

## **Abruzzo. Le elezioni si avvicinano e si fa sentire anche la voce dei principali movimenti e associazioni, nazionali e locali, che operano a favore della mobilità ciclistica.**

Le elezioni si avvicinano e si fa sentire anche la voce dei principali movimenti e associazioni, nazionali e locali, che operano a favore della mobilità ciclistica. **Le associazioni e i movimenti propongono ai candidati un Decalogo per la mobilità nuova: iniziative legislative e di Governo, discusso e approvato a Reggio Emilia nei giorni 5 e 6 ottobre 2012, nel corso degli Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità Nuova, promossi dall'ANCI in collaborazione con FIAB, Legambiente e Salvaiciclisti.**

In particolare **il CciclAT - Coordinamento Ciclabili Abruzzo Teramano - ricorda a tutti i candidati i punti del decalogo**, chiedendo un impegno reale per portare, nell'agenda del prossimo governo, le tematiche della mobilità in bicicletta.

### **MOBILITÀ NUOVA: UN DECALOGO PER LE PROSSIME INIZIATIVE LEGISLATIVE E DI GOVERNO**

**1. Istituzione del Servizio Nazionale per la Mobilità Ciclistica** avente tra gli altri i seguenti compiti: a) la competenza istruttoria di tutti i provvedimenti in materia di sostegno alla mobilità ciclistica; b) la predisposizione del Piano Generale della Mobilità Ciclistica a valenza almenquinquennale, nel quale vengano definiti gli obiettivi di sviluppo dell'uso della bicicletta, per la mobilità quotidiana, per il turismo e per lo sport; c) la rilevazione e il monitoraggio, attraverso l'apporto delle Regioni e delle Province, dell'estensione delle reti urbane ed extraurbane di itinerari e piste ciclabili (Censimento della Ciclabilità); d) la predisposizione della Rete nazionale di percorribilità ciclistica (prevista dalla delibera CIPE del febbraio 2001) a partire dalla proposta di rete di Bicalia; e) la promozione di politiche che incrementino l'uso modale della bicicletta con l'obiettivo di un target 20-20-20 della mobilità (intese come percentuali di ripartizione modale, tra bici, pedoni, tpl) come obiettivo medio nazionale e come obiettivo minimo locale, ma per il quale le singole città vadano anche oltre; la definizione di standard e di linee guida in materia di ciclabilità e di moderazione del traffico; f) lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti per individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza stradale; g) l'individuazione delle forme di incentivazione e defiscalizzazione per sviluppare l'uso della bicicletta; h) il raccordo fra i Ministeri competenti per coordinare tutte le diverse attività connesse alla mobilità ciclistica; i) l'individuazione di standard per la realizzazione e la gestione dei servizi di bike sharing, per agevolarne la diffusione in tutte le aree metropolitane; j) l'organizzazione di eventi nazionali, azioni pubblicitarie e di "marketing territoriale" per la promozione della bicicletta;

**2. Revisione organica del Codice della Strada e delle norme tecniche**  
Predisposizione e approvazione delle necessarie modifiche del Codice della Strada e delle norme tecniche per tenere conto delle specifiche esigenze della mobilità ciclistica e per dare effettiva attuazione al principio programmatico contenuto nell'art. 1 del C.d.S. stesso: le norme e i provvedimenti attuativi s'ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico. Codice e Norme vanno rivisti, snelliti, armonizzati e corretti per quanto concerne la mobilità ciclistica e pedonale e la moderazione del traffico. A tal fine è indispensabile prevedere il coinvolgimento delle Associazioni dell'utenza debole nella sua ridefinizione.

Il Codice deve ispirarsi esplicitamente ai principi di mobilità sostenibile. Va ribadito sempre il principio di rispetto delle regole al fine di salvaguardare salute e sicurezza di tutti gli utenti della strada. In caso di incidente l'utenza debole va tutelata attribuendo l'onere della prova al soggetto meno vulnerabile.

Nella revisione occorre intervenire, tra l'altro, su: Doppio senso di circolazione per le biciclette, Obbligatorietà d'uso delle piste ciclabili, uso delle corsie stradali da parte del ciclista.

### **3. Aggiornamento della legge di finanziamento sulla mobilità ciclistica**

L'aggiornamento della legge 366/98 sulla mobilità ciclistica che ne renda efficace e incisiva l'azione benefica anche mediante lo stanziamento continuativo, a partire dalla Legge Finanziaria, delle risorse economiche necessarie, prevedendo fra l'altro: a) un vincolo di destinazione per la bicicletta di percentuali significative sugli stanziamenti previsti per la realizzazione di opere pubbliche stradali e di trasporto; gettiti di lotterie, trasferimento di quote degli introiti derivanti a vario titolo dalla motorizzazione; b) normative a tutela dei sedimi di viabilità e ferrovie minori nonché di argini e alzaie della rete idrica quali demanio per la mobilità ciclo-pedonale nazionale e locale; c) normative d'indirizzo per le regole tecniche più attente alla sicurezza; d) normative per la tutela assicurativa nazionale contro gli infortuni dei cittadini che utilizzano la bicicletta quale veicolo di spostamento quotidiano; e) regimi fiscali agevolati per le opere e i servizi alla mobilità sostenibile, tra cui: parcheggi bici-TPL, stalli, parcheggio spazi condominiali, ciclofficine e luoghi (Bike Squares) di aggregazione, ciclabilità diffusa (corsie, preferenziazioni, reti ciclabili come valorizzazione del paesaggio), bikesharing, servizi bici cargo per le merci, intermodalità, infomobilità (orientate alle bici);

### **4. Equiparazione della bicicletta al trasporto pubblici nell'infortunio in itinere.**

Si è detto che tutti gli interventi a favore di una mobilità sostenibile sono già sanciti dall'articolo 1 del CdS. È importante che ciò avvenga anche per gli spostamenti casa- lavoro. Lo spostamento in bici casa-lavoro deve essere riconosciuto dall'INAIL alla pari del trasporto pubblico nell'infortunio in itinere.

### **5. Monitoraggio e sicurezza stradale.**

Devono essere redatti, attuati e verificati i Piani della sicurezza stradale urbani secondo la normativa europea sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali estendendone l'applicazione alla rete nazionale ed agli ambiti urbani e analizzando anche le infrastrutture esistenti con tecniche di analisi di rischio. Modificare ed integrare l'attuale sistema di raccolta ed elaborazione dei dati sull'incidentalità al fine di renderli pienamente utilizzabili, significativi ed immediatamente disponibili alle Amministrazioni per le analisi relative agli eventi che in particolare coinvolgono gli utenti deboli. Introdurre un'Authority che verifichi il rispetto degli obiettivi pianificati in tema di sicurezza stradale, svolga attività di vigilanza e controllo, ed eroghi sanzioni per violazione delle norme nazionali in materia.

### **6. Aggiornare il Piano nazionale trasporti.**

Rivedere le politiche dei trasporti merci e passeggeri introducendo tra i criteri di pianificazione la sicurezza dei cittadini e la composizione modale prefissata. Rendere sistematico il rilevamento della composizione modale del traffico al fine di avere i dati per poter aggiornare le politiche stesse.

### **7. Fare un Piano per la sostenibilità del Trasporto Pubblico Locale.**

Introdurre tra le reti strategiche nazionali le reti di TPL. Analizzare i fabbisogni e verificare l'adeguatezza dell'offerta. Individuare gli strumenti di sostenibilità economica, analizzando i costi diretti e indiretti dell'attuale sistema di trasporto privato. Riorientare gli investimenti pubblici statali e regionali dando assoluta priorità alle infrastrutture su scala urbana e metropolitana, al trasporto collettivo e

pendolare, alla ciclabilità e alla pedonalità; Verificare e potenziare l'intermodalità dei trasporti, con particolare riferimento al trasporto biciclette (bici-treno, bici-bus, bici-metro).

**8. Riduzione del parco auto circolante.** Varare politiche mirate alla riduzione del parco auto circolante a vantaggio di pedoni, ciclisti e trasporto pubblico, utilizzando anche la leva degli incentivi e dei disincentivi per allineare nel breve periodo la media italiana della densità automobilistica almeno alla media europea; diffondere all'interno delle aree urbane il meccanismo del road pricing e del ticket pricing. Il pagamento per l'accesso alle aree più congestionate delle città e la modulazione delle tariffazioni della sosta deve avere come obiettivo quello di disincentivare al massimo il traffico privato, fissando un costo tale da scoraggiare gli spostamenti sistematici. Le tariffe della sosta, inoltre, devono crescere in maniera progressiva alla crescita del livello di congestione e alla tipologia di veicolo utilizzato (più spazio si occupa, più si paga).

**9. Promuovere e valorizzare il turismo sostenibile.** Ovvero un turismo che sempre più deve considerare al proprio interno approcci sostenibili per evitare che il turista distrugga con le proprie mani (leggi ruote a motore e ali) ciò che lo muove. Da questo punto di vista è urgente che l'Italia, il primo produttore di biciclette in Europa e tra i primi ad avere come risorsa il turismo, si dia una politica per lo sviluppo del turismo in bici che tra l'altro è già fortemente da stranieri [nordamericani in testa]. Censire, sostenere e promuovere le strutture per il turismo ciclistico (reti, alloggi, ristori, servizi assistenza, tour operator, segnaletica, pubblicazioni, etc.). **AMBIENTE E PAESAGGIO:** la presenza di corridoi ciclopedonali spesso in luoghi rurali e di pregio costituisce di fatto un presidio ambientale poiché i fruitori delle ciclovie diventano "guardie ecologiche" segnalando criticità ed emergenze ambientali e danni al paesaggio. Le ciclovie inoltre come sedi elettive per: apprezzare i paesaggi attraversati, come elementi lineari di ricucitura dei territori attraversati, nonché di valorizzazione dei recuperi di infrastrutture dismesse a ciclabile. **SVILUPPO DI ECONOMIE LOCALI:** l'ospitalità, il ristoro, l'assistenza tecnica, l'accompagnamento di gruppi, un'editoria (mappe e guide) specializzata traggono beneficio dallo sviluppo (davvero sostenibile) di una rete come quella proposta. In realtà la piccola scala potrebbe diventare anche qualcosa di più, come la realtà austriaca e tedesca dimostra.

**10. Promuovere la mobilità pedonale.** In collegamento e in parallelo alla mobilità ciclistica va incentivata e protetta la mobilità pedonale. Introdurre e sistematizzare una segnaletica di spostamento in extraurbano, ma anche una segnaletica turistica che valorizzi i centri storici. Sviluppare una campagna nazionale per il rispetto degli attraversamenti pedonali. Censire e verificare la messa in sicurezza degli spostamenti pedonali. Redigere un vero e proprio piano della mobilità pedonale.