

La qualità delle politiche locali per la mobilità ciclistica

Autore : Riccardo Canesi (Euromobility)

Abstract : La situazione della ciclabilità urbana in Italia è una vicenda di chiaroscuri. Da un lato abbiamo un protagonismo di diverse città medie, soprattutto del Nord, che hanno performances simili a quelle nord-europee , dall'altro abbiamo una situazione fortemente deficitaria , riguardo alle politiche e alla infrastrutturazione soprattutto nelle grandi città e nelle città del sud. Quest'ultime, vista anche l'assenza di collaborazione all'inchiesta, per usare un'espressione un po' forte, sono il vero "buco nero" della mobilità ciclistica.

Dall'indagine svolta emerge comunque una dotazione infrastrutturale largamente insufficiente (8077 abitanti per ogni km di pista ciclabile), un modal split che mediamente si aggira sul 5% ,investimenti mediamente scarsi pari a 4,93 €/anno per abitante, un basso livello di intermodalità accompagnati però da un discreto livello di comunicazione e da studi e analisi finalizzati a conoscere il problema.

Introduzione

Quando si parla di pianificazione della mobilità urbana, di strategie per il trasporto, di interventi per la riduzione dell'inquinamento da traffico veicolare e per il miglioramento della qualità dell'aria (e della vita) non può essere trascurato il fondamentale apporto che può essere dato dalla mobilità ciclistica.

Le città italiane hanno una infrastrutturazione ciclabile nettamente al di sotto della media europea così come è più bassa rispetto al nord Europa la percentuale di cittadini che quotidianamente utilizzano la bici .

Considerato che circa il 50 % degli spostamenti in ambito urbano avviene al di sotto dei 5 Km ⁽¹⁾ è facilmente comprensibile l'importanza che l'uso della bicicletta potrebbe avere per riequilibrare in senso più ecologico la mobilità delle città italiane.

Questa ricerca potrebbe essere propedeutica alla realizzazione di un sistema permanente e più diffuso di audit e benchmarking nel settore della mobilità ciclistica urbana italiana.

1.1 – Alcuni dati socio-economici sulla bicicletta

Si è spesso sentito dire : "l'Italia non ha una cultura della bicicletta". Ma è vero? Dopo tutto, ogni anno, buona parte del Paese frema agli arrivi delle tappe del Giro e del Tour e l'uso ricreativo e sportivo della bici non ha mai smesso di sedurre gli italiani.

5.000 società sportive con oltre 250.000 tesserati e 12.000 manifestazioni l'anno a cui bisogna aggiungere altri 100.000 pedalatori amatoriali. Secondo il Coni, sarebbero almeno 800.000 gli sportivi che usano abitualmente la bicicletta in Italia.

Altrettanto rilievo la bici ha per l'economia. L'Italia , seppure in flessione, è leader in Europa, insieme alla Germania, per la produzione di bici con oltre 2.400.000 pezzi l'anno , esportate per oltre la metà ed è al sesto posto nel mondo per numero di bici (purtroppo non tutte) circolanti con circa 29 milioni (prima la Cina con oltre 450 milioni, seguono gli Usa con 100 milioni, Giappone 75 milioni, Germania 63 milioni e India).

Tuttavia, a partire dagli anni '60, la bici, come mezzo di trasporto, a poco a poco è scomparsa dal nostro ambiente urbano ed è diventata "la bella addormentata in cantina". Solo negli ultimi anni stiamo assistendo ad una graduale inversione di tendenza.

Gli ostacoli che hanno reso difficile l'uso delle bici nei nostri scenari urbani sono sicuramente individuabili in un "deficit culturale" e in una mancata infrastrutturazione. Permane, in parte, un pregiudizio che vede nel loro utilizzo un sistema di trasporto "povero", con scarso "status" per giunta non competitivo rispetto al veicolo a motore e neppure integrato, per la disorganizzazione delle città, con il trasporto pubblico.

Non si dimentichi, inoltre che in Italia, è presente la più forte industria motociclistica europea che sui ciclomotori, soprattutto nel trentennio 1960/1980 ha costruito parte delle sue fortune.

Di conseguenza la bici è stata considerata come mezzo solo per il tempo libero e non è un caso che l'industria italiana nel 2005 producesse ancora un 35 % di mountain bike.

Nonostante l'imponenza dei numeri suddetti, ad oggi in Italia, vi sono poco meno di 2.000 km di percorsi urbani, localizzati prevalentemente nel centro-nord mentre sono circa 10.000 i km di itinerari progettati dalle province italiane che andranno a sommarsi ai circa 5.000 già esistenti.

Dopo un'eclissi quasi totale di una quarantina di anni, ecco che timidamente la bici, come mezzo di trasporto, ritorna, spinta forse dall'esempio degli altri Paesi europei – Germania, Paesi Bassi, Austria per citarne alcuni – per reagire all'asfissia e agli ingorghi delle nostre città.

Non inquinante e non pericolosa, silenziosa, economica, discreta, accessibile a tutti, la bicicletta nei brevi tragitti urbani (< 5 km) è più rapida dell'automobile.

Secondo indagini effettuate dalla Commissione Europea, in Europa il 30 % dei tragitti effettuati quotidianamente in auto copre distanza inferiori ai 3 km ed il 50 % è inferiore a soli 5 km. (1)

Anche solo a questo livello, la bici può vantaggiosamente sostituire l'autovettura per una parte importante della domanda e contribuire quindi a diminuire la congestione, e conseguentemente l'inquinamento atmosferico, il consumo energetico ed anche lo stress. Non tralasciando il miglioramento delle condizioni fisico-sanitarie per chi la usa.

Non si trascuri, per rimanere in tema sanitario, che secondo la Federazione Italiana Medici Pediatri, dagli anni '80, la percentuale di bambini obesi in Italia è raddoppiata.

Secondo l'International Obesity Task Force dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), l'Italia detiene ormai il primato in Europa dei bambini in sovrappeso (36 % contro il 13 % della Finlandia).

Al di là di discutibili e ipercalorici regimi alimentari, non è infatti un caso che avvengano in Italia 5 milioni di spostamenti giornalieri per accompagnare i ragazzi a scuola nonostante l'86 % di essi abiti ad un quarto d'ora a piedi.

Inoltre, non bisognerebbe dimenticare se pensiamo alle future generazioni, i 31.500 casi di bronchite acuta e i 30.000 di asma riscontrati ogni anno dall'OMS nei ragazzi al di sotto di 15 anni nelle 8 principali città italiane (1998) e i quasi 9.000 morti all'anno in Italia per inquinamento atmosferico da Pm10 e ozono rilevati da un recente studio (giugno 2006) condotto dall'Organizzazione Mondiale per la Sanità (Oms) per conto dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente (Apat) nelle 13 più grandi aree urbane del Paese.

Attivare forme di mobilità sostenibile, prevalentemente ciclabile, negli spostamenti casa-scuola non assolverebbe solo all'improrogabile miglioramento della qualità dell'aria nelle città italiane ma significherebbe un indubbio miglioramento delle condizioni psico-fisiche dei giovani italiani e consentirebbe di svolgere, inoltre, un proficuo lavoro didattico e interdisciplinare.

Diverse sono già le esperienze di questo tipo in Italia quali ad esempio Reggio Emilia, Milano (Venezia), Verona, Pordenone, Udine e altre.

Secondo un sondaggio rappresentativo realizzato dall'Unione Internazionale del Trasporto Pubblico (UITP) su 1.000 cittadini di ogni stato membro dell'Unione Europea, il 73 % degli intervistati ritiene giusto riservare alla bici un trattamento preferenziale rispetto all'auto (1)

Un cittadino su due sostiene che il peggioramento della qualità della vita sia attribuibile alla congestione del traffico.

Per questa ragione in molti Paesi Europei (vedi ad esempio Germania,Francia,Regno Unito,Paesi Bassi, Belgio,Danimarca,Svizzera,Austria) si sta facendo molto per ampliare le isole pedonali, per limitare l'impatto degli autoveicoli nelle aree residenziali, per estendere le "zone 30", per costruire reti ciclabili di respiro non solo urbano ma anche regionale e nazionale.

La bicicletta, quindi, come dimostra l'esperienza di molte città europee (Amsterdam,Barcellona,Odense,Malmoe,Copenaghen,Edimburgo,Graz,Strasburgo,ecc.) ed anche italiane (Ferrara, Pordenone, Padova,Bolzano,Parma, Brescia, Correggio, Abbiategrosso), può migliorare sensibilmente la qualità della vita nelle grandi città come nei piccoli comuni .

1.2. La legislazione e le risorse finanziarie

Nell'ottobre del 1998 , con la legge 366, le politiche a favore della mobilità ciclistica hanno ottenuto il necessario riconoscimento. Questa legge, rispetto alla norma precedente (legge 208/91 chiamata anche "Tognoli"), opera un 'importante salto culturale occupandosi non più di piste ciclabili" bensì di "mobilità ciclabile". Il problema è che, alle iniziali difficoltà di ordine applicativo, negli ultimi anni si sono aggiunti evidenti limiti finanziari , dovuti al mancato rifinanziamento da parte dello Stato. Ai già scarsi quaranta miliardi di vecchie lire approvati con la finanziaria 2001 per il triennio 2001/2003 si è aggiunta l'esigua cifra di 2 milioni di €anno per quindici anni con la legge 166/2002 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti).

Secondo calcoli della Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB) già con 13 miliardi di vecchie lire all'anno, spalmati su tutta l'Italia, ben poco si può fare : a titolo di esempio, prendendo come unità di misura 200 milioni di vecchie lire a km , si possono realizzare non più di 65 km di piste in tutta Italia, pari in media ad 8 metri per ogni Comune italiano.

Con le ultime leggi finanziarie le cose sono ulteriormente peggiorate a testimoniare, purtroppo, come la mobilità ciclabile , che è strategica per il futuro delle nostre città, non sia minimamente entrata nell'agenda politica.

Tenendo conto dei pesanti ritardi accumulati in questi anni e ponendo l'obiettivo di passare – nell'arco di 10 anni- dalla quota attuale di circa il 2 % (media dei Comuni italiani) relativa all'uso della bici nella ripartizione modale degli spostamenti urbani giornalieri, ad una quota "europea" a due cifre (10-15 %) , secondo la FIAB occorrerebbe uno stanziamento annuale da parte dello Stato di almeno 200 milioni di €(400 miliardi di vecchie lire) per i prossimi 10 anni, ai quali dovrebbero aggiungersi cofinanziamenti di analoga entità sia da parte delle Regioni che degli enti locali (2).

Pur considerando utopica la mirabile cifra di 600 milioni di €anno per la mobilità ciclabile , il rispetto di Trattati internazionali da parte del nostro Paese (vedasi Protocollo di Kyoto) che mirano alla prevenzione ambientale, dovrebbe sicuramente spingere il Governo a riconsiderare il ruolo della bici e conseguentemente cominciare a predisporre adeguati strumenti tecnici, politici e finanziari .

1.3. Master Plan e Servizio Nazionale per la Mobilità Ciclistica

Contrariamente ad altri Paesi Europei (Germania ,Paesi Bassi,Regno Unito,Danimarca) l'Italia non si è ancora dotata di un Master Plan della Mobilità Ciclistica né di un Servizio Nazionale per la Mobilità Ciclistica. Un tale Piano, coordinato dal Servizio, dovrebbe mettere in atto strategie destinate a promuovere l'uso della bici, esprimere raccomandazioni e contribuire, in maniera generale, alla creazione di un clima favorevole all'uso della bici.

Tra le misure concrete di questo Piano in Germania , ad esempio, vi sono il raddoppio dei fondi federali per la costruzione di piste su strade nazionali (100 milioni di €all'anno), l'ottimizzazione del quadro giuridico, una campagna per la sicurezza stradale e il coordinamento delle strategie dei diversi Lander.

I Paesi Bassi si sono dotati di Bicycle Master Plan dal 1990 e nei sette anni successivi si è speso per le infrastrutture ciclabili una somma pari a circa 900 milioni di €. Come risultato la lunghezza dei percorsi ciclabili è cresciuta, rispetto al 1988, del 25 % (3).

Altri provvedimenti interessanti che implicano un partenariato sociale li troviamo in Norvegia e in Belgio. In quest'ultimo Paese, ad esempio, il Governo ha previsto deduzioni fiscali, per le aziende e per i lavoratori, che favoriscono la mobilità sostenibile e ciclabile in particolare con l'indennità "velò".

1.4 – Le iniziative locali e internazionali a favore della bici

Non tutte le città italiane, per fortuna, sono state caratterizzate nell'ultimo ventennio dall'abbandono della bici. Soprattutto in Emilia-Romagna e nel Triveneto ha sempre resistito uno "zoccolo duro". Non è un caso che Ferrara, per fare un esempio, tuttora venga considerata tra le prime della classe in Europa con il suo 30 % circa di utilizzatori quotidiani e faccia parte di Cities for Cyclists, il circuito europeo delle città per la bicicletta al quale aderiscono 33 comuni di 14 Paesi diversi.

Sono innumerevoli le iniziative che soprattutto in questa parte del Paese sono state promosse dalle Amministrazioni locali per avvicinare i cittadini, e soprattutto i giovani, alla bici.

L'Ufficio Biciclette, le bici blu e i concorsi letterari per gli studenti a Pordenone.

Il Piano per la mobilità ciclabile di Bolzano, con una serie di provvedimenti disincentivanti l'uso dell'auto e una seria politica di intermodalità, che dopo essere arrivato al 17,5 % punta ad assestarsi sul 20 % di spostamenti entro due anni.

Ravenna con le sue bici gratuite antifurto, gialle e rosse, per turisti e per residenti.

Le bici in affitto per gli studenti messe a disposizione dall'Università di Trento

Ma anche nel Sud qualcosa, seppure lentamente si sta muovendo come la rete di percorsi ciclabili nel Salento (Lecce) che mira a raggiungere 800 Km dopo averne già realizzati circa 150.

Oppure Trapani dove si è costruito un percorso che dal centro storico porta alle antiche saline.

Nonostante la scarsità di incentivi statali e regionali, negli ultimi anni alcune decine di città puntano decisamente sulla mobilità dolce e di esse alcune si sono già date Piani per la Mobilità Ciclabile come Verona, Vicenza, Parma e Pordenone.

Esistono poi progetti di itinerari a lunga distanza come "Bicitalia" promosso dalla FIAB. Sul modello di quanto sta realizzando la ong Sustrans in Gran Bretagna (15.000 km di percorsi extraurbani) anche in Italia, considerata tra l'altro la sua alta vocazione turistica, si è pensato di progettare una rete ciclabile nazionale, suddivisa su 10 grandi itinerari per un totale di 12.000 km, che, per il momento, a causa del sostanziale disinteresse delle Istituzioni, è ancora in buona parte sulla carta. Al momento, contrariamente a quella britannica che ha goduto del finanziamento della cosiddetta Lotteria del Millennio, in Italia non è previsto alcun finanziamento nazionale. Esistono solo finanziamenti locali da parte di Regioni e Province ancora fortemente minoritarie.

Non si è ancora compreso a sufficienza che una rete nazionale rappresenterebbe il miglior biglietto da visita per la diffusione della bicicletta, quale mezzo di trasporto pulito e sostenibile, per giunta in sintonia con le tendenze del turismo internazionale, culturalmente più avanzato e in forte crescita, che vede nel rispetto del territorio e nella mobilità dolce una delle sue principali caratteristiche.

Senza dimenticare che i territori attraversati dalle ciclovie, spesso marginali e abbandonati, possono ritrovare una linfa vitale per la loro rinascita economica. Si pensi, a titolo di esempio, che nella piccola e montuosa Svizzera, con il progetto "Svizzera-Paese della bicicletta", nel 1999, 3,3 milioni di ciclisti hanno percorso 140 milioni di km, circa 100.000 cicloturisti hanno fatto gite di alcuni giorni utilizzando le ciclostrade nazionali (lunghezza totale 3.300 km) ed effettuando 330.000 pernottamenti di cui quasi 200.000 in albergo. Sono stati consumati beni e servizi per un totale di 140 milioni di franchi: ogni giorno i cicloturisti hanno speso 140 franchi mentre la cifra spesa dai turisti giornalieri è stata di 25 franchi (4).

Per incentivare le buone pratiche e la diffusione di una cultura progettuale a livello locale, e soprattutto urbano, FIAB, Euromobility (Associazione dei mobility manager), ISSI (Istituto per lo Sviluppo Sostenibile-Italia) e Associazione Italiana Città Ciclabili, con il sostegno di ANCMA, dal 2002 hanno promosso il Premio Nazionale “Città Amiche della Bicicletta” che, diviso in tre categorie, ha visto partecipare nella sua prima edizione ben 41 enti e ha proclamato quali vincitori il Comune di Correggio (città con meno di 30.000 abitanti), il Comune di Brescia (città con più di 30.000 abitanti) ed il Parco Regionale del Gigante (Emilia-Romagna) per gli altri enti. Nel 2006 il Premio, alla sua Terza Edizione, è stato vinto da Savigliano (per le piccole città), da Parma e Torino (per le città medio-grandi) e dalla Provincia Autonoma di Trento (per gli altri enti).

2.1. L’indagine sulla ciclabilità nella 24 più grandi città italiane

Per valutare il livello delle politiche a favore della bicicletta nei principali 24 centri urbani italiani, nella primavera 2006, per tre volte è stato inviato l’allegato questionario ai competenti Assessorati comunali alla Mobilità e/ o all’Ambiente.

Il questionario comprendeva 9 domande riguardanti rispettivamente :

- 1) l’istituzione dell’Ufficio Biciclette;
- 2) la percentuale dei cittadini che usa quotidianamente la bicicletta;
- 3) la realizzazione di infrastrutture e/o l’emanazione di provvedimenti a favore della bici;
- 4) l’entità degli investimenti del Comune nel settore;
- 5) le forme di promozione della mobilità ciclabile;
- 6) il coinvolgimento eventuale di altri attori;
- 7) le modalità di comunicazione;
- 8) un’indagine sulla *customer satisfaction* degli utenti;
- 9) la percentuale di realizzato rispetto al programmato.

Purtroppo non tutti i Comuni, nonostante diverse sollecitazioni, hanno risposto.

Abbiamo ricevuto risposte da 11 città su 24 e precisamente da Torino, Brescia, Verona, Venezia, Padova, Genova, Parma, Bologna, Firenze, Livorno e Roma.

2.2 I risultati

La mancata collaborazione di 13 città su 24 all’inchiesta indubbiamente impedisce di definire un quadro certo e completo sulla situazione delle politiche per la mobilità ciclabile nelle principali aree urbane italiane.

Occorre dire che la maggior parte delle città che non hanno inteso rispondere alle nostre richieste sono meridionali dove, purtroppo, la situazione della ciclabilità urbana è più deficitaria rispetto al centro-nord. Mancano inoltre i dati di Milano, Modena, Trieste e Prato. Il fatto stesso che per buona parte delle città che non hanno collaborato si siano trovate forti difficoltà a individuare referenti conferma l’assenza di politiche per la mobilità ciclabile al contrario di quelle che hanno risposto le quali si sono dotate, pur con qualche difficoltà, degli Uffici Biciclette.

Riguardo alle 11 città indagate, il dato più importante che emerge è che sicuramente le politiche per la ciclabilità hanno maggiori possibilità di affermazione nelle città medie che non in quelle grandi.

La città che ha il maggiore modal split è infatti Parma (tra il 21 e 25 %) seguita da Padova (tra il 11 e il 15 %) mentre Roma, la più grande città italiana, si trova sotto il 5% e Torino con Firenze e Bologna tra il 6 e il 10 %.

8 città su 10 dispongono di un apposito Ufficio Biciclette.

Solo 1 su 10, Genova, non dispone per il momento di piste ciclabili. Fatto ovviamente spiegabile anche con la particolare conformazione della città. Il Comune ha comunque progettato itinerari ciclabili sulla linea litoranea e nella vallate del Bisagno e del Polcevera.

La città che ha più sviluppata la rete di piste ciclabili è ovviamente Roma con 160 km, che è il più popoloso e più esteso dei Comuni presi in esame (Figura 1)

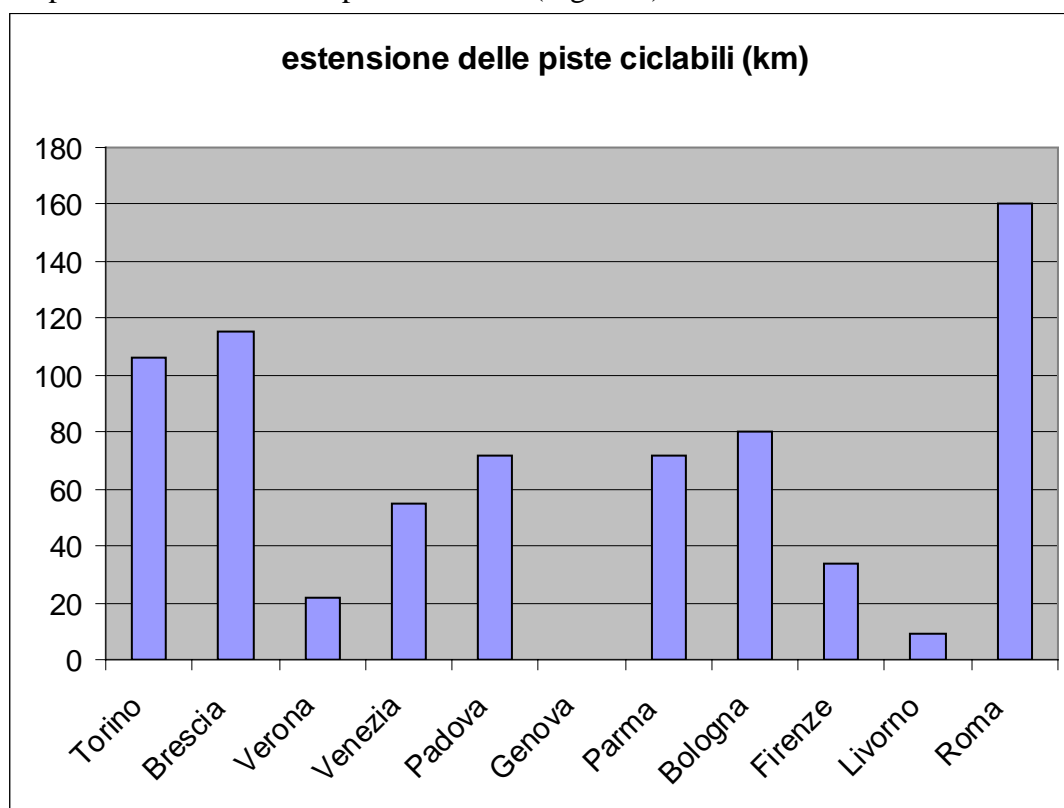


Figura 1

Se commisurassimo questo dato alla superficie e agli abitanti, la graduatoria cambierebbe nettamente vedendo al primo posto sia per il primo che per il secondo indicatore, Brescia rispettivamente con 1,3 Km di piste ciclabili per kmq e 1.633 abitanti per km di pista ciclabile . (seguita da Parma per il secondo indicatore con 2.184 abitanti a km).

Fanalino di coda per questi indicatori , a parte Genova, Livorno con 80 metri di pista per kmq e 16.460 abitanti per km di pista (Figura 2).

La media delle 11 città riguardo alla disponibilità di piste per abitanti è di 8.077 abitanti per km (Figura 3).

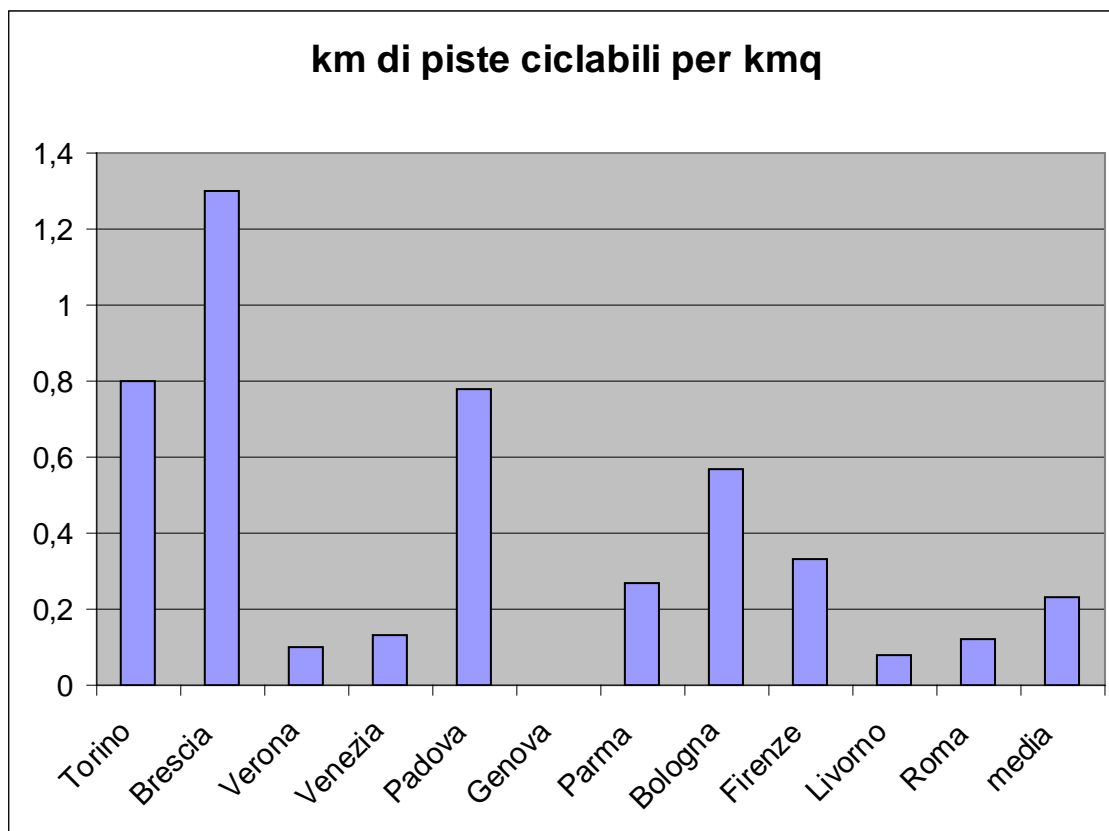


Figura 2

E' doveroso precisare , in ogni caso, che non necessariamente lo sviluppo della ciclabilità urbana si misura con la lunghezza delle piste ciclabili se pensiamo, oltretutto, alla particolare conformazione dei centri storici italiani, alla loro storia e al loro assetto urbanistico.

Ci sono città che non hanno una rete sviluppata di piste ma che , grazie, a intelligenti politiche di chiusura e/o di limitazione del traffico hanno incoraggiato comunque l'uso della bici (vedi anche "zone 30" e Ztl).

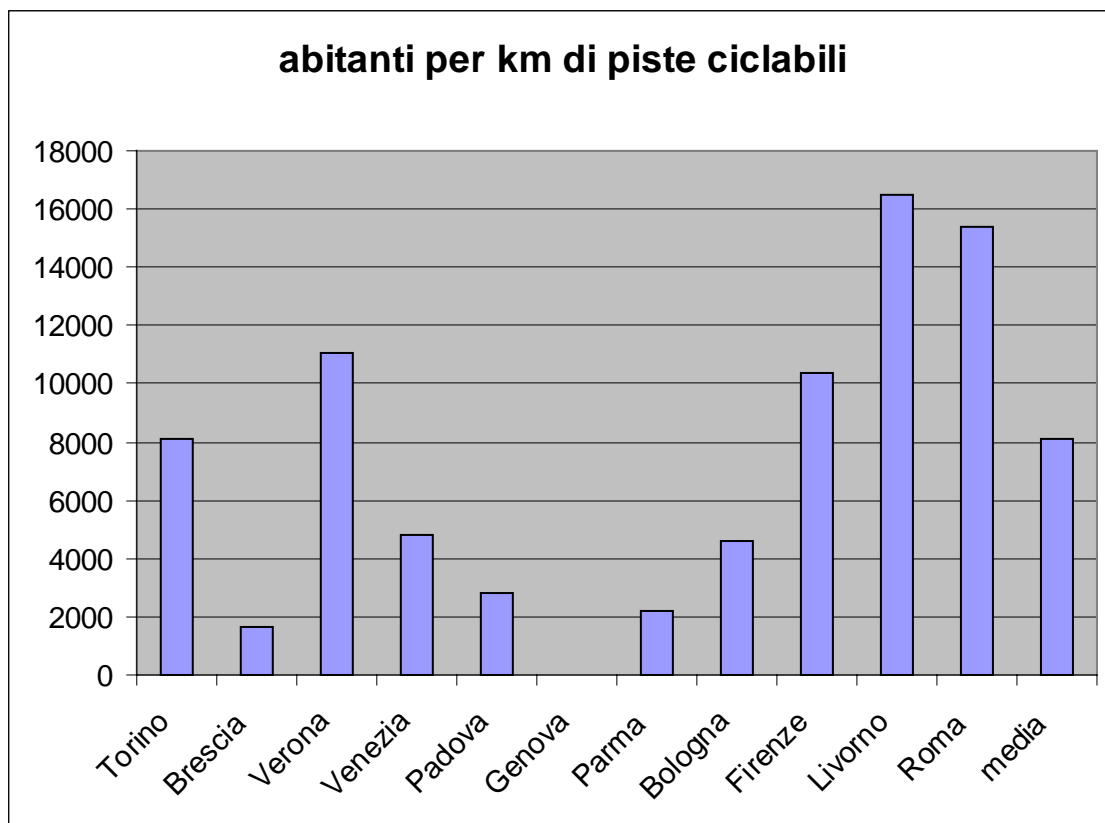


Figura 3

Per quanto riguarda le altre infrastrutture dobbiamo dire che solamente Genova e Roma non hanno punti per il noleggio pubblico.

5 città su 10 dispongono di bicistazioni cioè di punti coperti in cui si possono parcheggiare le bici e prendere altri mezzi di trasporto.

5 su 10 sono le città dotate di parcheggi di scambio.

7 su 10 le città che hanno predisposto “zone 30”.

3 su 10 (Firenze, Padova e Verona) acconsentono a doppi sensi per la bici. Provvedimento abbastanza diffuso in molte città del Nord Europa ma che è stato oggetto di non poche polemiche in Italia.

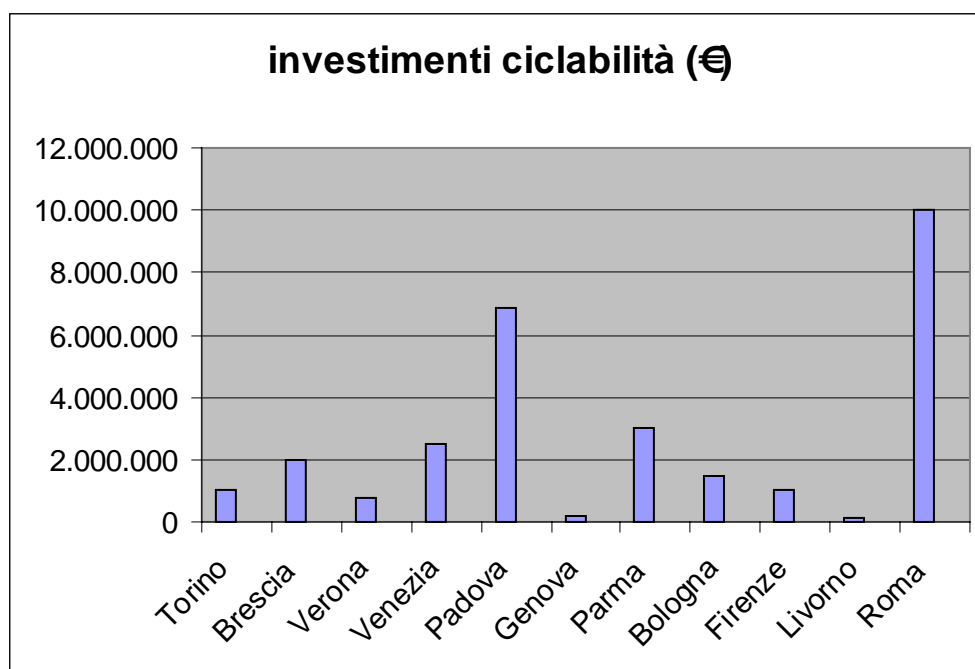


Figura 4

La città che più ha investito nell'anno in corso sulla bici è Roma con circa 10 .000.000 di €seguita da Padova con 6.880.000 €, somma pari all'1,9 % dell'intero bilancio comunale (Figura 4)

La città che nell'ultimo anno ha investito di più per abitante è Padova con circa 34 €/abitante seguita da Parma con 19 €circa .Quella che ha investito meno Genova con 0,3 €seguita da Livorno con 1 €circa (Figura 5).

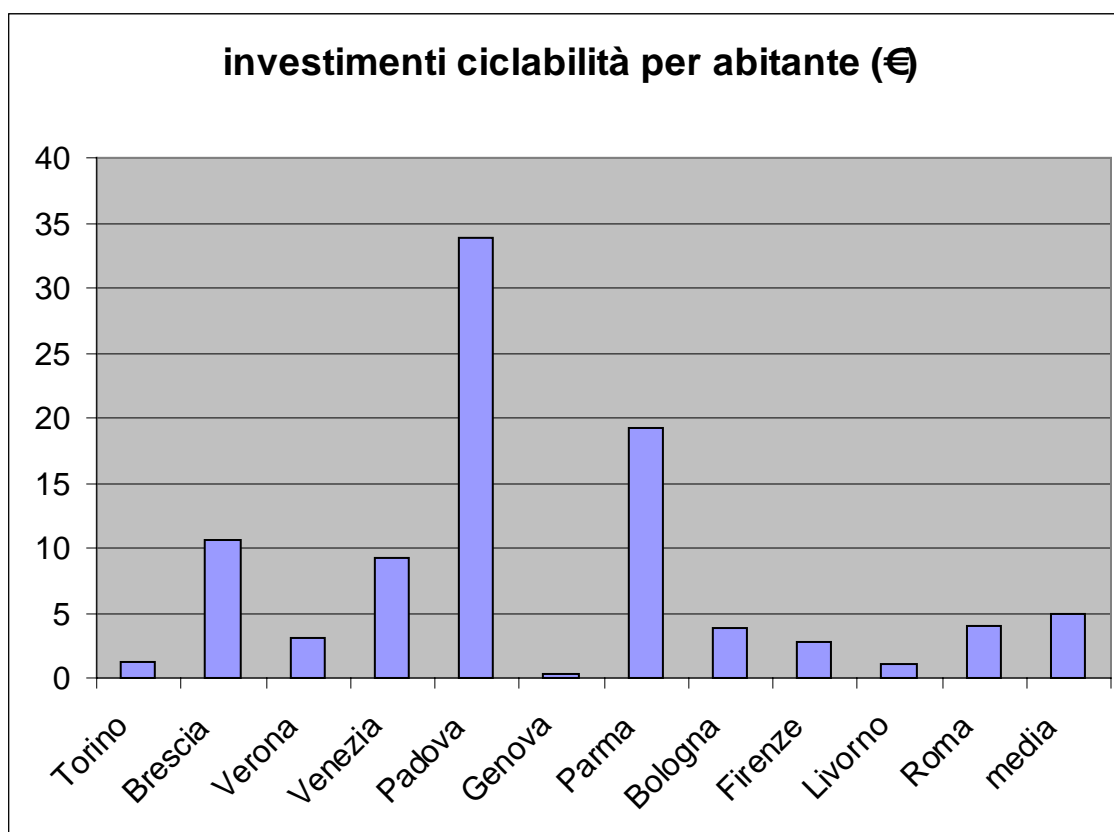


Figura 5

La realizzazione di percorsi ciclabili naturalmente, nella stragrande maggioranza dei casi, ha visto la collaborazione del Comune con altri enti pubblici e con gli istituti scolastici. A Brescia, Venezia, Bologna, Firenze e Roma anche con le aziende di trasporto pubblico locale. La collaborazione con aziende private si è avuta invece a Torino, Brescia, Parma, Bologna e Firenze.

Ci sono poi stati dei progetti specifici di mobilità ciclabile in almeno cinque città. Essi vanno dalle “bici nei cortili” condominiali di Torino agli incentivi per l’acquisto di bici elettriche a Brescia, a Parma e a Livorno, alle rastrelliere nelle scuole e dalla marchiatura contro i furti di Bologna.

In tutte le città oggetto dell’indagine si svolgono eventi dedicati e campagne di comunicazione.

Alcune delle città, come Brescia, Bologna e Roma, hanno partecipato alla Settimana Europea della Mobilità. Altre hanno promosso incontri, seminari, convegni (Verona, Venezia, Parma, Torino). Roma, Brescia e Parma hanno promosso biciclettate e cicloraduni. Alcune hanno partecipato a progetti europei come Firenze con Urbike (Progetto per la massificazione dell’uso della bicicletta) e Parma (organizzazione dell’European Conference Mobility Manager 2005).

Quasi tutti gli undici Comuni, tranne Padova, Genova e Livorno, hanno prodotto materiale cartaceo che va dai volantini alle mappe degli itinerari ciclabili cittadini e ai manuali.

Tra i più prolifici si segnalano Parma e Venezia.

Alcune delle città analizzate hanno partecipato anche al Premio Città Amiche della Bicicletta.

Brescia è risultata vincitrice nella prima edizione, quella del 2002. Parma ha ricevuto una menzione speciale nella seconda edizione, quella del 2004 e si è aggiudicata il Premio, ex aequo con Torino, nel 2006.

Fondamentale per allestire serie politiche di mobilità ciclabile è conoscere le abitudini e le opinioni di chi si sposta e, nel contempo, laddove si è realizzato, valutare il gradimento e la soddisfazione degli utenti.

8 città su 11 hanno condotto delle indagini sulla mobilità in genere e sull’uso della bicicletta.

Torino nel 2003 ha realizzato un sondaggio su un campione di 1.000 residenti tra i 14 e 75 anni sull’uso della bici.

Brescia ha distribuito un questionario , con la collaborazione del giornale locale, nel 2005. Padova, Parma, Bologna, Firenze e Livorno hanno condotto rilevazioni di vario tipo.

Da buona parte di queste indagini emerge generalmente che se fossero garantite maggiori condizioni di sicurezza e di funzionalità (continuità dei percorsi) la percentuale di ciclisti salirebbe notevolmente.

A Venezia gli intervistati telefonicamente hanno dato un voto quasi sufficiente riguardo alle piste realizzate mentre sono ancora insoddisfatti in merito alla sosta e all'informazione.

Interessante il dato emerso a Firenze in un'indagine che ha riguardato un campione di imprese, dove il 14 % dei dipendenti usa la bici negli spostamenti casa-lavoro e dove il potenziale per la bici sarebbe molto alto se si pensa che il 41% dei dipendenti di queste imprese percorre una distanza inferiore ai 4 km.

Riguardo alla programmazione delle 11 città in questione, di non tutte si conoscono gli obiettivi.

Tra queste interessante e ambizioso il caso di Torino dove si prevede di passare dagli attuali 90 km di piste ai 280 km entro 10 anni. Si tenga conto che nella città sabauda negli ultimi 5 anni si sono realizzati ben 50 km.

Altrettanto positivo il caso di Brescia dove si è passati dai 33 km del 2000 ai 115 del 2005. Si punta ad arrivare entro il 2010 a 200 km.

A Venezia è stato realizzato il 60 % di quanto previsto dal Biciplan, e cioè 60 km, che fissa per il fine legislatura (2010) 100 km di piste ciclabili.

A Bologna entro il 2008 si prevede di accrescere la rete ciclabile di altri 22 km (da 80 a 102): La pianificazione comunale contempla poi interventi per altri 18 km attualmente non finanziati.

Genova , che risulta un po' la cenerentola delle città prese in esame ha in progetto 6 itinerari ciclabili che riguardano le vallate del Polcevera e del Bisagno nonché i collegamenti tra Principe e Brignole.

(1) - Commissione Europea (1999), *Città per la bicicletta, città dell'avvenire*

(2) – AA.VV. (2001) *Una catena ci libererà: la bicicletta e la mobilità sostenibile*, Verdi, Atti del Convegno del 13 febbraio 2001

3) Directorate-General for Passenger Transport (1999), *The Dutch Bicycle Master Plan*, Ministry of Transport, Public Works and Water Management

4) AA.VV (2002), *Mobilità ciclistica nelle aree urbane. Politiche per una mobilità sostenibile in Italia e in Europa*, ANPA, Atti del Convegno del 27 novembre 2000

Allegato 1 - Il questionario somministrato

Area territoriale di competenza:

Riferimenti (telefono/e-mail di un referente):

Sito internet:

1. Presso il Comune è stato istituito un ufficio delle biciclette?

☐ Sì ☐ No

2. Quanti cittadini utilizzano la bicicletta per gli spostamenti quotidiani?

☐ meno del 5%
☐ 6-10%
☐ 11-15%
☐ 16-20%
☐ 21-25%
☐ 26-30%
☐ oltre il 30%

3. All'interno del territorio comunale sono state realizzate:

- | | | | | |
|---|-----------------------|----|-----------------------|----|
| - piste ciclabili | <input type="radio"/> | Sì | <input type="radio"/> | No |
| se sì, ne indichi i km totali _____ | | | | |
| - punti di noleggio biciclette | <input type="radio"/> | Sì | <input type="radio"/> | No |
| - bicistazioni | <input type="radio"/> | Sì | <input type="radio"/> | No |
| - parcheggi di scambio | <input type="radio"/> | Sì | <input type="radio"/> | No |
| - provvedimenti/ordinanze in riferimento all'introduzione della "zona 30" | <input type="radio"/> | Sì | <input type="radio"/> | No |
| - provvedimenti/ordinanze per l'utilizzo delle biciclette controsenso | <input type="radio"/> | Sì | <input type="radio"/> | No |

4. Potrebbe indicare l'entità degli investimenti effettuati dal Comune nel settore della mobilità ciclabile in termini:

- assoluti: _____ €
- percentuali rispetto al bilancio comunale: _____ %

5. All'interno del Comune la mobilità ciclabile è stata promossa:

- | | | | | |
|---|-----------------------|----|-----------------------|----|
| - in ambito turistico | <input type="radio"/> | Si | <input type="radio"/> | No |
| - in ambito ambientale/trasportistico | <input type="radio"/> | Si | <input type="radio"/> | No |
| - in ambito educativo
(bicibus, piste dedicate ai bambini, etc...) | <input type="radio"/> | Si | <input type="radio"/> | No |

6. Nel Comune di sua competenza sono stati realizzati progetti specifici di mobilità ciclabile coinvolgendo:

- | | | | | |
|--|-----------------------|----|-----------------------|----|
| - Aziende private | <input type="radio"/> | Si | <input type="radio"/> | No |
| - Aziende/Enti pubblici | <input type="radio"/> | Si | <input type="radio"/> | No |
| - Centri commerciali | <input type="radio"/> | Si | <input type="radio"/> | No |
| - Istituti scolastici/Università | <input type="radio"/> | Si | <input type="radio"/> | No |
| - Aziende di Trasporto Pubblico Locale | <input type="radio"/> | Si | <input type="radio"/> | No |
| - Altro
(spec. _____) | <input type="radio"/> | Si | <input type="radio"/> | No |

7. Quali modalità di comunicazione sono state utilizzate per promuovere, informare e formare i cittadini alla mobilità ciclabile?

- organizzazione di eventi dedicati (convegni, incontri, cicloraduni, etc..)

☐ Si ☐ No

Se sì, darne una breve descrizione o allegare documentazione _____

- divulgazione materiale informativo cartaceo (mappe, volantini, etc...)

☐ Si ☐ No

Se sì, indicare quali o allegare documentazione _____

- realizzazione di spazi su siti internet dedicati alle iniziative proposte dal Comune

☐ Si ☐ No

Se si, indicare gli indirizzi di riferimento _____

- realizzazione di apposita segnaletica e manifesti da installare per le strade cittadine

☐ Si ☐ No

Se si, darne una breve descrizione o allegare documentazione _____

8. E' stata realizzata un'indagine attraverso cui sondare il gradimento e la soddisfazione dell'utenza relativamente a quanto realizzato nel territorio comunale in materia di mobilità ciclabile?

☐ Si ☐ No

Se si, indicarne i principali risultati emersi _____

9. Ad oggi quanto è stato realizzato in materia di mobilità ciclabile rispetto a quanto programmato?
