



“Bici in Città” - Numeri e buone pratiche sulla ciclabilità urbana in Italia - Bologna 3 marzo 2012

Bici in Città

Le città italiane su due ruote

Numeri e buone pratiche sulla ciclabilità urbana in Italia



"Bici in Città" - Numeri e buone pratiche sulla ciclabilità urbana in Italia - Bologna 3 marzo 2012

Con il presente dossier vogliamo provare a rispondere, da cittadini, pedoni e ciclisti, che vivono quotidianamente i centri urbani italiani, a poche semplici domande. Proprio dalle risposte a questi quesiti nasce il lavoro di approfondimento che proponiamo qui di seguito.

- ***Quanto sono ciclabili le città italiane?***

Cosa vuol dire essere una città ciclabile? Avere tante piste ciclabili e tante auto, oppure avere poche piste ciclabili e poche auto? L'obiettivo deve essere muoversi bene in bici in sicurezza a tutte le età!

- ***Dove ci si può muovere meglio con la bici?***

Ci si muove meglio dove è condiviso un modello di mobilità complessivo per la città che vuole promuovere la bici in equilibrio con la pedonalità e trasporto pubblico contenendo la mobilità in auto.

- ***Come si può migliorare la ciclabilità dei centri urbani italiani?***

E' indispensabile la volontà politica dell'Amministrazione comunale di ridisegnare la mobilità urbana in una logica di sostenibilità, sicurezza, efficienza e qualità ambientale.

Le novità di Ecosistema Urbano 2011 ed i nuovi indicatori.

La novità di Ecosistema Urbano 2011 (dati comunali relativi all'anno 2010) è che per la raccolta dati sulla mobilità ciclistica la **Fiab ha affiancato Legambiente**.

Fotografare la realtà italiana e soprattutto trovare indicatori significativi non è facile, **gli indicatori hanno la funzione all'interno di ogni città di monitorare il cambiamento e tra le varie città far emergere le più virtuose**.

Per anni si è sempre pensato che l'estensione di piste ciclabili per abitante potesse essere un indicatore importante di confronto tra centri urbani e rappresentativo dello sviluppo interno alla città, ma se poi approfondiamo l'analisi della qualità di piste e percorsi ciclabili, continuità, confort, conflittualità e promiscuità con i pedoni, per non parlare della manutenzione e della regolarità della segnaletica orizzontale e verticale soprattutto nelle intersezioni, allora **scopriamo che parlare solo di km è molto riduttivo**.

Successivamente alcune città, Ferrara, Bolzano e Mestre in particolare hanno comunicato la loro ripartizione modale degli spostamenti (Modal Split) suddividendoli tra pedoni, ciclisti, trasporto pubblico, moto ed auto, e dimostrando che **nel tempo cresceva la quota bici**. Abbiamo pensato che questo sarebbe stato il vero indicatore significativo da conoscere: la ripartizione modale degli spostamenti, il modal split.

Si tratta infatti di un ottimo indicatore in quanto per una città (ad esempio Bolzano) che lo aggiorna spesso e che è in grado di fornire il modal split invernale, estivo, feriale e festivo, questo è un ottimo strumento per monitorare e gestire il cambiamento e le azioni da intraprendere. La sua utilità però è meno rappresentativa della realtà quando si prende in esame la città come elemento attrattore dei comuni contermini, in genere il modal split è



“Bici in Città” - Numeri e buone pratiche sulla ciclabilità urbana in Italia - Bologna 3 marzo 2012

fatto sui residenti ma poi la città è invasa dalle auto dei residenti dei comuni vicini se non c'è una buona politica di trasporto pubblico di bacino.

E' necessario un modello complessivo di mobilità che punti sulla bicicletta attraverso azioni mirate.

Crediamo che al di là dei parametri di confronto tra città, che sappiamo essere difficili da individuare, ogni città ed **ogni amministrazione locale si deve dare un modello di mobilità con obiettivi chiari**. Come in ogni azienda ci sono alcuni indicatori chiave da tenere sotto controllo, (fatturato, costi, ecc.) così ogni città deve avere i dati aggiornati della situazione: **conoscere per decidere!**

Ogni amministratore dovrebbe aver chiaro se nel quinquennio vuole premiare le bici, oppure le macchine, oppure il TPL, oppure i pedoni; oggettivamente **nelle città europee già strutturate non c'è spazio per premiare tutti, si deve decidere, e le indicazioni generali di salute e finanza pubblica propongono di premiare bici, pedoni e TPL e di frenare l'uso dell'auto privata.**

Per questo motivo ogni Amministratore quando prende provvedimenti di natura urbanistica, di pianificazione, di mobilità di area vasta o di riordino viabilistico e sosta di un quartiere o di una strada deve domandarsi se va nella direzione desiderata e dichiarata in fase di programma elettorale. **Risulta pertanto importante disporre all'inizio di ogni mandato (ed alla fine) del modal split per evidenziare e rendicontare le variazioni effettuate.**

Gli ingredienti fondamentali per una buona politica per la mobilità ciclistica sono :

- un **BiciPlan** complessivo della città che disegni la rete dei percorsi diffusi, ne indichi le priorità e le modalità per realizzarli;
- un **delegato tecnico-politico preciso** (bicycle manager) che coordini **l'ufficio mobilità ciclistica** e l'ufficio biciclette che devono essere composti da un gruppo di persone motivate e competenti nella progettazione e nel marketing.
- una **programmazione pluriennale certa delle risorse finanziarie** legate ai proventi della sosta a pagamento e/o delle multe, a finanziamenti di altri Enti sovra ordinati e/o di altri capitoli di bilancio di entrate certe che garantiscano continuità di finanziamento.

Molte città hanno attivato uffici biciclette aperti ad ore, gestiti da associazioni locali, che raccolgono alcune segnalazioni legate a disfunzioni o punti di criticità; l'ufficio biciclette deve essere molto di più, un ufficio strutturato che promuova la bici e che sia riconosciuto con forte autorevolezza verso gli altri uffici comunali.

Si tratta pertanto di **scomporre il tema della promozione della mobilità ciclistica in tutte le azioni che la possono promuovere**, sia aumentando i servizi al ciclista: realizzazione di un buon bike sharing, attrezzare le città e le stazioni con ottimi cicloparcheggi diffusi e nei quali sia possibile legare facilmente il telaio della bicicletta, ciclo stazione, organizzare una segnaletica di direzione dedicata alla mobilità ciclistica, con azioni per il contrasto del furto e marchiatura con codice indelebile della bicicletta,



“Bici in Città” - Numeri e buone pratiche sulla ciclabilità urbana in Italia - Bologna 3 marzo 2012

ciclo officine e piani di recupero/riuso di bici abbandonate; e sia impostando un buon sistema di pianificazione e gestione con un Bici Plan, un Ufficio Biciclette, e contatori dei transiti delle bici sui principali assi di mobilità ciclistica. **Ecosistema Urbano 2011 ha raccolto molte di queste informazioni ed ha assegnato dei punteggi premianti a queste azioni.**

Approfondimenti sui singoli indicatori e ricerca di una valutazione condivisa.

Per valutare l'indice di ciclabilità misurato in metri equivalenti di piste ogni 100 abitanti sono stati utilizzati quest'anno i seguenti coefficienti di omogeneizzazione: sede propria 3,5; corsia riservata 3; su marciapiede 1,5; promiscui 1; per zona 30 e zona 20, 1.

E' sempre animata la discussione tra coloro che credono nell'importanza e sicurezza di sistemi di **piste ciclabili** bidirezionali da un solo lato della strada e coloro che le ritengono spesso dei recinti ove relegare le biciclette e invece asseriscono che sono da preferirsi le corsie in bordo strada delimitate come prescrive il codice con la doppia riga bianco-gialla.

I secondi, forse ciclisti più abili e determinati, abituati ad spostamenti urbani anche lunghi, con pedalata brillante, fluida e scorrevole, sostengono che le corsie siano il sistema ottimale, garantiscono il diritto di precedenza della strada, consentono di vedere ed essere visti nel traffico, si imboccano in modo automatico da tutti i ciclisti; molto spesso però possono essere invase da auto in sosta, ed allora superare un'auto in sosta significa invadere pericolosamente la corsia veicolare, oppure sono sbiadite ed allora perdono la loro funzione e riconoscibilità, anzi la strada allora diventa molto più larga ed aumentano le velocità degli automobilisti. **Nella città ideale ove gli automobilisti rispettano le ciclabili e il Comune fa la manutenzione probabilmente sarebbero le soluzioni ottimali anche in fatto di costi.**

Le ciclabili bidirezionali sono utili quando sono di lunga percorrenza e ben gestite alle intersezioni anche con la viabilità minore, altrimenti possono essere penalizzanti ed anche pericolose se ci sono molti passi carrai; quando sono molto brevi sono addirittura impercorribili per chi viaggia sulla corsia dall'altro lato.

Le piste ciclabili promiscue con i pedoni sono giustamente penalizzate come assegnazione di punteggio in quanto sono frequenti i conflitti con i pedoni e la velocità media del ciclista risulta ridotta soprattutto se la frequentazione pedonale è intensa o se è oggetto anche di passeggio in gruppo di pedoni con eventuali cani. Un intervento di miglioramento si può realizzare segnando una riga a terra continua che differenzi le sedi ciclabili e pedonali trasformandola in pista ciclabile contigua al percorso pedonale.

Anche per le **zone 30 e 20** è difficile scegliere un coefficiente di omogeneizzazione, in quanto spesso in Italia ci sono zone 30 poco efficaci ove le auto non ricevono un messaggio percettivo e costruttivo della strada che le induca a rallentare e pertanto essere di maggior pericolosità verso le bici.

Osservazioni riguardanti il Modal Split:

MODAL SPLIT 2011									
	BICI	PIEDI	TPL	TOT. SOSTENIB ILE	AUTO	MOTO	TOT. INSOSTEN IBILE	TOTAL E GEN.	ANNO *
città medie									
BOLZANO	29	30	8	67	27	7	34	101	2009
VENEZIA (Mestre)	20	23	13	56	42	3	45	101	2008
LA SPEZIA	4	22	21	47	44	9	53	100	2010
PESARO	28	9	9	46	39	15	54	100	2009
TRENTO	8	28	9	45	52	4	56	101	2007
SIENA	7	8	30	45	35	20	55	100	2009
PARMA	19	6	16	41	53	6	59	100	2009
FERRARA	27	8	5	40	56	3	59	99	2008
PIACENZA	33	0	6	39	56	5	61	100	n.d.
RIMINI	21	10	8	39	55	6	61	100	2005
VERONA	9	19	8	36	55	9	64	100	2002
REGGIO EMILIA	15	11	9	35	58	6	64	99	2005
PRATO	23	0	10	33	60	7	67	100	2003
BRESCIA	6	13	10	29	66	5	71	100	2001
MODENA	10	Nv	7		75	Nv	75	75	2010
LECCE	3	19	6	28	62	11	73	101	2006
città grandi									
GENOVA	0	20	44	64	25	11	36	100	2001
PALERMO	0	35	16	51	44	5	49	100	2006
MILANO	4	10	38	52	42	6	48	100	2009
TORINO	2	24	19	45	53	1	54	99	2010
FIRENZE	7	20	17	44	30	26	56	100	2001
NAPOLI	1	18	24	43	48	8	56	99	2001
PADOVA	17	0	24	41	48	11	59	100	2010
VERONA	9	19	8	36	55	9	64	100	2002
ROMA	0	6	28	36	66	0	66	102	2010

Fonte: Ecosistema Urbano 2011

*= si fa riferimento all'anno nel quale ogni singola amministrazione ha fatto il "censimento" in merito agli spostamenti modali, che non sempre viene effettuato annualmente.

Dalla tabella precedente, ricavata dai dati pervenuti dalla varie città (nell'ambito della ricerca Ecosistema Urbano), si possono fare **alcune riflessioni**:

1 – **è importante avere una alta % di spostamenti in bici**, ma essa deve essere **associata ad una alta percentuale di mobilità a piedi e con TPL** al fine di contenere la mobilità in auto come Bolzano e Mestre (possibilmente avere la mobilità insostenibile al di sotto del 50%).

2 – Ferrara, Piacenza, Rimini e Prato, assieme con Parma e Reggio Emilia hanno buone o discrete percentuali di spostamenti in bici ma la pedonalità e il TPL sono deboli; la mobilità insostenibile (auto + moto) rimane elevata, sopra il 59 - 65 %.



“Bici in Città” - Numeri e buone pratiche sulla ciclabilità urbana in Italia - Bologna 3 marzo 2012

In una città equilibrata ogni funzione, pedonalità, ciclabilità, TPL ha una sua tipologia di percorsi (**fino a 4-500 metri si va a piedi, fino a 3-4 km con la bici se il percorso è idoneo, per distanze più lunghe o per zone non sicure in bici si usa il TPL**).

Lavorare con il modal split non è facile, ma ragionare su questi temi è molto illuminante per individuare azioni mirate; **il modal split andrebbe fatto di ambito comunale per promuovere bici, pedonalità e TPL, e di bacino per promuovere il TPL verso il capoluogo**; a questo TPL associare la bici come ultimo miglio con ciclostazioni e bike sharing.

Se ragioniamo anziché in termini di spostamenti (è documentato che nel tempo il numero degli spostamenti delle persone è rimasto pressoché costante, pari circa a 3,5 /giorno, quello che è cambiato nel tempo sono le lunghezze che sono aumentate di moltissimo e soprattutto la sistematicità che si riduce a vantaggio di una mobilità random difficile da gestire sul TPL) in termini di spostamenti per km percorsi (dai quali si generano i consumi energetici e le corrispondenti emissioni) scopriremo che **il maggior numero di km sono di gran lunga fatti in auto e pertanto per migliorare i consumi energetici e la qualità dell'aria dobbiamo lavorare moltissimo sui percorsi lunghi da trasferire al TPL oltre che su quelli brevi da trasferire su piedi e bici**, ma che hanno vantaggi ambientali di alto pregio (salute e presenza di persone per le strade).

Le città ottimali pertanto devono avere un consistente numero di **bici (almeno il 15%)** per essere oggetti visibili e socialmente accettati, elemento considerato e rispettato delle mobilità, e nello stesso tempo avere **mobilità in auto e moto minore di 50%**.

Da qui il motto + bici – auto dovrebbe ribaltarsi in **- auto + bici, TPL e pedoni** in quanto è il **“meno auto” l'obiettivo principale**.



“Bici in Città” - Numeri e buone pratiche sulla ciclabilità urbana in Italia - Bologna 3 marzo 2012

Ecosistema Urbano, strumento per fare cultura e diffondere buone pratiche.

Nell'ambito della raccolta dati effettuata tramite la scheda si sono chiesti anche dati che poi non sono stati utilizzati per assegnare punteggi specifici, come le zone 20, i pedibus, i mobility manager scolastici, la lunghezza delle strade a senso unico nelle quali è consentito il controsenso alla biciclette, la lunghezza delle corsie preferenziali TPL ove è consentito il transito delle biciclette; si tratta di buone azioni ancora di nicchia delle quali è comunque importante monitorare la diffusione per poterle un giorno inserire tra gli indicatori ai quali ha significato assegnare un punteggio di merito.

La verifica sotto illustrata consentirà anche di raccogliere foto e maggiori informazioni su specifiche esperienze e buone pratiche.

Novità – valuteremo la qualità delle piste e delle reti con sopralluoghi nelle città che hanno ottenuto i punteggi maggiori.

Come considerato in precedenza oltre alla quantità di piste ciclabili è importante riuscire a valutare la qualità prestazionale degli itinerari, la loro continuità ed in sintesi l'effetto rete.

Per questo motivo **a breve cercheremo di fare delle verifiche** in sopralluogo congiunto con i comuni nei primi comuni risultanti dalle graduatorie organizzate per dimensioni delle città.

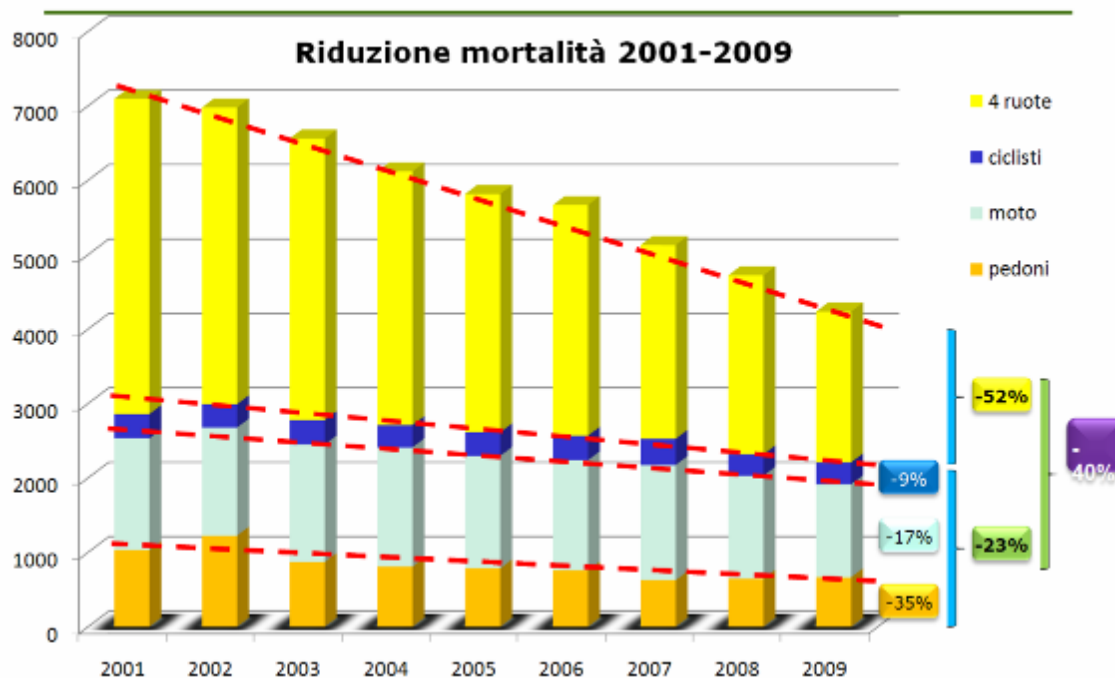
Si sono individuati i seguenti parametri e delle modalità per ridurre punteggi sui percorsi con aspetti normativi e/o qualitativi insufficienti:

- **segnaletica** obbligatoria da codice, verticale (segnali circolari) e orizzontale alle intersezione e pittogrammi visibili;
- **larghezza minima** m 1,50 monodirezionale, 2,50 bidirezionali, opportunamente incrementate se promiscue con i pedoni;
- **pavimentazione**, se disgregata, con buche, scalini o cordoli disturbanti, non tenuta pulita, se con erbe o cattiva manutenzione;
- impianto di **pubblica illuminazione**;
- si utilizzerà una specifica **scheda di valutazione**.

Continuità della rete: a partire dalla rilevazione 2012 sui dati al 31.12.2011 il questionario preciserà che **non dovranno essere presi in considerazione gli spezzoni di piste** (tratti indipendenti lunghi meno di 500 metri separati da altri tratti di ciclabile da strade non assimilabili a ciclabili ad esempio strade a scarso traffico o a velocità limitata).

Come migliorare? Cominciare con il rilevare l'incidentalità.

Un altro tema che Ecosistema Urbano non ha ancora affrontato e che si dovrà attrezzare ad affrontare, ma **sono innanzitutto le città a doversi attrezzare** di indagini e di dati omogenei tra loro, è l'incidentalità.



E' ormai condiviso che la pericolosità e la paura nel traffico sono il primo elemento che disincentiva l'uso della bicicletta; dall'analisi dei risultati ottenuti in questi anni (2001 – 2009) sul fronte della sicurezza stradale si riscontra che a fronte di una riduzione complessiva del 40% dei morti, **la riduzione** per categorie di mezzi sono state del 52% per gli utilizzatori delle 4 ruote, per il 35% per i pedoni, per il 17% per i motociclisti e **solo per il 9% per gli utilizzatori della bicicletta**.

Questo dato deve guidare i prossimi interventi sulla sicurezza stradale nelle città ed aprire ad una visione specifica per la messa in sicurezza dei ciclisti.

Devono essere le città che innanzitutto si organizzano a raccogliere dati che dimostrino il miglioramento cercato e che siano modalità di raccolta dati omogenee con le altre città in modo da poter valutare e confrontare il risultato virtuoso. Ferrara ad esempio, raccoglie dal 1991 tutti i dati dell'incidentalità ubicati al fine di poter procedere con interventi mirati di messa in sicurezza.

La nostra visione del futuro.

Come dice l'associazione francese la Rue de l'Avenir, presidente Gilbert Liutier, serve un codice della strada semplificato per gli ambiti urbani che si limiti a dire che **nelle città è il mezzo grande che deve prendersi cura del mezzo più piccolo**, e così via fino al pedone ed al bambino. Passando quindi da un concetto ove la velocità deve essere garantita (cioè che bici e pedoni sono un intralcio al traffico) al nuovo concetto che **soprattutto nei centri della città antica e nelle isole ambientali è l'auto che deve rispettare pedoni e biciclette**.