

ELEZIONI POLITICHE 2018

LE RICHIESTE DELLA FIAB AI CANDIDATI

la dieta del traffico (-20%), per città più a misura di persona

Nel 2018 i cittadini sono chiamati ad un importante appuntamento elettorale, dovendo rinnovare con il proprio voto il Parlamento nazionale. In una campagna elettorale che si annuncia breve ma sicuramente intensa, la FIAB si rivolge ai candidati di tutte le forze politiche perché inseriscano nei propri impegni di programma la **mobilità sostenibile** quale elemento **irrinunciabile per una moderna politica di sviluppo** in grado di coniugare la crescita economica con la tutela della salute, dell'ambiente e più in generale per la riduzione dell'impronta ecologica ed una migliore qualità della vita dei cittadini.

PREMESSA

Nel 2013 contattammo numerosi candidati delle Elezioni politiche chiedendo un impegno su alcuni temi emersi dagli **Stati Generali della Bicicletta del 2012 a Reggio Emilia** (v. documento "[Decalogo Mobilità Nuova](#)").

In particolare FIAB aveva chiesto di sottoscrivere 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 allora assunti da molti candidati abbiano dato alcuni buoni frutti:

PUNTO 3: l'approvazione della **Legge Quadro sulla mobilità ciclistica** – votata dal Parlamento in via definitiva il 21 dicembre 2017 – ci sembra un passaggio innovativo, di esempio anche per altre realtà europee, perseguendo l'obiettivo (art. 1) "*di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative*";

PUNTO 4: la norma sul riconoscimento dell'**infortunio in itinere in bici** (L. 28.12.2015, n. 221, art. 5, c. 4 e 5), garantisce più serenità a coloro che usano questo mezzo di trasporto per i loro spostamenti casa-lavoro, favorendo i comportamenti virtuosi nelle scelte di mobilità quotidiana;

PUNTO 9: l'identificazione di **una rete nazionale, denominata Bicalia**, che include la rete europea **Eurovelo**, e delle risorse per la realizzazione di alcuni tracciati, sono elementi che hanno

dato l'avvio a molti altri progetti sui territori, innescando una sorta di competizione positiva tra enti pubblici.

Ai punti sopra citati aggiungiamo il **riconoscimento della bicicletta come mezzo di trasporto** inserito nella Politica nazionale dei Trasporti, il ruolo importante del segmento del **cicloturismo** all'interno delle politiche del Ministero del Turismo, il tema dell'**uso combinato bici-trasporti pubblici**, con una nuova attenzione da parte di Trenitalia e RFI con cui FIAB ha attivato protocolli per un supporto anche di consulenza per le attività di sviluppo dell'intermodalità "treno+bici".

Riteniamo quindi che esistano le condizioni, oggi più di ieri, **per compiere un salto di qualità soprattutto rispetto ai tempi necessari per un concreto sviluppo della mobilità ciclistica**: le nostre città necessitano di **soluzioni concrete OGGI** (e non solo fra qualche decennio) per i **problemi legati all'inquinamento, all'uso dello spazio pubblico, alla salute e al benessere delle persone, alla sicurezza sulle nostre strade**.

La bicicletta ha ampiamente dimostrato di essere **una soluzione efficace che, attraverso investimenti contenuti, produce risultati in tempi brevi**.

RICHIESTE

Obiettivi per gli anni 2018-2023

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

La questione dei **cambiamenti climatici** (che tuttora qualcuno goffamente nega, nonostante le evidenze scientifiche e l'estremizzazione dei fenomeni meteorologici che si constata con velocità, frequenza e intensità crescenti) è al centro delle nostre preoccupazioni e la sua urgenza investe anche la **costruzione dell'agenda politica a tutti i livelli**. A questi temi occorre dare **risposte in tempi brevissimi** all'altezza della sfida e anche la questione della mobilità va affrontata promuovendo **un cambio radicale dei nostri stili di vita**, responsabili di un contributo rilevante ai mutamenti climatici.

L'abuso della motorizzazione privata e del trasporto su gomma ha determinato in questi decenni:

- un **crescente tasso di inquinamento atmosferico** con le conseguenze sulla salute (bene costituzionalmente protetto) purtroppo ampiamente note, i cui costi sociali ed economici gravano sulla collettività, oltre ad incidere negativamente anche sull'aspettativa di vita;
- un **abbassamento della qualità di vita nelle nostre città** che hanno perso la loro funzione primaria di luoghi di aggregazione e convivenza;
- una **crescente sedentarietà**, da cui dipendono molte delle patologie più diffuse;
- un'**insicurezza delle nostre strade** che di fatto nega ai soggetti più vulnerabili e non dotati di un'auto privata – bambini, anziani, persone con ridotta mobilità – di poter avere l'autonomia necessaria per vivere dignitosamente la propria quotidianità;

- un **consumo di suolo e una cementificazione del territorio** che, oltre a sottrarre in modo irreversibile risorse non riproducibili, sono responsabili anche di disastri ambientali che si ripropongono con preoccupante regolarità e costi enormi per la collettività.

Per questi motivi occorre **puntare a ridurre 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 tendere 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 passaggi possano dare un aiuto significativo a cittadini e cittadine che sempre più numerosi stanno cambiando stili di vita o desiderano poterlo fare: **rendere semplice e sicuro l'utilizzo della bicicletta in città è la chiave di volta per scendere dall'auto e muoversi in modo diverso. Con benefici per tutti**, inclusa quella fascia di persone per la quale l'uso dell'auto privata continua a restare indispensabile (indicativamente il 40% degli spostamenti modali), che con ogni evidenza trarrebbe notevole beneficio da uno snellimento del traffico quotidiano.

Sestri Levante, febbraio 2018

Marco VEIRANA

Presidente Fiab Tigullio Vivinbici

