



# CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



03

POLICY ADVICE NOTES

## Città ciclabili – Come le città possono stimolare l'uso delle biciclette



L'iniziativa CIVITAS è un'azione europea che sostiene le città nell'attuazione di una politica integrata dei trasporti sostenibile, pulita ed efficiente in termini energetici. Gli insegnamenti appresi durante le fasi di pianificazione, attuazione e gestione delle attività sono riassunti in dodici Policy Advice Notes e forniscono un'idea di come affrontare i problemi legati al trasporto urbano che le città dell'Unione Europea si troveranno di fronte nel futuro.



# Città ciclabili – Come le città possono stimolare l'uso delle biciclette

Promuovere una mobilità rispettosa dell'ambiente e salutare



Nell'ambito di CIVITAS II (2005–2009) sono state attuate diverse misure mirate a stimolare l'uso delle biciclette in città allo scopo di promuovere una mobilità rispettosa dell'ambiente e salutare. Le più importanti informazioni riguardanti l'attuazione delle misure e le esperienze compiute dalle città sono riassunte in questa Policy Advice Note con lo scopo di sostenere e informare i politici locali interessati a tali azioni.

## Presentazione generale

### DESCRIZIONE DELLE MISURE

Per contrastare i problemi del traffico urbano, le città devono sostenere modalità di trasporto non motorizzato, come ad esempio l'uso delle biciclette. Con l'intento di promuovere e incrementare l'uso delle biciclette, si possono attuare le seguenti misure:

1. Ampliamento e miglioramento delle reti ciclabili e dei collegamenti tra i diversi tratti della rete per rendere tutte le aree accessibili ai mezzi di trasporto non motorizzato.
2. Miglioramento della praticabilità e sicurezza delle piste ciclabili e adattamento delle infrastrutture stradali (ad es. incroci, attraversamenti) e dei segnali stradali per offrire ai ciclisti la precedenza e una maggiore sicurezza
3. Offerta di servizi aggiuntivi per le biciclette, quali parcheggi e trasferimenti sicuri e comodi, officine di riparazione, sistemi di noleggio o possibilità di caricare le biciclette sui mezzi di trasporto pubblico.
4. Incoraggiamento all'uso delle biciclette elettriche, ad es. fornendo informazioni, punti di ricarica o incentivi speciali



5. Campagne informative e di marketing per modificare i comportamenti dei cittadini per quanto riguarda gli spostamenti
6. Offerta di corsi di educazione a un uso più sicuro della bicicletta (soprattutto in paesi caratterizzati da una crescita dinamica della motorizzazione individuale).

## GRUPPI DESTINATARI

I principali gruppi destinatari sono gli abitanti di una città, ma anche i turisti e i visitatori. Le persone che compiono regolarmente brevi spostamenti per recarsi presso una struttura (ad es. scuola, università) sono i destinatari privilegiati. A seconda del livello di utilizzo già raggiunto, le misure sono in genere pensate per spostamenti tra i 2 e i 10 km. Nel promuovere l'uso della bicicletta, è essenziale offrire anche corsi di formazione, rivolti in particolare a persone appartenenti a categorie vulnerabili, come i bambini e gli anziani. Inoltre, si dovrebbero stimolare i responsabili della pianificazione e delle decisioni delle aree urbane ad attuare le misure descritte sottolineando che l'intera città può trarre benefici dal sostegno a modalità di trasporto non motorizzato. Gli organi amministrativi di una città responsabili dell'assetto territoriale, della costruzione e manutenzione delle strade e del marketing e della promozione della città dovrebbero venire incoraggiati a considerare le biciclette una modalità di trasporto al pari delle automobili e del trasporto pubblico.

È importante ottenere anche il sostegno delle imprese che potrebbero essere interessate a una migliore accessibilità per le biciclette (centri commerciali, cinema, aziende del settore ferroviario). Anche le ONG ecologiste rappresentano un prezioso gruppo di destinatari (potrebbero addirittura costituire una fonte di volontari in occasione di vari eventi di marketing).

## IMPATTI E BENEFICI

### Per la collettività

Incoraggiando l'uso della bicicletta in città, si può ridurre l'utilizzo delle automobili private. Ad esempio, nelle città modello CIVITAS II la percentuale degli spostamenti effettuati in bicicletta (modal split) è aumentata dal 2% al 7% in quattro anni. Questo porta a una diminuzione dell'inquinamento dell'aria e della necessità di aree di parcheggio, offrendo la possibilità di rimodellare e riutilizzare aree pubbliche in un modo più attento alle esigenze dei cittadini. Il risultato che ne può derivare è una maggiore attrattiva dei quartieri residenziali. La qualità della vita in termini di salute in queste zone può comportare un incremento delle attività sociali e del tempo libero. Potenziando le strutture ciclabili in una città, si otterrà un maggiore riconoscimento e una maggiore accettazione da parte degli altri utenti della strada. Tutto ciò può indurre un maggior numero di persone a servirsi della bicicletta anche per recarsi quotidianamente al lavoro, a scuola o a fare acquisti. Questo trasferimento modale riduce la congestione del traffico durante le ore di punta (generando un risparmio di tempo). Ad esempio, se in Austria il 50% degli spostamenti brevi (<3,5 km) effettuati in un anno in automobile fosse compiuto in bicicletta, i costi annui dovuti alla congestione del traffico potrebbero ridursi di 300 milioni di EUR e i costi ambientali di 160 milioni di EUR<sup>1</sup>. Inoltre, le città divengono più accessibili ai bambini e agli anziani, che frequentemente non hanno la possibilità di guidare un'automobile.

<sup>1</sup> VCOE (2002): Mehr Radverkehr ist gesund und erhöht die Verkehrssicherheit, Fact Sheet 2002-03, <http://www.vcoe.at> (4 febbraio 2010)





### Per i singoli

Ogni persona che si sposta in bicicletta, e quindi fa un minore uso dell'automobile, risparmia denaro in quanto non deve sostenere i costi del carburante e del parcheggio. Inoltre il regolare uso della bicicletta sarà di beneficio alla salute. Ad esempio, per una persona che non compie alcuna attività sportiva ma inizia ad andare in bicicletta regolarmente per 30 minuti al giorno, il rischio di infarto può diminuire del 50%. La bicicletta offre inoltre la possibilità di spostarsi in modo indipendente a coloro che non hanno accesso alle automobili, soprattutto ai bambini.

Per quanto riguarda la sicurezza, occorre sottolineare che più alto è il numero dei ciclisti e maggiore sono i vantaggi per loro in termini di sicurezza, in quanto gli automobilisti si abituanano a notare i ciclisti e sia gli automobilisti che i ciclisti imparano a superare i conflitti e le situazioni pericolose<sup>2</sup>.

### Per le imprese

Le imprese private che incoraggiano i propri dipendenti a usare la bicicletta possono risparmiare denaro, in quanto i loro dipendenti sono più sani e si ammalano meno frequentemente delle persone che non svolgono attività fisica. Un altro vantaggio per imprese private è costituito dal dover mettere a disposizione meno aree di parcheggio presso le proprie sedi. I miglioramenti realizzati a favore dei lavoratori ciclisti possono diventare un elemento importante di una campagna di promozione dell'immagine. Possono anche essere utili per campagne su scala più vasta, soprattutto per imprese che dipendono fortemente da alti volumi di visitatori (ad es. cinema, centri commerciali). Anche i negozi al dettaglio possono trarre vantaggi da un ambiente che favorisce l'uso della bicicletta. Sebbene i ciclisti spendano meno denaro degli automobilisti per ogni viaggio compiuto per fare acquisti, in media spendono più denaro degli automobilisti perché vanno più spesso a fare acquisti. Ad esempio, nella città tedesca di Regensburg i ciclisti spendono una somma di denaro annua superiore del 10% rispetto

agli automobilisti, ma compiono il doppio dei viaggi per fare acquisti<sup>3</sup>.

## CONDIZIONI GENERALI PER IL SUCCESSO

Si dovrebbero avere a disposizione spazio per piste dedicate, portabicilette e potenziali luoghi per riprogettare gli spazi pubblici. Un punto a favore sarebbe che i quartieri periferici dispongano di collegamenti comodi e sicuri al centro cittadino. Può essere di aiuto se gli abitanti della città sono già consapevoli dei problemi di trasporto e sono recettivi all'uso della bicicletta, condizione dimostrata da un'alta percentuale di persone che possiedono una bicicletta.

## Fasi di attuazione e tempistica

**Quando si realizza un programma per stimolare l'uso della bicicletta in una città, si deve tenere conto delle seguenti considerazioni, così come occorre prevedere delle misure integrative e una tempistica ragionevole per l'attuazione.**

### FASI OPERATIVE

#### 1. Costituzione di una base di conoscenze per la pianificazione

- Analisi dello stato attuale delle infrastrutture ciclabili e del traffico, della sicurezza e del livello di qualità della rete ciclabile esistente, inclusi i tratti pericolosi e i punti ad alto rischio di incidenti.
- Studi per valutare l'uso della nuova infrastruttura ciclabile e individuare i tratti mancanti ad alta priorità all'interno della rete ciclabile.
- Definizione dei requisiti tecnici per diversi tipi

<sup>2</sup> IRTAD 2000, Commissione europea 2000, in: VCOE (2002): Mehr Radverkehr ist gesund und erhöht die Verkehrssicherheit, Fact Sheet 2002-03, <http://www.vcoe.at> (4 febbraio 2010)

<sup>3</sup> Heller, J. & Monheim, R. (1998): Die Regensburger Altstadt im Spiegel ihrer Besucher und Betriebe, in: Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, Vol 176, Bayreuth, Germania



di infrastruttura ciclabile (piste separate, strade comunemente utilizzate, zone a velocità limitata, strade forestali)

- Analisi tecnica ed economica, ad es. dei diversi sistemi di noleggio delle biciclette
- Si dovrebbe istituire una tavola rotonda/un gruppo di lavoro guidato da un coordinatore che riunisca tutti i principali gruppi delle parti interessate per raccogliere opinioni e suggerimenti
- Chiara definizione delle condizioni quadro amministrative per le procedure di appalto per le biciclette cittadine.

## **2. Sviluppo congiunto di un piano d'azione strategico**

- Istituire un gruppo di lavoro guidato da un coordinatore per discutere gli obiettivi, le strategie e i destinatari e per influenzare i diversi organi della pubblica amministrazione, altri enti pubblici (ad es. autorità responsabili dei trasporti) e le principali parti interessate
- Coinvolgere le parti interessate in riunioni di consultazione approfondite
- Assicurarsi che un piano d'azione strategico relativo all'uso della bicicletta entri a far parte del più ampio piano strategico dei trasporti della città e che ottenga il sostegno politico

## **3. Identificazione e progettazione della nuova infrastruttura, dei servizi e delle misure integrative**

- Considerare l'attuale situazione dei trasporti e la potenziale domanda da parte degli utenti
- Scegliere i percorsi ciclabili da ampliare o potenziare e identificare le ubicazioni delle infrastrutture "bike & ride" (ad es. presso le stazioni per incoraggiare l'intermodalità), portabicilette e altri servizi
- Stabilire le linee progettuali generali per servizi aggiuntivi per le biciclette (ad es. costi del noleggio delle biciclette, termini di utilizzo)
- Definire le misure supplementari e i problemi di integrazione (vedi anche "Misure integrative per amplificare gli effetti positivi")

## **4. Designazione dell'ente responsabile della gestione e del mantenimento della misura**

### **5. Gara di appalto per**

- Sviluppo delle infrastrutture e operatori, ad esempio di un sistema di noleggio biciclette
- Biciclette e attrezzature tecniche specifiche per i servizi

### **6. Attuazione della misura**

- Costruzione di nuove strutture per le biciclette
- Sessioni informative con le parti interessate locali e il pubblico in genere sui servizi aggiuntivi a favore delle biciclette, come un sistema di noleggio biciclette

### **7. Applicazione**

- È di fondamentale importanza assicurare un'adeguata applicazione delle nuove normative (ad es. limiti di velocità per gli automobilisti), ma anche del comportamento appropriato dei ciclisti (ad es. utilizzare biciclette idonee alla circolazione su strada, viaggiare sul lato destro della strada, rispettare le norme del codice stradale)

### **8. Lancio di campagne informative e promozionali**

- Fornire informazioni sulle nuove strutture e misure

### **9. Organizzazione di campagne educative e sull'uso sicuro della bicicletta e di workshop formativi**





## **MISURE INTEGRATIVE PER AMPLIFICARE GLI EFFETTI POSITIVI**

Per amplificare il successo di misure volte a promuovere l'uso della bicicletta in una città, è consigliabile attuare contemporaneamente altre misure complementari. Da un lato si dovrebbe potenziare la portata delle politiche relative all'uso della bicicletta. Ad esempio, lo sviluppo di un "Master plan per le biciclette" con obiettivi prefissati o l'istituzione di un ufficio dedicato alle biciclette che fornisca informazioni pertinenti ai cittadini può rafforzare i risultati. Dall'altro lato si possono attuare delle misure per incrementare il potenziale intermodale del trasporto in bicicletta. L'introduzione di misure per la gestione degli accessi e dei parcheggi può fare aumentare la percentuale di utilizzo della bicicletta come modalità di trasporto, così come la riduzione della velocità delle automobili. Lo spazio stradale e gli attraversamenti dovrebbero venire riprogettati. L'aspetto dei luoghi pubblici andrebbe riadattato, ad esempio migliorando l'illuminazione stradale e rendendo gli elementi architettonici urbani più a misura di ciclista allo scopo di aumentare l'attrattiva e la sicurezza dell'uso della bicicletta. Anche la qualità del servizio di trasporto pubblico andrebbe potenziata, offrendo la possibilità di caricare le biciclette sugli autobus o sui tram.

## **ORIZZONTE TEMPORALE**

La realizzazione di uno studio sull'uso della bicicletta in una città o la creazione di un rapporto diagnostico sul trasporto in bicicletta può richiedere da qualche mese a un anno, a seconda delle risorse disponibili. Partendo dai risultati di questo studio, si può iniziare a lavorare sullo sviluppo di un piano strategico per migliorare le strutture cittadine per gli spostamenti a piedi o in bicicletta; questa fase può richiedere altri 12-18 mesi. Le campagne educative o promozionali dovrebbero proseguire per tutto il periodo di attuazione del piano strategico. La loro durata varia considerevolmente in base al numero di persone da raggiungere e agli obiettivi da conseguire.

## Quali investimenti sono richiesti?

Gli investimenti per la costruzione di nuove infrastrutture ciclistiche dipendono dalle condizioni generali della rete stradale già esistente, dalla lunghezza della nuova rete ciclabile pianificata, dalla disponibilità di spazio e dai materiali da utilizzare. Altri aspetti importanti da considerare nel calcolo degli investimenti richiesti sono la larghezza della corsia e del bordo divisorio, la necessità di contrassegni e segnaletica, come anche il drenaggio, l'allestimento del verde e la riorganizzazione delle aree di parcheggio. Eliminare le interruzioni presenti nella rete ciclabile mediante ponti, gallerie o attraversamenti complessi è molto costoso.

Sulla base degli investimenti compiuti di recente in alcune città della Polonia, la costruzione di un chilometro di pista ciclabile separata di alta qualità costa circa 250.000 EUR. Nella città CIVITAS II di La Rochelle (Francia), il costo di un chilometro di pista ciclabile è stato di 150.000 EUR. In questa stessa città, i costi operativi e di manutenzione per un anno ammontano a circa 1.360 EUR per chilometro di pista ciclabile.

Anche i costi delle rastrelliere portabiciclette variano a seconda dei materiali impiegati, dal tipo di fissaggio, dalla distanza tra le rastrelliere e dal numero di portabiciclette ordinati. Ad esempio, i prezzi per una rastrelliera portabiciclette coperta vanno da 240 a 500 EUR (esempio fornito dalla Svizzera). Un portabiciclette senza copertura costa tra 50 e oltre 200 EUR al pezzo (esempio fornito dalla Germania).

L'acquisto di biciclette di proprietà del comune per il servizio di noleggio richiede investimenti per gli acquisti, la costruzione dei portabiciclette, lo sviluppo e la gestione del sistema di noleggio e la manutenzione del servizio, che comprende la riparazione e sostituzione delle biciclette danneggiate e la sostituzione delle biciclette rubate. Ad esempio, per 12 stazioni di noleggio con 100 biciclette allestite all'interno della città CIVITAS II di Cracovia (Polonia)



i costi di investimento sono arrivati a 165.000 EUR e i costi di gestione annui a 120.000 EUR. Anche nella città CIVITAS II di La Rochelle (Francia) sono state predisposte 12 stazioni dotate di 120 biciclette. In questa città i costi di investimento sono ammontati a 150.000 EUR. I costi di gestione per questo servizio sono stati pari a 66.000 EUR annui.

Tuttavia, l'uso delle biciclette potrebbe generare delle entrate. Ad esempio, a Burgos (Spagna) sono stati raccolti 1.440 EUR al mese da otto stazioni di noleggio che mettevano a disposizione 250 biciclette. Tra le altre possibilità si potrebbe indire una gara di appalto per la fornitura e la gestione di un sistema di noleggio biciclette integrato completo o offrire spazi pubblicitari sulle biciclette o presso la stazione di noleggio. Le campagne informative o educative devono tenere conto dei costi di progettazione, stampa e distribuzione dei rispettivi materiali informativi. Ulteriori somme di denaro potrebbero servire per workshop informativi, sessioni educative e ed eventi formativi.

## Principali fattori che conducono al successo

**I fattori elencati qui di seguito costituiscono i principali elementi necessari per l'avvio e l'efficiente e riuscita attuazione delle misure sopra descritte:**

- Politici locali che incoraggiano l'uso delle biciclette
- Importanti associazioni ciclistiche locali, abbastanza di peso da influire sui soggetti responsabili delle decisioni
- Un gruppo di lavoro molto motivato guidato da un coordinatore e composto da autorità con diverse competenze (ad es. polizia, assessorato alla viabilità, settore privato, università, responsabili dell'assetto territoriale, trasporto pubblico ONG)

- Senso di urgenza rispetto alla situazione del traffico creata dai problemi di congestione e parcheggio nel centro cittadino e crescente consapevolezza riguardo all'ambiente e alla salute
- Maggiore consapevolezza riguardo all'ambiente; residenti che desiderano migliorare l'ambiente e le condizioni di vita nella loro città
- Amministrazioni comunali chiamate a rispondere alle direttive UE sulla qualità dell'aria e sul rumore
- Elevati livelli preesistenti di possesso di una bicicletta
- Condizioni topografiche e climatiche che favoriscono l'uso della bicicletta
- Attrattiva del centro cittadino o altri luoghi interessanti accessibili in bicicletta
- Gruppi destinatari che hanno compreso i vantaggi di un utilizzo più diffuso della bicicletta, come:
  - Università che potrebbero trarre vantaggio da una migliore accessibilità e dalle attività promozionali
  - Automobilisti esasperati dai costi sempre più elevati connessi alla guida di un'automobile
  - Imprese che hanno notevoli problemi di parcheggio presso le proprie sedi e vorrebbero incoraggiare i propri dipendenti a spostarsi in bicicletta
  - Poli scolastici interessati a organizzare delle sessioni educative per i giovani





## Strategie per il successo dell'attuazione

**Per abbattere i diversi ostacoli, l'intero processo di pianificazione e attuazione dovrebbe essere accompagnato da discussioni e incontri del gruppo di lavoro sulle varie tematiche, come quelle descritte nei paragrafi che seguono.**

### Sostegno politico

I vantaggi e i potenziali impatti di un incremento nell'uso delle biciclette sono spesso trascurati dai politici, soprattutto in paesi in cui manca ancora una diffusa cultura della bicicletta. Si dovrebbero organizzare degli incontri con le parti interessate allo scopo di discutere le tematiche e i fattori critici. Si consiglia di mantenere regolari contatti con i politici per illustrare i benefici apportati dalle misure di promozione del trasporto in bicicletta pianificate e le necessarie modifiche. I casi modello di città in cui l'uso della bicicletta si è diffuso con successo costituiscono uno strumento utile di sensibilizzazione dei politici. Compiere dei viaggi di studio in queste città potrebbe fare crescere il sostegno accordato alle misure a favore delle biciclette.

### Accettazione

Coloro che non traggono vantaggi dalla misura o addirittura si vedono imporre delle limitazioni dalle misure (ad es. automobilisti che perdono aree di parcheggio o spazio stradale) possono opporre degli investimenti in piani di limitazione di accesso più ampi dei quali potrebbe fare parte una rete migliorata di percorsi ciclabili. Questi soggetti temono che la propria mobilità personale ne risulti svantaggiata. Pertanto occorre predisporre in modo intensivo delle attività di informazione e partecipazione dirette in particolare a questi gruppi. Poiché l'uso della bicicletta può frequentemente essere visto solo come un'attività ricreativa, spesso gli investimenti che comportano costi relativamente alti non sono ben accolti. Le campagne informative dovrebbero pertanto mirare a una sensibilizzazione nei confronti del trasporto in bicicletta

e a promuovere queste modalità anche per gli spostamenti pendolari per recarsi presso il luogo di lavoro o la scuola. Si dovrebbero mettere in evidenza gli impatti positivi sull'ambiente e sulla salute delle persone.

### Gestione finanziaria

I costi per un vasto piano di investimento pluriennale a favore delle biciclette potrebbero aumentare nel corso del processo di attuazione. Pertanto, per ridurre il rischio finanziario è necessario predisporre un piano finanziario dettagliato che tenga conto di eventuali modifiche. La disponibilità dei finanziamenti va garantita già all'inizio del progetto. La documentazione relativa alla pianificazione deve dunque essere allestita con cura per avere la certezza che i progetti abbiano buone possibilità di ottenere finanziamenti. È anche consigliabile raggruppare le misure di piccola portata con altri progetti, in quanto questo permette di ridurre i costi e gli impatti negativi nei confronti della circolazione, delle aziende e dei residenti. I rifacimenti stradali dovrebbero essere accompagnati da migliorie nella rete ciclabile, come l'introduzione di misure di riduzione del traffico, la riprogettazione delle strade più piccole, elementi architettonici a misura di ciclista (ad es. balaustre a fianco degli stop), piste ciclabili contrassegnate e/o soluzioni "bike & ride" per produrre effetti finanziari sinergici.

I promotori delle misure possono richiedere dei finanziamenti locali, regionali, federali o privati che, ad esempio, sostengono progetti mirati a migliorare la sicurezza sulle strade o la qualità dell'aria. Sono disponibili anche dei fondi europei a sostegno di queste misure, ad esempio:

- Settimo programma quadro per ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione (RSD) (2007–2013, finanziamento 50–100%, link: <http://cordis.europa.eu/>)
- LIFE+ (2007–2013, finanziamento fino al 50%, link: <http://ec.europa.eu/environment/life/>)
- URBACT (<http://urbact.eu>)
- Fondi strutturali e di coesione in genere
- Programmi europei di cooperazione territoriale (ex INTERREG, a sostegno della cooperazione interregionale (A), della cooperazione transnazionale (B) e della cooperazione transfrontaliera (C))





### Aspetti tecnici

L'adozione di nuove tecnologie per rastrelliere portabiciclette custodite o stazioni di noleggio automatiche dovrebbe essere oggetto di accurate analisi per evitare il rischio di ritardi nell'allestimento e di uno scarso utilizzo dovuto alla complessità del sistema. Si dovrebbero contattare esperti di questi sistemi già in una fase iniziale del processo di pianificazione della misura. Se il progetto dell'infrastruttura ciclistica o delle rastrelliere portabiciclette è in disaccordo con le priorità architettoniche dettate dal patrimonio culturale, occorrerà predisporre un nuovo progetto o individuare una diversa collocazione per le strutture. È consigliabile adottare una standardizzazione delle attrezzature e delle strutture allo scopo di assicurare nel futuro la coerenza delle soluzioni nel centro cittadino.

Per evitare interferenze fisiche tra le misure e l'assetto urbano (ad es. spazio per le rastrelliere portabiciclette), le istituzioni responsabili (ad es. assessorato all'urbanistica, alla viabilità o alla progettazione) dovrebbero effettuare un rapido riesame. Potrebbe essere una buona idea raccogliere in modo completo i commenti e i suggerimenti per risolvere queste questioni allo scopo di prevenire eventuali problemi tecnologici o di progettazione.

### Quadro normativo

Di norma, le misure volte a promuovere l'uso della bicicletta sono facili da attuare e non pongono problemi in relazione alle leggi nazionali. Naturalmente le infrastrutture devono tenere conto delle normative nazionali sulle costruzioni. I contratti con gli operatori di un sistema di noleggio biciclette dovrebbero essere stipulati per un periodo esteso al fine di rendere le prospettive commerciali più tangibili e affidabili per i potenziali operatori, riuscendo in questo modo ad attrarre più offerte in occasione della gara di appalto. Inoltre, ai potenziali operatori dovrebbe essere concessa l'opportunità di ampliare i sistemi, con il sostegno e il finanziamento della città.

### Costituzione e organizzazione

I processi di pianificazione e attuazione di misure a sostegno dell'uso delle biciclette sono solita-

mente facili da implementare in quanto suscitano poche resistenze, a patto che la misura non comporti limitazioni per le automobili. È necessario instaurare una comunicazione interna e lo scambio tra tutte le parti coinvolte portatrici di interessi e competenze di diverso tipo per garantire che il processo di attuazione proceda in modo scorrevole. Se sono stati pianificati corsi di addestramento, workshop o attività formative, occorre ottenere preventivamente un forte impegno da parte di tutte le istituzioni responsabili dei gruppi destinatari (ad es. assessorato alla pubblica istruzione) per garantire il sostegno all'attuazione. Questo incarico dovrebbe essere svolto da un coordinatore o da un'unità di coordinamento appositamente designati.

### ELEMENTI CHIAVE DA CONSIDERARE

- Le misure hanno maggiori garanzie di successo se si applicano a spostamenti tra i 2 e i 10 km
- Nel promuovere e sostenere l'uso della bicicletta in una città è inoltre fondamentale migliorare la sicurezza per i ciclisti attraverso diverse misure (ad es. introduzione di limiti di velocità, specifici corsi di formazione)
- L'applicazione delle regole è necessaria per assicurare che tanto gli automobilisti quanto i ciclisti rispettino le norme del codice stradale
- Il sostegno all'uso delle biciclette in città rappresenta una strategia vincente per raggiungere gli obiettivi stabiliti dalle direttive UE sulla qualità dell'aria e sul rumore





## Quali sono i soggetti chiave da coinvolgere?

### **PARTI INTERESSATE**

Al fine di tenere conto delle esigenze e delle opinioni dei gruppi destinatari, è importante coinvolgere gruppi ciclistici, pendolari e residenti delle aree individuate, studenti e anche visitatori della città. I politici locali e regionali dovrebbero venire coinvolti per sostenere l'attuazione della misura e la sua promozione. Dovrebbero venire informati regolarmente sull'avanzamento del piano di azione per il trasporto ciclistico. Sarebbe bene coinvolgere tutte le parti interessate in incontri (pubblici) e dibattiti. Si possono condurre delle indagini presso questi gruppi per acquisire informazioni sulla loro soddisfazione e opinioni. Le parti interessate dovrebbero venire informate del progetto attraverso locandine, oggetti promozionali, opuscoli, comunicati stampa e internet allo scopo di sensibilizzarle sull'argomento e promuovere l'uso della bicicletta. Inoltre si possono realizzare workshop e attività formative con le parti interessate.

### **PRINCIPALI PARTNER DEL PROGETTO**

Queste categorie di persone sono fondamentali per il successo del progetto e devono essere coinvolte nel processo di attuazione delle misure a favore del trasporto ciclistico.

#### **Soggetti responsabili delle decisioni:**

Solitamente il ruolo principale nell'attuazione delle misure in ambito ciclistico viene assunto dall'amministrazione locale (consiglio comunale, assessorato ai trasporti ecc.) Per le misure che sostengono la combinazione di trasporto pubblico e uso della bicicletta, possono prendere la guida gli operatori del trasporto pubblico. Creare una rete ciclabile come elemento di un sistema di trasporto integrato di una città

richiede un'efficace coordinazione tra diverse autorità e parti interessate. I soggetti responsabili delle decisioni dovrebbero nominare un coordinatore o chiamare a raccolta tutte le competenze necessarie in un'unica unità organizzativa.

#### **Operatori:**

Normalmente il gestore della rete ciclabile, così come dei portabicilette, è il comune. I servizi aggiuntivi, come i sistemi di noleggio biciclette o le officine di riparazione, sono solitamente gestiti da società private o attraverso un partenariato pubblico-privato.

#### **Altri:**

Altri organi amministrativi locali o regionali, come gli assessorati all'urbanistica, alla viabilità, all'ambiente o al turismo, dovrebbero venire coinvolti nel processo di attuazione. Si possono coinvolgere anche gli assessorati alla pubblica istruzione per lo svolgimento di attività educative. Inoltre, gli istituti di ricerca possono sostenere le misure sviluppando idee innovative o processi valutativi. È inoltre consigliabile lavorare insieme agli operatori del trasporto pubblico per migliorare l'integrazione di tutte le modalità di trasporto sostenibile all'interno di una città come reale alternativa all'uso dell'automobile privata (ad es. offrendo speciali soluzioni per trasportare le biciclette sui mezzi di trasporto pubblico).





## Elenco di esempi pratici da CIVITAS II

**Nell'ambito di CIVITAS II, 11 città hanno attuato misure volte a stimolare l'uso delle biciclette:**

---

**Burgos (Spagna):** Sistema di biciclette cittadine, Aumento dell'uso della bicicletta; Piano di sicurezza e prevenzione degli incidenti

---

**Debrecen (Ungheria):** Rete ciclabile integrata e ampliata

---

**Cracovia (Polonia):** Nuovi servizi di mobilità legati al tempo libero; Sistema di noleggio biciclette

---

**La Rochelle (Francia):** Bike sharing, Programma di ampliamento servizio bici-autobus; Attuazione di una nuova struttura per modalità alternative

---

**Lubiana (Slovenia):** Pianificazione e promozione partecipate della mobilità sostenibile

---

**Malmo (Svezia):** Integrazione delle biciclette con il trasporto pubblico; Strumento internet per la pianificazione del traffico

---

**Odense (Danimarca):** Educazione stradale interattiva per bambini

---

**Ploiesti (Romania):** Implementazione di nuove infrastrutture per spostamenti a piedi e in bicicletta; Pianificazione per modalità di trasporto alternative

---

**Preston (Regno Unito):** Implementazione di nuove infrastrutture per modalità alternative; Pianificazione per modalità di trasporto alternative

---

**Tolosa (Francia):** Promozione dell'uso delle biciclette e integrazione con i servizi di trasporto pubblico; Riprogettazione degli spazi pubblici

---

**Venezia (Italia):** Promozione di un uso maggiore e sicuro della bicicletta

---

# www.civitas.eu

Il sito web di CIVITAS contiene informazioni sulle **notizie e gli eventi** collegati a CIVITAS. Offre una presentazione generale di tutti i **progetti CIVITAS**, delle **città CIVITAS** e mette a disposizione i **dati di contatto** di oltre 600 persone che lavorano nell'ambito di CIVITAS.

Inoltre, permette di ricavare una conoscenza approfondita di **oltre 650 dimostrazioni innovative** attuate nelle città pilota CIVITAS.

Visita il sito web CIVITAS e cerca gli **esempi più interessanti di esperienze** nel settore del trasporto urbano sostenibile attualmente in corso nelle città. Se qualcuna delle idee è adatta alla tua città, o se sei anche solo interessato a saperne di più, puoi contattare la persona responsabile della misura individuata.



## Contatti

CIVITAS Secretariat  
C/o The Regional Environmental Center  
for Central and Eastern Europe (REC)  
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre  
HUNGARY

E-mail: [secretariat@civitas.eu](mailto:secretariat@civitas.eu)  
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

**Editore:** CIVITAS GUARD – Valutazione, Monitoraggio e Divulgazione di CIVITAS II. **Autore:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna. **Layout:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Fonti:** Schiffer (foto di copertina). Tutte le altre foto sono state fornite dalle città CIVITAS e dal team CIVITAS GUARD (se non diversamente indicato) e approvate per la riproduzione nella presente pubblicazione. Le cifre e i valori riportati si basano principalmente sui risultati dei progetti pilota CIVITAS, forniti dalle città partecipanti. Ove opportuno, sono stati utilizzati altri dati tratti dalla letteratura. **Edizione 2010.** Stampato in Austria.

Né la Commissione Europea né qualsiasi altra persona che agisce per conto della Commissione è responsabile dell'uso che potrebbe essere fatto delle informazioni contenute nella presente pubblicazione. Le opinioni espresse nella presente pubblicazione non sono state adottate o in qualunque modo approvate dalla Commissione e non devono essere considerate espressione delle opinioni della Commissione.

**L'iniziativa CIVITAS è cofinanziata dalle sezioni Energia e Trasporto del programma quadro per RSD dell'UE.**

# CIVITAS