo da questa situazione, il problema che mi sono posto, nel presentare la relazione, è stato quello di come attirare una attenzione seria e costante che modifichi l'apatia abbastanza diffusa, anche da parte dei mass-media, nei confronti dell'uso della bicicletta per la mobilità urbana, di cosa fare perché la bicicletta sia considerata un mezzo di trasporto a tutti gli effetti, e da privilegiare per le numerose valenze positive economiche, sociali, educative e ambientali.

Fare vedere i soliti esempi di Copenaghen, dei Paesi Bassi, della Germania, credo che possa servire poco, perché si conoscono e li conosciamo, ma pensiamo che da noi, in Toscana e in Italia, non si possano replicare. Non siamo l'Olanda,

¹ Come diceva prima il Presidente D'Angelis, nel documento, di circa 80 pagine, intitolato "Piano nazionale della mobilità urbana sostenibile", presentato l'altro anno dal governo di centrosinistra, le parole bicicletta e mobilità ciclistica non comparivano mai.

da cui avremmo molto da imparare, non solo in tema di mobilità ciclistica, né la Danimarca, tanto meno la Svizzera o l'Austria, che pure ha avuto, come la Toscana, la casa regnante degli Asburgo Lorena. Ci piacciono gli esempi della Francia, da cui cerchiamo di copiare il bike sharing, ma non quello di Bordeaux, dove hanno studiato una integrazione tra tram e bicicletta per riorganizzare il sistema complessivo dei trasporti della città e dell'area metropolitana, e degli Stati Uniti, da cui importiamo esempi positivi e negativi, ma non un sistema di organizzare la mobilità nel suo complesso basata su dei master plan per la mobilità in bicicletta.

Credo che questi "Stati generali della bicicletta" possano servire, non a fare recriminazioni e polemiche, ma per proporre e organizzare iniziative condivise per sviluppare l'uso della bicicletta. Alle molte persone presenti, tutte con una profonda conoscenza del mondo della bicicletta, espongo una presentazione, con immagini e dati, che cerca di fornire un quadro delle potenzialità e della situazione della mobilità ciclistica, e credo che le persone che interverranno aggiungeranno altri temi di cui posso essermi dimenticato o che sono ritenuti importanti.

Passo a fare vedere un po' di immagini.

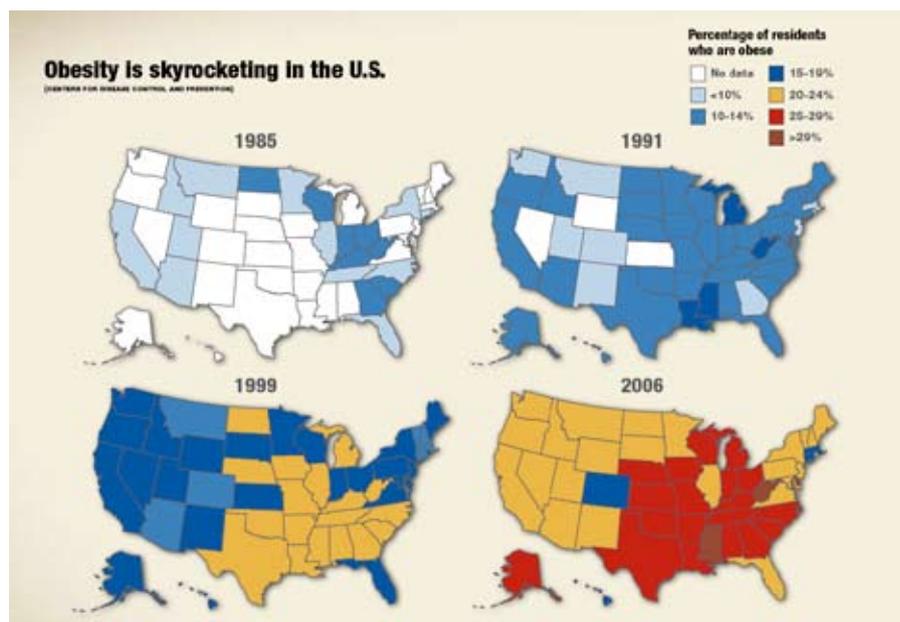
Inizio con questa foto di Obama, che si muove in bicicletta, che credo che possa rappresentare un forte segno di cambiamento anche su queste tematiche.



La prima immagine che presento è abbastanza simbolica, e rappresenta uno dei motivi che dovrebbe spingere all'uso della bicicletta, cioè il motivo della salute e della prevenzione: nei paesi occidentali la popolazione sta diventando sempre più grassa, e lo stesso succede anche in Toscana, dove il 10% dei residenti è obeso e il 30% soprappeso, quindi il 40% della popolazione è a rischio salute, perché troppo grassa, anche perché non fa sufficiente moto.



L'immagine seguente, tratta da un opuscolo redatto dall'Associazione degli industriali americani della bicicletta per sostenere la diffusione dell'uso della bicicletta, mostra come è evoluta l'obesità negli Stati Uniti.



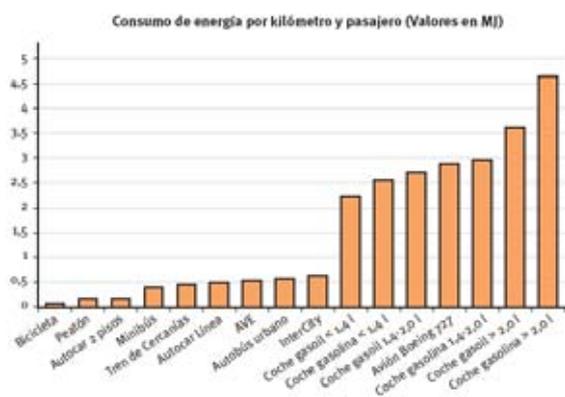
Gli Stati segnati con il giallo e il rosso sono quelli dove i livelli di obesità sono

più gravi, rispettivamente sopra il 20% e sopra il 25%: nel 1991 queste soglie non erano superate in nessuno Stato, 15 anni dopo, nel 2006, quasi tutti gli Stati le hanno superate.

Anche da noi si registra un'evoluzione dell'obesità simile a quella degli Stati Uniti. L'uso della bicicletta può rappresentare una soluzione a questa deriva! Uno dei motivi della crescita dell'obesità è la mancanza di attività fisica, che sta diminuendo ovunque, anche da noi in Italia, e quindi questo è un valido motivo per promuovere e sostenere la bici come mezzo di spostamento da privilegiare!



La notizia dell'Arpat dell'ottobre scorso spiega un altro motivo per spingere la gente ad usare la bicicletta: il trasporto su strada si conferma la principale fonte di inquinamento nelle città, tutti i dati lo attestano andare con l'automobile in città fa male, in quanto procura inquinamento.



Altro motivo a sostegno della mobilità ciclistica: la bicicletta non consuma

energia; nel grafico precedente è riportato il dato sul consumo di energia per passeggero e per km, e indica che la bicicletta non consuma energia²; ha bisogno di poco spazio, e non emette inquinanti o sostanze che favoriscono l'effetto serra.

	Coche	Autobús	Bicicleta	Avión	Tren
Consumo de espacio	100%	10%	8%	1%	6%
Consumo de Energía Primaria	100%	30%	0%	405%	34%
Emissiones CO ₂	100%	29%	0%	420%	30%
Emissiones NO _x	100%	9%	0%	290%	4%
Emissiones HC's	100%	8%	0%	140%	2%
Emissiones CO	100%	2%	0%	93%	1%
Contaminación Atmosférica total	100%	9%	0%	250%	3%
Riesgo inducido de accidente	100%	9%	2%	12%	3%

Tabla 2. Comparativo entre el vehículo privado y distintos medios de transporte habituales para diversos indicadores medioambientales. Fuente: Dekoster y Scholloer "En bici hacia ciudades sin malos humos", publicaciones de la Unión Europea [3].

La tabella seguente mostra un dato che serve a smentire uno dei pregiudizi negativi più diffusi e falsi sull'uso della bicicletta: il ciclista respira meno inquinanti rispetto a chi va in macchina; sono i dati relativi ad una indagine fatta nel '95 che riporta le quantità di inquinanti che respirano un automobilista e un ciclista: il ciclista respira tra il 50% e l'80% di inquinanti meno di un automobilista.

	Ciclista (g/m ³)	Automovilista (g/m ³)
Monóxido de carbono (CO)	2.670	6.730
Dióxido de nitrógeno (NO ₂)	156	277
Benceno	23	138
Tolueno	72	373
Xileno	46	193

Tabla 3. Medidas máximas de concentración de contaminantes respirados en una hora por los ciclistas y los automovilistas en un mismo trayecto y en un mismo momento. Fuente: The exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air-pollutants, Van Wijnen/Verhoeff/Henk/Van Brugen, 1995 (Int. Arch. Occup. Environ. Health 67: 183-193).

La bicicletta, oltre che mezzo di trasporto efficiente ed ecologico, deve essere vissuta anche come un momento positivo, di piacere, che diverte, che facilita i rapporti sociali e la convivialità.

2 Consuma solo energia umana e quella necessaria alla costruzione del mezzo e dei suoi componenti



Questa è un'immagine molto famosa: mostra lo spazio occupato dalle persone che si muovono in bicicletta, in automobile e in autobus; le differenze sono evidenti.



Un altro aspetto di cui si deve tenere conto è lo spazio geografico, ma anche sociale, di cui si può fruire andando in bicicletta: il raggio di azione del ciclista rispetto al pedone si moltiplica per 4, ma l'area coperta si moltiplica per 16. Andando in bicicletta in 10 minuti si copre gran parte del centro urbano di Firenze, e in 15 minuti si copre tutta la città. Perciò in presenza di infrastrutture adeguate, un ciclista potrebbe arrivare dappertutto anche in una città grande come Firenze, che supera i 100 kmq.

Modo di spostamento	Velocità media	Distanza percorsa in 10 minuti	Bacino d'utenza
	5 km/h	0,8 km	2 km²
	20 km/h	3,2 km	32 km²

Nel mondo la bicicletta è il mezzo di trasporto più usato e più conveniente. Queste fotografie ci mostrano come le città più densamente abitate dell'Asia possono essere vissute, o piene di macchine o piene di biciclette, pedoni e poi anche di altri mezzi di locomozione: con un maggiore uso di bicicletta e mezzi pubblici aumenta la capacità delle strade, senza che la velocità diminuisca; ricordiamo che la velocità media in tutte le città, sia per le automobili, che per i mezzi pubblici, non supera mai i 20 km all'ora.



La bicicletta è e può essere uno strumento di integrazione sociale, di lavoro, la bicicletta è un mezzo di trasporto sostenibile, che valorizza lavoro umano e richiede poco di capitale, e quindi in momenti di crisi e per le persone prive di capitali può essere anche uno strumento per lavorare e fare attività di trasporto sostenibile.

Questa foto mostra un esempio di consegna di merci con una bicicletta attrezzata, in Francia.



Per il trasporto delle persone, il risciò a pedali è un mezzo che potrebbe essere più diffuso: questa fotografia mostra i lavoratori in bicicletta di Copenaghen.



Se consideriamo poi che la bicicletta non ha bisogno di strade attrezzate e che può superare e scavalcare anche ostacoli insuperabili ad altri mezzi, comprendiamo come la bicicletta possa essere un efficiente mezzo di trasporto nel terzo mondo: la bicicletta è uno strumento molto valido per trasportare in modo sostenibile tante cose, come illustra in maniera emblematica la seguente fotografia.



Quindi anche nei progetti e negli aiuti ai paesi del terzo mondo si possono pensare azioni per sviluppare la mobilità in bicicletta, come mostra la foto seguente che presenta un'officina realizzata in Africa, in Ghana, e promossa dall'Associazione "California bike".



In Ghana, Senegal, South Africa, and Tanzania, bike dealers were at first reticent to sell the California Bike, but through consignment, were willing to take that risk.

Un'altra suggestione su un tema importante riguarda la scuola: la possibilità e i vantaggi di andare a scuola in bicicletta.

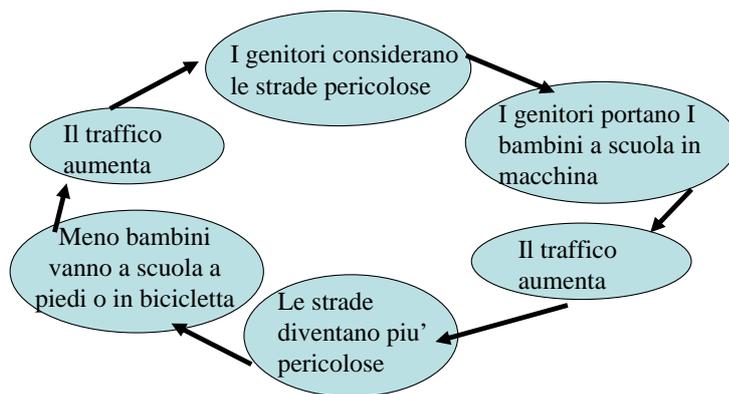
Scuolainbici

Progetto didattico di educazione stradale e per la mobilità ciclistica per la scuola dell'obbligo



disegno di Daniela Barbera, 6 anni

In Italia, quasi ovunque si è instaurato un circolo vizioso: i genitori considerano le strade pericolose, e perciò portano i figli a scuola in macchina, quindi il traffico aumenta, le strade diventano più pericolose, meno bambini vanno a piedi o in bicicletta, il traffico aumenta e non si riesce a fuoriuscire da questo circolo perverso.



Allora per combattere queste condizioni vengono condotte diverse iniziative: la prima foto mostra l'iniziativa "bimbibici", organizzata ogni anno da Fiab.



Ci sono poi altre azioni che vengono organizzate, ad esempio “bicibus”, per invogliare i bambini (ma soprattutto per convincere i genitori) all’uso della bicicletta per andare a scuola.

Ricordo a questo proposito che diverse indagini dicono che i bambini fino a 10 – 12 anni desiderano moltissimo andare in bicicletta: la cosa che desiderano di più è andare in bicicletta, perché così possono muoversi liberamente. Poi quando arrivano a 13 – 14 anni vengono condizionati dalla moda e dal mito del motorino.



Il **Bicibus** è un autobus che va in bicicletta, è un **SCUOLABUS “A DUE RUOTE”**

cioè è formato da un **gruppo di studenti** che vanno e tornano da scuola **accompagnati in bicicletta** da **volontari** (genitori, nonni, insegnanti, soci dell’Associazione Tuttinbici-Fiab e delle Circoscrizioni,...) lungo percorsi prestabiliti, messi in sicurezza, segnalati da scritte a terra e facilmente individuabili dai bambini e dagli automobilisti.

Questa altra immagine è l'esempio di una iniziativa adottata in una scuola olandese per invogliare i genitori a portare i bambini a scuola con la bicicletta: la scuola ha comprato un certo numero di biciclette attrezzate come quella della foto, che vengono date in comodato ai genitori perché portino i figli a scuola in bicicletta. Quando i figli passano ad altra scuola o diventano troppo grandi la bicicletta torna alla scuola che la cede ad un'altra famiglia.



E' indispensabile puntare sull'educazione stradale, iniziando a insegnare il corretto uso della bicicletta nelle strade, e questo vale per tutti gli ordini di scuola, anche nelle scuole superiori si deve puntare a dare la possibilità di andare in bicicletta, invece che con il motorino, premiando, con accorgimenti urbanistici e tecnici chi usa la bicicletta a scapito di chi usa il motorino: ad esempio parcheggi dei motorini e delle moto lontani più di 100 metri dagli ingressi delle scuole e rastrelliere ben tenute e coperte vicino alle entrate. Invece troppo spesso, se noi guardiamo davanti alle scuole superiori, c'è una lunga sfilza di motorini e nessuna bicicletta!

Le politiche per sviluppare l'uso della bicicletta devono essere fantasiose e multilaterali: si deve puntare sull'immagine della bicicletta come modo di spostamento comodo, giovane, sportivo e socievole, sulla possibilità di trasporto della bicicletta sui mezzi di trasporto pubblico locale – bus, tram, treno.

Questa foto ci mostra la situazione di Los Angeles, dove si può trasportare tranquillamente la bicicletta sugli autobus.



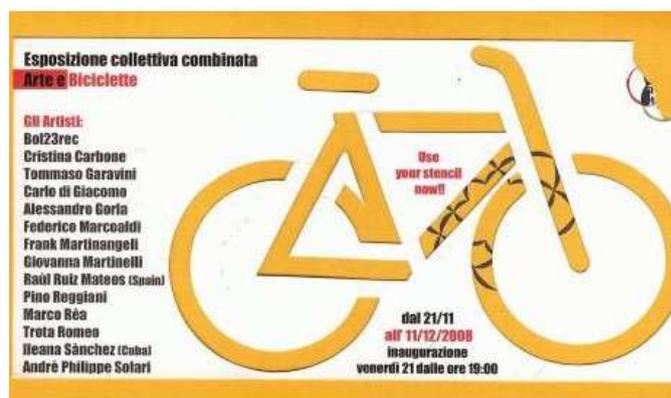
Metro Local Bus with Bike Rack

C'è poi il cicloturismo, che è un altro aspetto della mobilità ciclistica che deve essere valorizzato per i numerosi risvolti positivi, economici, sociale e ambientali, ma anche perché serve a fare scoprire (o riscoprire il piacere di usare la bicicletta).





Non bisogna trascurare il binomio “bicicletta e cultura”, che serve a offrire un’immagine moderna e accattivante di questo mezzo di locomozione universale. Ci sono infatti molte iniziative culturali imperniate sulla bicicletta: questa diapositiva si riferisce ad una manifestazione che si tiene a Roma basata sull’arte della bicicletta;



Queste altre foto sono di manifestazioni organizzate per invogliare all’uso della bicicletta, mostrarne le potenzialità rivoluzionarie e fare vedere che la bicicletta è un oggetto con molte sfaccettature.



Per mostrare “l’anima” delle biciclette, questa immagine poetica “Cicli infelici”, ci fa vedere una povera bicicletta abbandonata, e purtroppo queste immagini si vedono frequentemente nella realtà anche a Firenze e in Toscana e fanno tristezza, oltre a mostrare lo stato di degrado di una città.

Cicli infelici



Soli, abbandonati, spesso smembrati o lasciati in balia delle intemperie: sono i Cicli Infelici

Ma ci sono anche immagini positive: sono ad esempio queste rastrelliere progettate e realizzate dalla città di New York, la cui amministrazione ha bandito un concorso, sponsorizzato da Google, per individuare un tipo di rastrelliera artistica e funzionale. Questo è il modello che ha vinto, progettato da un giovane “designer” danese.



E infine una immagine divertente che ironizza sui tempi passati – quella de “il manifesto del partito ciclista” di Eddy Marx, e forse può invitarci a pensare ad una rivoluzione “culturale” che adotti la bicicletta come forma di lotta non violenta universale.

*Uno spettro si aggira per l'Europa:
pedala spedito e se la gode una cifra.*

Mentre i politici stanno a spacciare stupefacenti ricette scadute, c'è uno strano movimento di bici che occupa ciclicamente sempre più città del globo. Non è centralizzato né motorizzato: è una rivoluzione a pedali.

Masse critiche e ciclofficine stanno imponendo una scelta epocale tra
BICI O BARBARIE.

Ogni singolo essere urbano è chiamato a decidere. Si può anche sorridere, anzi, si deve. Ma senza biciclette, chi fermerà gli eserciti?

Eddy Marx.

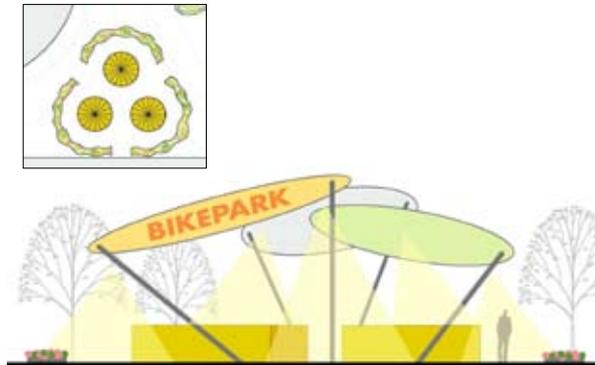
Manifesto del Partito Ciclista



Persino a Hollywood, noto covo sovversivo, stanno ragionando su come favorire l'uso della bicicletta.

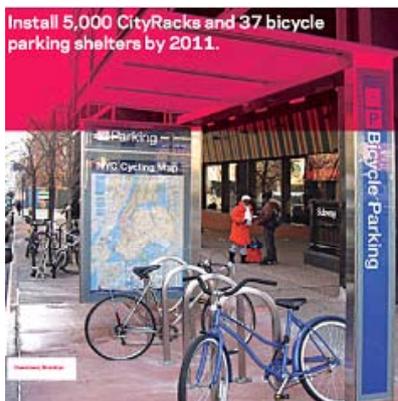


North Hollywood



E ancora in California, Los Angeles, città per l'automobile per antonomasia, sta riorganizzando la mobilità urbana, pressata dai problemi ambientali, basandosi sul trasporto in bicicletta e sull'integrazione tra trasporto in bicicletta e trasporto pubblico.

Come Los Angeles, Parigi, Londra e New York si stanno attrezzando per l'intermodalità, perché le grandi città hanno compreso che la bicicletta può essere una soluzione efficace per contribuire a risolvere i problemi della mobilità urbana.



Anche in Italia abbiamo degli esempi sia positivi: alcuni esempi di bike-sharing, ma anche condizioni negative, come succede anche in Toscana, di biciclette

lasciate in stato di abbandono, specie nelle zone vicine alle stazioni.



Queste fotografie si riferiscono alla stazione di Campo di Marte e alla stazione di Lucca, dove troviamo condizioni di abbandono di biciclette davvero indecenti.



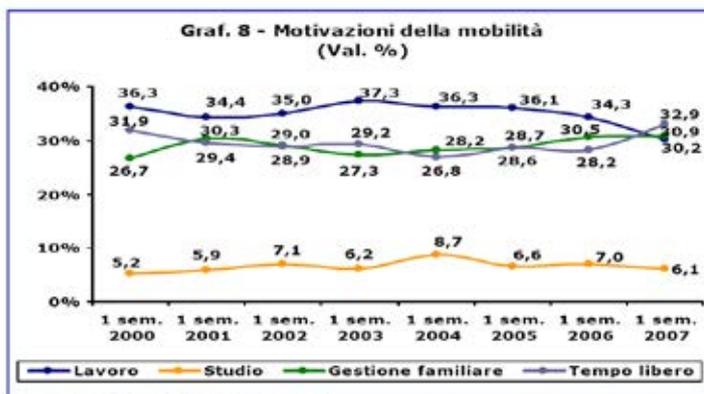
Se un obiettivo condiviso è quello di sviluppare l'intermodalità con la ferrovia, lo stato di abbandono delle stazioni è un aspetto su cui bisogna riflettere e agire, perché molte persone si trovano a disagio o addirittura hanno paura a frequentare luoghi pubblici, come le stazioni dove vi è un notevole degrado e si percepisce un senso di forte insicurezza.



La fotografia dello spazio coperto per le biciclette presso la stazione di Firenze è un esempio negativo, da risolvere, se vogliamo che le stazioni tornino ad essere dei luoghi centrali per l'intermodalità.

Dopo le immagini di esempi e di suggestioni presento alcuni dati. Questa tabella mostra una statistica molto interessante, tratta dalle ultime indagini Audimob di Isfort.

Negli spostamenti effettuati in relazione alla motivazione dello spostamento, crescono quelli legati al motivo tempo libero, che sono quelli in cui vi può essere (e in alcuni casi vi è) il maggiore uso della bicicletta.



Fonte: indagine Isfort, Audimob della mobilità 2007

Volevo poi soffermarmi velocemente su un altro dato: le famiglie povere si avvicinano al 5% in Toscana, ma sono più dell'11% in Italia e poi più del 20% delle famiglie non possiede un'automobile. Questo significa che la scelta di favorire politiche per la bicicletta è anche una questione di equità sociale. Adottare

politiche per sviluppare l'uso della bicicletta e favorire la mobilità ciclistica è un modo di promuovere l'uguaglianza sociale.

Indicatore	Anno	Unità di misura	Toscana	Centro	Italia
3.1 - Il bilancio delle famiglie					
Famiglie povere residenti (1)	2005	N	70.368	274.061	2.621.685
% di individui poveri sul totale Italia (3)	2005	%	2,6	10,3	100,0
Incidenza di povertà relativa (2)	2005	%	4,6	6,0	11,1
Consumo medio mensile pro-capite	2004	euro	1.029,42	956,70	952,43
3.4 - Il possesso di strumenti di mobilità					
<i>Distribuzione delle famiglie secondo il possesso di automobili</i>					
- Nessuna	2005	%	20,4	21,5	22,9
- Una	2005	%	37,6	35,8	33,1
- Due o più	2005	%	42,0	42,6	44,0
Famiglie che possiedono biciclette	2005	%	63,7	50,7	57,3

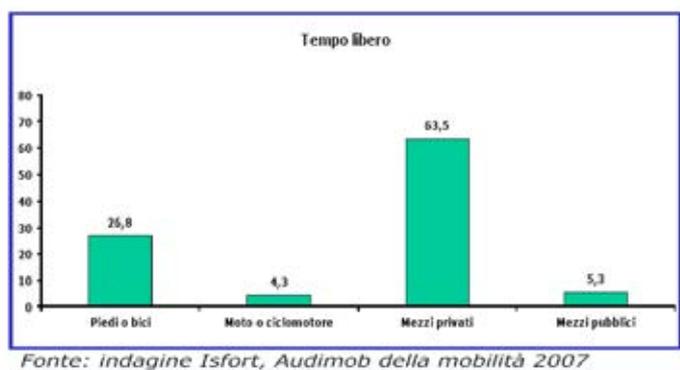
Sempre i dati Audimob mostrano che in Toscana la mobilità non motorizzata (in bicicletta e a piedi) supera il 20% di quota di traffico. Il dato sul possesso dei mezzi fa vedere che la bicicletta è posseduta da quasi due terzi delle famiglie toscane, mentre la tabella sull'utilizzo dei mezzi mostra che, in Toscana, vi sono moltissime persone che non usano mai altri mezzi all'infuori dell'automobile.

Questo insieme di dati indica che vi sono notevoli potenzialità per l'incremento dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, e anche come forma di integrazione, perché tante persone non usano moto o motorini, non usano il bus e la corriera e nemmeno il treno e quindi il mezzo integrativo e alternativo all'automobile (usata dal 97% della popolazione) più usato è la bicicletta.

4.3 - Modalità utilizzate			
% di spostamenti per modalità utilizzate:			
- a piedi o in bicicletta	2007	%	20,2
- mezzi di trasporto a motore	2007	%	79,8

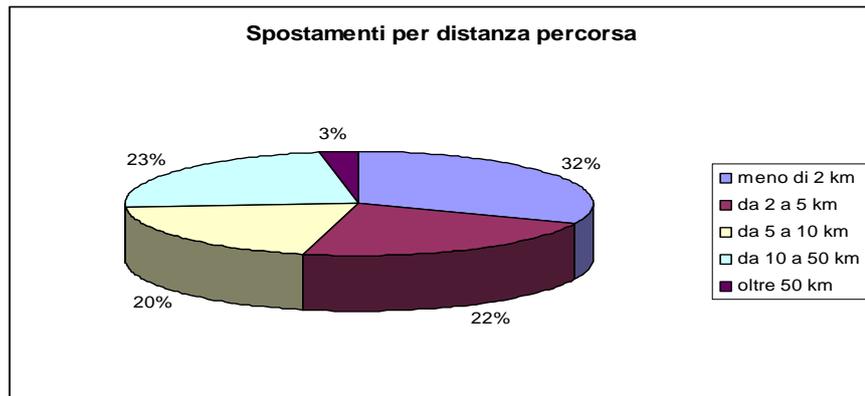
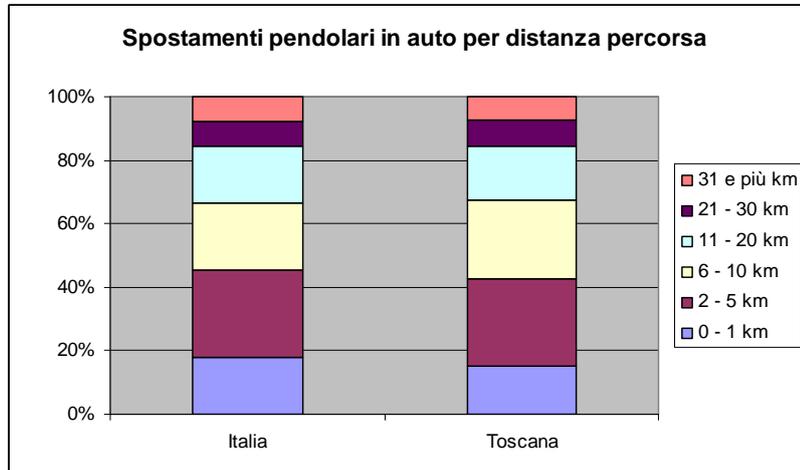
SCHEDA 4 - LA MOBILITA' DEGLI INDIVIDUI - "AUDIMOB"			
Indicatore	Anno	Unità di	Toscana
4.5 - Frequenza di utilizzo dei mezzi			
Moto, ciclomotore o scooter			
- tutti i giorni	2007	%	10,1
- qualche volta a settimana	2007	%	7,9
- qualche volta al mese	2007	%	7,3
- mai	2007	%	74,7
Auto privata			
- tutti i giorni	2007	%	52,8
- qualche volta a settimana	2007	%	36,0
- qualche volta al mese	2007	%	8,2
- mai	2007	%	3,0
Autobus o tram			
- tutti i giorni	2007	%	4,1
- qualche volta a settimana	2007	%	9,1
- qualche volta al mese	2007	%	18,8
- mai	2007	%	68,0
Pullman o autobus extra-urbano			
- tutti i giorni	2007	%	2,0
- qualche volta a settimana	2007	%	1,7
- qualche volta al mese	2007	%	9,1
- mai	2007	%	87,2
Treno locale o regionale			
- tutti i giorni	2007	%	2,0
- qualche volta a settimana	2007	%	5,5
- qualche volta al mese	2007	%	18,7
- mai	2007	%	73,8

Il seguente grafico indica che per il tempo libero la bicicletta (assieme allo spostamento a piedi) è usata da oltre il 25% della popolazione: nel tempo libero si accresce l'uso della bicicletta.



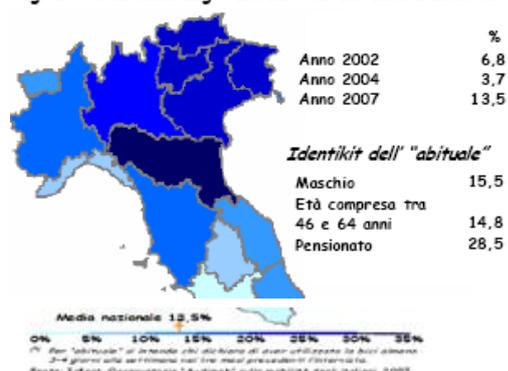
I due grafici che seguono sono molto indicativi: il primo mostra che oltre il 50% degli spostamenti è più breve di 5 km, distanza agevolmente percorribile in

bicicletta in 15 minuti; l'altro mostra che in Toscana più del 15% degli spostamenti in auto sono fatti per tragitti inferiori ai 2 km e poi che un altro 25% di spostamenti sono per tragitti compresi tra 2 e 5 km. Sono dati che probabilmente conoscete, e anche questi devono fare riflettere sulla diffusione di abitudini di spostamento non corrette.



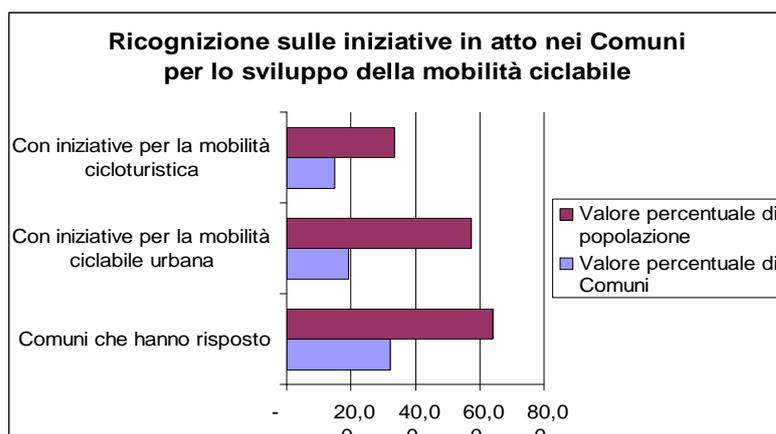
La figura seguente, tratta sempre da uno studio Isfort, mostra la percentuale di popolazione che abitualmente usa la bicicletta: la Toscana si posiziona nella media del centro – nord – intorno al 15 – 20 % -, quindi siamo in una situazione abbastanza buona, nonostante la debolezza di politiche orientate a favorirne in modo esteso l'uso. I motivi per cui si usa la bicicletta sono essenzialmente utilitaristici: si evitano il traffico e le code, sono quindi motivazioni trasportistiche.

Fig. 1 - Percentuale degli "abituali" nell'uso della bicicletta⁽¹⁾



Vado avanti presentando alcuni dati tratti dalla rilevazione da me curata per conto del Servizio pianificazione della mobilità della Regione.

Alla rilevazione hanno risposto quasi un terzo dei Comuni, che però rappresentano oltre il 60% della popolazione toscana; le iniziative segnalate sono abbastanza limitate e riguardano soprattutto la realizzazione o previsione di piste e percorsi per la mobilità ciclistica urbana e cicloturistica.



Non è però sempre facile distinguere tra percorsi cicloturistici e piste ciclabili: quale è la differenza tra i due?

La pista ciclabile è una infrastruttura creata specificatamente e adeguata alla bicicletta normale da città, con una pavimentazione liscia; le due foto seguenti mostrano due esempi di piste ciclabili belle e ben fatte.

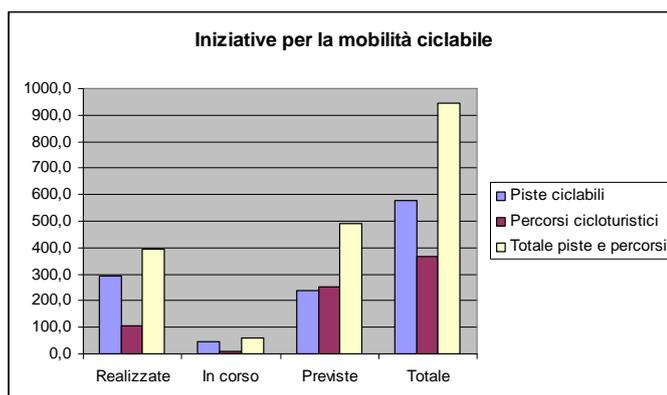


I percorsi cicloturistici sono invece, quasi sempre tracciati di strade o sentieri esistenti, che sono stati segnalati come percorsi per le biciclette, e a cui viene fatta qualche manutenzione, come il taglio dell'erba, ma senza una pavimentazione adeguata; le foto seguenti mostrano due esempi di percorsi cicloturistici.

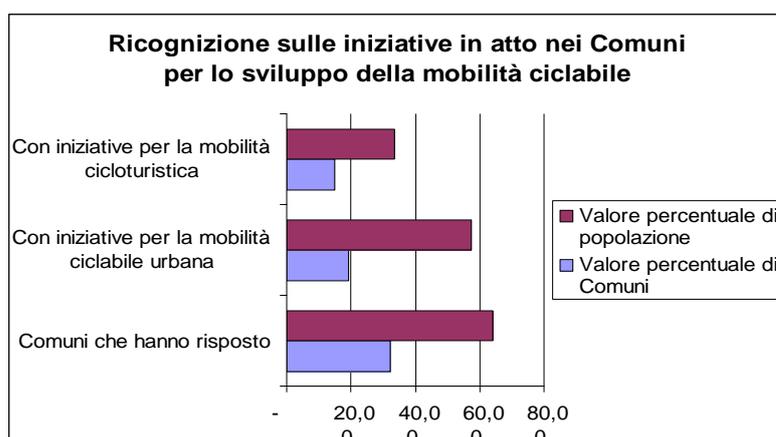


Come si può notare questi ultimi sono abbastanza diffusi, ma spesso non hanno nemmeno la segnaletica, tuttavia alcuni comuni li hanno segnati come percorsi cicloturistici e come interventi a favore della mobilità ciclistica.

Il dato sull'estensione delle piste e dei percorsi ciclabili in Toscana indica che potremmo, alla fine degli interventi previsti, arrivare vicino a 1000 km tra piste e percorsi ciclabili, di cui la parte maggiore sono piste ciclabili, mentre minore estensione hanno i percorsi cicloturistici.

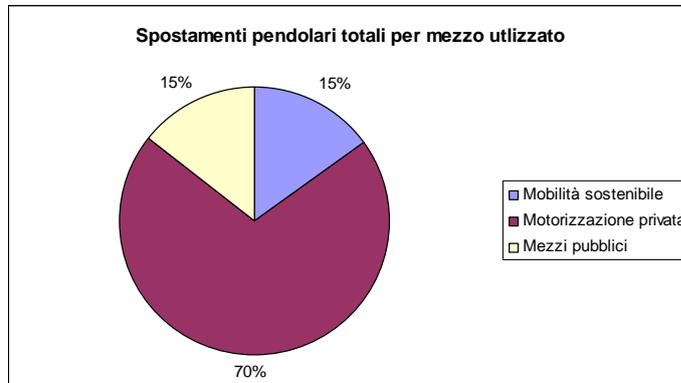


Vado avanti veloce mostrando le potenzialità della mobilità ciclistica in Toscana: alla data dell'ultimo censimento gli spostamenti quotidiani casa – lavoro e casa – studio, in Toscana, erano oltre 1,6 milioni, questi avvengono per il 70% con un mezzo a motore privato (soprattutto in auto come guidatore), per il 15% a piedi o in bicicletta e per 15% con i mezzi pubblici.



Un milione circa sono gli spostamenti che vengono fatti all'interno del comune di residenza, che, per distanza percorsa, potrebbero perciò essere effettuati in bicicletta.

Spostamenti per motivo di lavoro e studio per mezzo utilizzato		
Mobilità sostenibile	243.824	15,1%
Motorizzazione privata	1.134.412	70,3%
Mezzi pubblici	234.366	14,5%
Totale spostamenti	1.612.602	100,0%



Spostamenti per motivo di lavoro o studio per comune di destinazione		
Stesso comune della dimora abituale	1.077.298	63,7%
Fuori del comune	613.213	36,3%
Totale spostamenti	1.690.511	100,0%



La seguente tabella mostra poi i dati sempre relativi agli spostamenti pendolari per motivi di lavoro e studio (che sono però meno del 40% degli spostamenti complessivi) per modalità di trasporto: Pisa è il comune più virtuoso, ci sono poi Viareggio, Lucca e altre città importanti. Anche a Firenze si supera il 5%, ma ci sono anche comuni in pianura (dove sarebbero possibili quote di spostamenti in bicicletta elevate) in cui la mobilità è molto bassa, e non si capisce il perché, se non per la mancanza di una cultura favorevole all'uso della bicicletta, perché la situazione, come rete di piste ciclabili, è più o meno simile nei diversi comuni.

Quota di spostamenti pendolari per alcune modalità di mezzo

COMUNE	Moto	Bici	Piedi
Pisa	16,0	14,1	11,7
Viareggio	15,2	8,7	9,9
Lucca	6,2	7,9	6,9
Forte dei Marmi	9,6	7,9	6,5
Castagneto Carducci	3,2	7,8	15,6
San Giovanni Valdarno	3,5	7,7	16,3
Grosseto	8,4	7,1	11,6
Montevarchi	3,6	6,3	13,5
Livorno	23,4	5,8	13,3
Pontedera	3,4	5,8	15,7
Orbetello	4,7	5,3	23,9
Firenze	24,4	5,2	15,6
Empoli	5,8	5,0	10,8
Cascina	8,1	4,6	7,0
Camaiore	7,5	4,3	9,1
Follonica	7,1	4,1	15,7
Cecina	6,8	3,7	14,4
Agliana	4,1	3,7	10,8
Pistoia	5,3	3,6	12,5
Montecatini Terme	3,9	3,5	14,4

Anche in Olanda, paese della bicicletta per eccellenza, non è vero che tutti vanno in bicicletta, che sia una dote innata dei cittadini olandesi. Tra Groeningham, che ha il 38% di quota di spostamenti in bicicletta e Heerlen, che ne ha solo il 10%, c'è un divario enorme che si spiega con una diversa politica della mobilità ciclistica! Quindi, anche in Olanda, dove non si fanno politiche per la bicicletta, si usa poco la bicicletta!

Municipality	Cycle share
Groningen	38%
Zwolle	37%
Leiden	33%
Ede	32%
Veenendaal	32%
Lelystad	19%
Capelle aan den IJssel	18%
Sittard-Geleen	17%
Rotterdam	16%
Heerlen	10%

Table 4. Percentage of bicycle use in 2003 in a number of Dutch cities with more than 50,000 inhabitants (Source: CBS)

Ecco ora un elenco dei comuni che hanno delle quote di spostamenti pendolari in bicicletta molto ridotte (meno del 3%), e dove ci sarebbe la possibilità di incrementarle notevolmente.

Queste situazioni indicano che ci sono motivazioni culturali, socio-economiche e forse antropologiche, e non solo problemi di carenza di infrastruttura (tra l'altro tra questi comuni c'è Prato dove una politica di infrastrutture ciclabili è stata sviluppata con coerenza). Quindi vi è l'esigenza di predisporre politiche e programmi che si indirizzano anche agli aspetti educativi e culturali per favorire l'uso della bicicletta.

Quota di spostamenti pendolari per alcune modalità di mezzo

COMUNE	Moto	Bici	Piedi
Arezzo	6,6	2,9	13,1
Prato	8,1	2,7	10,7
Figline Valdarno	3,9	2,6	14
Certaldo	2,7	2,6	11,2
Bientina	2,2	2,3	8,9
Massa	10,8	2,2	11,3
Scandicci	21,8	1,7	10,8
Campi Bisenzio	12,4	1,5	9,1
Altopascio	2,9	1,2	7,5
Buggiano	3,2	1,1	6,6
Poggibonsi	2,9	0,4	14,2

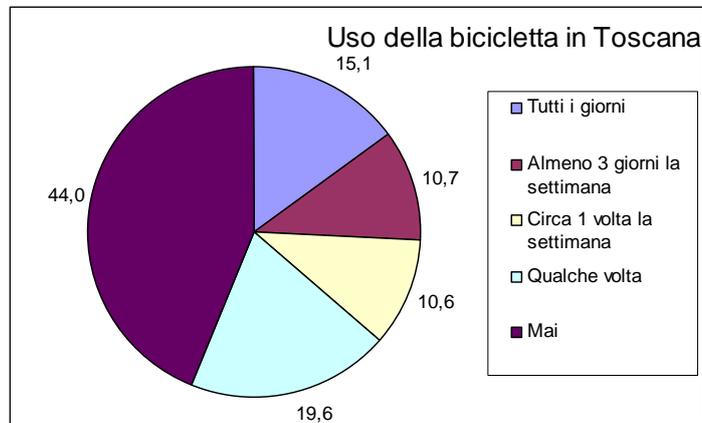
Eppure in Toscana già oggi si effettuano 1.009.115 spostamenti in bicicletta ogni giorno e questo numero potrebbe senza difficoltà essere raddoppiato con bassi costi e grande soddisfazione di tutti.

Il calcolo degli spostamenti giornalieri in bicicletta è stato eseguito secondo i valori riportati nel quadro seguente.

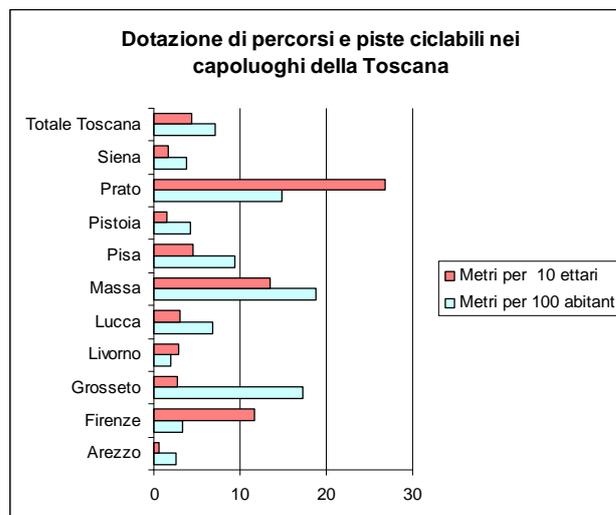
		Valore base	Spostamenti quotidiani in bici
Popolazione toscana		3.600.000	
Popolazione toscana mobile	pari all'83% della popolazione	2.988.000	
Numero di spostamenti per persona al giorno		3,2	
Persone che usano la bicicletta	tutti i giorni per 1,3 spostamenti in bicicletta al dì	15,10 %	586.544
	almeno 3 giorni la settimana per 1,2 spostamenti in bicicletta al dì	10,70 %	191.830
	1 volta la settimana	10,60 %	45.247
	1 o 2 volte al mese (1 volta ogni 20 giorni)	9,3 %	13.894
Totale spostamenti dei cittadini toscani che usano la bicicletta		45,7 %	837.515
Pendolari in bicicletta	Si valuta che i pendolari in bici usino la bicicletta anche per gli spostamenti non legati al lavoro e studio	50.000	50.000
Totale spostamenti giornalieri dei residenti in bicicletta			887.515
Presenze turistiche	Considerato che la metà delle presenze sono in località di mare, si valuta che un turista su 4 faccia almeno uno spostamento per ogni giorno di presenza	340.000	85.000
Studenti universitari non residenti	tutti i giorni per 1,5 spostamenti in bicicletta al dì	10.000	15.000
Lavoratori non residenti	tutti i giorni per 0,18 spostamenti in bicicletta al dì	40.000	21.600
Totale spostamenti giornalieri in bicicletta in Toscana			1.009.115

Fonte: nostre elaborazioni su dati PRML e Isfort Audimob

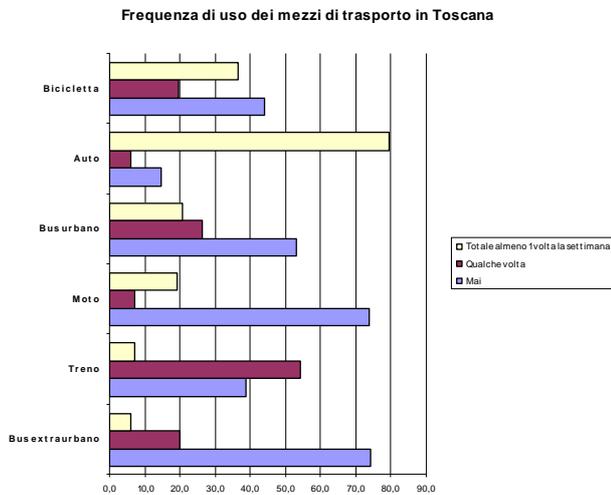
Voglio ora presentare dei dati positivi, ripresi dal Piano regionale della mobilità e della logistica sull'uso della bicicletta in Toscana: il 56% dei toscani usa la bicicletta con più o meno frequenza, solo il 44% non la usa mai; poi il 15% la usa tutti i giorni, l'11% almeno 3 giorni la settimana e il 10% una volta la settimana. Abbiamo dunque un dato di partenza che segnala un elevato uso della bicicletta.



Ora potete vedere una tabella con i dati dell'indagine Legambiente sulla dotazione di percorsi e piste ciclabili (in metri per 100 abitanti), vediamo che Prato, Massa e Grosseto sono le città che hanno più metri per 100 abitanti, ma si superano appena i 10 metri. L'indice di metri di pista per 10 ettari evidenzia Prato, che è un comune relativamente piccolo e che ha molte piste ciclabili.



Il grafico seguente, ripreso ancora dal Piano regionale della mobilità e della logistica, che riporta i dati sulla frequenza dell'uso della bicicletta, indica che la bicicletta, dopo l'automobile, è il mezzo più usato.



Sempre il Piano regionale della mobilità e della logistica riporta i giudizi (raccolti con un'indagine accurata indirizzata ad oltre 2.000 persone) su alcuni elementi di criticità nei trasporti: al primo punto è stata indicata la scarsa presenza di piste ciclabili, come elemento molto grave nelle condizioni dei trasporti.



Sempre con riferimento alle politiche per la mobilità ciclistica, in questa immagine ho ripreso la *“vision”* del master plan della ciclabilità dell’Oregon, sostituendo Tuscan con Oregon: possiamo vedere come sia una strategia insieme utopica e pragmatica, che forse dovremmo prendere da esempio.

THE VISION

The Tuscan Bicycle and Pedestrian Plan

1. People can bicycle safely and conveniently to all destinations within reasonable walking or bicycling distance;
2. People can ride to and from their transit stops and have a comfortable and convenient place to wait or transfer;
3. Touring bicyclists can enjoy Tuscan’s natural beauty on roads and highways that are designed for bicycle travel;
4. Appropriate transportation choices are available to all; and
5. Streets, roads and highways are designed to encourage bicycling.

La gente può e deve muoversi in bicicletta in maniera sicura e conveniente verso ogni destinazione: questo deve essere l’elemento fondamentale di ogni piano della mobilità ciclistica in Toscana.

Questa scheda ci riporta a New York, cioè a una città a cui non si fa riferimento normalmente quando si pensa alla mobilità ciclistica: speriamo in questo di potere imitare gli Stati Uniti e la sua città più simbolica.

New York City aims to promote bicycling as a healthy, low-cost, and emission-free alternative to driving and a complement to public transit. The City’s bicycling policy is equally focused on increasing bike usage and ensuring cyclist safety through its programs and infrastructure designs.

PlaNYC accelerates New York City’s efforts to increase ridership and improve safety through a five point plan that encompasses:

1. The bicycle network
2. Parking
3. Promotion
4. Education and enforcement
5. Mainstreaming

Gli elementi essenziali del Piano di New York per la mobilità ciclistica sono 5:

- 1) una rete di percorsi per le biciclette,
- 2) parcheggi,
- 3) promozione,
- 4) educazione e rilancio della bicicletta,
- 5) centralità della cultura della bicicletta.

Di nuovo un'immagine di Los Angeles che mostra la possibilità di integrazione tra bicicletta e mezzi di trasporti pubblici: le stazioni, le fermate e i punti di sosta principali dei mezzi motorizzati, pubblici e privati, sono luoghi di scambio modale, in cui alla bicicletta viene dato una funzione principale.



Questa scheda è ripresa dal Masterplan di Seattle, dove la mobilità ciclistica è considerata una componente essenziale della mobilità urbana e si punta in 10 anni a triplicare la quota di spostamenti in bicicletta e a ridurre a un terzo gli incidenti come primi due obiettivi del piano.

Goals and Objectives

The two primary goals of this Bicycle Master Plan are:

Goal 1: Increase use of bicycling in Seattle for all trip purposes. Triple the amount of bicycling in Seattle between 2007 and 2017¹.

Goal 2: Improve safety of bicyclists throughout Seattle. Reduce the rate of bicycle crashes by one third between 2007 and 2017².

These goals essentially encompass all activities of the city related to bicycling and provide the underpinning for all of the Plan recommendations. Many of the Bicycle Facility Network improvements within the Plan can be achieved easily by making improvements using the Complete Streets approach (e.g., incorporating bicycle facilities into roadway reconstruction projects, repaving projects, etc.). The Plan also targets substantial capital investments at key locations within the network that may require additional funding and public support. Both short-term and long-term projects are necessary to create the accessible, connected network of bicycle facilities that is critical for attracting additional bicyclists and making bicycle trips safer.



Altri temi centrali per sviluppare e facilitare la mobilità ciclistica sono: la possibilità di trasporto della bicicletta sugli autobus (oltre che sui treni e sui tram) e la creazione di spazi protetti dove conservare la bicicletta in sicurezza (specie presso le stazioni e i luoghi di scambio modale).



King County Metro bus bicycle racks currently have room for two bicycles.



Adequate bicycle parking at transit hubs will help increase the attractiveness of bicycling in Seattle.



Metrolink Cycle Safe Lockers

Passiamo ad analizzare le politiche fatte in Toscana per promuovere l'uso della bicicletta.

La legge urbanistica regionale 1/2005 prescrive che gli strumenti della pianificazione devono assicurare una dotazione di infrastrutture per la mobilità, che comprendano anche i parcheggi e i percorsi pedonali e ciclabili; quindi vi è l'obbligo da parte dei Comuni nell'adozione dei nuovi strumenti urbanistici (in particolare nei regolamenti urbanistici) di prevedere specifiche dotazioni di standard di parcheggi e di viabilità riservata per ciclisti e pedoni.

Ancora la L.R. 1/2005 dice che sono opere di urbanizzazione primaria le piste ciclabili, quindi precisa ulteriormente l'obbligo da parte dei Comuni, e, secondo me, su questo aspetto bisognerebbe che la Regione e le Province, e anche le Associazioni ambientaliste, si facessero sentire presso le Amministrazioni comunali, affinché in tutti gli interventi di trasformazione del territorio si ponesse una mirata attenzione alla realizzazione di infrastrutture ciclabili.

La seguente tabella, ripresa da un manuale urbanistico-transportistico del Victoria Transport Policy Institute (<http://www.vtpi.org>) dovrebbe essere oggetto di una direttiva urbanistica, e forse la VI Commissione potrebbe invitare in questo senso gli uffici regionali: per ogni tipo di struttura viene indicata la dotazione necessaria di spazi per il parcheggio della bicicletta, sia per il lungo, che per il breve termine. Cioè ogni scuola, ogni un centro commerciale, ogni teatro, ogni sede di uffici pubblici e privati deve avere una dotazione di spazi riservati alle biciclette, sia per gli studenti, i visitatori, i frequentatori, che per i dipendenti.

Standard di dotazione di parcheggi per biciclette

Destinazione d'uso	Dotazione di spazi richiesta	Tipo di attrezzatura
RESIDENZIALE		
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
COMMERCIALE		
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 ² 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 ² SAL per i primi 3.000 mq e 1 ogni 500 mq per le superfici ulteriori.	Class I 30% Class II 70%
INDUSTRIALE		
	1 per 950 m ² SAL	Class I 80% Class II 20%
ATTIVITA' PUBBLICHE		
Ospedali	1 per 500 m ²	Class I 75% Class II 25%
Scuole	Di ogni livello: 1 per 10 impiegati	Class I employees college, university 10% Class II students
Elementari	1 per 10 studenti	
Medie inferiori	1 per 8 studenti	
Medie Superiori	1 per 8 studenti	
College	1 per 5 studenti	
Università	1 per 5 studenti	
Chiese	1 per 50 membri	Class II 100%
Biblioteche / Musei/ Gallerie d'arte	1 per 100 m ² superficie utile per il pubblico	Class I 20% Class II 80%
CULTURALI E RICREATIVE		
Centri civici, sociali e ricreativi	1 per 80 m ² 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 ² di superficie utile	Class I 20% Class II 80%
Palestre, centri benessere	1 per 80 m ² di superficie utile	Class I 20% Class II 80%

Classe I parcheggio per bicicletta complete di protezioni per una bicicletta e le attrezzature di appoggio (es. armadietti)

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

Con riferimento alla pianificazione urbanistica il decreto del Presidente della Giunta regionale 2/R/2007 recita: “sono componenti del sistema della mobilità e della accessibilità le infrastrutture per la mobilità ciclistica”, e poi precisa che sono “infrastrutture per la mobilità ciclistica: le piste ciclabili, ovvero le aree destinate ai ciclisti, il complesso delle attrezzature utili alla segnalazione e regolazione visiva e acustica degli attraversamenti stradali”. Quindi gli strumenti urbanistici comunali devono contenere le previsioni sia di infrastrutture, che forme di regolamentazione per la mobilità ciclistica.

Anche il PIT è intervenuto sulla mobilità ciclistica prescrivendo che gli strumenti della pianificazione territoriale devono favorire la mobilità ciclistica “attraverso la definizione di una rete di percorsi ad essa dedicati caratterizzati da continuità sul territorio urbano e periurbano e interconnessione con le principali funzioni ivi presenti e con i nodi di interscambio”.

Il Piano regionale della mobilità e della logistica prevede che i nodi di interscambio debbano incrementarsi del 100% al 2015, che lo sviluppo della rete ciclabile sia costituito da ulteriori 500 km al 2009, dando quindi obiettivi precisi, che ci auguriamo vengano raggiunti. Inoltre nel Piano sono individuati i PUM, che rappresentano strumenti per la pianificazione della mobilità sostenibile, nei quali il ruolo della bicicletta deve diventare centrale. Grazie a questi Piani le politiche destinate a migliorare la mobilità e l'accessibilità dovranno essere integrate anche con la mobilità ciclistica, attraverso i nodi di interscambio, la rete di percorsi ciclabili e l'aumento della sicurezza: sono questi i tre punti centrali su cui deve agire l'integrazione della mobilità ciclistica nei PUM.

Volevo ora presentare una valutazione sulla situazione e sulle politiche per la mobilità ciclistica, partendo dalla considerazione che negli altri paesi, che sono più avanzati nelle politiche per la bicicletta, ci sono stati tre stadi.

La prima generazione di politiche per la mobilità ciclistica ha puntato sulla separazione del traffico in bicicletta per migliorare la sicurezza, la seconda generazione di politiche ha puntato ad evitare una forte separazione, per aumentare i livelli complessivi di sicurezza nei percorsi, l'ultima generazione è quella della moderazione del traffico, per offrire maggiore sicurezza a tutti gli utenti della strada. Infatti, se si ampliano le zone a 30 si può andare in bicicletta in tranquillità da tutte le parti delle città, senza bisogno di piste ciclabili.

	Prima generazione	Seconda generazione	Terza generazione
Principio ispiratore	Separare il traffico per migliorare la sicurezza	Evitare una troppo grande separazione dei traffici per rendere la sicurezza più omogenea	Moderare la velocità e i volumi di traffico per offrire una maggiore sicurezza a tutti gli utenti deboli della strada
Strumenti	Piste ciclabili in sede propria Passerelle o tunnel per le bici Grandi parcheggi per bici	Percorsi ciclopedonali Corridoi misti bici-bus Piccoli parcheggi per bici Incroci attrezzati	Le zone 30 Attraversamenti ciclabili privilegiati Piccole rotonde Riduzione dei parcheggi Miglioramento del servizio di TPL
Vantaggi	Buona sicurezza lungo le piste	Sicurezza costante lungo i percorsi Buono inserimento agli incroci Moderazione della velocità dei veicoli Poco costoso Poco consumo di spazi	Sicurezza generale per le utenze deboli Riduzione degli effetti negativi dell'automobile Poco costoso Recupero delle strade come luoghi vivibili Migliore efficacia del TPL

Ma una politica basata sulle zone 30, che è auspicabile, deve essere sostenuta da controlli costanti e inflessibili e da azioni di comunicazione ed educazione per convincere della bontà della scelta e fare rispettare i limiti di velocità: richiede cioè un cambiamento di mentalità, che deve diventare meno autocentrica.

Volevo ora presentare sono alcune indicazioni, riprese dalla I Conferenza nazionale della bicicletta, tenutasi lo scorso anno a Milano, dove si presentano alcuni tipi di intervento per sviluppare un maggiore uso della bicicletta, con riferimento al costo e ai tempi necessari per la realizzazione: il primo intervento indicato è la riduzione della velocità, intervento che richiede pochi costi e può essere attuato in tempi veloci, vi sono poi il miglioramento dei rivestimenti stradali, dell'illuminazione, l'introduzione di nuovi sensi unici, etc....



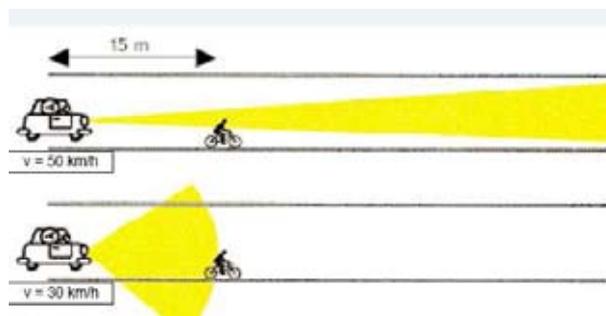
Volevo soffermarmi in particolare sulla questione della moderazione del traffico, perché credo che accanto alle piste ciclabili, che costano molto e sono difficili da fare (perché possono ridurre gli spazi di sosta per le auto) e spesso si realizzano dove danno meno fastidio, anche se sono poco utili, è più facile introdurre po-

litiche per ridurre la velocità e quindi la moderazione del traffico, a vantaggio di tutti gli utenti deboli e dei ciclisti.



Con la moderazione del traffico si favorisce l'educazione stradale e il rispetto di tutte le persone e i veicoli che si muovono sulle strade.

Ricordiamo che a 30 km all'ora la bicicletta è vista dai guidatori di automobile molto bene, a 50 km. all'ora la bicicletta è vista peggio e un incidente con una macchina a 50 all'ora porta il ciclista all'ospedale se non al creatore.



Velocità iniziale	Distanza di frenatura	Velocità d'urto	Rischio di decesso	Urto = caduta di...
30 km/h	13,5 m	-	-	-
40 km/h	20 m	31 km/h	10%	3,6 m
50 km/h	28 m	50 km/h	80%	10,0 m

Nelle zone 30, come succede in altri paesi, potrebbe essere consentito alle biciclette di andare contromano ad esempio nel centro storico – cosa che di fatto sta avvenendo a Firenze, in molte strade (es. Borgo Pinti).

Alcune città italiane – la foto credo si riferisca a Reggio Emilia - hanno fatto la sperimentazione di consentire alle biciclette di andare contromano nei sensi unici all'interno del centro storico. In Francia è stata fatta una mozione al governo perché introduca la possibilità del senso unico contro mano nei centri storici e nelle

zone con moderazione di traffico.



Zona 30 del centro storico

Dal 19 settembre 2005 è stata istituita la Zona 30 del Centro Storico (**area interna ai viali di circonvallazione**), finalizzata all'agevolazione della circolazione di pedoni e ciclisti.

L'ordinanza adottata infatti consente, nelle strade del Centro Storico regolamentate a senso unico, la **circolazione delle biciclette in senso opposto a quello di marcia**, nel rispetto delle norme dettate dagli articoli 143 e 145 del Codice della Strada, relative, rispettivamente alla posizione dei veicoli sulla strada ed alla precedenza. In tale area, inoltre, vi è il **limite di velocità dei 30 Km orari** per i veicoli a motore.

Vorrei ora indicare le azioni più attuabili e più efficaci per favorire la mobilità ciclistica:

I. Piano urbano della mobilità (PUM): i Comuni nel fare il piano urbano della mobilità devono dare alla bicicletta il ruolo elemento essenziale della mobilità urbana.

II. Intermodalità: le stazioni (ma anche le fermate importanti del TPL e dei tram e i grandi parcheggi) devono essere dei luoghi in cui sia facilitato e agevolato in tutti i modi lo scambio con la bicicletta.

III. Programmi per la mobilità ciclistica: si devono prevedere interventi di tipo culturale, educativo, artistico, che presentino la bicicletta come un mezzo ideale da usare, che è piacevole usare e che fa bene alla salute fisica e mentale di chi la usa e alla città.

Oltre alla mancanza di una rete ciclabile, la situazione che viene percepita dai ciclisti, a Firenze e in molte città toscane e italiane, è quella di città ostili ai ciclisti. Per i ciclisti che non hanno la vocazione (o l'abitudine consolidata) a usare la bicicletta andare in bicicletta è uno sforzo non solo fisico, ma soprattutto psicologico. Le città, e tutti gli abitanti, devono diventare veramente amiche della bicicletta e i ciclisti non devono sentire il pericolo o l'ansia di usare la bicicletta, ma il piacere della libertà di muoversi.

Rendere possibile l'intermodalità: spesso non ci sono alternative all'uso dell'automobile, solo creando ciclostazioni e sviluppando l'intermodalità si offre un grande aiuto al trasporto alternativo all'automobile. Torno a mostrare alcune foto di situazioni di sosta di biciclette alle stazioni:

la prima foto mostra la stazione di Firenze Rifredi, dove vi sono decine e decine di bici ammassate dappertutto, la seconda è il famoso esempio della ciclostazione di Munster, in Germania, che è un esempio da manuale: una struttura di ciclostazione dove c'è un'area di sosta sicura e protetta per le biciclette e i ciclisti.



Ci sono presso quasi tutte le stazioni in Toscana degli spazi ampi, che possono essere destinati alle ciclostazioni: cioè a strutture che siano luogo di sosta custodita per le biciclette, noleggio di biciclette per tempi differenziati, deposito per i bagagli, servizio di gestione di flotte di biciclette aziendali, attività di riparazione e assistenza per le biciclette, punto di informazione. Ci sono in Toscana oltre 100 stazioni, quasi tutte in zone di pianura, e nel raggio di 5 km dalle stazioni, risiede quasi l'80% della popolazione toscana.

Se l'obiettivo della Regione, che l'assessore Conti dichiara e che condivido pienamente, è di portare a 500 mila gli utenti giornalieri delle ferrovie, bisogna attrezzarsi per fare venire una parte importante dei viaggiatori, che già oggi sono il 10%, in bicicletta, altrimenti in molte stazioni bisognerà fare tre piani per le automobili e forse non basteranno. Teniamo conto che molte persone vanno alla stazione da distanze inferiori a due, tre, quattro km, in pianura e quindi potrebbero andare tranquillamente in bicicletta.

The screenshot displays the website's navigation menu on the left, including links for HOME, HOW IT WORKS, JOIN NOW, MEMBERS, PROJECTS, and ABOUT US. Below this is a section for 'SELECT YOUR BIKESTATION' with options for REXBELET, EMBARCADERO, LONG BEACH, PALO ALTO, and SANTA BARBARA. A 'SIGN UP NOW' button is also present.

The main content area features a 'Membership Costs' section with a table:

Annual Administrative Fee: \$20	Annual Service Plan (\$96) or Monthly Service Plan (\$12)
---------------------------------	---

Below this is a list of 'Bikestation Services and Amenities':

- 24-HOUR BICYCLE PARKING**: Use your membership card to access bicycle lockers 24/7.
- AIR**: Free Air available on-site.
- SHOWER/LOCKERS**: Private shower and personal, day-use lockers.
- CHANGING ROOM/RESTROOM**: Change out of your ride clothes before heading out on the town.
- PARTS & ACCESSORIES**: Basic gear and accessories available for purchase.
- GREEN BIKE PROGRAM (COMING SOON)**: Don't have a bike? Use one of ours.
- BICYCLE REPAIRS**: Vending, tools and repair stand available for self-repairs.
- INFORMATION**: Maps and safety related information.

On the right side of the screenshot, there are two photographs: the top one shows a 'bikestation' sign in a shop, and the bottom one shows a person working on a bicycle.

Invece di tante macchine, con conseguente occupazione di suolo pubblico, consumi di energia, produzione di CO2 e inquinamento, ci vogliono ciclostazioni per sviluppare l'intermodalità tra bicicletta e gli altri mezzi di locomozione. Anche negli Stati Uniti, a Santa Barbara, in California è stata lanciato il modello di organizzazione di "Bikestation", e speriamo che con Obama, ciclista e presidente degli Stati Uniti, si possa diffondere in tutti gli Stati Uniti e diventi così una "buona pratica", che possiamo copiare anche in Italia.

Programmi per la mobilità ciclistica: vi sono molti tipi di interventi e di azioni che possono essere compresi in questi programmi. Ad esempio per favorire l'uso della bicicletta nei tragitti casa-lavoro, è da pensare la possibilità di concedere un contributo ai lavoratori che optano per questa scelta. Come ricordava Erasmo D'Angelis prima, anche il governo Bush, cioè un governo conservatore, non certo molto attento ai temi ambientali, ha promulgato una legge che concede ai lavoratori-ciclisti un contributo di 20 dollari al mese.

Proviamo a pensare a quanto costa e può rendere lo spazio di uno stallo per la sosta in una zona centrale di una città. Un parcheggio vale sul mercato almeno 5 euro al giorno, e anche se valesse solo di 2 euro al giorno, è comunque un valore economico non trascurabile. Chi va in bicicletta (e anche chi usa i mezzi pubblici) non occupa quello spazio, perciò un contributo dato a quei lavoratori che si muovono in bicicletta sarebbe, anche solo per questo motivo, il rimborso per un costo che altrimenti il datore di lavoro deve sostenere.

Sempre i programmi per la mobilità ciclistica possono prevedere la creazione

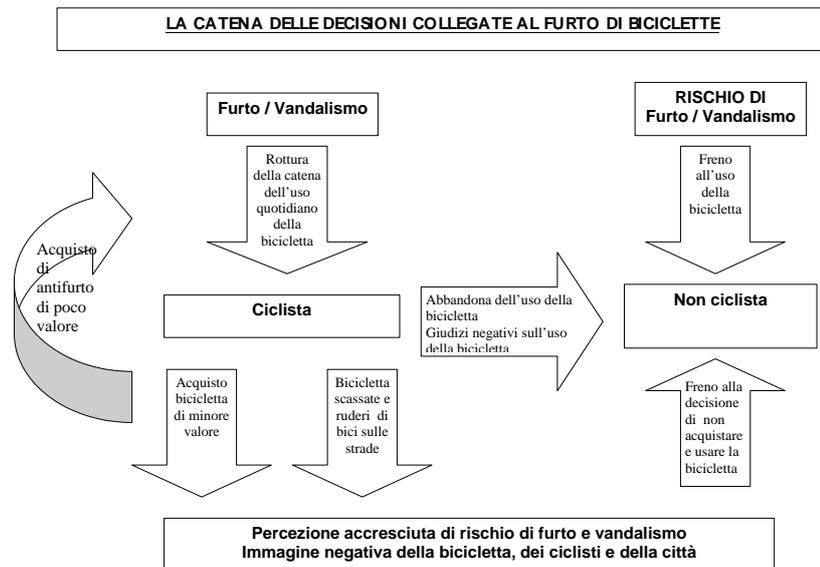
e il funzionamento di uffici per la bicicletta, che in Italia molto spesso dove funzionano con efficacia sono gestiti dalle associazioni dei ciclisti, che hanno una sensibilità molto forte su quelle che sono le maggiori esigenze dei ciclisti, oltre a rispondere con semplicità al principio di sussidiarietà.

Poi altre azioni che i Programmi possono contenere riguardano la definizione di iniziative di promozione, sensibilizzazione ed educazione all'uso della bicicletta, la creazione e gestione di strutture e di spazi per la sosta custodita. E qui tocco un problema che a Firenze è molto sentito, quello della sosta delle biciclette, che ha assunto dimensioni enormi, data la forte distanza tra offerta di posti in rastrelliera, circa 15.000 destinati a salire a 20.000, e la domanda che si posiziona tra 50.000 e 70.000, quindi una carenza di almeno 30.000 posti bicicletta, che costringe i ciclisti a lasciare le biciclette un po' dappertutto, come mostrano queste fotografie.





Collegato alla mancanza di spazi per la sosta sicura delle biciclette, c'è il problema dei furti, cui accenno brevemente, perché, dopo quello della sicurezza, il secondo motivo per cui non si usa la bicicletta è dovuto ai furti: dopo il primo, il secondo, il terzo furto di bicicletta – cosa successa a tanti - molta gente abbandona la bicicletta. Si instaura un circolo vizioso che il seguente schema cerca di descrivere.



Se non si attua una mirata politica della sosta, volta anche alla custodia sicura

delle biciclette, succede che molte persone abbandonano l'uso della bicicletta, magari per passare al motorino.

Ci sono manuali, che spiegano le soluzioni migliori e che indicano le tipologie di strutture e di rastrelliere più adatte, ma anche più semplici e meno costose: ci sono tanti modelli, anche elementari, di rastrelliere e di sistemi per attrezzare spazi sicuri, ma ci vorrebbero scelte politiche attente per consentire di mettere la bicicletta in luoghi protetti, anche nei parcheggi coperti, o all'interno degli isolati o in apposite strutture.

BICYCLE PARKING



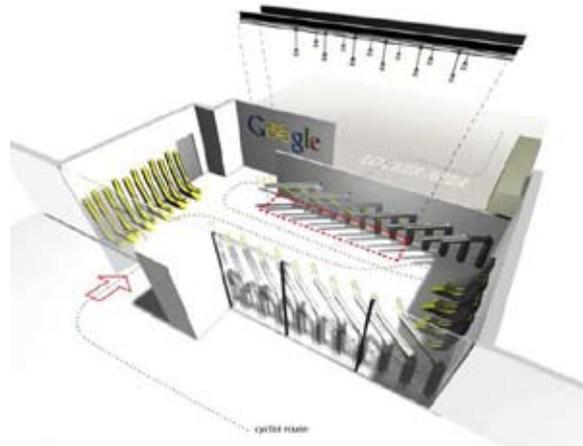
GUIDELINES

A set of recommendations from the Association of Pedestrian and Bicycle Professionals (apbp)

Forse le associazioni dei ciclisti e i singoli utenti dovrebbero proporsi come soggetti che richiedono, realizzano e gestiscono questi interventi.

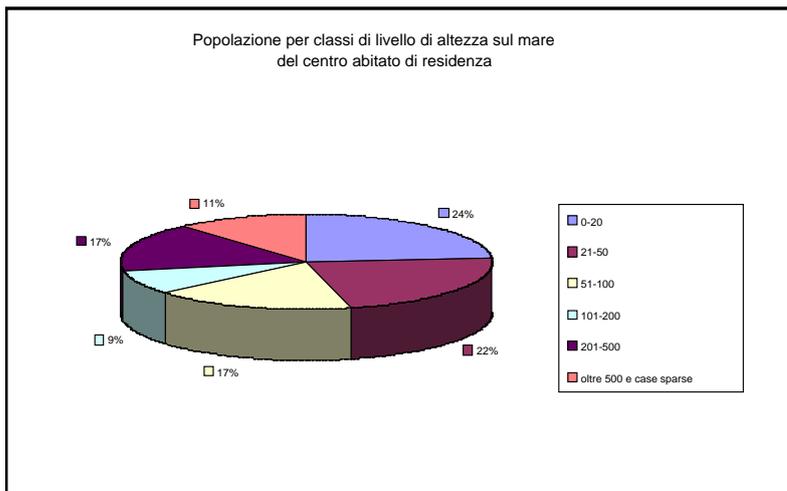


A proposito di spazi protetti per le biciclette all'interno dei parcheggi interrati, voglio mostrare questo un esempio preso ancora dal bando fatto dall'amministrazione di New York e finanziato da Google, che presenta come potrebbe essere razionalmente sfruttato uno spazio coperto per la sosta protetta di biciclette.



Voglio concludere evidenziando le notevoli possibilità di uso della bicicletta in Toscana, contraddicendo il pregiudizio che la Toscana non è come la pianura padana e non è adatta per la bicicletta. La distribuzione della popolazione in Toscana mostra che vi sono 835 mila persone che risiedono in zone completamente pianeggianti (il 23%), altre 800 mila persone (il 22%) stanno in zone pianeggianti, in cui l'elevazione massima del territorio è di 50 metri, e poi ancora il 17% risiede in località con un'altezza massima di 100 metri.

Quindi la popolazione che risiede in territori praticamente in piano, cioè fino a 100 metri di altezza, raggiunge il 63%; si tratta di zone in cui non c'è bisogno di fare fatica per andare in bicicletta, dove si possono fare 5 o 10 km, senza sforzo e in tranquillità.



Chiudo con questa immagine, che mostra gli spazi che, a Firenze, rispettivamente nel tempo di 4, 8 o 12 minuti, è possibile coprire, usando la bicicletta, partendo da qui, dal Duomo.

Se vi fosse una rete diffusa, sicura e confortevole si potrebbe forse rinunciare più facilmente ai mezzi motorizzati, perché in bicicletta si riuscirebbe ad andare senza fatica in tutte le parti della città, al massimo in 20 minuti.



Claudio Del Lungo

Assessore all'Ambiente del Comune di Firenze

Parto dal dato di fatto che Firenze, come molte altre città della Toscana, è una città vocata alla ciclabilità perché la distanza media che percorre un ciclista in andata e ritorno è 8 km, alcuni studi parlano di 5 e altri di 10, mediamente è intesa come 8! Noi a Firenze negli ultimi censimenti abbiamo rilevato una media di circa 25 – 28 mila ciclisti al giorno nei giorni lavorativi, e questo vuole dire che ogni anno grazie alla bicicletta risparmiamo emissioni per 8 mila tonnellate di CO2 all'anno. Questi sono dati semplici, potremmo poi rapportarli anche ad altri tipi di inquinanti. Nel 2004 Firenze era all'età della pietra oggi siamo forse all'età del ferro, quindi non è che abbiamo fatto progressi strepitosi, ma la città è cambiata dal punto di vista della ciclabilità. Prima di tutto abbiamo fatto approvare al Consiglio comunale nel 2005 un Piano per le piste ciclabili, e credo che sia l'unico nel suo genere come Piano integrato urbano della mobilità ciclistica previsto peraltro dalla normativa nazionale. Nel Piano abbiamo individuato non soltanto tutti gli strumenti normativi della segnaletica, della tipologia di cartelli derivanti dal Codice della Strada, che purtroppo non aiuta per niente la mobilità ciclistica, anzi crea complicazioni, e poi abbiamo iniziato a progettare e realizzare con le risorse che avevamo a disposizione, che erano, è inutile ripeterlo sempre, estremamente scarse.

Devo ringraziare calorosamente la Regione, soprattutto l'assessorato all'Ambiente che, per le 30 città che hanno sottoscritto gli Accordi per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, ha messo a disposizione risorse dalle quali potere attingere anche per interventi di mobilità ciclistica che sono in corso di progettazione e diversi in corso di realizzazione o già realizzati.

Dal 2005 a oggi Firenze è passata da 34 a 65 km di piste ciclabili e altri 15 Km sono al nastro di partenza, mentre sui posti sosta siamo cresciuti da 7.400 a circa 12.000. La mobilità ciclistica è cresciuta dal 5,4% del 1999 a circa l'8,7% del 2007 come veicolo primario di spostamento. Sono tutti dati positivi e interessanti che denotano un trend di forte crescita che sale dal basso, ovvero dai cittadini che rinunciano ad altri mezzi di spostamento trovando la bicicletta più veloce e comoda rispetto all'auto. In questi anni, per assecondare questo fenomeno abbiamo quindi realizzato un sistema di piste ciclabili contrassegnato con il codice da C1 a C9 oltre a piste e percorsi locali che prevede l'obiettivo di 110 Km di piste alla fine del 2011. Alcuni dati distribuiti a questa conferenza sono vecchi perché Firenze infatti sta realizzando più di 10 Km l'anno di piste e itinerari ciclabili. Questi dati sono confermati anche da l'Ecosistema urbano divulgato ogni anno dal Sole 24ore che, insieme a Legambiente, pubblica le classifiche dei principali indicatori ambientali delle città capoluogo di provincia in Italia. L'ultima edizione di un mese fa vede Firenze salire da 3,47 metri pro capite a 5,47.

Oltre a questo abbiamo progettato una rastrelliera, a seguito di un progetto europeo, che costa poco, e della quale abbiamo installato oltre 2.000 esemplari. Altri 1.000 sono in corso di posa in opera, ma rappresentano solo una goccia

nel mare, perché a fronte dei circa 12 mila posti bicicletta abbiamo circa 20 mila biciclette in sede pubblica, quindi attaccate a qualunque sostegno pubblico o privato, con un braccio di ferro non indifferente da gestire in casa perché la Polizia Municipale che non sempre è dalla parte del ciclista, vuole rimuovere le biciclette fuori dalle aree riservate alla sosta, ci impedisce una segnaletica specifica per le aree pedonali in contro mano, ci blocca progetti specifici in centro con pareri negativi e ovviamente, proprio perché applica il codice della strada alla lettera, qualche volta si sono anche sbizzarriti a fermare i ciclisti e a fare delle contravvenzioni magari con le macchine sul marciapiede accanto! Quindi questa è la difficoltà del contesto che si vive probabilmente in tante altre città. Firenze ha anche le sue caratteristiche, è l'unica città d'Italia che ogni giorno raddoppia i suoi abitanti e di conseguenza i veicoli circolanti grazie ai pendolari, ai turisti, agli studenti fuori sede, passiamo quotidianamente da 367.000 a circa 600.000 persone che si spostano in città con ogni mezzo, compresa la bicicletta. Non è così a Roma, a Bologna o a Milano.

In questi anni siamo andati avanti lavorando con le due associazioni cercando di recepire non solo la spinta ma le proposte, tanto che abbiamo in corso una Conferenza aperta per la redazione dell'aggiornamento del Piano urbano della mobilità ciclistica, e proprio giovedì prossimo è convocata una ulteriore fase di redazione che servirà non tanto a modificare la normativa generale quanto a individuare le priorità. Fra i metodi adottati per la redazione di questo secondo Piano, abbiamo aperto on line una cartolina, che qualunque cittadino o pendolare può riempire segnalando la richiesta di una rastrelliera, segnalando una pista, un problema di manutenzione o un problema di sicurezza.

Le segnalazioni vengono dirottate all'ufficio mobilità alternativa che inserisce gli interventi nella programmazione della manutenzione o degli investimenti. Infatti dall'inizio dell'anno abbiamo anche un mezzo permanente con due operai che fa manutenzione e, dal primo gennaio prossimo, raddoppiamo perché la manutenzione di 80 Km di piste e 12.000 posti bicicletta in rastrelliera necessita di un intervento continuo e costante.

Fra le manutenzioni dobbiamo considerare anche gli attraversamenti stradali con vernice rossa, sui quali la polizia Municipale non era ben disposta, ma dopo un confronto durato quasi tre anni abbiamo forzato la mano e realizzato molte decine di attraversamenti in sicurezza che non abbandonano il ciclista interrompendo la pista, ma lo accompagnano, fino al tratto successivo. Prima infatti le piste si fermavano al semaforo e il ciclista doveva mescolarsi con i veicoli, e poi ritrovare la pista dall'altra parte. In realtà si perdeva nel traffico con maggiori problemi per la sicurezza e di incidentalità.

Intervenire su questi problemi vuol dire dare più fiducia e sicurezza agli utenti della bicicletta e ridurre il conflitto con le auto, che sui viali di circonvallazione di Firenze superano le 100.000 unità al giorno, tali da rendere altrimenti impensabile l'uso della bici.

Dicevo che siamo all'età del ferro, nel senso che abbiamo raddoppiato i km, abbiamo progettazione e finanziamenti per un'altra ventina di km, stiamo mettendo rastrelliere, ma questo non può che essere solo l'inizio di un percorso con

tutte le difficoltà che in parte faceva vedere prima Sergio Signanini e che in parte vi ho detto io, ma chi vive la città in bicicletta lo vede con i propri occhi.

Queste politiche per la mobilità ciclistica sono anche un segnale che deve essere dato ai ciclisti per rafforzare la loro identità e l'orgoglio di essere utente della bicicletta. Questa identità abbiamo cercato di alimentarla per farli diventare più numerosi ma anche più convinti delle loro scelte, cito ad esempio la collaborazione sul censimento che ormai facciamo da diversi anni su 28 varchi di accesso alla città con i ciclisti volontari, l'ufficio biciclette, la progettazione condivisa, la pianificazione eccetera.

Tra i progetti che stiamo realizzando vi è anche quello di 18 "bike counter", cioè rilevatori permanenti di passaggio delle biciclette in tutta la città, che consentiranno di avere dati permanenti sulla mobilità ciclistica a Firenze, sulla dimensione del fenomeno e il suo sviluppo nel tempo.

Rosanna Betti

Pisa in Bici – per una città ciclabile

Ringrazio gli organizzatori di questo convegno, che ci permette di fare una ricognizione dello stato della bicicletta e della mobilità ciclistica in Toscana e permette anche a noi ciclisti, perché io parlo innanzitutto come ciclista urbana, di descrivere la nostra condizione.

È già stato detto che Pisa è una città ideale per l'uso quotidiano della bicicletta come mezzo di spostamento, per le dimensioni, la conformazione, il clima; sicuramente, come ha affermato prima Sergio Signanini, in bicicletta si attraversa la città più alla svelta che in auto.

La bicicletta a Pisa dovrebbe essere un mezzo privilegiato di trasporto urbano; infatti molti la usano, ma potrebbero essere molti di più. È un uso che ha enormi potenzialità, molto superiori a quelle attualmente sfruttate. A mio parere e a parere anche della associazione a cui appartengo, la Federazione degli Amici della Bicicletta, l'uso della bici non è stato finora sufficientemente incentivato, nonostante che negli ultimi anni la nostra amministrazione abbia realizzato alcune piste ciclabili; in certi casi la situazione è addirittura peggiorata. Vi faccio un piccolo esempio: all'interno dell'ospedale di Santa Chiara, che è un'area di diversi ettari, chiusa, con viali e palazzine, ideale da percorrere a piedi e soprattutto in bicicletta, adesso circola, a differenza di qualche anno fa, ogni genere di mezzo motorizzato privato, mettendo a rischio l'incolumità di ciclisti e pedoni. È di pochi giorni la notizia che dietro a una clinica sono stati abbattuti dei pini: pare che dessero noia, però sono stati abbattuti non per installare, per esempio, rastrelliere, ma per fare posto a parcheggi!

Per quanto riguarda le istituzioni, a Pisa non esiste un ufficio provinciale per la mobilità ciclistica, mentre ha appena iniziato a funzionare la consulta comunale. Esiste anche un ufficio bici, che tra l'altro si occupa di marchiare le biciclette per prevenire i furti.

Di fatto però l'amministrazione comunale a nostro parere non ha curato a sufficienza l'intermodalità, e non ha curato, insieme alle amministrazioni comunali dei paesi limitrofi, anche se qualche passo si sta facendo, il collegamento non solo privato e non solo motorizzato tra il centro e le periferie, perché a Pisa, come a Firenze, ogni giorno affluiscono decine di migliaia di persone; di fatto la popolazione raddoppia e quasi tutti vengono in auto, anche per percorrere pochi chilometri. Tra Pisa e San Giuliano, per esempio, non c'è soluzione di continuità, però al momento manca un collegamento ciclabile. Addirittura ancora non c'è neanche un collegamento ciclabile tra il centro di Pisa e l'ospedale di Cisanello, e sono solo 5 km.

Come dicevo, il comune di Pisa ha realizzato negli ultimi anni delle piste ciclabili, ma purtroppo manca un progetto complessivo e spesso non sono rispettati gli standard minimi sia per le dimensioni che per la sicurezza, cioè non si tiene conto delle esigenze di chi poi le deve usare, e poi spesso anche la manutenzione rimane un optional.

Nel gennaio del 2005 la Fiab e la Commissione pari opportunità del Comune hanno prodotto un rapporto sulle piste ciclabili a Pisa (si può consultare sul sito www.pisaciclabile.it), ma dal 2005 a oggi le criticità delle piste sono rimaste identiche. Quali sono i difetti? Intanto, ripeto, non c'è un disegno complessivo: l'amministrazione dice che ha realizzato 10 km di piste ciclabili, però sono per lo più frammentarie e spezzettate, si interrompono sul più bello, spesso non sono a norma, perché sono troppo strette e creano situazioni di conflitto con i pedoni, non sono su sede protetta, quindi diventano parcheggi o sono percorse da mezzi motorizzati, oppure sono inutilmente realizzate in rilevato, e quindi assai pericolose. Gli incroci non sono protetti, o addirittura si dà precedenza alle auto, le piste si interrompono in corrispondenza delle rotatorie, i percorsi sono discontinui, ci sono spesso attraversamenti e cambi di carreggiata, l'attraversamento magari è un passaggio pedonale, e quindi si è costretti, se si vuole percorrere la città sulle piste, a scendere di continuo dalla bici. Così andarci diventa faticosissimo. La segnaletica è carente, e spesso poi se viene ristretta la sede stradale, perché c'è un cantiere, la pista è la prima a essere sacrificata!

La nostra amministrazione, poi, è eccessivamente attenta alle esigenze di certi privati, come commercianti, gestori di bar. Basta che un barista si lamenti e pretenda magari di avere il parcheggio davanti al proprio esercizio che una pista scompare. Questo è quello che è successo per esempio nelle vicinanze dell'area della ricerca CNR, dove lavorano 1100 persone, molte delle quali usano la bici.

Spesso anche le realizzazioni più recenti non tengono conto delle norme: è stato da poco realizzato l'ennesimo sottopasso ferroviario privo di percorso ciclabile!

Talvolta si è speso troppo poco, però purtroppo si è speso anche male. Vi potrei fare altri esempi, ma non vi voglio annoiare. Riprendo una cosa che dicevo prima: di tutti i sottopassi ferroviari che sono stati realizzati negli ultimi anni nessuno ha una pista ciclabile. Ce n'è uno in particolare sul percorso che parte da Piazza dei Miracoli e va verso il Parco di San Rossore, che quindi interessa non solo chi si sposta per motivi di lavoro o per fare la spesa ma anche i turisti. Il sottopasso non ha un percorso ciclabile e la pista che continua oltre la via Aurelia è praticamente una strisciolina sulla quale non si riesce neanche a restare in equilibrio, priva di manutenzione e invasa da erbacce.

A Pisa abbiamo poi una vera e propria piaga endemica, che è quella dei furti delle bici, particolarmente dolente in determinate stagioni. Molti di noi hanno subito più di un furto, a qualunque ora del giorno, con la bici regolarmente chiusa. Tutti lo sanno, le forze dell'ordine e i vigili urbani, però nessuno fa niente; se volete acquistare per poche decine di euro una bella bicicletta, andate davanti alla mensa universitaria e troverete chi vi vende una bici rubata. Questo tipo di commercio non viene represso; addirittura c'è un altro punto della città dove vive una persona in una roulotte circondata da decine di biciclette, che sono chiaramente ricettate; oltretutto la roulotte è posta su suolo pubblico. L'assessore alla mobilità ci ha promesso che farà qualcosa per sanare questa situazione, che è veramente scoraggiante! Chi ha subito il furto della bicicletta una, due o tre volte, come diceva prima qualcuno, smette di usarla o ne compra una il più vecchia possibile,

magari un rottame pericoloso. Noi abbiamo l'ufficio per la marcatura delle biciclette, però devo dire che sono state rubate purtroppo anche biciclette marchiate e credo che per adesso ne sia stata recuperata solo una, quindi anche la marcatura forse non serve a molto.

E poi c'è la piaga dei motorini, che percorrono liberamente le zone a traffico limitato, vanno contro mano, a velocità sostenuta, senza l'ombra di intervento repressivo, costituendo un grave pericolo per la circolazione di bici e pedoni.

Avete anche voi l'impressione che gli amministratori spesso considerino la bici un po' come la sorella minore dello scooter, un giocattolo da usare giusto nel tempo libero? Ecco, noi vorremmo, da parte della nostra amministrazione, una mentalità più attenta alla mobilità sostenibile e di conseguenza una politica diversa, che scoraggiasse davvero l'uso del mezzo motorizzato privato, incentivasse quello della bicicletta dandole la precedenza sugli altri veicoli, permettendone il transito in entrambi i sensi nelle vie a senso unico, sensibilizzando chi usa i mezzi motorizzati al rispetto dei ciclisti, promuovendo l'uso combinato con i mezzi di trasporto collettivi e, naturalmente, realizzando una rete di piste ciclabili a norma. Dei 100 milioni di euro previsti a Pisa per opere pubbliche per il 2009, solo mezzo milione andrà per le piste ciclabili.

Abbiamo chiesto ufficialmente all'amministrazione comunale pisana di affrontare il capitolo "ciclabilità" in maniera più seria ed organica: ci sono alcuni timidi segnali positivi, ma si procede sempre a passo di lumaca. Tuttavia, recentemente sono state realizzate, o sono in corso di realizzazione, alcune piste che realizzano le aspettative, tra cui la costiera tra Tirrenia e Calambrone. Ce n'è un'altra recentissima che è stata al centro di molte polemiche, poi tutti si sono accorti che era vantaggiosa, perché adesso il traffico è più scorrevole e la pista è molto usata dai ciclisti e dai pedoni.

Noi qui ci paragoniamo con le città dell'Olanda, etc.: la Toscana dovrebbe essere una regione avanzata, ma nel nord Italia, a Mestre, Ferrara, la situazione è notevolmente migliore! Se ci confrontassimo anche con qualche altra città italiana del nord forse l'obiettivo ci sembrerebbe più raggiungibile.

Volevo fare infine un breve cenno a una realtà di cui forse qualcuno dopo di me parlerà più estesamente: il trammino. A Pisa si chiama così ed era la vecchia ferrovia del litorale pisano, che ha cessato l'esercizio nel 1960, e che trasportava i pendolari fra Pisa e Livorno, passando da Marina di Pisa, Tirrenia e Calambrone. Oggi la chiameremmo metropolitana leggera; aveva un grande successo, però nel 1960 è stata soppressa perché in deficit e perché si è privilegiata la mobilità su gomma. Ora sul vecchio resede, di cui resistono delle tracce, si pensa di realizzare finalmente una pista ciclabile che vada dal centro di Pisa al mare, e qualcuno vorrebbe recuperare anche il vecchio trammino. Si potrebbero fare le due cose insieme e io spero che si facciano.

Roberto Bozzi

Anci Toscana - Sindaco del Comune di Castelnuovo Berardenga

Mi sembra una bella e ottima iniziativa, e soprattutto io direi che bisogna iniziare dalla filosofia per poi arrivare alla pratica. Io ho trovato una citazione di John Ruskin che dice “vi fu sempre nel mondo assai più di quanto gli uomini potessero vedere quando andavano lenti, figuriamoci se lo potranno vedere andando veloci”! Io credo che questa sia un po’ la filosofia, dobbiamo cambiare mentalità e soprattutto stili di vita, perché se non una bellissima iniziativa come questa probabilmente non può avere gli effetti che tutti noi speriamo, perché stiamo perdendo molto la dimensione dell’essere, del vivere, del vivere i luoghi e il paesaggio e anche le relazioni sociali! Evidentemente ci sono alcuni tipi di mobilità, come quella dolce, quella della bicicletta, che in qualche modo fanno recuperare l’identità, questi rapporti, ci fanno anche vedere in modo diverso il mondo e il paesaggio che ci circonda, e credo che è su questo che dovremmo partire ed è su questo che dovremmo lavorare sicuramente nei prossimi anni.

Oltre a questo c’è una arretratezza culturale, organizzativa e infrastrutturale dell’Italia rispetto al tema della bicicletta, è stato detto più volte, per esempio la Germania, l’Olanda, la Francia e la Svizzera sono sicuramente realtà più evolute! Di conseguenza credo che ci sia su tutto questo la mancanza di una regia nazionale e la conseguente presenza di una frammentazione di energie e risorse che espone gli interventi che vengono fatti a rischi di dispersione e inefficacia!

Il punto fondamentale credo sia quello di fare sistema, perciò questi stati generali della bicicletta possono essere una prima risposta nel fare sistema, perché se ognuno va per conto proprio, i comuni, le province, regioni, e soprattutto se non c’è una regia nazionale, mi sembra che effettivamente il problema che affrontiamo, pur facendo sforzi piuttosto significativi, non possiamo avere delle conseguenze e dei risultati importanti. C’è una normativa nazionale e regionale che fa riferimento soprattutto al finanziamento della mobilità ciclistica, mi sono divertito a vedere quanto erano le risorse a disposizione, sono ben 1,2 milioni di euro per l’Italia, non per un comune, per l’Italia, di cui la Toscana credo che è la regione capofila, perciò un approccio sicuramente segmentato. Evidentemente non c’è volontà politica di fare sì che l’uso della mobilità ciclistica rientri a fare parte di una strategia di natura nazionale, ma questo credo che non venga da ora, viene ormai da tempo, non solo per l’Italia ma anche e soprattutto per il livello europeo e mondiale. Detto questo però non possiamo fare passare questo come una cosa di secondaria importanza, perché come si dice in Toscana “senza lilleri non si lallera”, e di conseguenza è inutile avere tante idee se non ci sono anche le risorse a disposizione per realizzare le piste ciclabili, per fare manutenzione, perché la signora di Pisa che è intervenuta e ha criticato credo giustamente l’Amministrazione comunale, però dovendo difendere la categoria, il problema non è la volontà, il problema sono le risorse economiche e umane che abbiamo a disposizione! Per cui se come quest’anno non riusciamo neanche a chiudere i bilanci la mobilità non diventa il primo dei problemi, diventa l’ennesima delle problematiche che dobbiamo affrontare! Di conseguenza

il problema delle risorse è uno dei problemi fondamentali. Manca questo disegno strategico, preciso, una grande rete nazionale a elevata ciclabilità, una rete regionale a elevata ciclabilità, bisogna individuare degli ambiti geografici e percorsi nei quali è possibile andare in bici con due obiettivi, soddisfazione e sicurezza! Credo che questa debba essere un po' la filosofia con cui ci avviciniamo a questo tema.

Sicuramente ci sono diversi approcci, c'è quello della città, come è stato fatto con gli esempi di Firenze e Pisa, sicuramente si possono fare altri esempi, Castelnuovo Berardenga è nel Chianti, è in provincia di Siena, per esempio Siena per le caratteristiche che ha, che è un sali e scendi continuo, è già più difficile, perché bisogna avere un po' di fisico, cosa che invece a Pisa o Firenze, essendo pianeggianti hanno meno problematiche, la cosa è molto più semplice anche per chi ha una età più avanzata. Per cui gli approcci devono essere diversi, quello della città, che mi sembra dal punto di vista filosofico ci siamo, bisogna anche qui passare sicuramente in maniera più forte e netta all'atto pratico, un'altra parte è quella della campagna, perché rispetto alla campagna ci sono oltre che la questione di evitare di prendere l'auto, che è comunque cosa importante da tutti i punti di vista, soprattutto da quello della salute, ma anche dal punto di vista economico, c'è l'altra questione che secondo me è estremamente importante, quella del cicloturismo! In particolar modo l'ambiente e il turismo sono due punti sicuramente fondamentali!

Ho letto da qualche parte che 2,2 milioni di tedeschi nei prossimi tre anni verranno in Italia per il cicloturismo: mi sembra una occasione importante questa, per cui creare anche delle aree, delle cartine, delle zone vocate appunto per il turismo, credo che debba essere un obiettivo importante sia a livello comunale che provinciale che nazionale.

Ci sono alcuni progetti importanti nel territorio toscano, faccio un esempio per tutti, in particolare modo nella provincia di Siena, a Gaiole in Chianti esiste un evento, la famosa Eroica, 200 km da percorrere di strade in particolare modo sterrate, e è una manifestazione straordinaria! Gaiole in Chianti ha 2200 abitanti, all'Eroica si iscrivono circa 4000 persone che vengono da tutto il mondo, non da tutta Italia! Proprio per riprendere quel sapore, quel valore del cicloturista per cui passare sulle strade bianche, vedere paesaggi straordinari, bellezze artistiche e architettoniche uniche al mondo. Credo che questo sia una cosa estremamente importante, non per niente esiste una segnalazione permanente del tracciato.

Tutto bene... anche qui ci sono problematiche, perché ci sono gli eroici, cioè quelli che in qualche modo sponsorizzano l'Eroica da una parte, e ci sono i cittadini dall'altra, che vorrebbero che alcune strade venissero asfaltate! Per cui ci sono dei problemi da tenere insieme di varia natura! C'è la Via Francigena, e oltretutto la Regione Toscana è stata designata per il coordinamento nazionale, c'è un problema di manutenzione per garantire l'integrità dei tracciati, che sono circa 800 km, e poi abbiamo in Toscana tanti grandi ciclisti, a iniziare ovviamente da Bartali, ma non solo lui, faccio riferimento a Alfredo Martini, a Franco Ballerini e Paolo Bettini, per cui credo che ci sia anche questo aspetto estremamente importante, cioè di tante persone e personalità nel nostro territorio che possono essere un punto di riferimento e possono essere ambasciatori del cicloturismo in tutto il mondo.

Fabio Roggiolani

Presidente Commissione Sanità del Consiglio regionale della Toscana

Ho partecipato recentemente a una conferenza internazionale che si è fatta a Figueres, in Spagna, proprio sulle questioni della mobilità, dove io ho presentato una cosa che sto seguendo perché nel piano sanitario regionale abbiamo inserito, tra le altre cose, una pagina intera che riguarda la sanità e l'energia rinnovabile e tra le cose che sono scritte si indica il fatto che la sanità utilizzerà esclusivamente per i propri spostamenti extraurbani auto a GPL o a metano, e per i propri spostamenti intraurbani esclusivamente auto elettriche, e a partire da questo mi sto muovendo molto in questi comuni in accordo con l'Assessore Rossi per arrivare a determinare questa svolta, e studiando un po' queste dinamiche sono ritornato dentro le vicende della mobilità, che ho sempre seguito, e in particolare a Figueres mi sono imbattuto in uno di quegli sviluppi straordinari delle esperienze che sono avvenute prima a Parigi, quella di bike sharing sostanzialmente e quella poi di Barcellona.

A Barcellona l'esperienza di bike sharing ha fatto sì che nel primo anno di applicazione ci siano stati 175 mila cittadini che si sono iscritti pagando un noleggio mensile di 30 euro al mese e finalmente però trovando questa infrastruttura che per loro è strabiliante, e queste infrastrutture dimostrano, quello che in parte si cerca di realizzare anche a Firenze, con ovviamente una partenza faticosa e difficoltosa, ma sono le infrastrutture basilari, e si dimostra che facendo queste infrastrutture si fa la differenza, cioè si crea una svolta! Cioè il punto è che la qualità e la quantità delle risorse che si investono in questo settore debba essere pensata non tanto per fare in modo che non si affoghi o che il settore muoia, ma per vedere se finalmente si può fare la svolta radicale! 175 mila persone che si iscrivono e che pagano un noleggio annuale a Barcellona significa tra l'altro che coprono l'80% del costo di quella infrastruttura! L'80% del costo pagato dai cittadini perché quel tipo di servizio è un tipo di servizio molto gradito! E allora noi bisogna iniziare a chiarire alcuni elementi.

Innanzitutto ci sono infrastrutture di tipo regionale, la ciclopista dell'Arno, questioni strategiche sotto tutti i punti di vista, ma chiaramente per lo spostamento anche turistico un investimento formidabile per interconnettere, ma interconnetterci traendo anche da questa infrastruttura valore, perché dove sono state fatte con coerenza queste infrastrutture danno dei risultati straordinari.

In contemporanea c'è il convegno sulle Francigene in corso in Consiglio regionale e altrettanto quello ulteriormente dimostra che questo è uno dei primi elementi, cioè il sistema deve funzionare, e deve farlo con quelle che sono le autostrade della mobilità sostenibile, che sono le Francigene, che sono le ippovie, la ciclopista dell'Arno è una di queste, cioè una idea, le arterie base su cui questi sistemi poi possono interconnettersi. E da questo punto di vista su queste infrastrutture se non c'è una scelta strategica da parte dello stato e delle regioni, oltre che quella degli enti locali, chiaramente sono svolte che non potranno essere sostenute! Sono risorse importanti ed è nel piano dei trasporti che queste risorse

dovrebbero essere allocate. Questo non significa che la sanità per esempio non possa svolgere un proprio ruolo, perché noi vediamo per esempio che la mobilità sostenibile, nel senso di movimento fisico indotto da operazioni come quella parigina e quella di Barcellona, sono immensamente superiori a questi altri tipi di organizzazione di mobilità e attività fisica adattata, quella che noi abbiamo inserito come principio basilare nel nostro piano regionale sanitario, dove noi mettiamo al primo punto dei nuovi stili di vita la questione proprio di muoversi utilizzando il corpo, quindi campagne verso gli ascensori, tutti quei luoghi che ci costringono a una immobilità assolutamente innaturale, e di cui paghiamo un prezzo enorme in termini sanitari, pensate che ovviamente non riguarda solo questo aspetto, ma questo aspetto c'entra moltissimo, noi paghiamo per erronei stili di vita 1,7 miliardi di euro di budget su 7 miliardi di euro di budget sanitario! Cioè noi ormai vediamo che il livello di investimento che noi potremmo fare è elevatissimo, proprio perché il livello di danni che paghiamo da una mobilità erronea è altrettanto elevatissimo!

Ecco che allora dobbiamo anche tenere conto che un certo tipo di induzione a una mobilità ciclistica di fronte a una non organizzazione in termini protezionistici della mobilità ciclistica stessa comporta in una prima fase non un decremento di incidenti stradali, ma purtroppo un incremento di questi! E allora bisogna tenere conto che non si può solo lanciare un appello e non creare l'infrastruttura, dobbiamo lanciare l'appello e creare l'infrastruttura, le due cose si tengono assolutamente, perché se non diventiamo pericolosi anche a noi stessi! E dobbiamo essere chiari anche su questo per sapere le risorse, con tutto il bello che ci sono di iniziative e di volontà che abbiamo, dobbiamo tenere conto e misurare che la mobilità ciclistica è innanzitutto e fundamentalmente una mobilità intraurbana, una mobilità che si sviluppa e che può avere un enorme range di sviluppo, immenso, dentro le città per spostamenti inferiori alla mezz'ora di tempo, per tratti piccoli, e anche per tratte ripetute durante la giornata e non legate al possesso del mezzo privato anche per le difficoltà che nelle città si hanno, ecco che allora diventa assolutamente importante per esempio che presso tutti gli ospedali e tutte le strutture sanitarie sia possibile affittare una bicicletta da poterla rimuovere o rimettere in altre postazioni, cioè dobbiamo fare in modo che ognuno dei nostri luoghi, io lo sto facendo per la questione della mobilità elettrica, perché noi abbiamo il problema di fare spostare gente come me, sono tutto torto, appena cammino, sono grasso, ho una serie di difficoltà oggettive che devo superare, come dire, se mi impegno con la bicicletta, ma come si dice, in corsa verso l'infarto, se non inizi in un certo modo anche quella diventa una indicazione pericolosa! Per cui dobbiamo proporci anche lo spostamento di strumentazioni elettriche, quindi le biciclette elettriche, le auto elettriche, quello che ho detto prima, e quindi i luoghi di ricarica di tutto questo tramite solare, pannelli solari, etc.! Questa è una delle scelte, ma ripeto, l'attività fisica adattata, come la definiamo noi, che è una delle cure che noi finanziamo, può consentirci di fare un patto, che ovviamente non può prescindere anche da un rapporto con il governo, va bene?! E la regione Toscana, per quelli che decidono, quelli che hanno davvero le risorse vere in tutto questo! Però io credo che da questa nostra giornata, mi auguro che emerga davve-

ro chiaro quale è il livello di risorse nel complesso a cui bisogna iniziare a mettere mano se si vuole davvero determinare una svolta radicale della mobilità ciclistica in Toscana! Mai come in questo momento mi pare che ci siano le condizioni da un punto di vista mentale per cogliere questa svolta, anche perché nei nostri studi si vede come ormai è arrivato il tempo delle auto elettriche.

Allora il tempo di queste si vede da una serie di svolte radicali, l'auto elettrica ha il pregio per esempio che se mette sotto il ciclista tende a evitare di ammazzarlo, come fa qualsiasi altra auto, ha un apporto ben più dialogante con la presenza del pedone e del ciclista, quindi la svolta stessa che avviene ora in tutte le grandi case sulla questione del GPL o del metano, che indica chiaramente che qualcosa si è rotto da un punto di vista mentale e che al di là che si è riabbassato il prezzo del petrolio ma di fatto ormai il segnale è partito una volta per tutte! Quindi termino proprio su questo, dicendo che siamo in una fase in cui un vasto movimento, tra l'altro di opinione ben organizzato, tra i cittadini con tutte le associazioni che si occupano di bicicletta, una serie di progettazioni che a questo punto è diventata adulta e in condizioni, anche perché è da molti anni che ci si misura, dobbiamo tutti quanti insieme unificarci per dire quale è il livello di investimento da ora nei prossimi 10 anni che noi programmiamo per poter svolgere fino in fondo il nostro compito. Perché se noi lo programmiamo e lo organizziamo, possiamo davvero spostare su una mobilità ciclistica una quantità enorme di cittadini che a oggi è assolutamente impensabile! Perché pensare in città assolutamente paralizzante come questa, di aggiungere il ciclista dentro a questa situazione non cambiando nulla è davvero da questo punto di vista un sogno che non si avvera poi!

Senza, per capirsi, la svolta dei bike sharing in tutte le città, almeno sopra i 100 mila abitanti se ne ritiene coerente in termini di investimento, finanziamento e resa economica, la applicazione in tutte le città, io credo che da questo punto di vista grandi e veri cambiamenti non se ne potranno ottenere, come senza la realizzazione dell'intermodalità che sono appunto le grandi infrastrutture regionali, non potremmo vedere grandi cambiamenti in questa direzione.

E allora esca un appello chiaro, si quantifichino insieme, senza sapere chi le deve mettere prima, insieme quali sono le risorse coerenti perché per la prossima programmazione si sappia come si sa per la mobilità a motore, si sa e si deve sapere anche per la mobilità sostenibile, si deve sapere quale è il livello per poter reggere il livello di infrastrutturazione e si mettono in quel momento intorno a un luogo di programmazione, e questo è credo anche il nostro compito, tutti quelli che sono gli assessorati coinvolgibili. A mio avviso, e parlandone anche con l'Assessore Rossi, siamo abbastanza chiari, c'è una volontà chiara da parte della sanità di fare la sua parte, ovviamente la sua parte, non pensare che questo sia un escamotage per sostituire le responsabilità di altri! Detta proprio tra di noi io penso che da un convegno di questo genere per lo meno un appello debba essere chiaro: non si può più costruire un km di strada, sia essa locale o regionale o nazionale, senza che non si sia costruito anche un km di pista ciclabile! Oggi consentire ancora questo equivoco gravissimo è la prima delle nostre vergogne, poi ce la possiamo raccontare, una volta i convegni riescono male, oggi è riuscito molto bene, e faccio i complimenti al presidente D'Angelis di questo lavoro e

dell'impegno che sta mettendo, però è del tutto evidente che ora è il momento in cui non ci possiamo deludere! Anche perché fino a che deludi una idea generica che sta in alcuni snob tira via, quando deludi una idea che inizia a stare in così tanta gente e in così tanto impegno, allora ci facciamo davvero del male.

(intervento non corretto dal relatore)

Riccardo Canesi

Euromobility - Ruota Libera Apuo-Lunense

Euromobility è l'Associazione Nazionale dei mobility manager ed è nata alla fine degli anni '90, dopo l'innovativo decreto sulla mobilità sostenibile promosso dall'allora Ministro dell'Ambiente Edo Ronchi. I mobility manager, come voi sapete, dovrebbero essere i responsabili della mobilità aziendale e sono previsti in tutte le aziende, pubbliche e private, con più di 300 dipendenti per unità locale. Purtroppo anche in Toscana molti enti che sarebbero obbligati a nominarli non lo hanno ancora fatto e i risultati si vedono!

Ruota Libera Apuo-Lunense invece è una associazione locale di Amici della Bicicletta aderente alla Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta). L'Associazione opera da circa 6 anni nella cosiddetta Lunigiana Storica e cioè nelle Province di Massa-Carrara e di La Spezia.

Il mio intervento riguarderà in parte temi locali (Toscana e Provincia di Massa-Carrara) e in parte temi generali (Premio Nazionale Città Amiche della Bicicletta, Cicloturismo, car sharing).

Il tema della bici come rimedio contro l'emergenza traffico ovviamente è già stato affrontato.

Tra l'altro, proprio oggi, sul Corriere della Sera, ci sono due pagine intere sui problemi ambientali e sanitari prodotti dal traffico urbano. A livello nazionale, nel novembre del 2007, c'è stata la prima Conferenza nazionale della Bicicletta, organizzata dal Ministero dell'Ambiente su proposta di alcune associazioni, tra cui Federciclismo, Fiab, Ancma, AICC ed Euromobility, con lo scopo di iniziare a definire anche nel nostro Paese una politica generale per la promozione della bicicletta, che finora è mancata!

L'Italia rispetto al resto d'Europa - soprattutto occidentale e settentrionale - è in ritardo di una quindicina d'anni come minimo, tranne qualche eccellenza in Emilia Romagna, Veneto e Trentino Alto Adige.

La Toscana, per la sua baricentricità, per il suo paesaggio, per la sua storia, per la sua "civiltà" è una regione molto vocata alla bicicletta sia come mezzo di trasporto urbano sia come mezzo di trasporto turistico.

Mi dispiace non vedere a questa Conferenza l'Assessore Regionale al Turismo Paolo Cocchi, che ho incontrato un mese fa a "Pedalitalia" di Montecatini Terme.

Considerato che anche stamani si è parlato "di fare sistema" mi auguro tanto che gli assessorati della Regione Toscana parlino tra di loro: ciò sarebbe già importante per evitare sprechi di tempo, di denaro e di energie.

La Toscana è baricentrica, ha un substrato culturale, ambientale, naturalistico, che è unico.

In Toscana, c'è per giunta una forte tradizione ciclistica sportiva.

In Toscana, rispetto ad altre regioni, il senso civico è sicuramente più radicato e forte, e quindi ci sono tutte le condizioni, a mio parere, per promuovere sia l'uso della bici come mezzo di trasporto nelle città sia per promuovere soprattutto una rete che si definisca tale di cicloturismo, cosa che attualmente manca nonostante

il target economico-culturale alto dei suoi visitatori.

So che esiste già un Piano per la Mobilità Ciclistica regionale. Sarebbe altrettanto importante, secondo me, realizzare un vero e proprio ufficio della bicicletta, nell'ambito degli uffici che già si occupano di pianificazione e di infrastrutture. Un ufficio che coordini tutti gli assessorati e soprattutto le loro politiche.

Pensate, in piccolo, solo alla segnaletica degli itinerari cicloturistici: Massa Carrara, ammesso che lo faccia, non può decidere di fare le frecce in una certa maniera e Siena in un'altra.

Pensate allo spaesato cicloturista tedesco che viene in Italia e che si trova disorientato - come già successo - con una segnaletica frutto della fantasia delle amministrazioni locali!

Sembrano banalità, ma sono cose fondamentali, così come ovviamente l'intermodalità.

Occorre quindi mettere in relazione le aziende di trasporto pubblico, Trenitalia, e quant'altro con chi pianifica i percorsi cicloturistici e/o extraurbani.

La maggior parte degli italiani, secondo Eurobarometer, è favorevole in città a un trattamento preferenziale per la bici nei confronti dell'automobile così come gli europei.

Purtroppo quello che è mancato è un approccio integrato tra politiche urbanistiche e politiche dei trasporti: i risultati si vedono, vengono costruiti nuovi ospedali, a mala pena hanno una strada con due corsie davanti (vedi Unico della Versilia). Vengono costruiti Carrefour, e chi li fa si preoccupa di collocarli vicino alle autostrade, o ai grandi snodi, ma non pensa minimamente di raccorciarli con percorsi alternativi alle automobili e al resto della viabilità! I risultati sono questi: una gigantesca melassa di cemento e asfalto nel territorio italiano.

Se osserviamo l'Italia con Google Earth, vedremo che la Pianura Padana ormai è una città lineare, o meglio una nebulosa, che va da Piacenza a Rimini; la Toscana ne ha un'altra che va, come minimo, da Firenze a Pistoia, e un'altra che da La Spezia (in Liguria) finisce a Livorno, e purtroppo questi sono gli effetti della non pianificazione e di uno svuotamento demografico ed anche economico dei centri urbani con una sempre loro maggiore terziarizzazione.

Gli ostacoli all'uso della bici sono costituiti in città principalmente dalla circolazione dei veicoli a motore.

E uno dei motivi per cui la maggioranza dei toscani non prende la bici negli spostamenti quotidiani è dato dalla mancanza di percorsi sicuri (non necessariamente protetti) e dall'invasione dei veicoli a motore in ogni dove.

Il numero di persone che possono circolare in uno spazio largo tre metri e mezzo, come vedete dalla slide, con l'automobile è il meno efficace di tutti!

Solo 2 mila persone in un'ora contro le 14 mila in bici, le 19 mila a piedi o le 22 mila in tram.

Negli spostamenti urbani fino a 8 km la bici, come tempo di percorrenza, è competitiva con l'auto: entrambe impiegano mediamente dai 30 ai 35 minuti per fare 8 km!

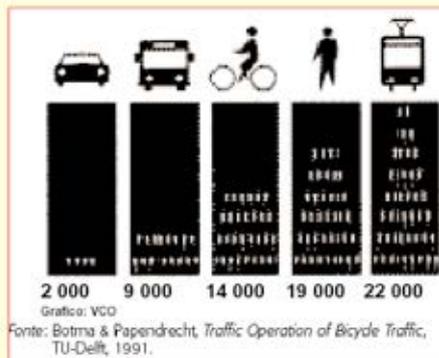
Per percorrerne 5 la bici è ancora più veloce e tutti sappiamo che mediamente il 50% degli italiani percorre meno di 5 km negli spostamenti urbani.

Ostacoli all'uso della bici

- La circolazione dei veicoli a motore costituisce uno dei principali ostacoli all'uso della bici.
- In media i pedoni e i ciclisti rappresentano circa il 20 % delle vittime di incidenti gravi in Europa
- Altri ostacoli sono il comportamento degli automobilisti, la mancanza di luoghi di stationamento sicuro, un'assenza di itinerari diretti e la qualità delle strade
- **Politiche di restrizione della circolazione motorizzata hanno comportato in alcune città una riduzione del 40 % delle vittime della strada (York nel Regno Unito)**
- *OMS Giornata Mondiale della Salute 2002
"Per la vostra salute , muovetevi!"*



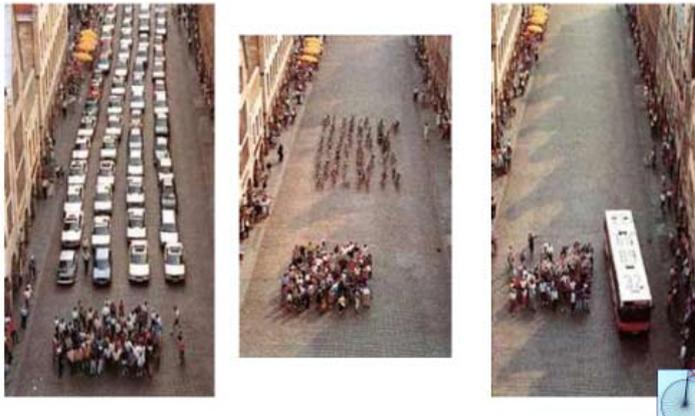
Numero di persone che circolano in un'ora su uno spazio largo 3,5 m in un ambiente urbano



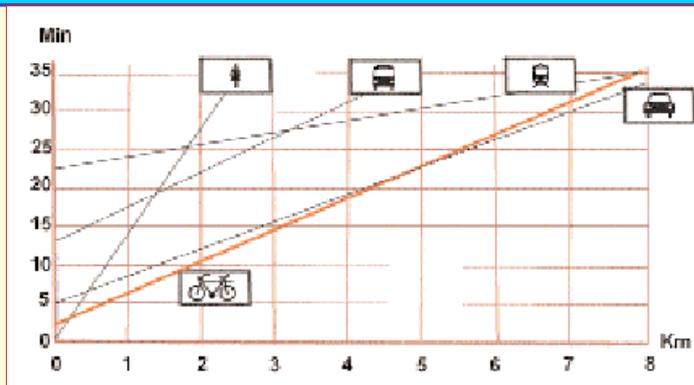
L'automobile privata è molto meno efficiente di altri modi di spostamento senza contare lo spazio occupato per la sosta



Differenti modalità di utilizzo dello spazio urbano da parte di 74 persone (in auto, in bici, in autobus)



Paragone per uno spostamento di 5 km



In città la bicicletta è quasi sempre un modo di spostamento rapido quanto l'automobile



Esistono buone pratiche di cicloturismo in Italia ed anche in Toscana .

Il cicloturismo purtroppo finora è stato sottovalutato in Italia.

Pensate che i britannici, in poco più di 10 anni hanno realizzato una rete ciclabile nazionale (percorsi extraurbani) di circa 15 mila km, finanziata dalla lotteria del Millennio e progettata dalla Ong Sustrans, e loro notoriamente vanno in bicicletta meno degli italiani.

In 10 anni sono riusciti a realizzare, recuperando vecchie ferrovie, argini, strade di campagna, 15 mila km di piste ciclabili! Pensate che cosa significa questo non solo per la loro salute, per l'ambiente, per il miglioramento degli standard trasportistici, ma anche in termini economici e da un punto di vista turistico una cosa del genere!

Il cicloturista oggi non è più solo quel soggetto un po' stravagante, un po' pazzo e solitario che siamo stati abituati a conoscere negli anni passati sulle nostre strade motorizzate.

Solo in Germania in un anno ci sono 2 milioni di persone che conducono una vacanza di almeno una settimana in bicicletta e molti italiani, che sono qualche centinaio di migliaia, sono costretti ad andare in Germania, Austria e Olanda perché in Italia rischierebbero la vita!

Io credo che oggi non serve essere ambientalisti per proporre questa nuova forma di turismo dolce e molto redditizia.

Si tratta di essere realisti e lungimiranti ed avere a cuore le sorti dell'economia turistica.

Vogliamo risollevarle le condizioni di alcune aree marginali, e la Toscana ne è piena, che non sono toccate dai grandi flussi turistici? Promuoviamo il cicloturismo!

Pensate alle vallate appenniniche interne. Sicuramente aiutiamo anche una economia in crisi, derivante dallo spopolamento, aiutiamo i prodotti tipici, aiutiamo un turismo davvero sostenibile e rispettoso dell'ambiente. Tenete conto che mediamente un cicloturista spende 100 euro al giorno.

La Svizzera è anni luce rispetto a noi, però non vedo perché non dobbiamo prendere come riferimento la Svizzera, che peraltro anche come morfologia e dimensioni non è poi molto dissimile dalla Toscana.

In Svizzera sono arrivati a 5 mila km di percorsi ciclabili extraurbani.

In questi ultimi 5 anni ne hanno realizzati 2 mila. C'è una intermodalità straordinaria.

Perché non dobbiamo prendere ad esempio questi Paesi?

Le priorità dei ciclisti europei:

- 1) la bicicletta deve essere considerato come un qualsiasi mezzo di trasporto;
- 2) l'intermodalità;
- 3) la sicurezza stradale;
- 4) la promozione della rete europea degli itinerari ciclabili;
- 5) l'integrazione delle politiche europee.

La Svizzera all'attacco



RENT
A BIKE

"Schweiz Mobil" (Mobilità in Svizzera) punta a far diventare la Svizzera leader mondiale nella mobilità lenta, turistico-naturalistica che comprende itinerari per bicicletta, mountain bike, trekking, pattini, canoa.

Nel 2008, la Svizzera è passata a circa 5.000 Km dai 3.300 Km di piste ciclabili esistenti 5 anni prima



Sono stimabili in oltre 11 milioni le giornate di uscita in bicicletta all'anno con la rete attuale, con un fatturato aggiuntivo per gli operatori turistici stimabile in circa 150 milioni di franchi

Si stima che il Progetto "Schweiz Mobil" genererà ricavi annuali aggiuntivi per 500 milioni di franchi



Le cinque priorità dei ciclisti europei :

1) Le biciclette deve essere considerata come un qualsiasi altro mezzo di trasporto

2) L'intermodalità

3) La sicurezza stradale

4) La promozione della rete europea degli itinerari ciclabili

5) L'integrazione delle politiche europee



La provincia di Massa Carrara si trova in una situazione molto strategica da un punto di vista geografico, perché sapete che è attraversata dalla Cisa, l'antica Francigena e il collegamento principale tra la pianura padana e il Tirreno è sempre passato dalla Lunigiana.

Oggi, nonostante queste straordinarie potenzialità, non viene per nulla sfruttata da un punto di vista cicloturistico né per altre forme sostenibili (piedi, cavallo) di mobilità!

Fiab-Ruota Libera Apuo-Lunense ha un'idea: utilizzare la ex Ferrovia Pontremolese, prima che venga cementificata, e considerato che è un asse straordinario di penetrazione lungo la valle del Magra, come pista ciclopedonale.

Su questo stiamo organizzando per il 31 gennaio a Bagnone una Conferenza.

Questo vale anche per la Ferrovia Marmifera di Carrara, che è uno straordinario reperto di archeologia industriale. E' stata realizzata nel 1875 ed oggi purtroppo è praticamente in parte distrutta e in parte abbandonata.

Noi vorremmo realizzare nel vecchio edificio della stazione di San Martino a Carrara centro un Museo della Ferrovia Marmifera, a cui si può arrivare con un percorso ciclopedonale (Ciclopista dei Marmi) utilizzando il vecchio sedime della ferrovia marmifera che da Avenza porta al centro di Carrara (4km).



Questo tracciato, già inserito in Bicalitalia (la rete ciclabile nazionale) e in Eurovelo (la rete ciclabile europea) costituirebbe l'asse principale di una rete ciclabile urbana che arriverebbe da un lato al mare, ai comuni confinanti e a percorsi più impegnativi alle cave di marmo.

Un ulteriore Progetto è poi quello di installare sulla Ciclopista dei Marmi un Museo all'aperto sulla Storia del Trasporto dei Marmi.

Guardate in quali oscure condizioni è tenuto il vecchio edificio della Stazione: siamo a 300 metri in linea d'aria dal Municipio, quindi in pieno centro, e questo

è il vecchio viadotto del Boccalone che fu ricostruito dopo i bombardamenti della seconda guerra mondiale.

**La Marmifera ,
perché non sia
solo un bel
lontano ricordo**



- In tutto il mondo si recuperano a fini ciclo-pedonali-equestri i tracciati ferroviari abbandonati
- Questi diventano ancora più importanti se si trovano in città sia come infrastrutture per la mobilità sostenibile sia come "corridoi ecologici"



Guardate al contrario cosa è stato fatto a Parigi su una vecchia ferrovia urbana non molto dissimile a quella che avete visto prima, dove è stato costruito praticamente un percorso ciclopedonale con giardino pensile straordinario.

**Nelle città civili e avanzate è una cosa normale,
neanche particolarmente geniale, recuperare le
vecchie ferrovie**



**Centro di Parigi : una vecchia ferrovia urbana a scopo
ciclopedonale**



Per approfondire questi temi il 31 gennaio a Bagnone, in Lunigiana, Euromobility, Ruota Libera e Legambiente organizzeranno un convegno sul cicloturismo che avrà il patrocinio anche dell'Assessorato al Turismo della Regione Toscana che sarà presente con l'Assessore Cocchi e se verrà anche l'Assessore Conti ci farà più che piacere.

Un'altra cosa importante è il Premio nazionale Città Ciclabili, ormai alla sua quarta edizione.

Non è l'ennesimo Premio con "nani e ballerine" di cui è ricca l'Italia.

E' un Premio che serve per valorizzare e diffondere al meglio in Italia le buone pratiche della ciclabilità.

Descrizione del Premio



- Il Premio ha lo scopo di incentivare la mobilità ciclabile in ambito urbano ed extraurbano, mettere a confronto e pubblicizzare i migliori risultati e diffondere le buone pratiche presso tutti i Comuni, le Province e gli altri enti locali italiani.
- Vengono premiate le migliori realizzazioni che abbiano come fine il miglioramento della ciclabilità. Non ci sono limiti alla natura di queste realizzazioni (infrastrutture, miglioramenti del mezzo ciclistico, campagne, interventi in scuole, aziende, ecc.) ma dovranno essere già esistenti e riguardanti mezzi a esclusiva propulsione muscolare.
- Le idee e i progetti per quanto interessanti non sono ammessi al Premio.



A chi è rivolto il Premio



Il Premio, con cadenza biennale, è rivolto a Comuni, enti (Province, Comunità Montane, Parchi Nazionali e Regionali) e aziende che hanno sviluppato e realizzato progetti innovativi e di successo nel campo della mobilità ciclabile.

Il Premio è rivolto alle seguenti categorie:

- Categoria 1: Comuni con meno di 30.000 abitanti;
- Categoria 2: Comuni con più di 30.000 abitanti;
- Categoria 3: Enti (Province, Comunità Montane, Parchi Nazionali e Regionali, ecc.)
- Categoria 4: Aziende



A Parma il 2 dicembre premieremo le città italiane che si sono comportate meglio nelle realizzazioni concrete, non nel parlare, pratica in cui siamo bravissimi in Italia.

Dispiace in ultimo rilevare come, ad un anno dall'impegno preso, la proposta scaturita dalla Conferenza Nazionale di Milano relativa all'istituzione di Servizio Nazionale per la Bici, sul modello di ciò che hanno fatto i francesi, di quello che hanno i tedeschi e gli olandesi, sia rimasta lettera morta.

Nonostante esista un'apposita disposizione del precedente Ministro dell'Ambiente Pecoraro Scanio, l'attuale Ministro Prestigiacomo per il momento non sembra molto interessata al tema.

Sarebbe quindi opportuno che anche da questa assemblea scaturisse di nuovo la proposta per realizzare sia a livello regionale ma soprattutto a livello nazionale un Servizio della bici, per promuovere e coordinare tutte le iniziative finalizzate all'incentivazione e diffusione della mobilità ciclabile.

Per finire, vi informo che nell'ottobre scorso è nato in Italia il Club delle Città per il Bike Sharing al fine di promuovere questa forma innovativa di mobilità urbana e di riuscire a definire con il Ministro dell'ambiente un Protocollo di Intesa (sul modello del car sharing) finalizzato ad incentivare le città italiane ad adottarlo.

Riccardo Conti

Assessore al Territorio ed alle infrastrutture della Regione Toscana

Dopo di me farà una relazione Adriano Poggiali, che parlerà soprattutto delle ciclostazioni, di un punto cruciale. Erasmo D'Angelis concluderà questa giornata con la piena autorevolezza che lo contraddistingue. Apprezzo la proposta che veniva fatta poco fa da Fabio Roggiolani, che la commissione istituisca un tavolo permanente che ci metta in relazione, ci faccia discutere e assumere impegni più coordinati.

Devo dire che considero la relazione di Sergio Signanini esaustiva e ben fatta. Del resto, fra le tante cose che fa è anche un nostro collaboratore, su questi argomenti potrei dire che è il nostro principale collaboratore, e mette mano un po' sui nostri programmi. Io penso serva un'azione di coordinamento. Sergio diceva che la Toscana è l'unica regione che si occupa di biciclette e che nella regione Toscana l'unico che se ne occupa è l'assessorato ai trasporti. Non è proprio così, però riflette un dato di verità! C'è bisogno di un tavolo che raccordi varie esigenze, benissimo! Anche per la sanità e per questo sentirò l'assessore Enrico Rossi. Non sarà così semplice, anche normativamente soprattutto per gli investimenti. Intanto però l'importante è capire che ci sono sempre più soluzioni per i problemi, e che occorre quindi fare liberare una progettualità un po' più ampia. Io poi farò qualche esempio. Purtroppo non potrò ascoltare quello che vi dirà tra poco Giovanni Cardinali, cose che apprezzo, anche queste. Perché sono progetti realistici, coordinati, inseriti in una programmazione che riguardi sia l'ambiente che la viabilità, le politiche urbane, la filiera delle istituzioni toscane. Mi pare che sia questo il problema! Per dare risposta al modo con cui era posto il tema da Signanini, cioè o questo è un ingrediente, in alcuni casi un gradiente, delle politiche della mobilità o noi siamo a rincorrerla: la dichiariamo centrale a pagina 1, ma lì le centralità sono infinite, quasi una per riga. Rischiamo così di perderla e di arrivare a pagina 10 e non trovarla più.

Noi abbiamo compiuto esattamente questo sforzo nel piano della mobilità e della logistica regionale, dove abbiamo assegnato alla bicicletta un ruolo strutturale e strategico. I dati li riportava bene Signanini e io non sto qua a ricordarli. Questi dati trovano una corrispondenza nelle abitudini dei toscani, infatti la bicicletta è il secondo mezzo usato dopo la macchina.

E allora io credo che stiamo andando molto vicini a raggiungere l'obiettivo dei 500 nuovi km di piste da raggiungere nel 2009. Potremmo arrivare nel 2009 vicino a mille km di piste ciclabili o di ciclopiste presenti nella nostra regione con un programma che è bene sia progressivo e corrisponda a una crescita di impegno. Dove allochiamo queste risorse? Noi le allochiamo in gran parte (e ve ne parlerà Poggiali) nei piani urbani della mobilità. Vi dico sinceramente che sono contrario a programmi che si intestino solo alla bicicletta, perché è un modo con cui li portiamo avanti un anno, due, e il terzo li perdiamo. Io sono perché siano un ingrediente e in alcuni casi un gradiente di programmi urbani della mobilità! Sia questo il punto! Quando parlo di progetti lo dico anche alle associazioni: mi-

suratevi con i comuni, con i membri delle ciclostazioni, e immettiamo programmi nell'ambito del ragionamento dei piani urbani della mobilità! Montevarchi io lo considero un comune che sta investendo tantissimo sulle piste ciclabili, lo fa ristrutturando il proprio sistema di accesso alla stazione, facendo il nuovo parcheggio, il nuovo sistema delle autolinee, e credo che sia uno dei comuni che si impegna di più. Ci sono, naturalmente, anche un mare di polemiche, perché distrugge i posti auto. E io sono allora perché all'interno dei meccanismi del piano urbano della mobilità ci sia la compartecipazione, la progettualità, la selezione, un intervento organico che non appende una pista ciclabile nel vuoto, ma che stia tutto dentro un progetto di mobilità. Credo che si debba procedere così, anche in maniera crescente e mettendo insieme le risorse regionali con quelle dei comuni. Soprattutto perché ci sia una progettualità condivisa e che dia una risposta che possa apparire incisiva e lo sia. Della qualità e delle risorse vi parlerà Poggiali. Noi ormai riusciamo a inserire una cifra crescente in questo modo all'interno di questi programmi. Naturalmente questo non significa che non ci siano progetti specifici di ciclostazioni, etc... Mi pare bello questo ragionamento sulle città del bike sharing. Può attivare rapporti pubblico – privato. Giustamente Canesi li riportava a un quadro di scenario. Per questo occorre anche una politica che coordini anche oltre il modello regionale. Detta così di solito è un alibi. Intanto coordiniamocela tra di noi. Io non ho difficoltà. Naturalmente non può esistere che il per bike sharing, si torni alla logica “da decreto” dove il Ministero stabiliva anche dove fare i parcheggi. Con questa logica non se ne fa più neanche uno. Non è la regione che può stabilire la rete dei bike sharing, servono risorse, indicazioni, i piani urbani della mobilità, e che crescano queste politiche. Si può stabilire che abbiano progressivamente una loro forma di priorità questo tipo di interventi all'interno di queste politiche, per farli crescere. Devono esistere una serie di progetti su cui poter lavorare, su cui potersi misurare.

Un altro esempio: noi abbiamo programmi per la sicurezza stradale (anche di questo vi parlerà Poggiali) e diamo una priorità agli interventi sulla messa in sicurezza. Troviamo questo ruolo specifico all'interno delle politiche della mobilità. Ma perché io insisto sulle ciclostazioni? Perché gli anni prossimi, a mio avviso, in Toscana devono essere gli anni del treno. Sono molto onesto con voi, come ho già detto, se prendiamo il problema dal lato della bicicletta, dobbiamo inserirla nei progetti dal punto di vista della mobilità. Questo punto di vista è proprio quello del treno, perché è quella la priorità che dobbiamo stabilire. E sarà quella dove dobbiamo far convergere il grosso delle risorse. Alcuni di noi hanno letto una polemica e nei prossimi giorni cercheremo di rendere nota la nostra impostazione, o di ricapitarla, rispetto alle aziende di trasporto pubblico, che polemizzano perché ritengono che le risorse, che loro si attribuiscono, noi le dedichiamo ai treni. Ma quelle non erano risorse per loro. Noi cerchiamo una collaborazione con il Ministero. Ci possono essere a volte delle divergenze sulla quantità delle risorse che vengono da Roma. Però, per quanto ci riguarda, se noi vogliamo far fare un passo in avanti a tutta la mobilità sostenibile il problema lo afferriamo dalla questione dei treni, anche quello delle biciclette. Per questo insisto sulle ciclostazioni. Perché o riusciamo a portare entro il 2015 a 500 mila i toscani che ogni giorno

prendono il treno o la battaglia della mobilità sostenibile l'abbiamo persa. Così raggiungiamo uno standard europeo e lì intorno ci inseriamo politiche europee, ciclostazioni, etc... perché offriamo una alternativa concreta all'uso della macchina. Questo è il punto di fondo: una alternativa che sia concreta e praticabile da chi va a lavorare ogni giorno. Ed è evidente che siamo in questo trend: erano 160 mila i toscani che prendevano il treno ogni mattina ora sono 230 mila, dopo lotte per treni che andavano e non andavano e tanto altro, non sto qui ora a fare una descrizione analitica. Arrivare a questo obiettivo significa ciclostazioni, significa collegamento. Parlo di un sistema ciclabile in città con le tramvie, e non di città che si spaventano che le tramvie passano vicino al Duomo! Dobbiamo pensarla così. Dobbiamo far crescere i progetti di una grande scelta strategica: "500 mila toscani in treno" L'uso della bicicletta va a supporto di questo sistema.

Poi c'è una questione che veniva sollevata da Roggiolani, che è quella del sistema regionale di opere strategiche per la bicicletta. Su questo voglio essere chiarissimo. Poi farò una proposta positiva. Questo è un problema che non può essere affrontato solo da un lato. Si parla, infatti di opere strategiche infrastrutturali. Se le si finanziano in alternativa a interventi sulle ex statali, che poi è quello che fa la regione, questa battaglia verrà persa rapidamente da chi la promuove. Uno dei profeti di questa battaglia è Giovanni Cardinali, io lo apprezzo molto. Ma quando viene a discutere con me nella sua veste principale mi chiede strade. E non mi dice che vuole 1 km di strade e uno di ciclabili. Lui mi dice che vuole le strade, quando gira per la Provincia di Arezzo per 90 volte su 100 discute di strade, per questo le richiedono. E io dico che in ciò c'è un elemento che va corretto. Perché io dico treni! Quindi dò una priorità diversa. Parlo di un sistema regionale della mobilità, che gerarchizza la mobilità, quella di chi ogni giorno va a lavorare, a studiare. La regione Toscana vuole organizzare un sistema efficiente per i toscani, di tutti i tipi. Quando si dice che si promuove la Toscana del turismo si dice un'altra cosa, a cui posso collaborare ma non posso impegnare tutte le risorse strategiche in quella direzione, perché fallirei un mandato. Dopodiché deve esistere una collaborazione tra risorse per il turismo, per la cultura, e per la mobilità. Noi possiamo costruire un discorso di infrastrutture strategiche. Si deve discutere di una rete. Poi ci sono diversi tipi di infrastruttura strategica, dipende dai progetti, e io credo che ce ne siano alcune, fra cui la Francigena e la Pontremolese. Ce ne sono altre, come la ciclopista dell'Arno, che possono avere un valore strutturale anche rispetto alla mobilità quotidiana. Perché finanziando quel progetto non finanzia altri interventi, infatti con quell'intervento risolvo quei problemi. Io fra un turista e un pendolare scelgo sempre un pendolare, perché è la mia missione, non perché ce l'ho con i turisti. Credo che al turista deve pensarci in primo luogo qualcun altro. Oggi sarà presentato il progetto per la ciclopista sull'Arno. E' interessante. Ho detto qualche giorno fa alle tre province interessate, discutendo del piano della viabilità e dei nuovi programmi della viabilità sulle regionali, che se c'è un accordo fra di loro a poter immettere risorse sul progetto di fattibilità sulla ciclopista dell'Arno io ci sto. Naturalmente che ci sia più presenza locale, il 50% o 60% delle risorse, perché la regione svolge funzioni integrative della viabilità. Serve un progetto che valorizzi gli aspetti ludico-sportivi. Io, come diceva Erasmo

D'Angelis, sono stato un ciclista, anche discreto, che vinceva le corse quando era bambino. L'aspetto ludico mi piace, anzi se devo fare un rimprovero Erasmo, è proprio quello di coinvolgere di più anche i ciclisti e le federazioni ciclistiche, perché hanno un interesse e una dimensione anche loro, e vi riconosco un problema. Anni fa, quando correvo io uscivo di casa in bicicletta e andavo ad allenarmi, avevo 8, 9, 10, 11 anni. Ora non può più avvenire così, e se non vogliamo che quella tradizione, da Bartali a Bettini, che è una tradizione culturale della nostra regione, si esaurisca dobbiamo iniziare a far concepire le piste ciclabili anche in funzione di una attività agonistica. C'è bisogno di una impiantistica adeguata altrimenti sarà uno sport che muore. A me dispiacerebbe. Ora che c'entra l'assessore alla viabilità? In questo caso c'entra Riccardo Conti che correva in bicicletta e che dice che c'è questo problema. Ma anche in questo caso vale lo stesso ragionamento fatto per il turismo.

E quindi io dico che se noi progettiamo bene la ciclopista possiamo immeterla nei programmi di finanziamento della viabilità regionale come quota parte, come si è fatto con altre cose, anche come sperimentazione, sulla base delle motivazioni di cui sopra. Io non farò mai venire meno però una motivazione che dice: là dove c'è turismo e sport ci può essere anche viabilità. Ma bisogna che guidino le due cose. Là dove c'è il pendolare devo essere io che intervengo! Ve lo dico con grande onestà, ma mi pare che sia anche il vostro ragionamento. La ciclopista è un grande elemento di svago che va promosso, ma se vogliamo arrivare agli standard europei la bicicletta deve diventare uno strumento con cui ordinariamente, anche quando piove, si va a lavorare. Anche Agresti portava l'esperienza di Grosseto: è assolutamente evidente che quelle piste ciclabili possano avere anche una funzione di promozione del turismo, ma bisogna che abbiano una concezione e un'impostazione più ampia.

Occorre un tavolo per coordinare i progetti tra assessorati. Siamo già piuttosto integrati, ma possiamo ancora crescere per riuscire a coordinare risorse che possono interagire tra loro. Dobbiamo evitare di settorializzare il problema e anzi dobbiamo cercare di farlo diventare un ingrediente di tante politiche.

Giovanni Cardinali

Coordinamento regionale toscano FIAB

Il mio intervento riguarda una proposta del Coordinamento Toscano della Federazione Italiana Amici della Bicicletta sul sistema delle ciclopiste regionali, con particolare riferimento alla ciclopista/ciclovía dell'Arno, che non ha valenza solamente cicloturistica, ma anche di infrastruttura urbana e extraurbana per mobilità alternativa all'uso dell'automobile.

Le ciclopiste e ciclovie toscane, come inquadrare dalla FIAB, sono classificate in principali come:

- la ciclopista dell'Arno, tratto della Ciclopista del Sole della rete Bicalia ed Euro Velo 7, cioè della rete impostata per il sistema europeo;
- la Francigena, classificata Euro Velo 5, da Pontremoli, Lucca, San Miniato, a Siena e oltre;
- la costiera da Massa, Forte dei Marmi, Pisa, Livorno, Grosseto e oltre.

Sia la ciclopista dell'Arno che la "costiera" non hanno valenza solamente cicloturistica, ma anche di infrastrutture urbane e extraurbane per la mobilità sostenibile in generale.

Oltre a questi itinerari principali sono stati definiti anche degli itinerari interregionali e quelli della cosiddetta rete delle valli interne, collegabili all'infrastruttura regionale principale relativa alla ciclopista dell'Arno; come Fiab, fra l'altro, abbiamo contribuito alla progettazione della Poggibonsi - Colle Val d'Elsa, prevedendo di utilizzare sedime ferroviario della vecchia linea dismessa che iniziava da Empoli.

La ciclopista dell'Arno si collega in provincia di Arezzo con il sentiero della bonifica in Val di Chiana e con la "costiera" a Pisa.

Le principali ciclopiste/ciclovie già realizzate in Toscana sono:

- la Grosseto, Marina di Grosseto, Castiglione della Pescaia, e fa piacere che sia presente in questa occasione il vicepresidente della commissione territorio e ambiente Andrea Agresti, già amministratore presso il Comune di Grosseto quando prese avvio la costruzione;
- la Prato - Val Bisenzio: molto bella, tra l'altro la FIAB nel corso della ciclostaffetta nazionale dei primi di settembre 2008 ha percorso questa ciclopista per raggiungere quella dell'Arno, proseguendo dai Renai a Piazza Signoria. Anche in questo caso vorrei ringraziare a nome della FIAB di Prato l'Assessore del Comune di Prato, relatore a questi stati generali;
- il sentiero della bonifica in Val di Chiana, con segnaletica Fiab di tipo europeo;
- la ciclopista del Serchio in Comune di Lucca;

e tante altre realizzate lungo l'Arno dal Casentino a Marina di Pisa, in Val di Pesa, nel promontorio dell'Argentario e litoranee nelle province di Pisa, Lucca e Massa Carrara.

Nella totalità dei casi, come ha testimoniato la rappresentante degli Amici della bicicletta di Pisa, gli itinerari sono frammentati ed è necessario un "rifasamen-

to”, affinché rientrino in un modello di itinerario senza soluzione di continuità all’interno di una rete.

Faccio un esempio.

La ciclopista Grosseto-Marina di Grosseto ha più le caratteristiche di una ciclovia, di una green way, con una sezione trasversale ridondante rispetto a quella richiesta dalla normativa, è dotata di aree di sosta dove si può sostare per picnic, con servizio di acqua potabile, panchine e tavolini, i cittadini si spostano in bici non solo per sport, ma anche per andare a lavoro a Marina di Grosseto. Ma in questo caso occorre risolvere un problema di nodi, poco prima della strada delle Cornacchie la ciclopista termina ed è subito presente un incrocio semaforico, pericolosissimo, da sistemare con una rotatoria progettata per i ciclisti, come hanno ottenuto in città i nostri amici di Grosseto.

L’impostazione di ciclopiste che presentano discontinuità, spesso pericolose, dipende da amministratori ma anche da tecnici che non sanno progettare le piste ciclabili ovvero dimenticano dettagli importanti nella fase di realizzazione.

Un tecnico che intende progettare una pista ciclabile dovrebbe, a mio avviso, andare spesso in bicicletta, fare almeno 2 o 3 mila km l’anno, soprattutto in ambiente urbano, per comprendere bene come impostare le interferenze, la segnaletica orizzontale verticale, ecc.

Il mio intervento però vuole concentrarsi sulla ciclopista dell’Arno.

Nel 1994, nell’ambito del piano regionale di azione ambientale fu stipulato un protocollo di intesa tra la Regione Toscana e tutti i comuni attraversati per realizzare la ciclopista dell’Arno sulla base di uno studio di fattibilità redatto dall’ufficio regionale del genio civile che però è restato lettera morta. Perché è restato lettera morta?

L’Assessore Conti nel suo intervento ha già risposto a questa domanda: la realizzazione di questa infrastruttura ciclabile non è un problema solo ambientale o riguardante solo aspetti cicloturistici, essa va compresa nel programma regionale delle infrastrutture strategiche per la mobilità sostenibile!

In questo inquadramento programmatico infatti si possono mobilitare risorse progettuali, politiche e economiche che ad altri livelli sono molto limitate.

Per la ciclopista dell’Arno è stato perfezionato lo studio di fattibilità del 2004, sempre dall’ufficio regionale del genio civile, grazie anche al contributo di nostri iscritti che lavorano in questo servizio, in particolare del geometra Stefano Tanini, sotto la direzione del Dirigente Ing. Fianchisti.

La Provincia di Arezzo nel piano provinciale per la mobilità ciclabile ha posto come priorità la ciclopista/ciclovia dell’Arno.

L’inizio parte da Stia, non da Molin di Bucchio o dalla sorgente dell’Arno, perché il modello scelto di percorso ciclabile è quello alla portata di tutti, con mountain bike ma soprattutto con bici da città, quindi anche con una Graziella anni 70 si può partire da Stia e, anche per lavoro, andare a Pratovecchio per lavoro o studio, e così via, fino ad arrivare a Pisa.

E’ bene sottolineare che l’Arno attraversa tanti comuni con una forte antropizzazione e sviluppo di attività economiche, con presenza di stazioni ferroviarie che

garantiscono lo scambio bici/treno (mi piace ricordare che quando abbiamo fatto la ciclostaffetta per l'Arno, raggiunto San Donato siamo andati verso San Romano, alcuni nostri amici dovevano rientrare a Arezzo e sono andati alla stazione di Montopoli, altri, dopo Castelfranco, hanno preso quella di Pontedera, qui hanno preso il treno e sono ritornati a Arezzo con la bicicletta al seguito!)

In Casentino dalla Piana di Campaldino a Bibbiena e da Rassina a Capolona, sono presenti strade provinciali o comunali a basso traffico che con segnaletica adeguata per la protezione del ciclista sono già utilizzabili come ciclovie, altre piste ciclabili sono state previste nell'ambito della costruzione delle casse di espansione nel programma di investimenti per la riduzione del rischio idraulico.

Alle porte di Arezzo è già stata realizzata una passerella ciclopedonale in legno a Giovi; a Ponte a Buriano, nella previsione di un nuovo ponte stradale è possibile un collegamento con la ciclopista della Chiana, utilizzando il vecchio ponte del 1277 solo per un corridoio ciclopedonale.

L'oasi di Bandella, prima della diga di Levane, è attraversata da una vecchia strada comunale che è già una ciclopista, qui abbiamo anche un approdo per visitare in barca l'oasi.

Dopo la diga di Levane è in costruzione il nuovo ponte sull'Arno e sull'autostrada con marciapiede, e pista ciclabile unidirezionale protetta sui due lati.

A Montevarchi sono presenti numerosi itinerari ciclabili con collegamento all'ospedale regionale della Gruccia, che avviene anche da San Giovanni Val d'Arno, molti cittadini, soprattutto anziani, vanno in bicicletta per raggiungere l'ospedale e far visita ai pazienti ricoverati.

Nell'ambito di un progetto, finanziato dalla Regione Toscana, curato dalla Provincia di Arezzo e denominato Valdarno Mobility Management è previsto di arrivare fino oltre Incisa.

In Provincia di Firenze, abbiamo progetti a monte e a valle della città già redatti dalla stessa Provincia e diverse decine di chilometri di ciclopista che andrebbe "rifasata" tramite idonea segnaletica, per consentire al turista che viene da fuori di orientarsi facilmente.

Vado rapidamente alle conclusioni, mostrando alcune foto scattate prima della nostra ciclostaffetta regionale dal 26 al 28 settembre 2008.

L'iniziativa ci ha consentito di incontrare molti amministratori ai quali abbiamo illustrato il nostro progetto. Abbiamo fatto anche una ricognizione di argini e aree golenali, facendo, in alcuni tratti, delle scoperte molto interessanti.

Pedalando da Pontedera verso Cascina, davanti a Calcinaia, sono presenti le rovine di un vecchio ponte sull'Arno, bombardato durante l'ultima guerra; trattasi del ponte di una "ferrovia dimenticata", la Pontedera - Lucca: potrebbe essere recuperato a fini ciclabili! Si potrebbe consentire, provenendo da una frazioncina vicino Navacchio, di andare a Calcinaia in bici, fare la spesa e ritornare indietro, senza essere costretti a prendere il trafficatissimo ponte della provinciale.



**... UNA FERROVIA
DIMENTICATA!
LA PONTEDERA –
LUCCA, I RESTI DEL
PONTE SULL'ARNO NEI
PRESSI DI CALCINAIA**

**La passerella pedonale
in carpenteria metallica
ospita solo un tubo
dell'acquedotto**



UN PASSAGGIO CICLABILE SOTTO LA VECCHIA FERROVIA



Arrivati con la ciclopista alle porte di Pisa, si pone il problema dell'attraversamento della città che per il ciclista è come esercitare uno sport estremo, però vicino alla stazione ferroviaria abbiamo il corridoio della vecchia linea del trammino che è stato trasformato in pista ciclabile, fino a Porta a Mare, si passa in mezzo alle case, dopo la vecchia ferrovia si perde nella campagna abbandonata, in mezzo a prati dove pascolano le pecore!

L'inizio della pista ciclabile sul tracciato della vecchia ferrovia STEFET, Pisa-Marina di Pisa- Tirrenia-Calambrone-Livorno, "trammino", nei pressi della stazione di Pisa.



La ciclopista del "trammino" in direzione di Porta a Mare





La FIAB propone di utilizzare questa ferrovia dismessa, da Pisa a Marina di Pisa, per la ciclopista dell'Arno: il sedime si sviluppa per oltre dieci chilometri e costituisce un corridoio largo 14 metri, la quinta di alberi esistente può essere conservata e quindi arrivare a Bocca d'Arno senza particolari difficoltà.

Per concludere fornisco alcuni dati tecnici.

La lunghezza dell'asta fluviale dell'Arno è 240 chilometri circa, la ciclopista/ciclovía ha uno sviluppo di circa 280 chilometri per tenere conto di alcuni itinerari sia in riva destra che in sinistra e per il collegamento con alcune località interessanti (per esempio dall'Arno all'Abbazia di Calci.)

Gli investimenti necessari richiedono oltre 50 milioni di euro per ciclopiste e circa 9 milioni di euro per adattamento strade pubbliche a ciclovie, cioè con la segnaletica adeguata, questi dati sono aggiornati al settembre 2007 e da ritenere tuttora validi.

La nostra proposta è la seguente: impostare un programma pluriennale con investimenti prevalentemente statali e regionali o tramite fondi europei, senza escludere la partecipazione degli enti locali.

L'Assessore Conti ha affermato nel suo intervento che se c'è la priorità al pendolare per studio, lavoro, ecc., rispetto al turista, se c'è la partecipazione dell'ente locale, la Regione potrebbe assicurare, nel programma delle infrastrutture strategiche, il finanziamento mancante.

Per quanto riguarda la manutenzione è necessario impostare protocolli di intesa Regione – Enti locali con riferimento ai capitoli di spesa per manutenzioni idrauliche e viarie.

Conclusioni: la ciclopista dell'Arno va considerata una infrastruttura di trasporto strategica, interconnessa nel sistema delle ciclabili urbane per garantire

spostamenti pendolari in bici anche di tipo suburbano, in alternativa all'uso dell'automobile e integrati con in trasporto pubblico, tramite idonee ciclostazioni.

La ciclopista dell'Arno costituisce inoltre una formidabile occasione per lo sviluppo del cicloescursionismo dolce, attraversa un paesaggio unico al mondo, anche per i beni storici e artistici delle città attraversate, rappresenta il catalizzatore e l'asse portante del sistema a rete delle ciclopiste della Toscana urbane e extraurbane, il capitale di investimento può essere recuperato in pochi anni, è sufficiente considerare che la ciclopista del Danubio è costata 50 milioni di euro e rende oltre 45 milioni di euro all'anno!

Camilla Curcio

Assessore all'ambiente del Comune di Prato

Voglio prima di tutto ringraziare la Commissione territorio e ambiente del Consiglio regionale per avere organizzato questo seminario di approfondimento e per avere invitato il nostro comune, dandoci l'opportunità anche di descrivere sinteticamente l'esperienza del nostro territorio.

Cercherò di essere veramente breve, ma prima di arrivare a quella che è l'esperienza del nostro comune, volevo fare solo alcune brevi considerazioni, senza ripetere le tante cose che sono state dette fino adesso, molto interessanti e con spunti critici e di riflessione sul tema, perché penso prima di tutto che l'importanza di avere organizzato questo appuntamento di oggi serva anche per mettere in relazione le varie esperienze che vengono portate avanti da soggetti diversi ma che lavorano per lo stesso obiettivo, quindi le istituzioni ai vari livelli, il mondo delle associazioni, per fare in modo di creare una sinergia e un sistema che faccia veicolare meglio l'esperienza, ma che alla fine consenta a tutti coloro che lavorano verso l'obiettivo della mobilità ciclabile come un elemento fondamentale della mobilità sostenibile, possano ottenere risultati importanti ai vari livelli in cui questi risultati si possono ottenere, sia nel governo regionale che in quello nazionale, che, come diceva bene il Presidente della commissione D'Angelis, non dà notizie confortanti sul versante della mobilità ciclabile dal punto di vista finanziario. Si è parlato dell'uso della bicicletta, di tutte le sfaccettature positive dell'uso della mobilità ciclabile, e io penso che vadano fortemente considerati due aspetti che sono stati ricordati e la possibilità di integrarli tra loro, e sono la predisposizione del cittadino più sensibile a utilizzare la bicicletta, anche là dove la strutturazione del territorio in cui vive non è ottimale per andare in bicicletta, e quindi una sensibilità, una predisposizione, una cultura in questo senso del cittadino, e le forme incentivanti all'utilizzo, che quindi le pubbliche amministrazioni devono fare nella pianificazione del territorio, incentivazioni che riguardano soprattutto la struttura poi degli interventi che si fanno sul territorio e come il territorio si modella, passatemi il termine, dove possibile, all'uso della bicicletta e quindi all'incentivazione della bicicletta. E in questo senso è importante guardare alle esperienze degli altri paesi europei, che tanto spesso citiamo giustamente, ma io lo farei non tanto per considerare le singole esperienze, importantissime e da cui dobbiamo imparare, che possono riguardare il parcheggio della bicicletta, il bike sharing o l'ufficio biciclette, che siamo riusciti anche in tante realtà italiane a portare avanti anche con modalità innovativa, quindi per dire che se dobbiamo imparare qualche cosa, dobbiamo farlo su come in questi paesi che sono stati più avanti ovviamente dell'Italia nella sensibilità alle questioni ambientali e alla mobilità sostenibile, come queste sensibilità sono diventate politiche integrate e di indirizzo chiare che poi hanno attuato interventi che hanno reso la mobilità ciclabile e la bicicletta un mezzo davvero alternativo all'utilizzo del mezzo privato.

E penso che una modalità seria di approccio a queste tematiche, là dove noi siamo consapevoli di quanto l'inquinamento atmosferico, come si è detto, deriva

purtroppo in gran parte dal traffico veicolare, sia quella di dedicarsi allo sviluppo di progetti e azioni per la mobilità ciclabile, che la vedano come quel pezzo importante della mobilità urbana riorganizzata con modalità sostenibile, là dove il trasporto pubblico ovviamente ha una importanza fondamentale, quante isole pedonali ci sono in una realtà hanno un'altra importanza, quante zone a traffico limitato, e quante piste ciclabili con modalità radiale quindi, e di collegamento dal centro alle periferie, di collegamento agli altri pezzi della mobilità urbana, che possiamo attuare con modalità sostenibile, trasporto pubblico e altro, come dicevo, si possono integrare.

L'esperienza pratese che ha iniziato a prendere concretamente il via da circa 10 anni, per la costruzione di piste ciclabili e l'incentivazione alla mobilità ciclabile, è una esperienza che è nata prima di tutto per la volontà di fare un'opera di riqualificazione ambientale lungo il fiume Bisenzio, ma non solo, perché poi da questo ci siamo spostati anche lungo il torrente Bardena e nel collegamento da nord a sud, e quindi la prima motivazione è stata quella di fare un'opera di riqualificazione ambientale, quindi la pista ciclabile è nata in questa direzione, i primi interventi non sono stati fatti ovviamente nelle strade a grande percorribilità nel centro urbano, ma con un recupero del contesto ambientale della città, e è stata un'opera molto importante, di investimento da un punto di vista economico in cui il comune ha creduto con l'aiuto della regione, con tanti finanziamenti che sono arrivati dalla regione e con tanti finanziamenti messi a disposizione dal comune, e è stata effettivamente una sfida in un contesto fortemente industrializzato dove andare a realizzare piste ciclabili che prima di tutto avevano il valore di un recupero ambientale, voi capite che era una sfida importante nella nostra realtà. E è chiaro che i primi 50 km. realizzati come anello intorno a tutta la città sono poi diventati nell'utilizzo della cittadina pratese soprattutto un punto di riferimento per tornare a godere di una parte della città di cui non c'era fruibilità, e quindi un utilizzo della bicicletta per il tempo libero, per lo svago, senza dubbio si è iniziato così, ma fortunatamente abbiamo avuto l'elemento dello svago, del tempo libero, perché da lì l'amministrazione è stata incentivata a capire come poteva diventare anche un mezzo veramente alternativo e sostenibile all'utilizzo dell'auto privata, e anche il cittadino ha iniziato a avanzare richieste e proposte in questo senso, quindi ha stimolato il fare sì che quell'anello, quel bellissimo anello che ha fatto riscoprire itinerari molto belli nella nostra città, diventasse un anello collegato in modalità radiale al centro città perché attraverso spostamenti casa-scuola e casa-lavoro si iniziasse a utilizzare veramente la bicicletta con modalità alternative all'auto privata. E infatti in questo senso negli ultimi anni abbiamo sviluppato i progetti che stiamo realizzando adesso, perché questi tendono proprio chiaramente a unire le periferie al centro città.

Ora abbiamo più di 60 km. di piste ciclabili, siamo stati felici di avere avuto anche il riconoscimento nell'ultima indagine di ecosistema urbano nelle prime 10 città italiane, primi in Toscana insieme a tante realtà dell'Emilia Romagna, che sono punte avanzate nella realizzazione di questi interventi, e questa è una strada sicuramente da percorrere in un'ottica, come si è detto fino adesso, in cui la pista ciclabile diventa un elemento fondamentale della pianificazione! E quindi la legge

regionale 1/2005, che definisce questo quadro, ha sancito il primo punto importante in questo senso! Noi ora stiamo sviluppando, dopo aver messo in campo esperienze di avvicinamento anche del cittadino e delle associazioni, noi collaboriamo con l'associazione Tandem a Prato, che è affiliata alla Fiab nazionale, che è da ringraziare per i tanti successi negli ultimi anni, dalla legge 366 del 1999, a quella che finanzia i comuni da parte dello stato, tramite questa abbiamo istituito un ufficio biciclette nella nostra città, stiamo portando avanti un sistema di noleggio delle biciclette, di bike sharing che è appunto denominato "bici in città", e quindi stiamo facendo quelle piccole azioni che vengono fatte in tanti contesti europei a cui spesso guardiamo come fossero delle innovazioni particolarissime, ma siamo capaci di farle e farle bene, guardiamo all'Europa come sono riusciti a integrare le politiche che dicevo prima della sensibilità della cittadinanza spontanea alla strutturazione poi del territorio, a questa sensibilità, stiamo lavorando attraverso un settore che coordina le piste ciclabili e la quantità degli spazi urbani, di cui è responsabile l'Arch. Malvizzo, che stamattina è qui con me, proprio alla qualità della pista ciclabile, di come questa si inserisce nel contesto urbano, di come questa può essere anche una realizzazione che favorisce l'ambiente e il verde nel contesto urbano, e faccio solo un esempio e qui chiudo: noi sappiamo che quando andiamo a realizzare piste ciclabili non in un contesto periferico o lungo fiumi e argini, come abbiamo fatto nella nostra prima esperienza pratese, ma dentro il centro, nel contesto del traffico veicolare e quanto altro, questo significa togliere i posti auto per esempio, naturalmente, ai residenti, e quindi ricavare quanto dovuto per la realizzazione di una pista ciclabile in una strada. Quello però può essere una occasione con cui relazionarsi con la cittadinanza e presentare progetti, dove la pista ciclabile è anche elemento di qualità, perché ci sono alberi, perché ci sono punti di sosta bene attrezzati e perché la pista può diventare anche un elemento di arredo, un elemento che rende bella in questo caso la strada e la città, e questa può essere una modalità con cui fare comprendere meglio a quei cittadini che non sono così amici della bicicletta che la realizzazione di una pista ciclabile in quel contesto è anche un'opportunità per rendere bello il proprio quartiere, quindi noi stiamo intervenendo in questo senso, e ringraziamo di nuovo la regione anche per averci tenuto in considerazione per il progetto di ciclostazioni che sta portando avanti, perché siamo pronti a confrontarci e sperimentare in questo senso.

(intervento non corretto dal relatore)

Edoardo Galatola

Responsabile sicurezza/moderazione traffico FIAB

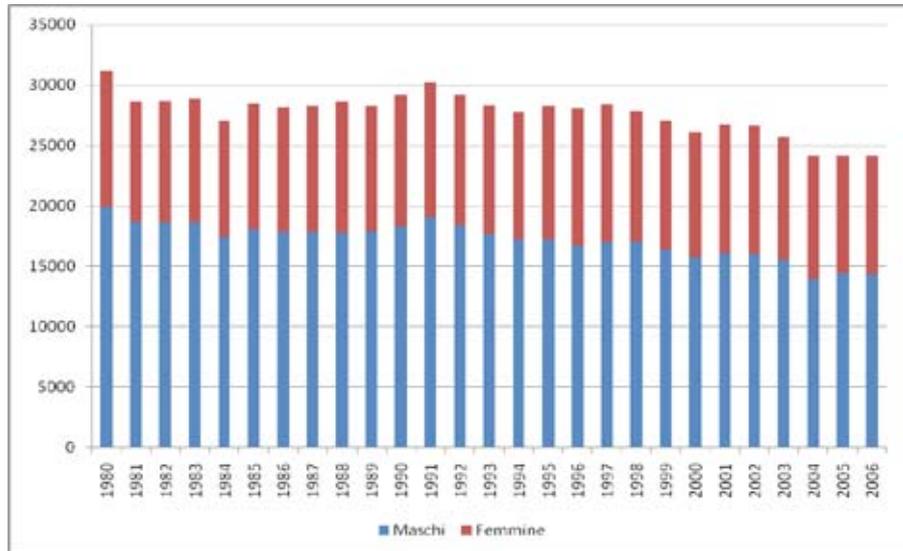
Innanzitutto grazie per l'invito e per l'organizzazione della giornata.

In qualità di responsabile sicurezza FIAB, vorrei presentare alcune proposte concrete e operative, dato che il problema della sicurezza stradale non è scindibile da quello della mobilità ciclistica e della mobilità in generale. Già dalla prima slide è facile comprendere che i veicoli che utilizzano le strade non sono tutti uguali e quindi che non è possibile equiparare per obblighi e diritti una bicicletta ed un camion; la differenza di energia cinetica tra i mezzi è evidente dalla dinamica incidentale raffigurata.



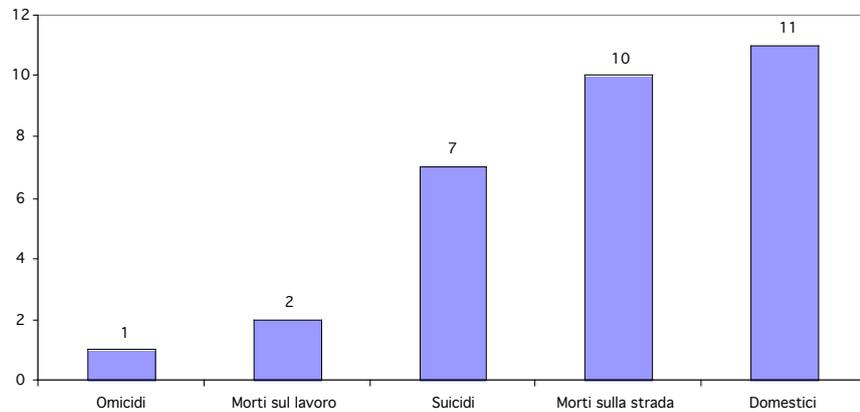
Dunque la bicicletta, così come i suoi diritti e doveri, devono essere considerati nel corretto contesto. A tal proposito è utile partire da una considerazione: in Italia (e in tutto il mondo occidentale) abbiamo investito molto sulla salute delle persone (si pensi che in un secolo la speranza di vita attesa nel nostro paese è quasi raddoppiata, da 45 a 80 anni), ma molto meno sulla sicurezza.

Ad es. la riduzione della mortalità di tipo incidentale complessivo da tutte le cause è stata solo del 15% in 20 anni. (grafico desunto dai dati ISTAT).



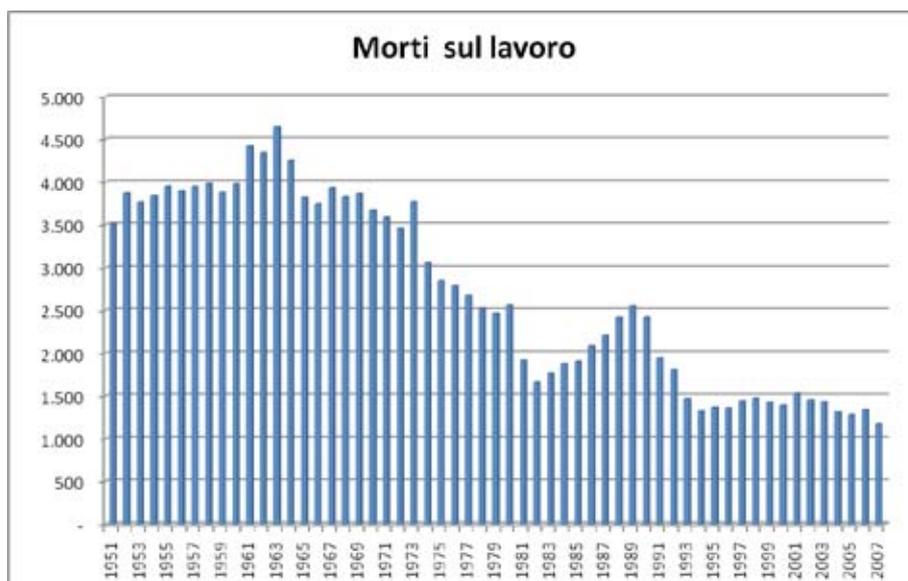
Varie le cause. Ma sicuramente tra queste c'è una sostanziale ignoranza del problema. Infatti la distribuzione della mortalità per traumatismi e avvelenamenti (nome tecnico per indicare le morti accidentali) non è quella che ci si aspetta! Le cause principali sono nell'ordine: incidenti domestici, incidenti stradali e suicidi, ovvero le tematiche che interessano di meno media e pubblica opinione. L'attenzione è inversamente proporzionale alla gravità!

Tassi di mortalità per 100.000 abitanti

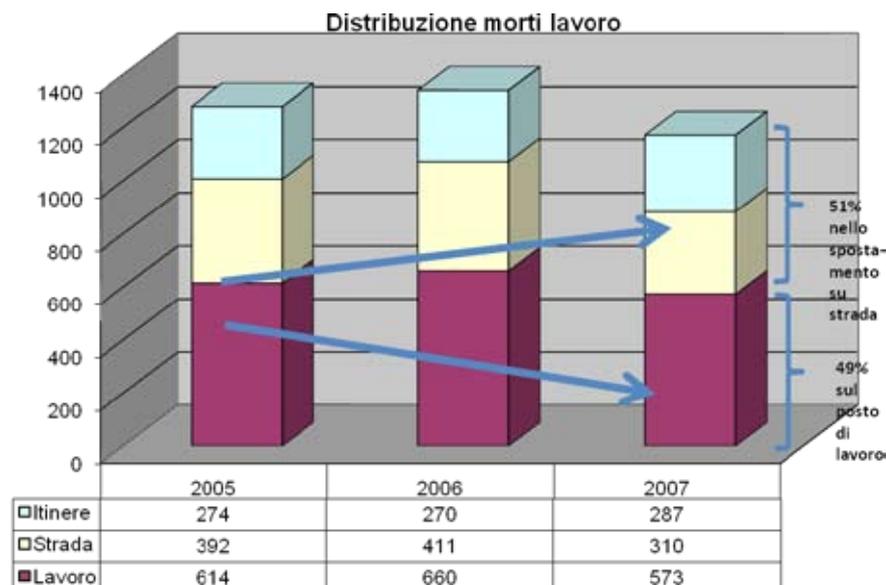


Ogni 100 mila abitanti ci sono ogni anno 11 morti per incidenti domestici, 10 in strada, 7 suicidi, due morti sul lavoro e 1 omicidio; inutile dire cosa va e cosa non va sulle prime pagine dei giornali.

Non è possibile in questa sede approfondire l'argomento, ma risulta evidente che norme efficaci per combattere questi fenomeni portano a risultati documentati. È possibile ad esempio analizzare l'andamento delle morti sul lavoro per verificare questa corrispondenza (ad es. vedi il punto di minimo del 1994 in occasione dell'emanazione del D.Lgs. 626/1994).

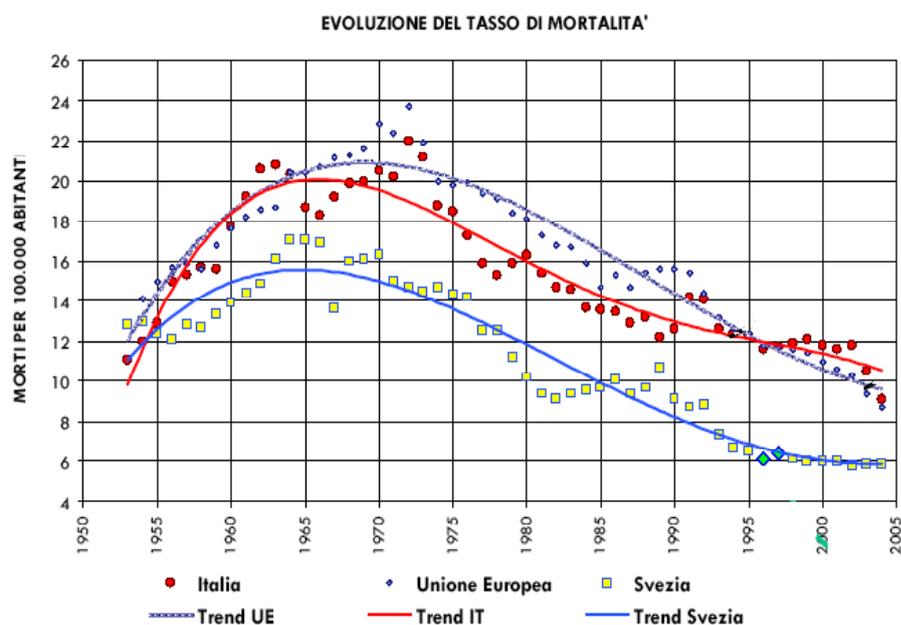


Norme mirate, dunque, producono risultati, mentre false informazioni non ne producono. È interessante infatti verificare l'attuale distribuzione delle morti sul lavoro: nessuno dice che (statistiche INAIL) più del 50% dei morti sul lavoro avvengono per incidenti stradali (tra spostamenti in itinere e spostamenti di lavoro), per cui se non facciamo niente per la sicurezza stradale non riusciremo più a ridurre neanche le morti sul lavoro!



Torniamo pertanto al problema della sicurezza stradale inquadrandolo a livello europeo.

In tutti i paesi la curva della riduzione dell'incidentalità ha un andamento analogo e infatti anche in Italia l'incidentalità si sta riducendo; quello che è grave però è che investiamo decisamente meno degli altri paesi, come si può vedere dal grafico: in passato in Italia l'incidentalità era più bassa della media europea, mentre adesso è superiore, ovvero stiamo perdendo il treno!

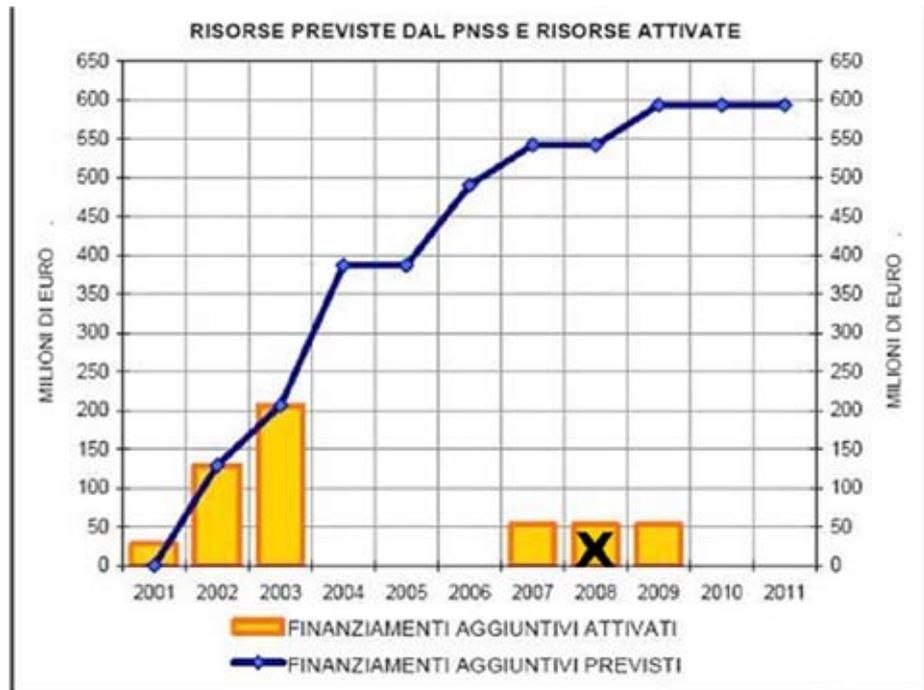


Il confronto con un paese “virtuoso” come la Svezia risulta poi particolarmente impietoso.

La riduzione del numero dei morti c'è, sono stati appena pubblicati gli ultimi dati ISTAT e c'è stata anche nel 2007, ma, se tutto va bene con l'attuale passo arriveremo ad una riduzione del 25% in 10 anni (dal 2000 al 2010) contro il 50% che era richiesto a livello europeo.

D'altronde non investiamo niente per raggiungere l'obiettivo.

Di seguito è riportata la curva degli investimenti minimi previsti dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, in giallo quello che è stato stanziato effettivamente! Dopo i primi tre anni che si sono attenuti alle previsioni c'è un vuoto impressionante, non dico in quale legislatura. Quindi, c'è stato un ulteriore finanziamento con il governo Prodi (pari a un decimo del previsto) per tre annualità, ma la x indica che l'ultima finanziaria ha di fatto annullato anche questo valore del tutto esiguo.



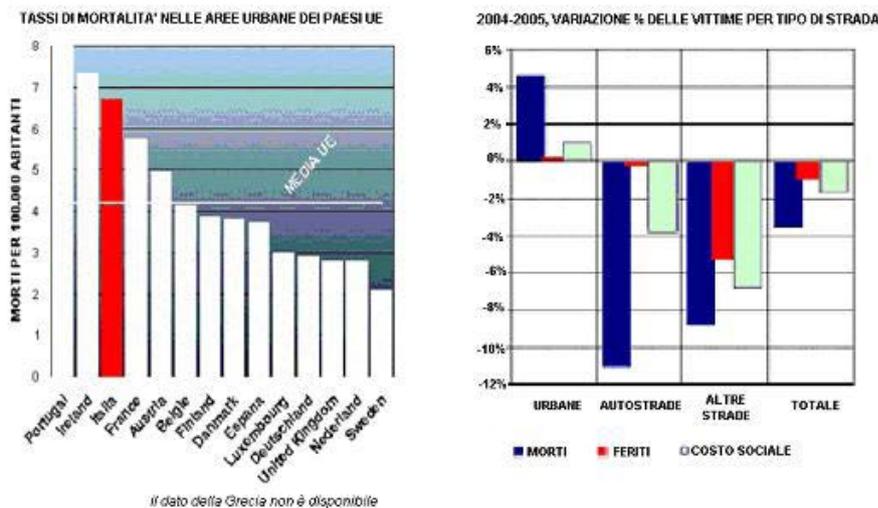
Quindi praticamente investimenti zero, e livello più basso in assoluto come spesa pro capite per la sicurezza stradale a livello europeo: stiamo parlando di investimenti pari a meno di 1 euro per persona all'anno, contro i 25 – 30 di altri paesi; ad es. la Francia era messa peggio di noi e adesso con una politica mirata e investimenti significativi ha molti meno incidenti. Tutto ciò risulta essere ancora più incoerente se si pensa che il costo stimato degli incidenti è di oltre 30 miliardi di euro l'anno per la collettività (l'equivalente di circa due leggi finanziarie) per cui qualsiasi investimento si ripagherebbe immediatamente; visto diversamente il costo annuo equivale a circa 500 euro a persona all'anno o 1000 euro per auto. È una vera e propria tassa, tra le più odiose che si possano immaginare, che ci facciamo anticipare dallo Stato per il solo fatto di possedere un'auto.

Sull'argomento, quindi, la pianificazione nazionale è bloccata, quella regionale è al palo, e non prioritaria. È ovviamente positivo che oggi si parli dell'argomento grazie all'iniziativa della Regione Toscana, ma occorre che il Consiglio regionale mostri altrettanto interesse a livello di pianificazione del problema.

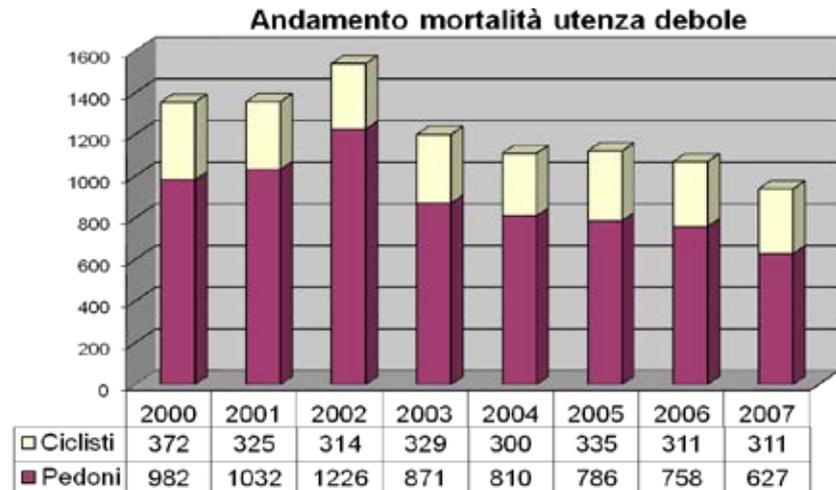
A livello locale, inoltre, c'è forte ritardo: i piani provinciali di sicurezza stradale ad es., nonostante l'obbligo, spesso non sono solo non attuati, ma in genere neanche elaborati! Le uniche cose di cui si sente parlare sui giornali è la richiesta di inasprimento pene, senza considerare che le norme già ci sono, ma in genere non vengono attuate. C'è inoltre una completa mancanza di conoscenza del problema ritenendo che un regime di deregulation sulle politiche di mobilità possa da solo raggiungere un equilibrio. Ciò è impossibile. Se si vuole e si crede all'utilità di un

incremento della ciclabilità, così come del trasporto pubblico, occorre prevedere interventi specifici e investimenti per modificare la composizione modale degli spostamenti. Occorrono inoltre obiettivi quantizzati da realizzare, altrimenti risulta impossibile verificarne la realizzazione. E serve quindi un'autorità che verifichi il raggiungimento degli obiettivi ed intervenga in caso ciò non accada.

Quali le priorità? La prima che emerge dai dati storici è la differenza di efficacia degli interventi a seconda del tipo di strada. Negli ultimi anni, è stata raggiunta una riduzione dell'incidentalità sia per le autostrade che per le strade extraurbane, ma si è registrato addirittura un aumento per le strade urbane; è il dato che ci discosta maggiormente dagli standard europei, se vedete la curva sulla sinistra la rossa è l'Italia mentre la linea è la media comunitaria!



Ovvero noi abbiamo gli incidenti urbani più gravi nel contesto europeo; ben il 44% dei morti sono da registrare in città. Di questi particolare rilevanza hanno i morti tra i pedoni ed i ciclisti.



Il dato politico più importante è che se io confronto i morti di pedoni e ciclisti, cioè dell'utenza non motorizzata, con il totale dei morti sulle strade urbane, che abbiamo detto sono moltissimi rispetto al livello europeo, scopro che metà dei morti in città sono proprio pedoni e ciclisti.

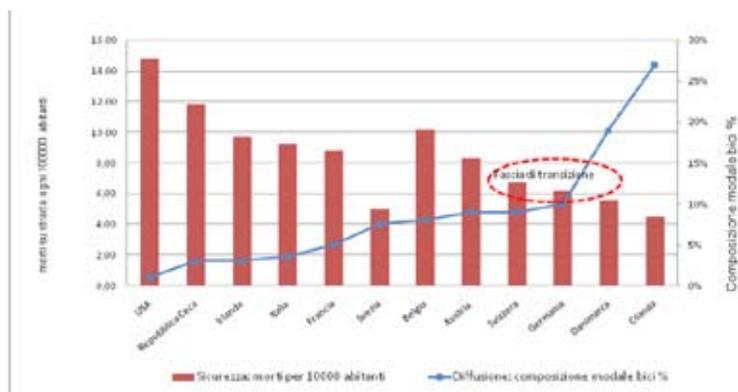
Il che significa che se non si protegge questa fascia di utenti non otterrò nulla dal punto di vista della sicurezza in città, al contrario avrò città che non funzionano, sul modello americano, che noi abbiamo copiato e che loro stessi stanno abbandonando!

Se i ciclisti sono le vittime possono anche essere però una delle soluzioni al problema! C'è una correlazione tra ciclabilità e riduzione dell'incidentalità, che porta anche a un ulteriore aumento dei ciclisti. Confrontando le statistiche di mortalità per unità di spostamento di diversi paesi (morti per miliardo di km percorsi) e quelle della composizione modale degli spostamenti (cioè percentuale sul totale degli spostamenti che viene effettuata in bicicletta), si può notare che maggiore è il numero dei ciclisti, maggiore è la sicurezza dei ciclisti stessi.



Questa correlazione è ancora più sorprendente se non la confronto solo con gli incidenti per i ciclisti, ma con quella di tutti gli utenti della strada.

Se si raggiunge la fascia che possiamo chiamare “di transizione” ovvero il 12-15% di composizione modale si registra una diminuzione delle morti sulla strada anche per gli utenti motorizzati.



Il dato della composizione modale pari al 4% in Italia è dato dall'Isfort.

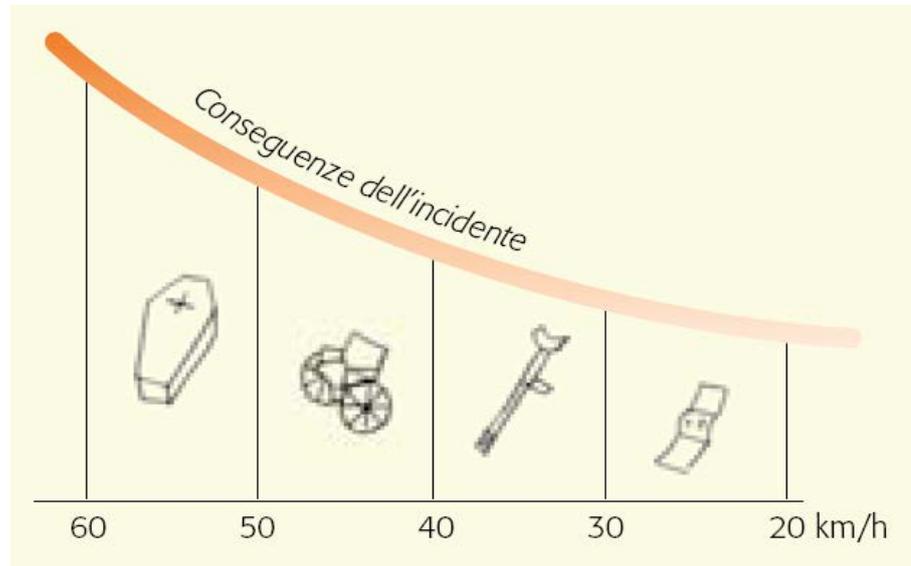
Cosa fare allora per ridurre l'incidentalità? Due interventi su tutti. Il primo lo abbiamo già individuato, ovvero intervenire sulle politiche della mobilità (in Germania si sono posti l'obiettivo di raddoppiare la composizione modale dal 10 al 20%; per noi già il 15% sarebbe un traguardo notevole). Il sistema della mobilità, infatti, non si autoregola. Esistono circoli viziosi e circoli virtuosi.

Un circolo vizioso è quello di costruire sistemi urbani sempre più estesi che portano a spostare le residenze sempre più decentrate che obbligano ad usare maggiormente l'auto che riducono l'autonomia di tutti gli utenti, ma soprattutto

di giovani e anziani.

Un circolo virtuoso è facilitare una multimodalità che permetta di scegliere fra varie opzioni: a piedi, in bicicletta, col trasporto pubblico, con il car sharing e anche con il proprio automezzo, in modo da poter scegliere il mezzo più adeguato a seconda delle esigenze, delle distanze e dell'offerta.

Il secondo intervento e forse più importante è desumibile dal seguente grafico, tratto da una pubblicazione comunitaria, "kids on the move".



Dato un incidente, la differenza delle conseguenze potenziali (cerotto, stampella, carrozzina e bara) sta tutta in pochi chilometri all'ora di differenza di velocità di impatto! Infatti un impatto a 50 km/h ha il 50% di probabilità di conseguenze mortali, equivalente ad una caduta dal terzo piano di un'abitazione, a 70 km/h c'è praticamente la certezza di morte, come cadere dal quinto piano, mentre se l'impatto avviene fino a 30 km/h le conseguenze diventano trascurabili (equiparabile ad una caduta dal primo piano). La velocità è la prima causa (o concausa) di incidenti gravi.

Quindi, tra gli interventi prioritari, le zone 30 devono essere regola e non eccezione; prioritarie anche rispetto alle piste ciclabili. Tra l'altro è un intervento realizzabile rapidamente e con risorse limitate, fermo restando che non basta mettere un cartello di divieto. Man mano occorrerà intervenire con i controlli e quindi anche con la sagomatura della strada (che riduca automaticamente la velocità massima). Non dimenticando che è anche uno dei migliori modi per fluidificare il traffico!

In macchina, in città, infatti, generalmente si arriva prima se c'è una zona 30 senza semafori piuttosto che accelerare fino a 70 all'ora, riferirsi, ripartire e

così via, aumentando l'inquinamento, lo stress, il rischio per poi scoprire che la velocità media è stata di 12 km/h!

Altro principio fondamentale è garantire il non superamento dei 50 km/h in città, che è un obbligo, è scritto nel codice della strada, ma è un obbligo che nessuno rispetta! Naturalmente solo sulle direttrici di attraversamento che, anche queste, dovrebbero essere l'eccezione e non la norma per il traffico cittadino.

Altri interventi necessari in ordine sparso:

- Creare una rete di ciclabili perché serve la continuità degli spostamenti; naturalmente anche le zone 30 possono garantire continuità alle ciclabili
- Finanziare il trasporto pubblico
- Prevedere park & drive fuori dai centri urbani
- Ridurre le sezioni stradali dato che non c'è nessun bisogno di dare tutta la "proprietà" della strada alle macchine e perdere la vivibilità dei centri urbani
- Far rispettare gli attraversamenti pedonali, il cui mancato rispetto è uno scandalo non più tollerabile
- Potenziare l'autonomia dei bambini (si pensi ai percorsi casa-scuola, ma anche alle attività di gioco) e degli anziani

Concludo l'intervento ritornando sul concetto di pianificazione, al fine di individuare le diverse azioni utili, partire dalle più efficaci e monitorarne gli effetti. A tal fine occorre creare un'Authority sulla sicurezza, un'Agenzia Nazionale della Sicurezza Stradale che verifichi l'attuazione dei programmi ed abbia il potere di intervenire ove non ne sia data evidenza; l'agenzia deve avere tra i suoi membri un referente delle associazioni dell'utenza debole della strada.

Occorre rivitalizzare il piano nazionale, fare dotare tutte le province e le città tipo Firenze di un piano della sicurezza che identifichi i problemi, i punti neri e le soluzioni.

Introdurre un'analisi del rischio quantizzata sia per gli obiettivi che per i risultati; istituire osservatori sull'incidentalità, anche per l'utenza debole, perché in assenza dei dati dettagliati ed aggiornati con tempestività è impossibile fare alcuna progettazione di interventi.

I Piani della mobilità ciclistica, sia provinciali che comunali non devono più essere (quando ci sono) documenti astratti, inattuabili e avulsi dalle altre politiche del territorio; devono diventare asse portante dei Piani del traffico.

È importante verificare l'istituzione a diversi livelli (comunale, provinciale e regionale) di Uffici della Mobilità Ciclistica (UMC) con funzioni di promozione, organizzazione e coordinamento di tutti gli interventi ritenuti utili per favorire la circolazione e la sicurezza del trasporto ciclistico.

Parimenti è opportuno perseguire l'istituzione di Consulte locali della sicurezza stradale a cui possano partecipare enti e associazioni diversi per il controllo e monitoraggio delle iniziative

A livello legislativo bisognerebbe intervenire sul codice della strada, perché la bicicletta non è un mezzo uguale al camion, ma ha eguale diritto a muoversi. Queste peculiarità sono sottigliezze ignote al legislatore, a cui stiamo proponen-

do come FIAB una serie di modifiche puntuali e di impostazione. Tra l'altro il codice della strada, all'articolo 1 comma 2, quindi nei suoi principi informativi, dice: "Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione"

Traduzione: priorità a biciclette, pedoni e mezzi pubblici! Peccato che poi, a partire dall'articolo 2, se ne dimentica.

Da quanto detto il ciclista non è un utente qualsiasi della strada, è un vero e proprio indicatore dello stato di salute della viabilità urbana e della mobilità.

Non è che altri paesi sono più avanti rispetto al nostro sulla mobilità per ragioni genetiche; hanno semplicemente recepito e considerato l'importanza di questo elemento; per essere fattivi però servono interventi, e per questo mi rivolgo al Consiglio regionale, perché faccia la sua parte nel processo di miglioramento della sicurezza stradale e nella modifica delle attuali politiche della mobilità.

Carla Lucatti

Associazione Città Ciclabile ONLUS Firenze

L'Associazione Città Ciclabile Onlus di Firenze è nata nel 1997.

Suo primo atto fu la presentazione all'allora Amministrazione Comunale del **Progetto per una Rete Integrata Ciclabile (RIC)** che prevedeva oltre 100 Km di piste ciclabili basate su una rete di direttrici principali, principalmente per collegare le periferie col centro, indispensabili per garantire più sicurezza ai ciclisti cittadini. La risposta dell'allora Assessore alla Mobilità fu "prima di fare l'Olanda bisogna fare gli Olandesi!"

Allora sarebbe stato invece relativamente più facile creare la Rete di direttrici, un po' di spazio c'era ancora nelle strade, ma chi andava in bicicletta era una élite, per cui non è stato fatto quasi niente per anni, permettendo invece che i mezzi a motore saturassero tutti gli spazi disponibili, tanto da creare una situazione di quasi perpetuo ingorgo, dove sembra che solo le biciclette riescano a districarsi: 100.000 ore perse ogni anno nel traffico in Toscana secondo l'indagine presentata nella recente Festa della Geografia.

Quindi un po' per passione, un po' per disperazione il numero dei ciclisti cittadini è fortemente aumentato (quasi il 90% in più rispetto al 2000), tanto da arrivare a rappresentare circa il 10% della mobilità totale a Firenze (circa 30.000 cittadini), secondo l'ultima indagine del Comune dell'ottobre scorso: se per assurdo tutti questi ciclisti decidessero di muoversi con un altro mezzo l'ingorgo sarebbe totale!

Ma nelle strade sempre più intasate i ciclisti cittadini si sentono sempre più minacciati nella loro incolumità fisica, per cui si è fatta ancora più pressante l'esigenza di creare la Rete di piste.

Pur riconoscendo all'attuale Assessore con delega alla mobilità ciclistica di aver fatto tanto di più di tutti quelli precedenti, siamo arrivati a poco più di 60 Km di piste, spesso realizzate non proprio dove erano necessarie ma dove non si perdevano posti auto o su marciapiedi, e non ancora strutturate in una rete, perché la mobilità ciclistica è la Cenerentola di turno per cui prima viene tutto il resto. Inoltre, avendo ormai i mezzi a motore saturato tutto lo spazio, risulta veramente arduo sottrarre un po' di questo spazio per darlo alle biciclette: esempio emblematico è la mezza rivolta recentemente scatenatasi a Settignano per il posizionamento di una rastrelliera di fronte a una scuola che aveva eliminato un posto macchina, per cui l'Assessore, su pressione di altri membri della Giunta, ha dovuto toglierla....

Ovviamente così si va poco lontano ma non solo per la mobilità ciclistica ma per la mobilità in generale e soprattutto per la salute.

Nel nostro recente Convegno del 25 ottobre scorso **BICIE' SALUTE!** si sono confrontati esperti dell'ARPAT, della Facoltà di Medicina, dell'Azienda Sanitaria e dell'ISDE – Associazione Internazionale Medici per l'Ambiente.

Sulla base dei dati forniti dall'ARPAT sono emersi i danni alla salute causati dall'attuale modello di mobilità, basato principalmente sui mezzi a motore, che

è il principale responsabile dell'inquinamento atmosferico in città: estremamente dannosi sono il PM 2,5 che può raggiungere gli alveoli polmonari e alterare gli scambi gassosi all'interno dei polmoni (e non esiste un valore soglia al di sotto del quale non ci sono effetti) e l'ozono: causano diminuzione della speranza di vita, aumento della mortalità, malattie respiratorie, ictus, infarto, tumore al polmone.

Ma anche l'inquinamento acustico in città deriva dal traffico e causa disturbi del sonno, disturbi della concentrazione, deficit della capacità di apprendimento nei bambini, sensazione di malessere, incremento del rischio per ipertensione e malattie cardiovascolari: è preoccupante che circa il 45% della popolazione fiorentina è esposto a livelli notturni superiori ai limiti di legge.

A tutto questo vanno aggiunti i riflessi negativi sulla salute di un modello di mobilità che è in realtà una "NON" mobilità, un "farsi trasportare". L'organismo umano non è fatto per stare fermo, la ridotta attività fisica (bambini che fanno meno di 1000 passi al giorno e adulti che ne fanno meno di 500), origina altre malattie legate all'inattività (diabete di tipo 2, obesità, dislipidemie, sindrome metabolica, ipertensione, malattie cardio-vascolari, bronco-pneumopatie ostruttive, cancro di colon, mammella, prostata e pancreas, depressione, litiasi biliare, osteoporosi), ormai diffuse a livello epidemico.

Vanno inoltre aggiunte le conseguenze dell'incidentalità collegata alla mobilità a motore, con l'enorme tributo in vite umane e feriti, come è stato ricordato nella recente Giornata mondiale in ricordo delle vittime della strada (quasi 6.000 morti e oltre 330.000 feriti in un anno in Italia).

Quanto sopra ha costi personali e sociali assai rilevanti, e costi economici di dimensioni gigantesche per ricoveri, cure mediche, ecc..

Se poi allarghiamo la prospettiva anche agli effetti del traffico sui monumenti i costi diventano ancora più giganteschi.

In una città come Firenze, particolarmente adatta all'uso della bicicletta, siamo convinti che la mobilità ciclistica potrebbe aumentare enormemente, migliorando sia la possibilità stessa di muoversi sia e soprattutto la salute di tutti i cittadini.

Premessa indispensabile è però sia creare la rete di piste e percorsi ciclabili (è in fase di definizione il nuovo piano) e installare sufficienti rastrelliere, sia limitare la marea inquinante del traffico a motore con interventi quali:

1. estensione delle zone 30, con diffusione di dispositivi per la riduzione della velocità;
2. diminuzione dei passaggi degli autobus del servizio pubblico Ataf che si sovrappongono in centro, il che rende le strade dove passano un vero inferno per pedoni e ciclisti, causando in più micro terremoti agli edifici e il dissesto del piano stradale, senza garantire neanche un buon servizio perché tanti bus incolonnati comportano anche allungamento dei tempi di percorrenza e aumento dei costi. Guardiamo con interesse al progetto di "sfoltimento" di questi passaggi predisposto dalla Provincia di Firenze in vista della nuova gara di appalto, e ci auguriamo riguardi anche la linea turistica coi bus rossi, che passa anche da strade strette e inadatte a mezzi così grossi;

3. Controlli più estesi sui motorini e limitazioni alla loro circolazione:

recentemente la Polizia Municipale di Firenze ha rilevato 3 motorini irregolari per la velocità eccessiva su 12 controllati.

Ovviamente i motorini “truccati” inquinano anche di più e, a giudicare da quello che si vede in giro, ci sembra che la proporzione di 1 irregolare su 4 sia giusta, con enormi rischi non solo per chi li guida.

La recente indagine del Comune di Firenze ha evidenziato come il numero di moto e motorini in entrata nella ZTL è assolutamente spropositato (ne sono stati contati quasi 7.000, principalmente motorini, fra le 7.30 e le 9.30) mentre secondo il rapporto APAT – Agenzia per la protezione dell’ambiente e per i servizi tecnici *Qualità dell’ambiente urbano* nel 2003 a Firenze c’erano ben 560 moto-veicoli per 1000 abitanti: riteniamo che bisogna arrivare a limitarne l’accesso, considerato anche che sono fra i massimi responsabili dell’emissione di PM10 secondo l’ARPAT, oltre che dell’inquinamento acustico;

4. controlli sui gas di scarico dei veicoli diesel, pubblici e privati, anch’essi fra i massimi responsabili dell’emissione di PM10 secondo l’ARPAT, e razionalizzazione del servizio di consegna delle merci;

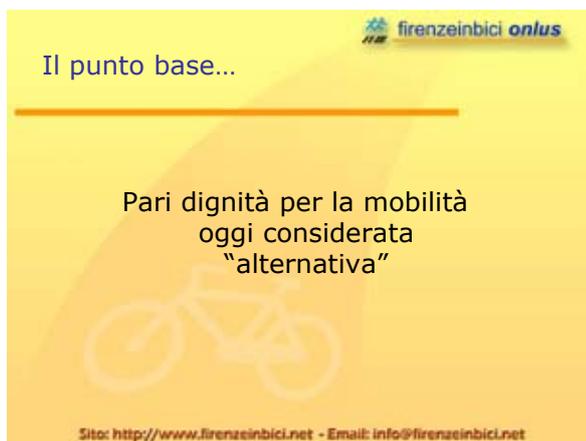
5. ulteriori limitazioni alla circolazione degli autoveicoli, vista l’avvenuta saturazione di ogni spazio disponibile: sempre secondo il rapporto APAT – Agenzia per la protezione dell’ambiente e per i servizi tecnici *Qualità dell’ambiente urbano* nel 2003 a Firenze c’erano ben 580 autoveicoli per 1000 abitanti.

Ci auguriamo che la Regione Toscana possa indirizzare e stimolare i Comuni, fra i quali Firenze, affinché realizzino interventi volti a garantire ai ciclisti cittadini non solo maggior sicurezza attraverso la diffusione capillare di piste e percorsi ciclabili ma anche condizioni più accettabili per diminuire il malessere di chi si muove senza inquinare e deve però subire l’inquinamento atmosferico ed acustico causato dagli altri.

Gianni Lopes Pegna

FirenzeInBici ONLUS

Parlo a nome della associazione di FirenzeInBici. Non vi tedierò con le schermate successive, chi siamo, etc., perché il tempo è poco... Partiamo da questa diapositiva: pari dignità per la mobilità oggi considerata "alternativa": in genere è il punto di arrivo degli interventi che facciamo nei convegni.



Dopo quanto abbiamo sentito oggi; considerato che i tanti che sono qui presenti, sono già convinti che la mobilità ciclistica sia indispensabile, allora questo deve essere il nostro punto di partenza. "Pari dignità" che cosa vuole dire? Significa, ad esempio, che quando si progetta una strada devo pensare subito a come organizzare la mobilità ciclistica, non porsi il problema ad intervento già realizzato! Cioè quando si pensa ad una nuova strada si deve pensare alle esigenze delle automobili, del mezzo pubblico... ma si deve pensare anche ai pedoni e ai ciclisti, nel momento stesso in cui la si progetta!

Questa è la rotatoria di Piazza Gaddi a Firenze; è un incubo per tutti i ciclisti della zona del Quartiere 4 ed è un chiaro esempio di come non si deve fare. Il fatto che esista anche una mobilità ciclistica deve essere tenuto presente non solo dell'ufficio progettazione piste ciclabili, ma da tutta la macchina della Amministrazione comunale, provinciale, regionale, etc.!

Allora quali sono le buone pratiche? Innanzitutto bisogna disporre di risorse. Le risorse principali sono quelle umane; quindi uffici bicicletta in regione, provincia, nei maggiori comuni e "responsabili bici" nei comuni più piccoli. Poi ovviamente serve un adeguato livello di finanziamento! Una pubblicazione della Commissione Europea del 2001, indicava 5 euro per abitante per anno come spesa necessaria per la mobilità ciclistica; il che vorrebbe dire, per esempio, che Firenze dovrebbe stanziare 1,5 milioni di euro all'anno per le politiche per la bicicletta, ed invece stanziava solo un terzo della cifra necessaria!

Un'altra "buona pratica" ovviamente è promuovere l'intermodalità; ci teniamo

a precisarlo, qui ed oggi, perché è molto pertinente all'ambito regionale. Quindi treno+bici; il che può significare, per esempio, biglietto ridotto a 1 euro: adesso la bicicletta paga 3,50 euro per poter salire sui treni, che è una cifra veramente esagerata rispetto a quello che molti considerano accettabile. Sarebbe necessario anche un abbonamento annuale al servizio bici su treno, che prima esisteva e costava 80 mila lire, ma poi fu abolito. Dovrebbe essere assolutamente ripristinato! E poi trasporto bici sui tram: ancora non sappiamo se il tram di Firenze, che pure ha il posto per le biciclette, potrà trasportarle; questo perché non sappiamo se il regolamento dell'esercente lo prevederà, così come è previsto in tutte le maggiori città, spesso anche in metropolitana, magari con l'esclusione delle ore di punta. Intermodalità significa anche nodi di scambio del trasporto pubblico locale. Abbiamo già parlato delle bicistazioni, del bike sharing e quindi non mi soffermo su questo tema.

Pensare le strade pensando chi le percorrerà



Sito: <http://www.firenzeinbici.net> - Email: info@firenzeinbici.net

Veniamo alle piste ciclabili. Devono essere fatte bene. Non basta dipingere un marciapiede di rosso per chiamarlo pista ciclabile; se arriva la comitiva di turisti il ciclista non passa più! Quindi servono piste ciclabili, ma ben fatte. Serve anche garantire la ciclabilità diffusa: benissimo per esempio le zone 30, che sono già di per sé ciclabili. Un altro esempio è rappresentato dai sensi unici "eccetto bici"; a Firenze in molti casi si tratterebbe semplicemente di rendere possibile una cosa che già moltissimi ciclisti fanno, come in Borgo Pinti, tanto per citare una strada!

Rastrelliere: queste devono essere di buona qualità, devono consentire di bloccare il telaio (come quelle a sinistra) e non soltanto la ruota (come quelle a destra)! Devono consentire di appoggiare la bicicletta!



Educazione e promozione: quella che vedete è una bustina di zucchero che il comune di Ferrara ha messo a disposizione dei bar. C'è scritto: "un ciclista percorre ben 37 km con 500 calorie, che equivalgono a 100 grammi di zucchero o 55 grammi di benzina, con questo quantitativo un'auto si spegne dopo 700 metri". Questo è un esempio di comunicazione di impatto, creativa e a basso costo.



Torno al punto di partenza: pari dignità per la mobilità oggi considerata alternativa, questo è il nostro punto e questo noi vi chiediamo.

Massimiliano Petri

Associazione A.S.S.E. – Università di Pisa

1 - L'Associazione

La nostra è un'associazione di giovani ricercatori, dottorati e dottorandi (provenienti dal L.I.S.T.A. – Laboratorio di Ingegneria dei Sistemi Territoriali ed Ambientali interno al Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università di Pisa), che si chiama A.S.S.E. (Analysis and Support for a Sustainable Environment) ed è nata in seguito ad un concorso bandito dal Ministero della Gioventù italiano, chiamato "Giovani idee cambiano l'Italia".

A.S.S.E. è composta da Massimiliano Petri, Alessandra Lapucci, Diana Poletti, Claudia Casini e Saverio Palumbo.



Giovani idee...
... cambiano l'Italia



A.S.S.E.
Analysis and Support for a Sustainable Environment

Massimiliano Petri
Alessandra Lapucci
Diana Poletti
Claudia Casini
Saverio Palumbo

Il progetto vincitore del bando è intitolato "Mobility Analysis: bike-life, un modello di simulazione della mobilità urbana per una pianificazione sostenibile delle piste ciclabili" e cerca di analizzare in maniera integrata la mobilità e la qualità della vita urbana.

2 - L'idea progettuale

L'associazione nasce dall'idea di creare un sistema di supporto alla progettazione urbana, un osservatorio sulla mobilità ed efficienza della città che possa pra-

ticamente monitorare e prendere in considerazione tutti gli aspetti di un sistema complesso come quello urbano; l'utilizzo delle piste ciclabili è stato finora segregato al solo campo del tempo libero, ma il loro uso negli spostamenti giornalieri (per esempio casa-lavoro, casa-shopping ed altro) deriva dall'interazione di tanti fattori che all'interno della città si integrano e forniscono dei vincoli a chi vive ed abita la città, fattori dovuti alle infrastrutture viarie, alla localizzazione dei servizi nella città, ai tempi e ritmi di vita e tanto altro. Se non si prendono in considerazione tutti questi fattori si realizzano piste ciclabili urbane e, come diceva il dott. D'Angelis, non si capisce perché non vengono poi utilizzate!

Forse bisogna capire, e questo è il secondo punto importante, come la popolazione abita la città, fare analisi delle loro abitudini, dei tempi liberi che rimangono, dei ritmi che sono obbligati a sostenere e quindi progettare soluzioni che siano in grado di integrarsi con questi fattori, cercando nel contempo di imporre vincoli negli spostamenti, negli orari, nei mezzi disponibili in modo da deviare gli spostamenti stessi verso modalità più sostenibili. Perciò la mobilità urbana deve essere studiata in maniera totalmente integrata, non solo considerando le singole modalità di spostamento, quindi pedonale, ciclabile, etc., ma integrando la localizzazione, i tempi delle attività, l'interazione fra i diversi sistemi funzionali ed altro in quanto, se voglio che le persone utilizzino la bicicletta, devo fare in modo tale che abbiano i giusti percorsi ciclabili, ma anche il tempo ed i servizi per arrivare alla destinazione. E quindi devo avere presente quale è la destinazione e quali sono le abitudini della popolazione.

Torniamo un attimo indietro. Un elemento molto importante per l'utilizzo quotidiano della bicicletta è il monitoraggio degli interventi a livello urbano: molte volte si fanno interventi e poi dopo non si capisce come questi influenzano la qualità della vita urbana, perché l'obiettivo finale del pianificatore è la ricerca di interventi atti a modificare e migliorare la qualità della vita, ovvero incrementare la sostenibilità urbana.

Quindi serve un sistema che sia contemporaneamente di monitoraggio e di valutazione. Questo ultimo è proprio un vuoto che esiste a livello metodologico: vengono raramente applicati metodi ed analisi tali da prevedere, a livello urbano, l'utilizzo o meno di una pista ciclabile, di un sistema di bike-sharing o altro; quindi alla fine, l'insicurezza nella riuscita di questi interventi urbani, spesso comportanti notevoli oneri per l'Amministrazione, è la principale responsabile della non attuazione degli stessi.

3 - La metodologia di analisi e il caso di studio

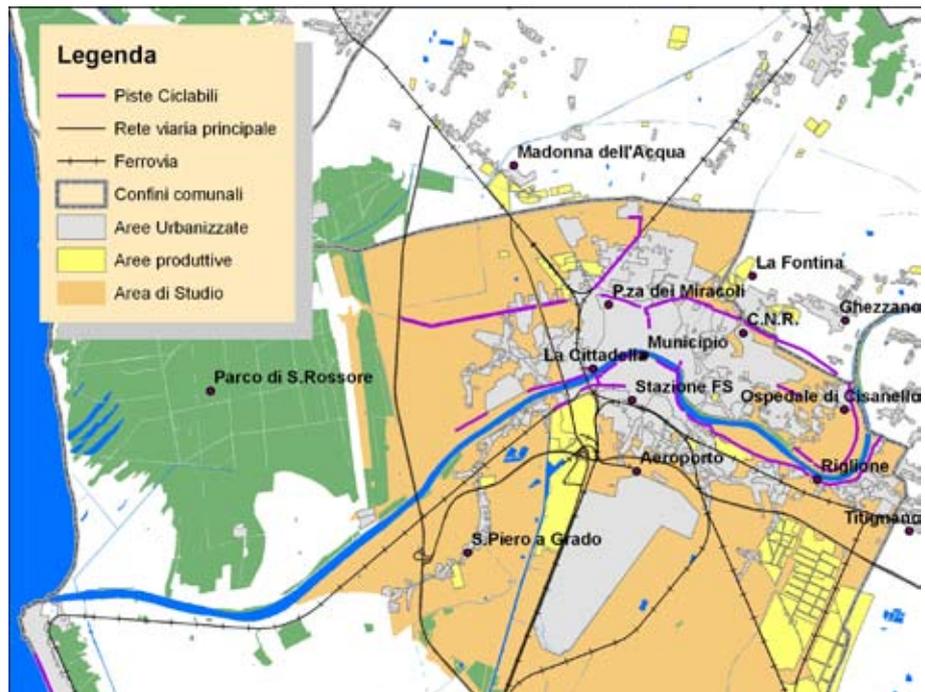
La metodologia di ricerca parte dalla raccolta di dati spazio – temporali sulla città (orari di apertura delle attività, localizzazione ed orari di passaggio delle linee del bus, orari e tariffe dei parcheggi ed altro); questo perché rendere le piste ciclabili utilizzabili significa progettarne l'uso in qualsiasi periodo del giorno, e allora si deve spazializzare e “temporalizzare” tutti i servizi che sono offerti dalla città.

La metodologia

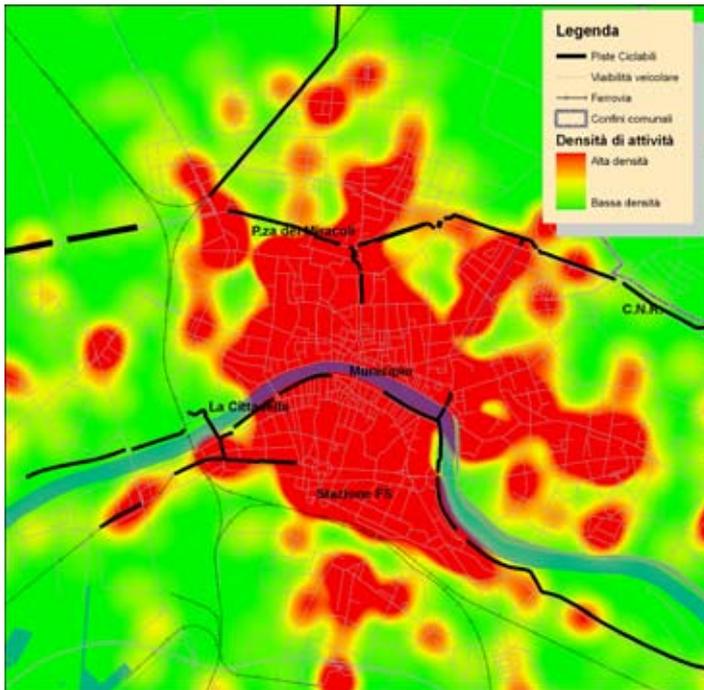


Il secondo passo della metodologia consiste nell'attivare uno strumento di partecipazione, in quanto è importantissimo cercare di avvicinarsi alle abitudini, a quello che è la vita quotidiana, per cercare di capire come abitano la città i suoi diversi "utilizzatori". A partire dall'integrazione dei dati ambientali e dei risultati dell'analisi partecipata, si estraggono delle regole comportamentali, cioè si riesce a capire all'interno della città perché determinate persone utilizzano o meno una pista ciclabile, un mezzo pubblico oppure perché tutti vanno in una certa zona anche per svolgere attività localizzate in altri quartieri.

L'area di studio è la zona urbana e peri-urbana di Pisa, nella quale si sono inserite le piste ciclabili in nero e le diverse attività.



Già dalla sovrapposizione della mappa di densità delle attività con le piste ciclabili risulta evidente come sia impossibile con l'attuale rete ciclabile raggiungere le zone a maggior densità di attività, che poi significa a maggior attrattività.

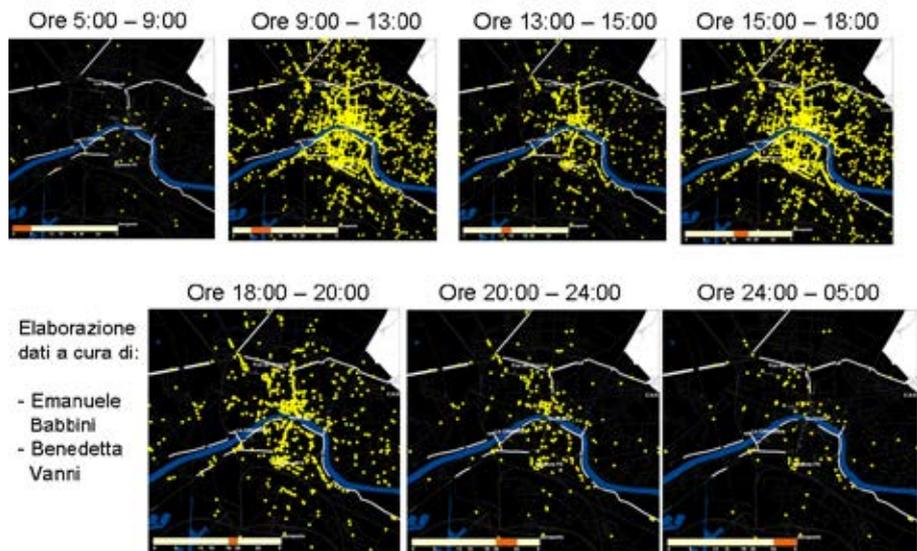


Analizzando più in dettaglio la rete ciclabile risulta evidente come sia totalmente assente la continuità: si potrebbe parlare più di tratti ciclabili che non di rete.

Perché analizzare i servizi nel tempo? Quando ci svegliamo alla mattina, quali attività sono aperte? Andando avanti nell'arco della giornata, quali possono essere le attività che aprono o chiudono?

Queste eventi modificano l'attrattività delle varie zone della città e quello che si deve pianificare è una rete di piste ciclabili, ma non solo, si potrebbe dire un sistema integrato di mobilità urbana, che permetta l'accessibilità a questi diversi centri spazio-temporali della città. La sostenibilità della mobilità parte dall'assegnare un peso maggiore ai sistemi di mobilità leggera, ovvero dal garantire a questi una maggiore accessibilità alle aree suddette.

Un esempio di temporalizzazione dei servizi offerti dalla città sono le Crono-mappe, ovvero delle mappe che mostrano, per ogni periodo del giorno, le attività aperte.



A partire da queste è possibile verificare, mediante una semplice sovrapposizione delle piste ciclabili esistenti, l'effettivo utilizzo di questi percorsi per accedere alle attività aperte in quel particolare momento.

La parte metodologica di analisi partecipata invece analizza un campione di popolazione, costituito sia da pendolari che da residenti, questo perché città come Pisa e Firenze, sono "utilizzate" dai residenti ma in buona parte anche dai pendolari che vi vivono, vi viaggiano e ne utilizzano i servizi. Sia ai pendolari che ai residenti abbiamo chiesto informazioni personali e familiari, dati sulle attività svolte nella città nell'ultimo giorno lavorativo (attività svolte dal risveglio mattutino fino al ritorno a casa alla sera, per i residenti, oppure le attività svolte dall'arrivo in città fino alla ripartenza, per i pendolari) ed infine abbiamo chiesto preferenze relative alla mobilità urbana, alle abitudini e alla visione del sistema città.

PARTECIPAZIONE E QUALITA' DELLA VITA URBANA



Il questionario è svolto mediante due tipologie di contatto con gli intervistati:

1) per coloro che conoscono internet ed hanno una connessione di rete si è creato un applicativo capace di guidare l'utente nella compilazione di ciascuna delle tre parti suddette (inserendo un Web-GIS interattivo per ottenere la memorizzazione delle attività giornaliere in formato georeferenziato e con tutti gli attributi). Il sito dove si trova l'applicativo è www.gruppoasse.it e, oltre ad una breve descrizione del progetto e dei suoi obiettivi, contiene una parte denominata Intervista nella quale, tramite autenticazione, è possibile riempire il questionario. Questo tipo di soluzione deriva dalla ricerca di tecniche che permettano di diminuire i costi di intervista e di rendere la sua compilazione più interattiva e interessante.

2) per coloro che non possiedono internet oppure che non hanno capacità ed esperienza tali da compilare un questionario autonomamente (per esempio gli anziani) oppure per coloro che hanno scarsa abitudine a "navigare" in una mappa abbiamo previsto un questionario frontale.

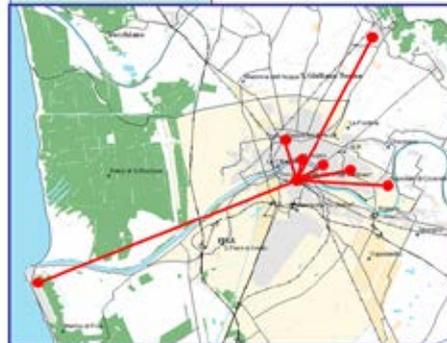
Nella terza parte del questionario, relativa alle preferenze, viene chiesto di esprimere un parere sullo stato della ciclabilità urbana, sulle politiche di risposta alla situazione attuale della mobilità ed altro.

Come già anticipato in una precedente presentazione, un fattore importante è il collegamento ciclabile fra la città e i piccoli centri urbani circostanti. Si è infatti inserito nel questionario una domanda sulla possibilità di collegare Pisa con tutte le zone circostanti, cercando di capire, in questo caso, chi è disponibile e propenso al suo utilizzo ancora prima di fare un investimento notevole. Altre soluzioni sono quelle che collegano Pisa con San Giuliano Terme oppure con Ospedaletto.

Con riferimento al mezzo utilizzato per il motivo di spostamento più frequente quale mezzo (utilizzi preferiresti utilizzare):

		utilizzato				
		pedi	bicietta	moto	autobus	auto
preferito	pedi	370	85	175	230	340
	bicietta	340	750	75	320	225
	moto	105	550	490	410	110
	autobus	30	595	415	245	75
	auto	175	230	340	85	390

Scenari di percorsi



Matrice di soddisfazione

derivante dall'incrocio di domande sulla mobilità attuale e quella preferita.

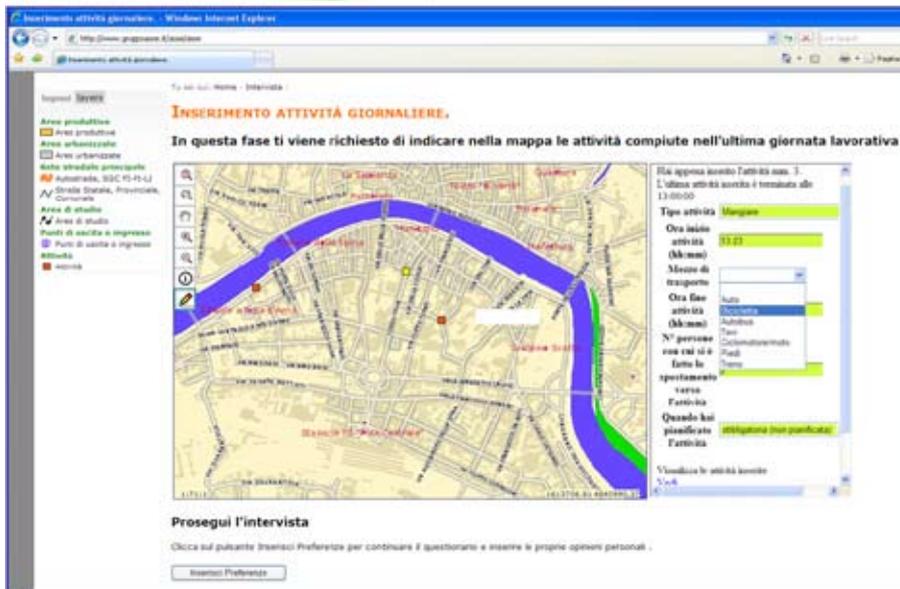
(es. 340 individui che si muovono a piedi ma preferirebbero utilizzare la bicicletta)



Analisi dei possibili interventi

Altro esempio di analisi delle preferenze è l'utilizzo di matrici a doppia entrata: abbiamo chiesto ad ogni intervistato quale mezzo utilizza e poi quale mezzo vorrebbero utilizzare. Il risultato sono matrici di soddisfazione, dove per esempio il valore di 340 presente nella figura indica che ci sono 340 persone che vorrebbero andare in bicicletta, ma che vanno a piedi. Perché? Avendo i dati di residenza, età ed altro, è possibile indagare e capire quali sono i motivi di tale impedimento.

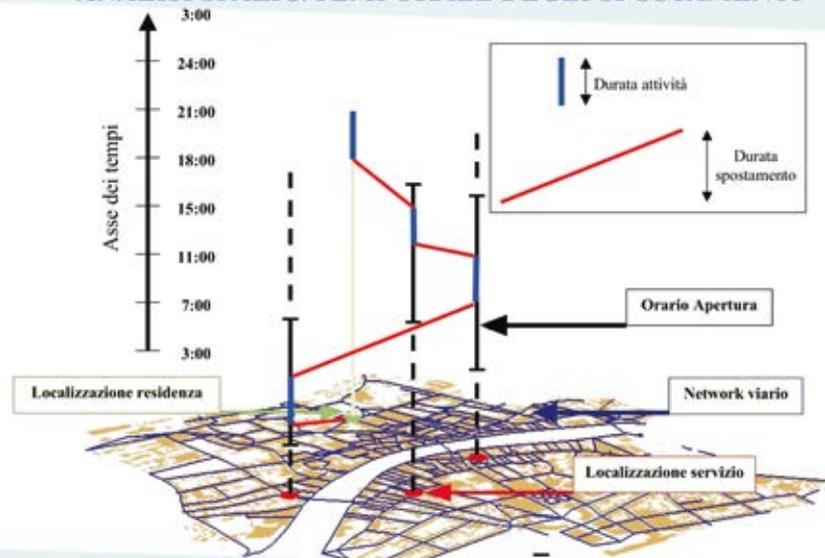
Abbiamo creato un applicativo pubblicato in rete e contenente un web-Gis nel quale è possibile inserire puntualmente tutte le attività svolte nell'ultima giornata lavorativa, con tutte le caratteristiche delle attività (per esempio il tipo di attività, quando è iniziata, con che mezzo vi sono arrivato, a che ora ho terminato l'attività ed altro).



Il rilevamento verrà ripetuto per lo stesso campione (“panel”) in fasi temporali successive (per esempio ogni due anni) in modo tale da capire se la pista ciclabile effettuata ha modificato gli spostamenti della popolazione a cui ho posto il campione, popolazione che ho reso rappresentativa della popolazione reale. Ecco perché il sistema di supporto può essere visto come uno strumento di monitoraggio della qualità della vita e degli effetti delle politiche urbane sugli stili di vita dei cittadini.

Il risultato principale del questionario sono dei pattern spazio – temporali di spostamenti individuali all’interno della città, mediante la sovrapposizione dei quali andiamo poi a studiare il sistema in ogni fascia temporale, per esempio analizzando i comportamenti in ogni fascia temporale, ma anche per ogni fascia spaziale: quali sono i comportamenti/abitudini di chi abita in una certa area, quali persone vanno a fare attività in questa zona, con quali mezzi vi arrivano?

ANALISI SPAZIO/TEMPORALE DEGLI SPOSTAMENTI



Intersezione dei tragitti individuali con i dati ambientali

Questo è il modo di avvicinarsi alla popolazione non facendo “cadere dall’alto” gli interventi ma, mediante un approccio “bottom-up”, cercando di capire come viene vissuta la città in modo da permettermi di pianificare la mobilità urbana in maniera veramente integrata.

Dall’unione dei dati del campione con i dati ambientali, mediante un’analisi con strumenti di Datamining e derivanti dal campo dell’Intelligenza Artificiale, ricostruiamo le regole di scelta di ogni classe di cittadino. Per esempio posso modellare la probabilità di scelta del mezzo da utilizzare quando esco di casa la mattina, in questo caso il nostro sistema, mediante strumenti di Datamining, è capace di estrarre la probabilità che Mario Rossi, partendo da determinate caratteristiche individuali e familiari, prenda l’auto, la bicicletta oppure il bus.

ANALISI MEDIANTE DATAMINING



Mario Rossi

Residente in via Dicitisalvi,3
 Distanza da pista cicl.: Media
 Distanza da fermata bus: **Bassa**
 Sesso: M
 Anno nascita: 1940
 Lavoro: **Impiegato**
 Numero auto: **1**
 Numero bici: 2
 Num. ciclomotori: 0
 Titolo studio: diploma
 N° bambini/anziani: 0
 N° patenti in famiglia: **3**

Pr (scelta del mezzo):



Maria Verdi

Residente in via Paoli, 65
 Distanza da pista cicl.: Alta
 Distanza da fermata bus: Media
 Sesso: F
 Anno nascita: 1968
 Lavoro: **Libero professionista**
 Numero auto: **2**
 Numero bici: 2
 Num. ciclomotori: 1
 Titolo studio: laurea
 N° bambini/anziani: 2
 N° patenti in famiglia: **2**

Pr (scelta del mezzo):



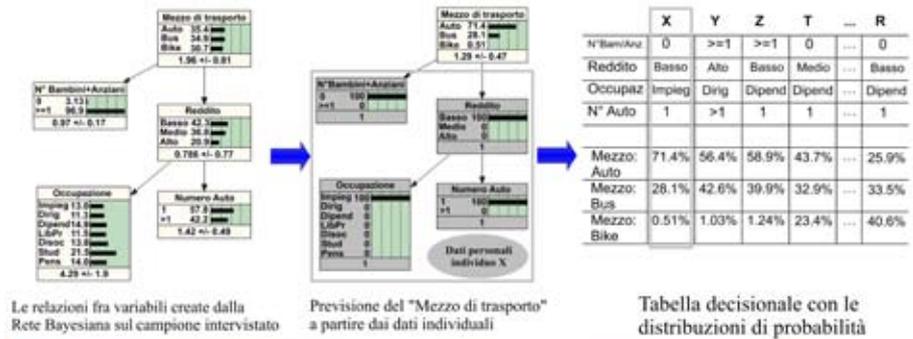
Esempio: Scelta del mezzo
in prima mattina

Sono segnalate in rosso in figura le caratteristiche influenti nella probabilità di scelta risultante, quindi il signor Mario Rossi possiede un'auto sola in una famiglia che ha tre patenti e, quindi, ha una buona probabilità di prendere un mezzo pubblico.

Un caso reale già incontrato nei primi campionamenti effettuati, è relativo ad una signora che svolgeva la libera professione, con due figli, due auto e due patenti in famiglia; il sistema città non garantiva un servizio di scuolabus per i figli e quindi questo è stato un vincolo negativo per la possibilità di recarsi in ufficio in bicicletta ed è stato evidenziato dalla signora stessa nel questionario. Perciò garantire l'indipendenza negli spostamenti può facilitare lo sviluppo della mobilità leggera e il sistema in esame è stato capace di individuare interazioni che provocavano peggioramenti nella qualità della vita individuale.

Quindi alla fine tutte le regole estratte vengono integrate in un sistema di simulazione della mobilità urbana a livello individuale; partendo dai singoli individui che vivono a Pisa (sia residenti che pendolari), ricostruiamo le diverse scelte fatte in ogni periodo della giornata seguendo queste regole probabilistiche e studiamo il comportamento globale del sistema di mobilità.

ANALISI MEDIANTE DATAMINING



Le relazioni fra variabili create dalla Rete Bayesiana sul campione intervistato

Previsione del "Mezzo di trasporto" a partire dai dati individuali

Tabella decisionale con le distribuzioni di probabilità

A.S.S.E. ANALYSIS AND SUPPORT FOR SUSTAINABLE ENVIRONMENT

E' possibile quindi valutare progetti di grande scala come, per esempio, lo spostamento dell'ospedale dal centro di Pisa a Cisanello oppure modifiche di minor portata, ma spesso molto più influenti nella vita quotidiana (per esempio modifiche alla localizzazione dei parcheggi e/o alla loro tariffazione, modifiche negli orari di apertura dei negozi, progetti di bike-sharing, di sistemi di informazione all'utenza ed altro).

Adriano Poggiali

Responsabile pianificazione integrata della mobilità e dei trasporti della Giunta regionale

La Regione Toscana ha avviato, in attuazione delle previsioni del Piano Regionale della Mobilità e della Logistica, che prevede al 2015 un aumento della mobilità del 30%, specifici progetti sulla riorganizzazione e riqualificazione della mobilità; per poter “catturare” questo aumento di mobilità è infatti necessario che il potenziamento ed il miglioramento dell’offerta dei servizi di trasporto debba passare da un sistema organizzato per linee a uno organizzato per reti di mobilità.

In sostanza, se non costruiamo una rete di servizi sul territorio, difficilmente potremo attrarre l’aumento della mobilità nei prossimi anni e far sì che le persone che oggi utilizzano l’auto per i propri spostamenti, possano utilizzare il sistema complessivo di trasporto, di cui la mobilità su ferro diviene l’asse portante.

La Regione ha attivato in questo senso, un progetto di riorganizzazione e di potenziamento dei servizi ferroviari cadenzati – mnemonici denominato “Memorario”, che è stato implementato su gran parte dei servizi ferroviari regionali; ormai la maggior parte del territorio regionale ha una struttura di orario del servizio ferroviario cadenzato che ha consentito un aumento dell’utilizzazione del treno e di passare così dai 160 mila spostamenti giornalieri su ferrovia del 2004, agli attuali 230 – 240 mila.

Memorario in Toscana: un progetto per fasi

ANNO 2005:

Linea Firenze - Pisa - Livorno/Tirrenica Nord;

Evoluzioni infrastrutturali: 5° binario Rifredi (“stazione elementare” direttrice Pisa); 3° binario Pisa – Pisa S.R.; nuovo collegamento Pisa C.le - Pisa Aeroporto

ANNO 2006:

Linee Firenze - Prato - Viareggio, Porrettana, Pisa - Lucca, Garfagnana, Pontremolese

Evoluzioni infrastrutturali: attivazione ACEI

Firenze Rifredi, incrocio San Giuliano Terme, allacciamento sottostazione elettrica Montuolo, raddoppio S. Stefano di Magra – Aulla – Chiesaccia

ANNO 2006-2007:

Bacino Senese

Evoluzioni infrastrutturali: completamento raddoppio Certaldo – Poggibonsi; nuova tratta Montelupo – Lastra a Signa

ANNO 2007-2008:

Linee Aretina, Mugello e Faentina; Servizio metropolitano

Empoli/Signa - Firenze

Evoluzioni infrastrutturali: 3° - 4° binario Firenze SMN – CM, binari tronchi XVII e XVIII a Firenze SMN e attivazione ACEI Firenze SMN

ANNO 2008-2009:

Linea Tirrenica, Linea Aretina, Pontremolese, Garfagnana

Evoluzioni infrastrutturali: attivazione ACS Pisa, inversione bivio Rovezzano, Scavalco Rifredi, raccordo Garfagnana

ANNI 2009-2011:

Nodo di Firenze

Evoluzioni infrastrutturali: sottoattraversamento del nodo di Firenze - AV



Per fare questo, per creare la rete, però non basta solo la strutturazione del “ferro”, è necessario provvedere allo sviluppo dei nodi d’interscambio e della rete delle piste ciclabili, come elemento di supporto ai nodi stessi ed al sistema nel suo

complesso.

Infatti, se vogliamo costruire una rete dei servizi di trasporto pubblico, si deve progettare e realizzare le corrispondenze tra ferro e gomma, nei singoli nodi; bisognerà cercare di realizzare non soltanto l'organizzazione e strutturazione dei servizi su ferro, ma anche la rispondenza e la semplificazione dell'interscambio con gli altri servizi, che siano questi i bus, ma anche parcheggi a servizio dell'interscambio con le auto e le biciclette.

L'ORGANIZZAZIONE DE NODI DI INTERSCAMBIO

Integrazione infrastrutturale

- **Riorganizzazione dei nodi di scambio nelle stazioni ferroviarie e nelle fermate dei sistemi urbani e metropolitani**
- **Realizzazione di parcheggi di interscambio (auto, bici)**
- **Rinnovato rapporto tra pianificazione dei servizi di trasporto e pianificazione del territorio**



Ri - pianificazione della città intorno alle stazioni ed ai nodi di interscambio tesa a rafforzare la struttura urbana e la dotazione di servizi e di attrezzature

7

L'altro elemento fondamentale è la creazione di punti informativi dei servizi integrati, non è pensabile che la popolazione non sia adeguatamente informata rispetto alla riorganizzazione stessa dei servizi.

Le risorse regionali per realizzare servizi e nodi integrati sono state attivate tramite i finanziamenti sui cosiddetti PUM (Piani Urbani della Mobilità), andando ad investire circa 30 milioni di euro a partire dal 2005 per riqualificare e potenziare i servizi e la riorganizzazione dei nodi.

Attualmente sono previsti ed impegnati circa 7,8 milioni di euro per la attuazione di interventi per parcheggi di interscambio, linee urbane alta mobilità, interventi di riqualificazione delle stazioni ferroviarie, e sono previsti per il 2009 – 2010 altri 10 milioni di cui 1,5 già assegnati. L'organizzazione dei nodi d'interscambio diviene dunque un elemento fondamentale delle politiche sulla mobilità che favoriscano l'utilizzazione dei servizi pubblici.

In questo senso la realizzazione delle ciclostazioni, cioè di nuove attrezzature per l'interscambio con i servizi ferroviari, è un ulteriore progetto per la strutturazione di un sistema integrato di mobilità sostenibile.

Riprogettare l'organizzazione dei nodi d'interscambio vuole dire anche e so-

prattutto riprogettare la gestione, non si tratta quindi di sviluppare soltanto di un progetto architettonico, bisognerà definirne la gestione delle varie attività e funzioni come la bicicletta presenti e previste nel nodo d'interscambio stesso.

L'ORGANIZZAZIONE DE NODI DI INTERSCAMBIO



Ri - progettazione della gestione

- **Aumento della dotazione di servizi nei nodi di interscambio, maggiore dotazione di sistemi e di tecnologie per fornire adeguata informazione all'utenza**
- **Sviluppo della qualità dell'offerta dei sistemi di controllo e di sicurezza per i viaggiatori**
- **Migliorare i livelli di accessibilità complessiva al nodo attraverso la corretta gestione delle varie modalità di interscambio**



L'uso della bicicletta in Toscana

Come emerge da specifici sondaggi effettuati per la relazione del Piano Regionale della Mobilità e della Logistica, il 15,3% della popolazione Toscana usa tutti i giorni la bicicletta e circa il 10% la utilizza per spostamenti di carattere giornalieri ed anche per spostamenti casa – lavoro.

Dunque un terzo degli spostamenti con le bici vengono effettuati per motivi di lavoro, mentre gli altri per tempo libero. Abbiamo poi il dato generale che il 3,1% degli spostamenti pendolari in Toscana utilizza la bicicletta, percentuale che in aree di particolare sviluppo, come ad esempio l'area pisana, il dato è certamente più confortante, perché gli spostamenti pendolari effettuati con l'uso della bicicletta si attestano intorno al 14%.

Ma per favorire l'uso della bicicletta che cosa ha fatto la Toscana in questi anni?

La Regione ha tra l'altro (1) finanziato la realizzazione di oltre 400 km. di piste ciclabili o di percorsi cicloturistici, di cui 50 Km risultano, ad oggi, in corso di realizzazione.

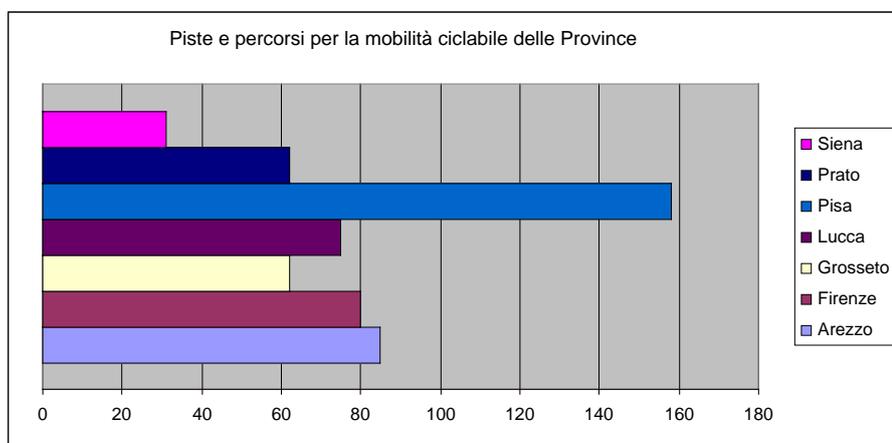
Se ne prevede la costruzione d'altri 250 km di ciclopiste e 100 km. di percorsi cicloturistici.

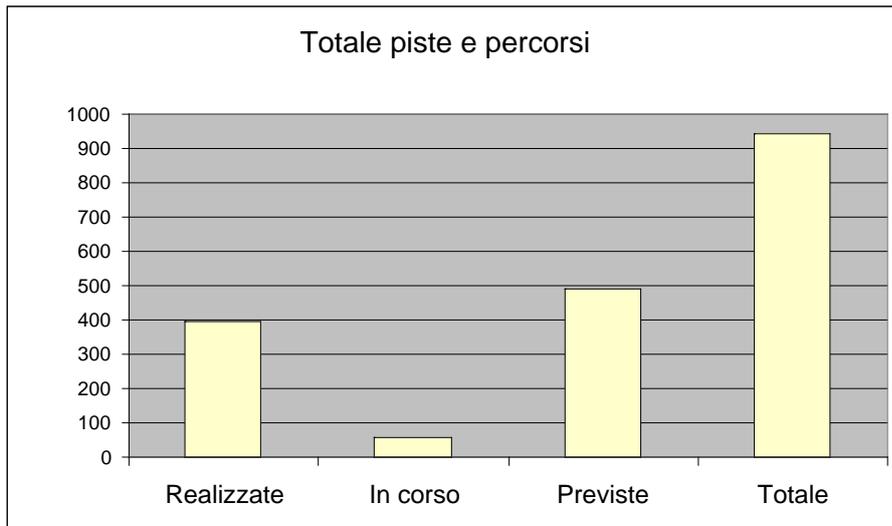
A conclusione del programma il territorio della regione sarà dotato di oltre 900 km d'infrastruttura a servizio della ciclabilità.

1) Le tabelle sotto riportate illustrano la rilevazione effettuata dalla Regione tra i Comuni e le Province toscane sullo stato d'attuazione del programma di cui alla L. 366/98 di realizzazione delle piste ciclabili e dei percorsi cicloturistici.

COMUNE	Piste ciclabili			
	Realizzate	In corso	Previste	Totale
Totale Km	292,48	46,37	238,65	577,5
Numero comuni	46	25	40	55
Comuni con interventi su totale risposte	50,0	27,2	43,5	59,8
Comuni con interventi su totale risposte positive	71,4	38,8	62,1	85,4

COMUNE	Percorsi cicloturistici			
	Realizzati	In corso	Previsti	Totale
Totale Km	103,81	11	250,44	366,25
Numero comuni	19	3	29	43
Comuni con interventi su totale risposte	20,7	3,3	31,5	46,7
Comuni con interventi su totale risposte positive	29,5	4,7	45,0	66,8





Non solo, sono stati inseriti, in tutti i programmi della regione sulla sicurezza stradale, specifici riferimenti per favorire la cosiddetta utenza debole.

Si calcola infatti, che il 75% degli incidenti, con oltre il 70% dei feriti e oltre il 40% dei morti avvenga all'interno dei sistemi urbani.

I comuni hanno presentato specifici progetti di sicurezza stradale per favorire l'utenza debole che sono stati finanziati dalla Regione perché ritenuti prioritari rispetto ad altri problemi di sicurezza stradale.

Per favorire l'uso della bicicletta in Toscana bisognerà intervenire, non soltanto per continuare nella realizzazione di una rete di piste ciclabili pur importanti ai fini dell'incentivo allo spostamento di popolazione verso questo mezzo; da sole, queste infrastrutture non riescono a risolvere tutti i problemi e far fare alla città ed agli insediamenti urbani quel salto di qualità necessario per garantire, in sicurezza, l'utilizzazione della bicicletta per gli spostamenti brevi casa-lavoro.

Spesso siamo spettatori di come le piste ciclabili si fermano in un punto del territorio cittadino senza che il sistema nel suo complesso trovi continuità, andando a costituire una rete vera e propria che spesso ha difficoltà ad essere completata e divenire pervasiva di tutto il territorio di una determinata area.

Abbiamo, di contro, riscontrato scarsa progettualità da parte dei comuni nel prevedere la realizzazione di aree a "traffic calming", o le cosiddette zone 30, che dovrebbero, invece, diventare l'altro elemento fondamentale per costruire un territorio a servizio dell'utenza debole e dell'uso della bicicletta.

Solo e soltanto se noi riusciamo a garantire, all'interno della città zone a bassa velocità delle auto, percorsi pedonali continui e protetti, spazi pubblici orientati non solo al traffico ma anche alle funzioni urbane, quindi riqualificando parti importanti della città attraverso le cosiddette "zone 30" riusciremo, probabilmente, a fare in modo che la città possa diventare davvero ciclabile in tutte le sue parti.

L'uso della bicicletta in Toscana rispetto all'interscambio con il treno

I dati dell'intermodalità tra il treno e altri mezzi, come abbiamo già rilevato, indicano che la bicicletta è abbastanza utilizzata nella prima tratta, ma molto meno nella seconda (dalla stazione d'arrivo al luogo finale della destinazione), spesso in prossimità delle stazioni in partenza, ritroviamo confusione di bici per mancanza d'organizzazione e di parcheggi. È ovvio che bisogna intervenire per razionalizzare complessivamente questo sistema.

In questo senso recentemente abbiamo commissionato un'indagine di customer sugli utenti occasionali del treno, dalla quale è emerso come questi si recano alla stazione, (anche se sono utenti occasionali confermano il dato generale), utilizzando la bicicletta, in andata il 5%, per recarsi alla stazione di partenza, e dalla stazione di arrivo, verso la destinazione finale, la percentuale di utilizzazione si abbassa al 3,5%.

Questa differenza fa sì che bisognerà strutturare, nelle stazioni, servizi che possano incentivare l'uso della bicicletta per la destinazione finale degli spostamenti.

La quota dei percorsi di destinazione finale degli spostamenti, in funzione della distanza dello spostamento potrebbe privilegiare l'uso della bici, perché molto spesso gli spostamenti in destinazione sono spostamenti abbastanza brevi, per cui l'uso della bicicletta potrebbe essere un interessante alternativa all'utilizzazione di altri mezzi di trasporto.

Si rende quindi necessario al fine di migliorare l'interscambio tra bici e treno attrezzare alcune stazioni importanti della rete ferroviaria, dove esistono già elevati flussi d'utilizzazione dei servizi ferroviari e dove esiste un importante flusso di mobilità ciclistica per andare verso la stazione per intercambiare con il treno.

I servizi forniti dovranno essere:

- area di parcheggio sorvegliate e spazi coperti di custodia e deposito biciclette;
- noleggio di breve e lungo termine;
- possibile riparazione o vendita d'accessori;
- gestione del parco bici di enti e aziende.

Naturalmente la funzione e la struttura del servizio dovrà essere studiata, progettata e realizzata in funzione del bacino di utenza e della domanda di mobilità attuale e potenziale, con particolare riferimento alla domanda che riguarda i pendolari del servizio ferroviario.

La priorità, comunque, dovrà essere individuata nel progetto di organizzazione e gestione della ciclostazione, cioè in riferimento allo studio dei quei meccanismi che possono far funzionare veri e propri servizi all'utenza con offerte differenziate presso le singole stazioni.

Dovrà quindi essere calibrata la gestione dei servizi specifici con i soggetti interessati, per essere indirizzata al soddisfacimento della domanda attuale e potenziale, e potrà essere avviata a titolo sperimentale in alcune stazioni dove sono previsti interventi di riqualificazione.

Nel complesso degli investimenti di cui la regione Toscana si fa carico per

i piani urbani della mobilità, una parte di questi potranno essere destinati alla realizzazione delle ciclostazioni.

Stiamo lavorando e ci stiamo attrezzando attraverso uno specifico protocollo d'intesa con RFI e con la FIAB.

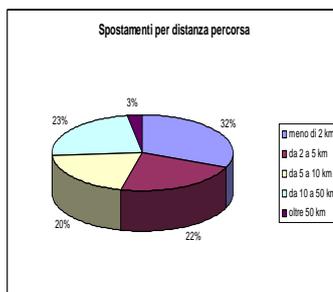
Conclusioni

La strategia su cui muoversi per favorire la mobilità ciclistica in Regione può essere sintetizzata nel promuovere l'uso della bicicletta sia come uno dei mezzi di trasporto per la mobilità cittadini casa-lavoro e tempo libero, sia come segmento essenziale nell'organizzazione dell'intermodalità del trasporto delle persone, per trasferire, quote significative di tragitti dai mezzi motorizzati (auto, moto) alla bicicletta.

L'uso della bicicletta in Toscana

La quota dei percorsi che, per distanza, potrebbe essere di spettanza privilegiata della mobilità ciclopedonale è molto rilevante:

- il 31,5% degli spostamenti sistematici sono per distanze inferiori a 2 km che potrebbero essere attribuiti alla mobilità ciclistica e pedonale;
- un ulteriore 22,4 % dei tragitti si svolge su distanze fino a 5 km, distanze per le quali la bicicletta potrebbe essere altamente competitiva con tutte le altre modalità di trasporto;
- Mentre la percentuale del 20 di viaggi compresi tra 5 e 10 km., potrebbe almeno in parte essere effettuata in bici
- Nel complesso oltre la metà (il 54%) dei tragitti sono inferiori a 5 km



Le politiche da adottare per sviluppare l'uso della bicicletta in attuazione degli obiettivi del PRML dovranno:

1) Attivare politiche di riqualificazione urbana per favorire il traffic calming e diminuire i rischi d'incidente, ridurre il senso d'insicurezza e disagio per gli spostamenti in bicicletta, ridurre le paure dei pericoli dell'uso della bicicletta attraverso:

- sistemi di sicurezza e di protezione delle biciclette nelle zone di residenza, nei luoghi di lavoro e studio, nelle stazioni e nei luoghi di scambio modale, nelle aree centrali molto frequentate;
- realizzazione di percorsi per la bicicletta sicuri, diretti e confortevoli, segnalati con precisione e curati nella manutenzione;
- dotazione dei nodi di interscambio di impianti, attrezzature e servizi per la

manutenzione, il ricovero, la sosta e la protezione delle biciclette;

2) incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa – scuola e casa – lavoro, dando delle agevolazioni a studenti e lavoratori che usano, la bicicletta;

3) agevolare la possibilità di intermodalità offrendo la possibilità di trasportare la bicicletta sui mezzi pubblici (treno e trasporto pubblico) a condizioni di favore;

4) favorire la relazione di piani generali del traffico o piani urbani della mobilità rispondenti alla normativa e quindi attenti ad ogni tipo di mobilità.

Consiglio Regionale della Toscana

Pubblicazione a cura del Settore di assistenza generale alla Commissione Territorio e Ambiente

*0902dr - Composizione e stampa: Centro stampa
Finito di stampare nel mese di Marzo 2009
presso il Consiglio Regionale della Toscana - Via Cavour, 2 - Firenze*