

## Al Presidente del Consiglio comunale

---

### **OdG : interventi a breve, medio e lungo termine in favore della mobilità ciclabile**

#### PREMESSO CHE

La Regione Emilia-Romagna aveva sottoscritto, con le 9 Province e con i Comuni superiori a 50.000 abitanti, il X Accordo di Programma 2012-2015 per la gestione della Qualità dell'Aria, - la grande parte dei comuni con maggiore popolazione della nostra Regione (Piacenza, Reggio Emilia, Carpi, Modena, Bologna, Imola, Ferrara, Faenza, Ravenna, Cesena e Forlì) si sono dotati, in tempi più o meno recenti, di Piani urbani del traffico (PUT) con l'impegno di perseguire e attuare nei propri piani azioni e misure quali:

- ampliamento delle zone a traffico limitato, delle zone pedonali e delle zone 30, delle corsie preferenziali, anche ai fini del miglioramento della accessibilità e dell'interscambio modale;
- miglioramento dell'attrattività del trasporto pubblico anche attraverso la riqualificazione, la messa in sicurezza e l'informazione all'utenza del trasporto pubblico;
- aumento della velocità del trasporto pubblico locale e riduzione della incidentalità con particolare riferimento alle utenze deboli;
- potenziamento della mobilità ciclopedonale, sia come offerta che come domanda, anche con ricucitura di piste ciclabili esistenti e incentivazione ai depositi custoditi con noleggio e riparazione delle bici;

“La diffusione della mobilità in bicicletta contribuisce a rendere città più vivibili, un trasporto urbano più efficiente, strade meno congestionate e meno rumorose, un'attività fisica individuale utile a combattere la sedentarietà, maggior sicurezza delle strade. Inoltre favorisce la lotta ai cambiamenti climatici, il risparmio dei carburanti fossili, lo sviluppo del turismo sostenibile.”

E' quanto sostenuto dalla **Carta di Bruxelles**, il documento, firmato nell'Europarlamento già il 15 maggio 2009 durante la giornata conclusiva della XV Conferenza internazionale sulla ciclabilità Velo-City, si prefigge di incentivare l'uso dei “pedali” per gli spostamenti in città.

E' prioritaria la necessità di salvaguardare non solo la salubrità dell'aria, riducendo l'inquinamento dai veicoli a motore, ma anche la bellezza dei luoghi quando congestionati dal parco auto circolante o in sosta negli spazi cittadini, luoghi sottratti alla fruibilità e alla socialità. E' necessario percorrere politiche votate alla sostenibilità, non procrastinabili visti i ritardi già accumulati, per altro già adottate dalle città del centro e nord Europa, modelli da seguire per ottenere quei risultati spesso oggetto di impegno formale ma mai perseguiti con giusta determinazione.

E' opinione generale che gli spazi urbani della viabilità a disposizione del traffico motorizzato, delle biciclette e della pedonalità debbano essere progressivamente ridistribuiti, con interventi determinati, intelligenti e “coraggiosi” di moderazione della velocità e del traffico.

E' esperienza diffusa che nella maggior parte del territorio urbano la sicurezza stradale e il pieno rispetto del Codice della Strada, specialmente in rapporto alla precedenza pedonale e alla mobilità ciclabile, si raggiungano con velocità attorno ai 30 km/h. La moderazione della velocità, oltre a diminuire l'incidentalità e le vittime, non penalizza assolutamente i tempi medi di spostamento in

città e ha effetti benefici complessivi sulla qualità dell'aria, seppure un generico senso comune possa non approvare. L'ufficializzazione di questa misura rappresenterà un importante segnale di questa amministrazione e contribuirà finalmente al raggiungimento degli obiettivi, legati al PUMS e al PAIR più volte discussi, ma anche dell'unione europea .

La bicicletta, nelle sue diverse tipologie, classica, elettrica, oltre a tutte le altre forme di mobilità elettriche sono le sole scelte strategiche, insieme al TPL e alla pedonalità, per rendere una città come la nostra, per naturale attitudine territoriale e climatica, un esempio di cambiamento alla ricerca di una mobilità sostenibile, che possa far spostare progressivamente un sempre maggior numero di cittadini dal mezzo motorizzato privato alla bicicletta come mezzo di trasporto usuale, o anche verso una combinazione TPL / bici e auto/bici.

Incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano significa diminuire progressivamente gli spostamenti motorizzati e avere città più pulite, silenziose, sicure e vivibili. La sua diffusione, se adeguatamente sostenuta, migliora anche il livello complessivo della sicurezza stradale, riducendo i costi sociali correlati al traffico e all'incidentalità. In un'ottica complessiva, la bicicletta permette anche il ridimensionamento della dipendenza dalle fonti non rinnovabili.

Tra le città europee che hanno aderito figurano: Bruxelles, Monaco di Baviera, Siviglia, Edimburgo, Tolosa, Bordeaux, Edimburgo. Tra le città italiane hanno aderito: Milano, Torino, Lodi, Cremona, Parma, Reggio Emilia, Bologna, Ferrara e i Comuni della Bassa Romagna.

Le città firmatarie della carta di bruxelles si sono impegnate a:

- a) attuare politiche adeguate finalizzate a raggiungere almeno il 15% di spostamenti in bicicletta nel proprio territorio entro il 2020, o una percentuale maggiore se quel limite fosse stato già raggiunto;
- b) ridurre almeno del 50% il rischio di incidenti mortali per i ciclisti entro il 2020;
- c) realizzare cicloposteggi e politiche contro il furto delle bici;
- d) attivare opportune iniziative per aumentare gli spostamenti sicuri in bicicletta nei percorsi casa-scuola e casa-lavoro;
- e) contribuire allo sviluppo del turismo sostenibile investendo per migliorare e incrementare il turismo in bicicletta;
- f) cooperare più strettamente con: 1) le associazioni di utenti della bicicletta, 2) le organizzazioni dei dettaglianti e dei produttori di bici, 3) tutti gli altri soggetti interessati come polizia, consulenti e centri di esperienza, tecnici e costruttori di infrastrutture, per raggiungere gli obiettivi prefissi e per essere di buon esempio per altre città;

L'adesione al PAIR 2020 Piano prevede l'incremento dei percorsi ciclo-pedonali per arrivare all'obiettivo minimo di **1,5 metri per abitante** e il raggiungimento della quota del **20% degli spostamenti urbani con la bicicletta** nei prossimi 4 anni nei 30 Comuni interessati alle misure di limitazione della circolazione privata;

Il **comune di carpi** ha già elaborato un piano rete piste ciclabili 1991;

## **CONSIDERATO che**

**L'obiettivo che in Città s'intende raggiungere, compatibile con PUMS e PAIR è dunque di incrementare il numero dei carpigiani che utilizzano la bicicletta per i propri spostamenti casa lavoro e casa scuola ciò implicando una vera e propria rivoluzione nel modo di pensare e**

## **PROGETTARE E GESTIRE GLI SPAZI URBANI , la mobilità delle persone e di conseguenza l'assetto viario e le strade;**

### **il D.M. 557/99 definisce la mobilità ciclabile secondo PRINCIPALI LINEE GUIDA DI ATTUAZIONE :**

#### **1.1 Linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili**

Le linee guida sono finalizzate a far sì che le future realizzazioni tengano conto di aspetti qualitativi, di particolari dettagli costruttivi, di soluzioni tecniche di segnaletica di direzione e di arredo funzionale, per rendere il più possibile efficienti i tracciati delle infrastrutture ciclabili.

Se fino a oggi le infrastrutture per le biciclette potevano essere progettate in spazi residuali , spesso in condivisione con i pedoni, gli interventi del futuro dovranno attenersi a **nuovi e più efficaci standard progettuali**.

Per questo è fondamentale l'individuazione di una **Rete Ciclabile Strategica** (piano della rete degli itinerari ciclabili D.M. 557/99).

Tale rete risulterà quindi formata da:

- una **rete di primo livello (direttrici e circolari)** per i collegamenti tra centro e periferia, l'accesso ai principali poli urbanistici di interesse, ai nodi del trasporto pubblico, ai Comuni limitrofi, **progettata in modo tale da permettere spostamenti sicuri e tempi di percorrenza rapidi, "concorrenziali" all'uso dell'auto, e alta capacità di transito ciclabile.**

Questa rete quindi riveste un'importanza cruciale per lo sviluppo della mobilità ciclabile in quanto nel medio-lungo periodo deve "attrarre" una quota di cittadini che oggi usano l'auto.

**Fatto salvo che il traguardo per questa rete è avere piste in sede propria o in corsia riservata con percorsi continui, lineari, scorrevoli e incroci ciclabili progettati con un alto standard di sicurezza, può essere funzionale per tempi e costi, istituire, in un primo momento, una serie di itinerari ciclabili.**

Il concetto di itinerario ciclabile supera quello limitato di pista e introduce invece l'idea di percorso, non necessariamente solo in sede riservata, ma anche in promiscuo con i pedoni e con i veicoli a motore. Ne discende l'esigenza di dare comfort e sicurezza ai percorsi anche attraverso attenti e puntuali interventi di moderazione del traffico.

- una **rete di secondo livello (itinerari di distribuzione)** per permettere la ciclabilità diffusa composta da piste e da itinerari ciclabili, interventi di moderazione del traffico, pedonalizzazioni, zone di incontro.

I criteri da considerare a livello generale per la progettazione e la pianificazione della rete degli itinerari ciclabili sono (art.2 c. b del Reg. DM 557/99):

**l'attrattività**, intesa come reale e pieno utilizzo da parte dei ciclisti dell'itinerario. L'uso della bicicletta deve risultare più conveniente rispetto all'automobile perché è un mezzo più rapido, di facile parcheggio, sufficientemente **sicura e piacevole**;

**la continuità**, da intendere come elemento che condiziona la scelta progettuale non tanto del tracciato, quanto della soluzione tecnica da adottare per garantire sempre omogenee condizioni **di sicurezza e comfort su tutto l'itinerario**;

**la riconoscibilità**, non solo da parte dei ciclisti ma **anche dei conducenti dei veicoli a motore**, che devono adeguare il loro comportamento di guida alla presenza dei ciclisti;

**la brevità**, intesa come **razionalità ed efficienza dei tracciati**, che devono evitare per quanto possibile **l'utilizzo di percorsi indiretti e tortuosi** solo perché di più facile realizzazione.

Gli **standard di progettazione** di direttrici e circolari terranno conto di alcuni importanti principi:

- a. lo spazio per la ciclabilità non va sottratto alla pedonalità, sarà ricercata per quanto possibile una più equa ripartizione degli spazi che preveda, come da esperienze europee, 1/3 ad uso motorizzato, 1/3 al trasporto pubblico locale, 1/3 ad uso ciclabile e pedonale;
- b. per gli assi di primo livello si cercherà di evitare l'utilizzo di percorsi ciclopedonali e l'attraversamento di aree pedonali densamente utilizzate se prive di una sede o sezione riservata alle biciclette. La promiscuità con i pedoni rallenta la percorribilità del tracciato riducendone l'attrattività, interviene negativamente sulla fruizione del tracciato stesso e crea conflittualità tra gli utenti;
- c. nelle strade di nuova costruzione ed in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale saranno inserite corsie o piste ciclabili (Legge 19 ottobre 1998, n. 366), possibilmente monodirezionali per ciascun senso di marcia;
- d. saranno privilegiate per quanto possibile le corsie ciclabili tra marciapiede e parcheggi delle auto, quelle fra sosta e corsia sono adatte ad assi secondari, non consentono di attraversare la città in sicurezza;
- e. si eviterà quanto più possibile di istituire piste bidirezionali e corsie ciclabili al centro delle banchine: incidono negativamente sulla percorribilità e sulla sicurezza costringendo il ciclista ad attraversamenti multipli;
- f. saranno opportunamente posizionati cordoli o altri elementi di separazione e protezione della corsia ciclabile dal parcheggio delle auto o dal traffico automobilistico a seconda della tipologia di percorso ciclabile;
- g. saranno quanto più possibile evitati cambi di lato, strettoie o curve a gomito, soprattutto in caso di piste bidirezionali;
- h. nella progettazione di nuovi incroci e rotonde in corrispondenza delle direttrici e delle circolari si privilegeranno soluzioni di passaggio diretto ed in sicurezza;
- i. saranno perseguite soluzioni progettuali per permettere l'attraversamento in sicurezza degli incroci semaforizzati senza attendere più fasi semaforiche. In generale gli attraversamenti ciclabili, anche non semaforizzati, e dove tecnicamente in sicurezza sia possibile, cercheranno di offrire ai ciclisti il collegamento più diretto e veloce possibile tra i due lati dell'infrastruttura viaria da attraversare, ed evitando in ogni caso la necessità di scendere dalla bicicletta per effettuare l'attraversamento;
- j. i tracciati saranno continui, compatibilmente con l'attuale contesto urbano, con collegamenti chiaramente segnalati attraverso piazze, incroci e rotonde;
- k. i percorsi realizzati su banchine rialzate (in sede propria o promiscua), dovranno mantenere il più possibile la quota, con attraversamenti rialzati e scivoli carrai per le auto; inoltre, qualora un percorso cambi di quota o transiti da una banchina o marciapiede a una carreggiata o viceversa, si assicurerà la presenza di uno scivolo che garantisca un collegamento privo di gradini;
- l. gli itinerari ciclabili, che possono prevedere al proprio interno più tipologie di percorso, saranno opportunamente indicati e riconoscibili attraverso una segnaletica di indicazione che permetta a tutti di orientarsi con facilità;
- m. gli attraversamenti ciclabili saranno, di norma, separati, in parallelo a quelli pedonali;
- n. nella scelta della pavimentazione saranno utilizzati materiali lisci, solidi, privi di interruzioni, che permettano di mantenere velocità di spostamento e percorribilità con qualsiasi tipo di bicicletta;
- o. i percorsi ciclabili nei parchi e nelle aree verdi che facciano parte dei principali assi di scorrimento saranno progettati in modo tale da favorire la percorrenza spedita e sicura con percorsi il più possibile rettilinei e pavimentazione adatta a qualunque tipo

di bicicletta. In tutti gli altri casi saranno realizzati in modo ambientalmente ed esteticamente meno intrusivo possibile;

*p.* non saranno di norma posizionati o lasciati pali, alberi, transenne o altri ostacoli nel mezzo della carreggiata ciclabile, con l'eccezione di quanto eventualmente necessario per impedire l'accesso di altri tipi di veicoli al percorso ciclabile, se in sede dedicata, presso gli incroci con le strade aperte al traffico automobilistico;

*q.* qualora il percorso o corsia ciclabile attraversi o fiancheggi aree o banchine in cui si riscontra una frequente presenza di pedoni, in particolare per la passeggiata degli animali o per la presenza di aree gioco per i bimbi, verrà apposta a intervalli regolari una segnaletica verticale adeguatamente visibile per avvertire del pericolo di scontro con le biciclette e per indicare che l'accesso al percorso ciclabile non è consentito a pedoni, passeggeri e animali;

*r.* al termine dei percorsi ciclabili, è necessario assicurarsi che i ciclisti non si trovino contromano e non vengano indotti a proseguire sui marciapiedi o sugli attraversamenti pedonali; in questi casi sarà prevista una soluzione tecnica per riportarli in un punto in cui possano proseguire sulla carreggiata nella corretta direzione.

**Gli Itinerari di distribuzione** costituiscono la **rete di secondo livello** la cui progettazione dovrà permettere la ciclabilità diffusa secondo i seguenti principi:

1. i percorsi ciclabili dovranno rispettare i criteri previsti dalla normativa: attrattività, continuità, riconoscibilità, brevità;
2. per controviali a 30km/h, che rappresentano un'alternativa allo scorrimento su pista ciclabile, verranno elaborate soluzioni efficaci per convogliare la maggior parte del traffico veicolare motorizzato verso il viale principale (nasi, dossi, segnaletica, arredo urbano, restringimenti carreggiata....) e riservare il controviale alla circolazione e alla sosta residenziale;
3. sarà perseguito il criterio di dimensionamento minimo delle carreggiate per traffico veicolare anche attraverso interventi di riorganizzazione della sosta;
4. sarà praticato l'utilizzo di segnaletica orizzontale per suggerire al traffico motorizzato che una parte di strada è dedicata alla circolazione delle biciclette;
5. per l'istituzione di percorsi promiscui pedonali e ciclabili su marciapiede si terrà conto, in accordo con quanto previsto dall'art 5 del DM n° 557, delle seguenti caratteristiche : strade di dimensioni non sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale, tratti brevi per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili, marciapiedi ampi con ridotta presenza di traffico pedonale;
6. i percorsi realizzati su banchine rialzate (in sede propria o promiscua), dovranno mantenere il più possibile la quota, con attraversamenti rialzati e scivoli carrai per le auto;

## **IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA**

### **AD ADERIRE ALLA CARTA DI BRUXELLES (in calce)**

**A SEGUIRE UN PROGRAMMA DI ESECUZIONE secondo tali LINEE DI ATTUAZIONE in favore della mobilità ciclabile CON DISPOSIZIONE IMMEDIATA cioè già dalle PROSSIME OPERE DI MANUTENZIONE STRADALE ORDINARIE E STRAORDINARIE**

**A ISTITUIRE UN GRUPPO DI LAVORO SULLA MOBILITA' CICLABILE con i compiti di**

- programmare a livello annuale e triennale gli interventi da realizzare, promuovendo anche la ricerca di cofinanziamenti a livello regionale, nazionale ed europeo;
- progettare gli interventi di nuovi percorsi ciclabili sulla rete stradale e nei parchi urbani, secondo le priorità condivise con i cittadini.
- realizzare i nuovi interventi progettati, dar corso agli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria necessari;
- esprimere pareri e indicazioni sui progetti urbanistici e/o di riqualificazione urbana;
- promuovere le attività di Mobility Management per la diffusione dell'uso della bicicletta per i movimenti casa-scuola e casa-lavoro;
- programmare, attuare e gestire le iniziative culturali/ecologiche al fine di un maggior sviluppo dell'uso delle biciclette, anche attraverso mirate iniziative di comunicazione.

Tale Gruppo di lavoro, nominato dal segretario generale, sarà costituito dai rappresentanti dei responsabili alla mobilità del comune, tecnici e dirigenti degli assessorati di riferimento, e delle associazioni ciclo ambientaliste del territorio.

Ruggero alberto consarino  
Consigliere PD

## CARTA DI BRUXELLES

La diffusione della mobilità in bicicletta contribuisce a rendere città più vivibili, un trasporto urbano più efficiente, strade meno congestionate e meno rumorose, un'attività fisica individuale utile a combattere la sedentarietà, maggior sicurezza delle strade. Inoltre favorisce la lotta ai cambiamenti climatici, il risparmio dei carburanti fossili, lo sviluppo del turismo sostenibile.

In occasione di Velo-City®2009 a Bruxelles

Le città firmatarie del presente documento si impegnano a:

- a) attuare politiche adeguate finalizzate a raggiungere almeno il 15% di spostamenti in bicicletta nel proprio territorio entro il 2020, o una percentuale maggiore se quel limite fosse stato già raggiunto;
- b) ridurre almeno del 50% il rischio di incidenti mortali per i ciclisti entro il 2020;
- c) realizzare cicloposteggi e politiche contro il furto delle bici;
- d) attivare opportune iniziative per aumentare gli spostamenti sicuri in bicicletta nei percorsi casa-scuola e casa-lavoro;
- e) contribuire allo sviluppo del turismo sostenibile investendo per migliorare e incrementare il turismo in bicicletta.
- f) cooperare più strettamente con: 1) le associazioni di utenti della bicicletta, 2) le organizzazioni dei dettaglianti e dei produttori di bici, 3) tutti gli altri soggetti interessati come polizia, consulenti e centri di esperienza, tecnici e costruttori di infrastrutture, per raggiungere gli obiettivi prefissi e per essere di buon esempio per altre città.

La città firmataria, insieme a tutte le altre che hanno già sottoscritto la Carta di impegni, chiedono alla Commissione Europea e al Parlamento Europeo di:

- a) fissare l'obiettivo di raggiungere almeno il 15% di spostamenti in bicicletta nella ripartizione modale in Europa, entro l'anno 2020;
- b) istituire la figura del Responsabile Europeo della Mobilità ciclistica nell'amministrazione della Commissione Europea
- c) Creare un gruppo inter-parlamentare sulla Mobilità in bicicletta nel Parlamento Europeo
- d) Finanziare in maniera adeguata appositi Programmi europei finalizzati a sostenere quelle città e quelle ONG che promuovono gli spostamenti in bicicletta in Europa.

Inoltre, i firmatari della Carta chiedono alle Autorità di tutto il mondo, a tutti i livelli, di promuovere in modo deciso la mobilità ciclistica di incorporare tale forma di mobilità sostenibile in tutte le aree delle politiche (sanità, pianificazione territoriale, gestione delle città, economia, mobilità e traffico, tempo libero, sport, turismo).

*Le adesioni da parte degli interessati, per email, possono essere inviate anche in italiano, indicando i personali riferimenti a:*

*Frederik Depoortere [frederik.depoortere@velo-city2009.com](mailto:frederik.depoortere@velo-city2009.com) responsabile dell'Ufficio Mobilità ciclistica di Bruxelles Regione Capitale (che parla italiano) e per conoscenza anche a [stampa@fiab-onlus.it](mailto:stampa@fiab-onlus.it) per avere un monitoraggio delle adesioni.*

*Lello Sforza*  
*Responsabile FIAB rapporti con ECF*  
*Responsabile FIAB relazioni esterne*  
*cell. + 39 3200313836*

---