

10 minuti

Andare, camminare, pedalare



1 2 3 4 5 6 7 8 9



FIAB

Cinisello Balsamo
Girainbici

MANIFESTO PER LA MOBILITA' CINISELLESE*

andare, camminare, pedalare

* tratto, nel pieno rispetto dei principi e delle fonti, dal
“manifesto per la mobilità livornese” a cura di: Fiab
Livorno La triglia in bicicletta, WWF Pandaciclisti
Livorno, Legambiente Livorno, UISP Livorno

www.girainbici.org

I contenuti del manifesto arrivano dalle esperienze decennali delle associazioni ambientaliste, sportive e culturali che lo hanno ispirato, protagoniste del cambiamento culturale che si sta realizzando a livello mondiale.

Le principali esperienze alle quali il documento fa riferimento sono:

- la Legge 11 gennaio 2018 nr.2 - Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.
- la Legge Regionale 7/2009 - Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica.
- Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (**PRMC**) approvato con delibera n. X /1657 dell'11 aprile 2014.
- Il contributo della **European Cycling Federation** e della Commissione Europea
- Le ricerche dell'**Organizzazione Mondiale della Sanità**. il lavoro della **Federazione Italiana Amici della Bicicletta**.
- I risultati degli **stati generali della bicicletta** del 2012.
- Il programma della **rete della mobilità nuova** e del gruppo inter-parlamentare omonimo.
- Le proposte avanzate a fine 2013 dall'**Associazione Nazionale Comuni Italiani** per la modifica del Codice della Strada.

PRINCIPI

L'obiettivo della mobilità è quello di organizzare gli spostamenti delle persone nel modo più efficace possibile, assegnando un peso primario ad indicatori troppo spesso trascurati: **la sicurezza, la salute, la qualità dello spazio urbano, l'equità sociale e la "rapidità diffusa"** in luogo della velocità del singolo.

Questo obiettivo non è realizzabile all'interno di un modello urbano "auto-centrico" ma solo in un modello "**umano-centrico**".

La mobilità non è il risultato della contrapposizione tra il partito dei pedoni, degli automobilisti o dei ciclisti. La comunità è l'unica portatrice di interessi e **la buona mobilità persegue l'interesse di tutti**.

La mobilità massimizza gli spostamenti non motorizzati: fino ad 1 km si cammina e fino a 3 km si pedala (dieci/dodici minuti).

Senza questi dieci minuti a piedi o in bicicletta non è possibile concepire un sistema di infrastrutture per la mobilità urbana efficace e sostenibile, economicamente, socialmente ed ambientalmente.

OBIETTIVI

La buona mobilità fissa obiettivi semplici e misurabili:

- **Zero incidenti in ambito urbano**

Secondo il rapporto ACI ISTAT del 26 Ottobre 2017, nel 2016 nella provincia di Milano si registrano 14.161 incidenti dei quali 112 mortali. L'80% di questi, in campo urbano, vede come vittime l'utenza debole (pedoni, ciclisti e motociclisti). In Lombardia, nel 2016, l'incidenza degli utenti vulnerabili per età (bambini, giovani e anziani), deceduti in incidente stradale, è superiore alla media nazionale (46,5% contro 46,1%) con la differenza

più ampia registrata tra gli ultrasessantatrenni (Lombardia 35,5%, Italia 31,8%). Anche guardando agli utenti vulnerabili secondo il ruolo che essi hanno avuto nell'incidente (conducenti/passeggeri di veicoli a due ruote e pedoni) il loro peso relativo (sul totale dei deceduti) misurato nella regione è superiore nel 2016 a quello nazionale (54,8% contro 49,3%). Negli ultimi sei anni (2010-2016) l'incidenza di pedoni deceduti è cresciuta di più in Lombardia (da 17,2% a 20,7%) rispetto all'intero Paese (da 15,1% a 17,4%).

Gli amministratori devono impegnarsi a raggiungere, nel loro mandato, la riduzione di almeno 15 punti percentuali del numero di incidenti.

- **60% del Modal Split con spostamenti di tipo sostenibile**

il MODAL SPLIT è la ripartizione percentuale delle diverse modalità sul totale degli spostamenti. Gli spostamenti di tipo sostenibile sono quelli effettuati a piedi, in bicicletta e con il Trasporto Pubblico Locale. Attualmente la ripartizione Modale in Lombardia è: 70% Auto + scooter, 18% TPL, 8%Piedi, 4% Bici. L'attuale percentuale di spostamenti sostenibili è quindi pari al 30%

Gli amministratori devono impegnarsi a raggiungere, nel loro mandato, l'obiettivo minimo di incrementare la quota sostenibile di almeno 15 punti percentuali, un solo punto percentuale ogni anno a vantaggio dei piedi della bicicletta ed il TPL.

STRUMENTI

Le migliori pratiche insegnano che questi obiettivi si raggiungono con:

- La realizzazione di un **Piano Urbano della Mobilità**, ben integrato con la disciplina urbanistica e del commercio, che abbia **al suo centro i pedoni, i ciclisti e la loro intermodalità con il Trasporto Pubblico Locale e la rete ferroviaria.**
- La **riduzione della velocità a 30 km/h** ad eccezione delle strade a grande scorrimento (come nelle proposte ANCI)
- La realizzazione, come previsto dalla L.R. 7/2009 del **"Piano della Mobilità ciclistica"** della città.
- Il massimo impegno per la **riqualificazione degli spazi pubblici**, con la quale si possa rilanciare il commercio delle aree centrali della città.
- L'istituzione del maggior numero possibile di **zone 30** dove si realizzi, grazie alla bassa velocità ed al lavoro sul verde e l'arredo urbano, la pacifica convivenza tra le varie modalità di spostamento. (Le Zone 30 non si realizzano con la semplice posa di un cartello di limite di velocità)
- L'**EDUCAZIONE** degli studenti, la **FORMAZIONE** degli amministratori ed i tecnici e , soprattutto, la **COMUNICAZIONE** verso i cittadini, usando strumenti mirati e differenziati.
- L'introduzione del **mobility manager**, oltre che nelle aziende e nelle amministrazioni pubbliche, anche nelle scuole, lavorando sulla partecipazione diretta dei lavoratori e degli studenti alla gestione della loro mobilità.
- Le strategie di **incentivo** all'uso della bicicletta e dei piedi ma anche di **disincentivo** all'uso dell'auto privata.
- la creazione dell'ufficio della **"Mobilità Cinisellese"** al quale affidare la gestione degli strumenti di **governance**, un raccordo tra le varie competenze coinvolte: mobilità, urbanistica, ambiente, commercio, risorse economiche, istruzione, comunicazione, salute.

EFFETTI

La buona mobilità genera crescita economica e lavoro. Alcuni numeri:

- l'**Organizzazione Mondiale della Sanità** calcola con il programma HEAT (Health Economic Assessment Tool) il risparmio in costi sanitari ottenuto spostando il modal split verso il pedone ed il ciclista.
- un Report dell' **European Cycling Federation** calcola che l'uso della bicicletta nell'UE-28 sarebbe in grado di generare ogni anno benefici economici pari a **200 miliardi di euro**, una cifra superiore al PIL della Danimarca; con un rapporto costi / benefici straordinario, 1:70
- Considerando i costi interni ed esterni relativi a ciascuna modalità di spostamento, **un ciclista** che percorre 2.000 km all'anno (6 km al giorno ca) fa risparmiare **1.700 €** alla comunità rispetto a chi percorre la stessa distanza con un'auto.
- La buona mobilità è una condizione indispensabile per la riqualificazione urbana e per la rivitalizzazione del tessuto sociale ed economico. **La rigenerazione dello spazio pubblico oltre ad innalzare la qualità della vita, migliora l'innescarsi dei virtuosi processi attrattivi e dinamici che rappresentano il vero cuore di un organismo urbano. Il cuore sano di una città attrae buoni investimenti e lavoro.**
- La buona mobilità ha bisogno di **infrastrutture leggere** e non necessita di grandi investimenti. Sulla base dell'esperienza delle più virtuose città europee, si stima che per varare una politica globale a vantaggio della mobilità non motorizzata siano necessarie risorse pari a **solì € 5/ anno per abitante** per 5-7 anni.

La comunità Europea appronta diversi assi di finanziamento sul rinnovo della mobilità urbana in chiave sostenibile.

**PER NON LASCIARCELI SCAPPARE
DOBBIAMO PREDISPORRE BUONI PROGETTI**