

**W 2.3 | OLTRE L'AUTOMOBILE.
FORME INNOVATIVE DI MOBILITÀ
PER LA RIGENERAZIONE URBANA E
TERRITORIALE**

Coordinatori: Francesco Alberti, Michele Zazzi
Discussant: Paolo Pileri, Stefano Munarin
Sintesi critica per l'instant booklet: Maurizio Carta

Workshop 2 | Movimenti: flussi, attraversamenti

W 2.3 | OLTRE L'AUTOMOBILE. FORME INNOVATIVE DI MOBILITÀ PER LA RIGENERAZIONE URBANA E TERRITORIALE

Coordinatori: Francesco Alberti, Michele Zazzi

Discussant: Paolo Pileri, Stefano Munarin

Sintesi critica per l'Instant booklet: Maurizio Carta

INTRODUZIONE

Francesco Alberti e Michele Zazzi

Il workshop si è focalizzato nella discussione di proposte e progetti di rigenerazione urbana e territoriale basati su forme integrate di mobilità sostenibile che, sulla base di nuove visioni relative all'assetto del territorio (la rigenerazione urbana come alternativa all'espansione, nuove forme di economia agricola, innovazione nella gestione dei sistemi di trasporto collettivo e dei nodi di interscambio e intermodalità, ecc.) orientino il futuro degli insediamenti verso forme di organizzazione meno dissipatrici di suolo e di energia e quindi più sostenibili e resilienti ai cambiamenti ambientali e socio-economici.

Più precisamente, anche a valle di alcune recenti iniziative legislative (avvio di una rete nazionale di ciclovie, strategia per le aree interne, legge per il sostegno ai piccoli comuni, linee guida ministeriali per i piani della mobilità urbana sostenibile), l'intento del workshop è stato quello di affrontare criticamente due campi di pratiche, con le relative interrelazioni: l'uno riferito alla mobilità sostenibile extraurbana concepita come progetto di territorio; l'altro alla riorganizzazione della mobilità in ambito urbano, vista come leva di politiche/strategie di innovazione tecnologica e sociale, rigenerazione integrata e sviluppo sostenibile.

L'insieme di tali questioni è stato proposto come occasione di riflessione su un cambio di paradigma, rispetto a quello improntato all'uso pervasivo dell'automobile, che, seppure in modo discontinuo e con molte contraddizioni e resistenze, appare ormai in atto.

La vivacità della discussione all'interno del workshop, che viene sinteticamente descritta nei paragrafi seguenti, ha confermato

l'opportunità della selezione iniziale nonché l'esigenza di assicurare ulteriori occasioni di confronto nell'ambito delle future attività della Società Italiana degli Urbanisti.

I contributi che hanno affrontato il tema della mobilità sostenibile con riferimento alla scala dell'area vasta sono riconducibili a due diversi ambiti d'intervento strategico. Il primo attiene al ruolo che il trasporto pubblico, e in particolare quello ferroviario, può giocare come elemento strutturante in una nuova e più equilibrata organizzazione dei sistemi territoriali e metropolitani, attraverso declinazioni del principio dei TODs (*transit oriented developments*) rispondenti a diverse condizioni insediative e di contesto (città metropolitane, bioregioni urbane, sistemi policentrici a media o bassa densità). Il secondo riguarda lo sviluppo di reti o itinerari ciclabili, visti come occasioni per ridefinire il ruolo dei diversi attori pubblici e privati, delle istituzioni, delle imprese e dei soggetti collettivi, nella messa a punto di politiche e progetti multisettoriali per lo sviluppo, l'occupazione e l'inclusione sociale. Pensare reti di percorsi ciclabili e pedonali per i territori interni consente, infatti, di tessere insieme i fili delle politiche e delle architetture amministrative, della dimensione tecnica del piano e del progetto, della attenta lettura dei paesaggi, dei nuovi modi di abitare e fruire il territorio, di differenti modi di fare economia locale.

A loro volta, le questioni relative al binomio città-trasporti sono state trattate da più autori a partire da diverse angolature: indicazioni di *policy* relative alla mobilità elementare (con una ricostruzione dei diversi approcci riscontrabili nell'evoluzione della ciclabilità urbana nel nostro paese) e all'uso "compatibile" dell'automobile in città; modelli

ed esperienze di rigenerazione urbana connessi alla riorganizzazione in chiave sostenibile della mobilità, improntati a logiche di pianificazione e progettazione urbana integrate (con possibili ibridazioni che chiamano in causa anche altri campi della sostenibilità, quale ad esempio la gestione delle acque); metodi, *tools* e protocolli atti a valutare, monitorare e certificare azioni e strategie di mobilità urbana sostenibile sulla base di parametri misurabili, visti non solo come strumenti di legittimazione degli interventi, ma anche di promozione e stimolo di approcci innovativi alla pianificazione e gestione urbana nei confronti dei decisori e dell'opinione pubblica.

•• [Miglior paper Workshop 2.3]

PAPER DISCUSSI

•• Francesco Alberti, Sabine Di Silvio, Eleonora Giannini, Ilaria Massini, Lorenzo Nofroni, Simone Scortecchi
Pedonalità e benessere nella città pubblica. Il protocollo Urban L.I.F.E. per misurare la vivibilità urbana

•• Alberto Arengi, Mara Piona, Silvia Rossetti, Michela Tiboni
Città e benessere: pianificare e progettare lo spazio urbano secondo i principi di healthy city e active design

•• Luca Barbarossa, Agnese Strano, Francesco Martinico
Trasformazioni urbane e sistemi per la mobilità collettiva. Un approccio integrato per la città metropolitana

•• Natalina Carrà
La ciclabile del Parco dell'Aspromonte della Città Metropolitana di Reggio Calabria

•• Alessandra Casu, Tanja Congiu, Marco Dettori, Gianluca Melis
Rigenerare una periferia attraverso camminabilità e resilienza: note a margine di un'esperienza in corso

•• Antonio Alberto Clemente
La rete ciclabile come occasione di rigenerazione urbana. Il caso studio di Montesilvano (PE)

•• Elena Dorato, Martina Massari
Dal ciclo-attivismo alle politiche per la mobilità attiva: la via italiana allo sviluppo della ciclabilità

•• Concetta Fallanca
I progetti per la rete cicloturistica integrata della Città Metropolitana di Reggio Calabria

•• Tiffany Geti
Muoversi. Metodi e mezzi di mobilità alternativa per tutti nei processi di nuova generazione delle forme urbane nel sempre più diffuso malessere cittadino

•• Valerio Mazzeschi
La riorganizzazione degli insediamenti bioregionali attraverso corridoi ferroviari regionali. Il tram-treno della Bioregione Pontina

•• Giusi Mercurio, Annunziata Palermo, Maria Francesca Viapiana
La mobilità sostenibile nei sistemi di certificazione ambientale

•• Antonio Nigro, Luca Bertolini, Francesco Domenico Moccia

Sviluppo orientato al trasporto sostenibile in centri piccoli e medi

•• Filippo Carlo Pavesi, Michele Pezzagno

La pianificazione d'area vasta a sostegno di un sistema integrato di accessibilità e mobilità sostenibile: il caso del PTRR della Franciacorta

•• Guglielmo Pristeri, Daniele Codato, Diego Malacarne, Salvatore Pappalardo, Massimo De Marchi

Verso una mobilità urbana sostenibile: un'analisi GIS della rete ciclabile di Padova mappando disconnessioni, divari centro-periferia e reti potenziali

•• Paola Pucci

Le stazioni "del quotidiano": Coordinare accessibilità pubblica e usi del suolo: il caso lombardo

•• Umberto Rovaldi

A Parma un progetto di paesaggio della mobilità dolce a scala geografica: la Greenway delle Tre Residenze Ducali / Ti-Bre Dolce Ciclovía 16 BiciItalia

•• Antonio Taccone

La ciclabile costiera della Città Metropolitana di Reggio Calabria

•• Michele Zazzi, Paolo Ventura, Barbara Caselli, Martina Carra

Tempi e luoghi del camminare in città. Strumenti per valutare l'accessibilità pedonale nella periferia di Parma

Dal ciclo-attivismo alle politiche per la mobilità attiva: la via italiana allo sviluppo della ciclabilità

Elena Dorato

Università degli Studi di Ferrara
Dipartimento di Architettura
Email: drtdnc@unife.it
Tel: 0532 293685

Martina Massari

Università degli Studi di Bologna
Dipartimento di Architettura
Email: martina.massari4@unibo.it
Tel: 051 2093155

Abstract

Il presente contributo vuole restituire l'evoluzione delle più recenti dinamiche in materia di politiche sulla ciclabilità in Italia, concentrandosi sui diversi ruoli assunti negli anni dagli attori pubblici e dai soggetti promotori privati, ponendo l'attenzione sui processi di implementazione di queste politiche alle diverse scale e sui diversi territori nazionali. Attraverso l'approfondimento di processi nati da esigenze collettive e promossi principalmente da soggetti privati, si analizza la capacità di iniziative locali diffuse, che hanno portato ricadute sulla pianificazione, sugli strumenti e sull'orientamento della progettazione delle infrastrutture ciclabili, oltre che all'elaborazione di politiche concertate verso obiettivi comuni. Diversamente da altre nazioni europee, in Italia la diffusione dell'uso della bici come mezzo di spostamento quotidiano e del cicloturismo sta avvenendo in maniera più informale e meno pianificata, grazie a pratiche ed eventi di mobilitazione capaci di influire sull'azione politica. I temi di seguito affrontati collaborano alla definizione di un quadro descrittivo che riconosce nello scenario ibrido, multi-attore e multi-livello esistente oggi nel nostro Paese una base significativa per la costruzione di un approccio unitario, integrato ed efficace nell'affrontare il tema della ciclabilità in ogni sua sfaccettatura. La prospettiva di una cabina di regia nazionale è truardata come elemento fondante di una politica condivisa capace di regolamentare le attuazioni a livello locale, gestendo tempi e modalità di progettazione e basandosi su una strategia predeterminata *step-by-step* finalizzata a rispondere in maniera efficace e condivisa a tutte le fasi del processo.

Parole chiave: mobility, urban policies, planning

1 | La svolta culturale, politica e progettuale della mobilità ciclabile

I molteplici benefici derivanti dalla promozione e implementazione di politiche a supporto della mobilità ciclabile nei contesti urbani sono ormai ben consolidati e riconosciuti a livello internazionale. La letteratura scientifica multi-settore ha costruito, negli ultimi decenni, un quadro chiaro dei principali vantaggi della bicicletta: vantaggi economici (riduzione dei costi della salute pubblica grazie a un'attività fisica regolare; riduzione delle ore di lavoro/svago perse nel traffico; diminuzione della quota di bilancio delle famiglie dedicata all'automobile), energetici (riduzione della dipendenza energetica; risparmio di risorse non rinnovabili), sociali (democratizzazione della mobilità; maggiore autonomia e accessibilità alle attrezzature collettive; riduzione dell'isolamento sociale nei soggetti fragili), ambientali (riduzione delle emissioni di CO₂ e miglioramento della qualità dell'aria; riduzione dell'inquinamento acustico) e di salute (riduzione dell'insorgenza delle principali malattie croniche non trasmissibili quali diabete, obesità, alcuni

tipi di tumore; miglioramento del benessere psicologico e riduzione dei livelli di stress).

Tali evidenze stanno influenzando in maniera significativa gli approcci multi-settoriali e multi-disciplinari messi in campo dalle principali organizzazioni internazionali per aumentare la pratica di attività fisica tra la popolazione e ridurre la dipendenza dall'automobile. Tra le più longeve e rilevanti, si annoverano le azioni intraprese dalla Commissione Europea e dall'OMS per contrastare gli ambienti cosiddetti "obesogenici" stimolando la mobilità attiva (tra gli altri, CE, 2005; OMS, 2006), così come il programma THE PEP (*Transport Health and Environment Pan-European Program*; UNECE, 2008) che dalla fine degli anni '90 fornisce supporto ai *policymakers* e ai professionisti su come incoraggiare la mobilità ciclabile nei contesti urbani, grazie anche all'utilizzo dello strumento HEAT (OMS, 2014) per stimarne le ricadute economiche e di salute.

Tuttavia, nonostante la crescente attenzione e sensibilità al tema della mobilità ciclistica, le riflessioni e gli interventi, specialmente nel nostro Paese, hanno stentato ad affrontare il tema in maniera olistica e interdisciplinare, etichettando spesso la pianificazione e le politiche per la mobilità ciclabile come elementi collaterali all'interno del più ampio e complesso quadro della pianificazione dei trasporti e delle infrastrutture. Eppure, oggi più che mai le sfide e le potenziali ricadute legate alla mobilità lenta e sostenibile, oltre che economiche, politiche e ambientali, sono soprattutto sfide *urbane* (Dorato, 2015): per gli effetti che i modelli di città ormai consolidati – in termini di vivibilità, connettività e sistema dei trasporti, delocalizzazione delle polarità pubbliche, culturali, commerciali e ricreative – hanno e avranno sulla salute e il benessere psico-fisico della popolazione, specie quella definita più fragile. Per le mutate condizioni di accessibilità (fisica, economica, sociale) alle risorse urbane, che si intrecciano con una crisi generalizzabile dei sistemi di welfare. Infine, per la diversa percezione della città, specialmente dei suoi spazi pubblici e collettivi, oggi attraversati a 50 o, nella migliore delle ipotesi, 30 Km/h e scarsamente fruiti rispetto al loro potenziale, nella convinzione che, come ricorda Fleming (2012), esperire la città attraverso i suoi *cycle spaces* sia il primo passo verso la demistificazione dei contesti urbani, oltre che una grande opportunità per i cittadini di riappropriarsi, spazialmente e percettivamente, di tutti quegli spazi "in attesa" oggi ancora colonizzati dalla sosta automobilistica o da attrezzature urbane a servizio dell'automobile.

Se la strada nelle sue plurime configurazioni spaziali e funzionali è l'archetipo di spazio pubblico per eccellenza (Borgogni, Farinella, 2017) e, come suggerisce Paquot (2009), la città non è altro che un complesso ben organizzato di strade, con i suoi marciapiedi, le piste ciclabili, le fermate del trasporto pubblico, gli elementi di arredo urbano e le relazioni con i piani terra degli edifici, continuare a concepire e progettare strade *in primis* per la fluidificazione del traffico veicolare e solo in seconda battuta per le persone, significa rinunciare deliberatamente alle enormi possibilità e benefici derivanti da una progettazione più "a misura d'uomo". In una simile prospettiva, non è un caso che i principali indici internazionali di vivibilità, sostenibilità, qualità urbana delle città oggi includano – se non addirittura si basino – sui dati percentuali di utilizzo della bicicletta in contesto urbano e, parimenti, che le città che abbiamo imparato a conoscere come "campioni della bicicletta" abbiano conquistato il ruolo grazie a politiche pubbliche lungimiranti e inter-settoriali di promozione della ciclabilità diffusa (ad esempio, l'indice di *Copenhagenize* (2017) pone in alto alla classifica Copenhagen, Utrecht e Amsterdam, ma non riporta alcuna città italiana nella top 20 delle *bike-friendly cities*).

Il panorama europeo evidenzia una crescita ormai consolidata della ciclabilità in ambito urbano e la cultura della bicicletta - non solo come attività al servizio ma come atto quotidiano capace di produrre al tempo stesso benessere psico-fisico - sta lentamente acquisendo forza. Quest'ultimo aspetto è evidenziato dal recente studio dell'European Cyclists Federation che, nell'indagine sulla *bikenomics* a livello europeo (ECF, 2016), definisce in un quadro complessivo l'economia della filiera della bicicletta. I risultati del report stimano il valore della mobilità ciclabile per la società, l'ambiente e l'economia in circa 513 miliardi di Euro, cifre allineate con le ricerche multi-settore che collocano la mobilità ciclabile nelle forme di mobilità attiva i cui benefici sono globalmente riconosciuti, decretando un terzo pilastro nelle politiche dei trasporti, a fianco del trasporto pubblico e del trasporto individuale motorizzato. Tra i dati riportati, emergono i benefici sulla salute derivanti dal movimento in bicicletta: 191,27 miliardi di euro, quasi la stessa cifra che la Gran Bretagna ha speso complessivamente nella sanità in tutto il 2013 (Eurostat, 2013).

Diversamente da altre nazioni europee, il ritardo dell'Italia nella diffusione uniforme dell'uso della bicicletta come mezzo di spostamento quotidiano appare in evidente contrasto con la lunga tradizione economica legata a eccellenze artigiane nella produzione di biciclette: l'Italia è il primo produttore in Europa di biciclette e componentistica (2.339.000 unità), seguita da Germania e Portogallo (CONEBI, 2017). L'export del *made in Italy* vale oggi 200 milioni di Euro e 400 milioni la componentistica e gli accessori, posizionando l'Italia come primo paese europeo per numero di bici vedute all'estero (1.729.948), e terzo esportatore dietro Germania e Paesi Bassi (Quintavalle, 2018). A questi elementi che rappresentano le basi da ampliare e su cui poggiare un diverso approccio alla mobilità, si affianca però un'altra

valutazione statistica che vede la crescita di infrastrutture, ma non della ciclabilità. L'Italia rimane agli ultimi posti dell'Unione per quanto riguarda la percentuale di popolazione che utilizza la bici per gli spostamenti urbani quotidiani: nel 2016 solo il 3,3% (ISFORT, 2017), dato in calo dal 2008 (dove si attestava al 3,6%) nonostante la crescita nello stesso periodo pari al 50% di piste e infrastrutture ciclabili. Un ultimo dato racconta l'assenza di Piani Regionali dedicati alla mobilità ciclabile in 15 regioni su 20, con un forte squilibrio territoriale tra regioni del nord (tra i Piani Regionali della mobilità ciclabile approvati: Emilia-Romagna, Veneto, Lombardia e Piemonte) e del sud. L'approfondimento delle ragioni dietro questa contraddizione può fornire gli strumenti per costruire una base di ragionamento per il futuro che evidenzia quali elementi caratterizzino un approccio italiano che possa consentire la diffusione di un nuovo stile di mobilità e un generalizzato uso quotidiano della bicicletta.

2 | La via italiana alla mobilità ciclistica

In Italia la cultura della mobilità ciclistica come insieme di comportamenti, stili di vita e tradizioni, nonché agente di trasformazione urbana e territoriale è cresciuta in maniera più informale, attraverso pratiche promosse da attori locali capaci di influire sull'azione politica. Lo scenario italiano ha nel tempo visto contrapposte una considerevole presenza di esperienze di sensibilizzazione e attivazione extra-pianificatorie da un lato e la mancanza di strumenti operativi e attuativi dall'altro. Tra i protagonisti del dibattito, si evidenzia il ruolo crescente delle Università (ad esempio, POLIMI, "Ciclovia VenTo"; Università di Cagliari, "Rete Regionale Sardegna"), delle associazioni ambientaliste come WWF e Legambiente e di quelle sportive, ma soprattutto dei principali movimenti che promuovono la cultura della mobilità in bicicletta, tra cui Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta). Fiab Onlus è la prima associazione nazionale che si è fatta portavoce di una varietà di subculture della ciclabilità quali cicloturismo, ciclo-logistica, moderazione del traffico, ciclabilità sportiva e urbana, affermandosi come principale intermediario e interlocutore delle istituzioni e indispensabile tramite delle istanze degli utenti in bicicletta. Le attività di Fiab, si basano principalmente su eventi e azioni informative e dimostrative promosse in maniera collettiva a varie scale e livelli, utili a portare a conoscenza delle amministrazioni i temi prioritari legati alla ciclabilità, tra cui lo spostamento casa-scuola e casa-lavoro, la diffusione delle zone 20 e 30 e la moderazione del traffico. L'incremento della partecipazione alle attività e il crescente interesse da parte di attori istituzionali hanno nel tempo prodotto inedite sinergie che hanno consentito di "scalare" le singole azioni episodiche fino a raggiungere un impatto più ampio e ottenere, in alcuni casi, l'auspicato mutuo apprendimento con le istituzioni.

La crescita di mobilitazioni, di programmi e di eventi di sensibilizzazione in materia sta contribuendo, seppur con processi lunghi e frammentati, a un'efficace evoluzione degli strumenti normativi e operativi. Una ricognizione del contesto normativo italiano è utile per evidenziare come, dall'approvazione del nuovo Codice della Strada nel 1992, per lungo tempo la ciclabilità non sia stata trattata mai direttamente dalla pianificazione, ma negli anni abbia conquistato un rilievo e un'individualità sempre maggiore, grazie soprattutto all'azione costante di attori extra-istituzionali. Nel 1992 con l'introduzione del Piano Urbano del Traffico si ha un primo accenno alla mobilità ciclabile in cui è individuata come "collaterale" – quindi non obbligatoria – l'ipotesi di definire misure a tutela e protezione di ciclisti e pedoni. Nel 1999 il Piano Nazionale della Sicurezza rappresenta un primo tentativo di mettere in luce l'alto tasso di mortalità degli utenti deboli della strada, proponendo di ridurre il numero di automobili in favore delle biciclette. L'anno successivo, i Piani Urbani della Mobilità sono i primi che avviano la costruzione di un ragionamento integrato dei diversi sistemi di mobilità, con l'obiettivo di ridurre traffico, congestione e inquinamento. La vera svolta si ha solo nel 2009, anno in cui è introdotto il PUMS - Piano Urbano Mobilità Sostenibile, che si focalizza sul tema specifico della mobilità affrontato soprattutto in un'ottica di tutela ambientale e legato nello specifico ai centri urbani.

Il PUMS nasce in ambito Europeo (SUMP, *Sustainable Mobility Urban Plan*; CE, 2009) e la sua adozione nei comuni con più di 100.000 abitanti è condizione premiante per ricevere finanziamenti dall'Unione. Il PUMS studia politiche, strategie, linee guida applicabili a tutti i mezzi e modi di trasporto urbani, sviluppando una visione di sistema della mobilità e coordinandosi con i piani settoriali e urbanistici, a scala sovraordinata e comunale. Si tratta quindi di uno strumento che connette i piani esistenti in maniera trasversale e i cui principi ispiratori sono l'integrazione, la partecipazione, la valutazione e il monitoraggio. All'interno del PUMS la promozione e integrazione della mobilità ciclistica rappresenta uno dei principi ispiratori e il più urgente degli obiettivi da perseguire. Negli stessi anni il *Biciplan*, primo piano di settore sulla ciclabilità portato in Italia da Fiab, è un piano di medio periodo che identifica obiettivi, strategie, azioni, forme di monitoraggio e marketing al fine di progettare una città adatta al traffico ciclabile che tiene saldi i temi dell'intermodalità, del riequilibrio degli spazi pubblici e della sicurezza. Il *Biciplan* può essere realizzato a scala comunale, intercomunale o metropolitana e individua i principali assi ciclabili da

realizzare nell'ambito di riferimento con la loro tipologia, priorità e gerarchia. Gli obiettivi sono legati alla scala di intervento: nel caso del singolo comune si definiscono le priorità in ambito urbano maggiormente legate agli spostamenti casa-scuola o casa-lavoro; a scala più vasta, si comincia a definire la capacità di un territorio di assorbire una domanda ciclistica sempre più ampia, con quali infrastrutture prioritarie, il livello e i servizi che completano l'offerta.

A partire dal 2016, con la Legge di Stabilità¹, la mobilità ciclistica vede una forte accelerazione. Tra le linee di finanziamento più rilevanti si annovera il sistema delle "Ciclovie Turistiche di interesse Nazionale", finanziate dal Ministero dei Trasporti. Il sistema intende raccordare le differenti iniziative e pianificazioni locali e le disposizioni europee della rete Eurovelo² per la realizzazione di 1.500 Km ciclabili attraverso nove regioni a partire da uno stanziamento di 91 milioni di Euro, completato da 150 milioni della Legge di Stabilità 2018. In questo quadro, la costruzione della rete ciclabile italiana si conferma essere un lavoro a più voci: la presenza capillare sul territorio delle principali associazioni ha, di fatto, predisposto l'importante svolta culturale, politica e tecnica che ha portato, specialmente sul cicloturismo, le varie visioni locali ad assumere una dimensione nazionale.

Tale sollecitazione è stata in seguito accolta nell'ambito del "Bando per la Riqualificazione delle Periferie Urbane"³ che ha saputo intercettare l'esigenza diffusa tra comuni e città metropolitane di trovare risorse per attuare azioni integrate, già disponibili a vari livelli di progettazione. Il 12,6% dei progetti presentati dagli Enti sono stati destinati a mobilità e trasporto pubblico locale, di cui il 4,5% delle risorse per progetti di mobilità ciclabile. L'esperienza del Bando ha evidenziato con maggiore forza l'esigenza di un incubatore di progettualità e di un'attitudine a collaborare con l'aiuto di attori e intermediari su questioni complesse come la mobilità sostenibile e in particolare ciclabile.

Un altro strumento che ha saputo ricomprendere le indicazioni nate dal mondo associazionistico locale è il "Collegato Ambientale" del 2016. Si tratta di un dispositivo che include, tra gli altri, finanziamenti per progetti di *bike-to-work* e *bike-to-school* (Furness, 2010) per 35 milioni di Euro, ma anche modifiche della copertura assicurativa INAIL per l'infortunio in itinere di chi si reca al lavoro in bicicletta, un risultato raggiunto ancora una volta in maniera concertata con Fiab.

3 | La Legge De Caro/Gandolfi come punto di partenza per la nuova cultura della ciclabilità in Italia

Il lento percorso di crescita che la cultura della mobilità in bicicletta ha sostenuto in Italia ha portato a un risultato cruciale alla fine del 2017, con l'approvazione della nuova "Legge Quadro per la Mobilità Ciclistica" (Legge n.2 11/01/2018, in vigore dal 15 febbraio 2018). Lo Stato riconosce pienamente la necessità di pianificare la mobilità ciclistica, insieme alle Regioni: come il sistema autostradale o ferroviario, il ciclismo diventa parte di una strategia di mobilità prioritaria nei centri urbani e per lo sviluppo del turismo. La Legge implementa un approccio complesso che ha l'obiettivo di raccordare al meglio le politiche, gli strumenti, le risorse e i processi che negli ultimi anni si sono avviati, considerando la bicicletta un mezzo di trasporto alla pari degli altri, dandole pari dignità e pari risorse. Per la prima volta si riconosce quindi il ruolo dello Stato come regista della pianificazione, coinvolgendo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Economia e delle Finanze, dell'Ambiente e dei Beni Culturali, a dimostrazione che l'obiettivo perseguito è trasversale e di interesse strategico. L'apparato normativo stanziava risorse, imposta criteri di priorità e obiettivi e rappresenta la cornice che valorizza il lavoro costruito negli anni dalle principali associazioni di promozione della ciclabilità.

L'aspetto più interessante dal punto di vista urbanistico è l'approccio, che tende a rendere strategici soprattutto gli interventi capaci di generare effetti secondari sull'ambiente costruito (art.4) e che prende le mosse a partire dal lavoro svolto da Fiab nella costruzione della rete nazionale cicloturistica "Bicitalia"⁴, considerato prioritario per definire la gerarchia di intervento sulle infrastrutture. Tale obiettivo è

¹ La legge di stabilità 2016 ha stanziato le prime risorse per la progettazione e realizzazione del Sistema delle Ciclovie Turistiche Nazionali e per la realizzazione di interventi su servizi legati alla ciclabilità urbana come velostazioni e azioni di mitigazione del traffico per aumentare la sicurezza dell'utenza.

² Eurovelo è la rete ciclabile europea, è un progetto nato nel 1997 dall'ECF (European Cyclists Federation) teso a sviluppare una rete di 15 itinerari ciclabili di lunga percorrenza.

³ A giugno 2016 la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha pubblicato un bando, rivolto alle città metropolitane e ai comuni capoluogo di provincia per la riqualificazione e la sicurezza delle periferie destinando la somma di 500 milioni di euro per i primi 24 progetti.

⁴ Bicitalia è una proposta di rete nazionale elaborata da Fiab di dimensione sovra regionale o di collegamento con i paesi confinanti, sul modello delle diverse reti realizzate con successo in vari paesi d'Europa.

perseguito attraverso la definizione di un Piano Generale della Mobilità Ciclistica (nazionale) da approvare entro sei mesi dall'emanazione della Legge (art. 3) e di Piani Regionali di settore, delegando alle Regioni la responsabilità di pianificazione e coordinamento locale. La normativa assume quindi che la programmazione regionale e metropolitana promuova la mobilità urbana attraverso i PUMS e i *Biciplan* (art. 6 e 7) che devono tenere particolarmente in conto del tema dell'intermodalità e la percorribilità senza disconnessioni. Tali strumenti costituiscono la base su cui impostare la verifica della progettazione vigente, nei confronti della quale le norme contenute nella Legge predispongono la transizione della mobilità ciclabile dalla posizione subordinata sino a oggi assunta, a una di pari dignità rispetto agli altri temi di pianificazione. I progetti contenuti nella rete "Bicitalia" e considerati prioritari costituiranno, infatti, variante agli strumenti urbanistici in corso di validità. Vanno nella stessa direzione l'obbligo di introdurre nel regolamento comunale spazi e parcheggi per le biciclette, la possibilità di utilizzare case cantoniere e stazioni ferroviarie abbandonate come punti di scambio per il cicloturismo, la conversione in piste ciclabili dei sedimi ferroviari o di corsie che fiancheggiano gli acquedotti non più usate per i loro scopi originari. A livello comunale, la norma stabilisce che tutti gli Enti redigano un *Biciplan* e che individuino nei nodi intermodali delle città (stazioni, autostazioni, approdi di traghetti, ecc.) i luoghi più idonei per realizzare Velostazioni e luoghi di ricovero biciclette. Inoltre, si introduce il tema della predisposizione di mezzi pubblici progettati per facilitare il trasporto delle bici e permettere lo spostamento da un nodo di scambio all'altro. L'approvazione della Legge rappresenta un'occasione per un approccio alla mobilità che metta al centro le esigenze della persona e non più del veicolo, a favore di una maggiore efficienza e migliore qualità degli spazi in cui ha luogo la vita pubblica nella città.

Le riflessioni sopra descritte evidenziano uno scatto culturale in atto che sta lentamente guidando il ridisegno delle priorità della mobilità in ambito urbano e territoriale. Alla luce della nuova stagione che la mobilità ciclistica sta vivendo in Italia e delle previsioni di crescita degli investimenti sulla mobilità su due ruote, si vogliono descrivere e suggerire alcuni punti da cui partire per costruire un dibattito e un approfondimento necessari a trasferire quanto appreso dalle pratiche in azioni di concreta pianificazione per la ciclabilità.

L'applicazione della nuova Legge avrà conseguenze significative per la pianificazione e progettazione urbanistica. In questo periodo di riapertura alla bicicletta, l'opportunità di accogliere la nuova domanda di ciclabilità, mette alla prova i *policy makers* a costruire un ragionamento di lungo periodo capace di ripensare il modello evolutivo delle città, intese non solo come involucri da attraversare (Augé, 2009) ma come luoghi da abitare. In questo senso, si evidenzia come il panorama professionale in Italia risulti ancora carente di abilità tecniche e competenze per poter affrontare in maniera integrata e multi-disciplinare un tema tanto complesso quanto rilevante per la qualità degli spazi urbani. Gli stessi Enti locali appaiono spesso impreparati a proporre e gestire progetti che hanno a che fare con diverse realtà tecniche e professionali e con diverse scale di intervento. Per disporre un sistema di mobilità in cui la bicicletta come mezzo di trasporto inizi ad assumere centralità, diffusione e piena dignità, sono necessarie precise capacità tecnico-operative utili a pianificare, progettare e realizzare interventi di qualità a livello organizzativo, infrastrutturale e di comunicazione. La pianificazione deve essere in grado di mettere a tema processi e sapere esperienziale che l'Ente pubblico da solo non riuscirebbe a indirizzare.

Un punto di riflessione attiene la dimensione di *governance* per la mobilità ciclabile, per la quale si suggerisce la creazione di una "cabina di regia" nazionale multi-attore, multi-scala e multi-disciplinare. Un coordinamento centrale può risultare cruciale nel connettere e far interagire i soggetti ai vari livelli, innescando processi che vanno governati per assicurarne la più ampia condivisione. Per dar corpo alla visione della ciclabilità a livello nazionale, un modello policentrico di pianificazione e gestione può essere coordinato, a livello operativo, dalle amministrazioni locali attraverso la costruzione di reti e collaborazioni con i portatori di interesse, con gli operatori economici e con il panorama associativo del territorio. Tale relazione può rappresentare, infatti, il vero ingrediente che in fase di pianificazione concorre a sfruttare in maniera precisa le priorità e le urgenze, a costruire una gerarchia di interventi sistemici, a individuare le soluzioni più efficaci, a pianificare la promozione degli investimenti infrastrutturali e la loro gestione e manutenzione nel tempo.

La via italiana alla ciclabilità può distinguersi nel panorama europeo per la tensione verso un approccio integrato, che riparta dal capitale territoriale e dalle risorse contingenti, predisponendo un ampliamento stabile degli interlocutori verso la costruzione di strategie maggiormente condivise, capaci di stimolare investimenti e nuove progettualità.

Attribuzioni

La redazione del paragrafo 1 “La svolta culturale, politica e progettuale della mobilità ciclabile”, è di Elena Dorato; la redazione del paragrafo 2 “La via italiana alla mobilità ciclistica” è di Martina Massari, mentre il paragrafo 3 “La Legge De Caro/Gandolfi come punto di partenza per la nuova cultura della ciclabilità in Italia” è stato scritto a quattro mani dagli autori.

Riferimenti bibliografici

- Augé M. (2009), *Il bello della bicicletta*, Bollati Boringhieri, Milano.
- Borgogni A., Farinella R. (2017), *Le Città Attive. Percorsi pubblici nel corpo urbano*, Franco Angeli, Milano.
- CE - Commissione Europea (2005), *Green Paper on Promoting healthy diets and physical activity: a European dimension for the prevention of overweight, obesity and chronic diseases*, WHO, Bruxelles.
- CE - Commissione Europea (2009), *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - Action Plan on Urban Mobility*, EC, Bruxelles.
- ECF - European Cyclist Federation (2016), *The EU Cycling Economy. Arguments for an integrated cycling policy*, disponibile su European Cyclist Federation
https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf
- Dorato E. (2015), “La Città Attiva. Nuovi approcci al progetto degli spazi pubblici urbani”, in *Paesaggio Urbano*, n.1/2015, pp.52-57.
- Eurostat (2013), *Eurostat Regional Yearbook 2013*, Lussemburgo, Publications Office of the European Union
- Fleming S. (2012), *Cycle Space. Architecture and Urban Design in the Age of the Bicycle*, nai010 Publishers, Rotterdam.
- Furness Z. (2010), *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*, Temple University Press, Philadelphia.
- ISFORT (2017), *14° Rapporto sulla Mobilità in Italia. Dall'austerità allo sviluppo: il rilancio della mobilità collettiva come volano per la crescita*, disponibile su Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti
http://www.isfort.it/sito/pubblicazioni/Convegni/AC_2017_19_04/Rap_2016.pdf
- OMS Organizzazione Mondiale della Sanità (2006), *Diet and physical activity: a public health priority*, WHO, Ginevra.
- OMS Organizzazione Mondiale della Sanità (2014), *Health Economic Assessment Tools (HEAT) for walking and for cycling. Methodology and user guide. Economic assessment of transport infrastructure and policies. 2014 Update*, WHO Regional Office for Europe, Copenhagen.
- Paquot T. (2009), *L'Espace Public*, La Découvert, Parigi.
- Quintavalle E. (a cura di, 2018), *Rapporto Artibici 2018. Artigianato e filiera della bicicletta*, disponibile su Confartigianato Imprese
https://www.confartigianato.it/wpcontent/uploads/2017/05/Quintavalle_Presentazione_Artibici2018_V16_20032018_web.pdf
- CONEBI - Confederation of the European Bicycle Industry (2017), *The European Bicycle Industry & Market Profile*, Bruxelles.
- UNECE - United Nations Economic Commission for Europe (2008), *The Pan-European Programme on Transport, Health and Environment: Assessment and Progress Made*, UN, New York e Ginevra.



Roma-Milano

www.planum.net

ISBN 9788899237172

Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2019