

CAMPAGNA ELETTORALE IN (PER LA) BICICLETTA -20%: la dieta del traffico, per città più a misura di persona

Il 2018 inizierà all'insegna della campagna elettorale per le Elezioni Politiche e, in alcuni casi, anche Regionali. Sono accadute molte cose sul tema della ciclabilità in questi 5 anni ed è bene ricordare a noi stessi che lo sviluppo della mobilità ciclistica è finalmente entrata nelle agende politiche di molti.

PREMESSA

Nel 2013 contattammo numerosi candidati cui chiedemmo un impegno su alcuni temi emersi dagli **Stati Generali della Bicicletta del 2012 a Reggio Emilia** (vedi documento allegato).

In particolare chiedemmo un impegno su 6 dei 10 punti citati:

1. Istituzione del **Servizio Nazionale per la Mobilità Ciclistica**;
2. **Revisione organica del Codice della Strada e delle norme tecniche**;
3. **Aggiornamento della legge di finanziamento sulla mobilità ciclistica**;
4. Equiparazione della bicicletta al trasporto pubblico nell'**infortunio in itinere**;
5. **Monitoraggio e sicurezza stradale**;
9. Promozione e valorizzazione del **turismo sostenibile** attraverso la realizzazione della **rete ciclabile nazionale "BICITALIA"**.

Su questi punti riteniamo che gli impegni presi allora da molti hanno portato dei frutti:

PUNTO 3: l'approvazione (alla Camera) della **Legge Quadro sulla mobilità ciclistica** ci sembra un passaggio innovativo, di esempio anche per altre realtà europee;

PUNTO 4: l'**infortunio in itinere**, dà più serenità ai cittadini e cittadine che scelgono la bicicletta per i loro spostamenti quotidiani di lavoro;

PUNTO 9: l'identificazione di **una rete nazionale, denominata Bicitalia**, che include la rete europea **Eurovelo**, e le risorse per la realizzazione di alcuni tracciati sono elementi che hanno dato l'avvio a molti altri progetti sui territori in una sorta di gara a fare di più tra Enti Pubblici.

A questi punti aggiungiamo **il riconoscimento della bicicletta come mezzo di trasporto** inserito nella Politica nazionale dei Trasporti (un altro dei punti del decalogo), il ruolo importante del segmento del cicloturismo all'interno delle politiche del Ministero del Turismo, il tema dell'intermodalità, con una nuova attenzione da parte di Trenitalia e RFI con cui FIAB ha attivato protocolli per un supporto anche di consulenza per le loro attività di sviluppo dell'intermodalità treno+bici.

Pensiamo quindi che ci siano le condizioni oggi, più di ieri, **per fare un salto di qualità soprattutto rispetto ai tempi necessari per un concreto sviluppo della mobilità ciclistica**: le nostre città hanno bisogno di **soluzioni concrete OGGI** (e non fra qualche decennio) per i **problemi legati all'inquinamento, al consumo dello spazio pubblico, alla salute e benessere dei cittadini, alla sicurezza sulle nostre strade**. La bicicletta ha ampiamente dimostrato di essere **una soluzione efficace che richiede investimenti contenuti con risultati in tempi brevi**.

RICHIESTE

Obiettivo per la prossima legislatura:

**-20%: LA DIETA DEL TRAFFICO,
per rispettare l'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici**

Il tema dei **cambiamenti climatici e tutto ciò che questo significa** è il nostro punto di riferimento: a quei temi occorre dare **risposte in tempi brevissimi** e la questione della mobilità va affrontata con **un cambio radicale dei nostri stili di vita**, che sono alla base di questa evoluzione negativa del clima.

L'abuso dell'auto privata e dei trasporti su gomma ci hanno portato in questi decenni:

- ad un **consumo ed impermeabilizzazione del suolo** con le conseguenze di disastri ambientali che si ripropongono stagionalmente con una regolarità inquietante e costi enormi per la collettività
- ad un **crescente tasso di inquinamento atmosferico** con le conseguenze sanitarie conosciute
- ad un **abbassamento della qualità di vita nelle nostre città** che hanno perso il loro scopo primario di luoghi di aggregazione e convivenza
- ad una **crescente sedentarietà**, cui sono legate tante patologie
- ad un'**insicurezza delle nostre strade** che impediscono ai soggetti più vulnerabili e non dotati di un'auto privata - bambini, anziani e persone con ridotta mobilità - di poter avere l'autonomia necessaria per vivere dignitosamente la loro quotidianità.

Per questi motivi occorre **puntare ad abbassare mediamente la percentuale delle auto private in circolazione** (il -20% è il dato indicato nella legge regionale dell'Emilia Romagna per le città con più di 30.000 abitanti), attraverso una serie di azioni che devono puntare a **sviluppare le modalità di MOBILITÀ ATTIVA, a piedi, in bici e con TPL**.

Per raggiungere questo obiettivo
chiediamo
un impegno su alcune iniziative
entro i **primi 2 anni del nuovo Governo**

DARE PIENA ATTUAZIONE ALLA LEGGE 11 gennaio n. 2 «Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica», pubblicata nella GU n. 25 del 31 gennaio 2018 e **IN VIGORE DAL 15 FEBBRAIO 2018**.

Di seguito i passaggi necessari:

- Piano Generale della Mobilità Ciclistica (**PMGC**), da approvare **entro 15 luglio 2018**
- **Piani Regionali della mobilità ciclistica**: da approvare **entro 15 luglio 2019**
- Realizzazione **rete ciclabile BICITALIA**: le regioni predispongono i progetti **entro 15 luglio 2019**
- **BICIPLAN**, considerato piano di settore del PUMS ai sensi dell'art. 3 Decreto MIT 4 agosto 2017, le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti predispongono e adottano nuovi PUMS **entro il 19 agosto 2019**
- **Relazione annuale sulla mobilità ciclistica**: il MIT presenta ogni anno alle Camere una relazione sullo stato di attuazione della legge: **30 giugno 2019**
 - **ISTITUZIONE DEL SERVIZIO NAZIONALE PER LA MOBILITÀ CICLISTICA**
Le politiche per la ciclabilità interessano settori diversi e c'è necessità di avere una struttura di *Governance* chiaramente identificata all'interno della struttura burocratica.
 - **RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA: 30 km/h come standard di velocità nelle città, Contro senso ciclabile** (doppio senso ciclabile nelle strade a senso unico delle città), **casa avanzata ai semafori**.
La Riforma del Codice della Strada è indispensabile per cambiarne la visione e mettere al centro dell'azione normativa la persona e non l'automobile: la riforma organica è ciò che auspichiamo ma i punti indicati sono quelli che avrebbero subito un impatto positivo sulla sicurezza nelle nostre città e faciliterebbero la vita di chi sceglie di muoversi in modo sostenibile, a piedi o in bicicletta.
 - **SOSTEGNO ECONOMICO ALL'ACQUISTO DEL MEZZO BICICLETTA (muscolare o a pedalata assistita)**
L'incentivo dovrebbe essere maggiore a fronte di una scelta di dismettere la propria auto o a fronte di un impegno ad un utilizzo quotidiano casa-lavoro o casa-scuola.
 - **INCENTIVI/SCONTI FISCALI PER I NEGOZI CHE ATTREZZANO SPAZI PUBBLICI PER BICICLETTE**
È un intervento che ha anche lo scopo di incentivare e rivitalizzare il commercio locale.

Più spazio alle biciclette significa più spazio alle persone: 1 posto auto significa 1 potenziale cliente; in 1 posto auto parcheggiano 10 biciclette, 10 potenziali clienti.

- **COMUNI CICLABILI, COMUNI VIVIBILI:** rivedere gli standard urbanistici della legge Tognoli, che obbliga a dedicare ampie superfici per posteggi auto privati e pubblici, per **permettere ai comuni di realizzare trasformazioni urbanistiche sostenibili** che privilegino i collegamenti e servizi per biciclette e pedoni, il trasporto pubblico e collettivo e realizzazioni di spazi pubblici di incontro per i cittadini. In attesa di queste modifiche prevedere incentivi (facilitazioni sulla gestione delle spese dei bilanci comunali) per i comuni che realizzano interventi per la ciclabilità e l'accessibilità della città a persone con ridotta mobilità.
- **CITTA' ATTIVE, CITTA' SANE:** prevedere incentivi fiscali per le aziende che facilitano l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro. La promozione della mobilità attiva a partire dagli spostamenti quotidiani ha numerosi riscontri positivi sul benessere psicofisico delle persone e il movimento quotidiano è uno degli elementi di prevenzione di molte delle malattie dell'era moderna, dall'obesità al diabete alle malattie cardiovascolari.

Molte altre sono le attività da mettere in campo per affrontare il vasto tema dei cambiamenti climatici, tuttavia riteniamo che questi siano passaggi che possono dare un aiuto significativo ai cittadini e cittadine che sempre più numerosi stanno cambiando stile di vita: **rendere semplice e sicuro l'utilizzo della bicicletta in città è la chiave di volta per scendere dall'auto e muoversi in modo diverso. E i benefici sono per tutti**, anche per quella fascia di persone che deve utilizzare necessariamente l'auto privata (indicativamente il 40% degli spostamenti modali).

ELEZIONI POLITICHE 2018