

RETI PER LA MOBILITÀ DOLCE

INU - URBIT insieme a importanti enti¹ dal 2017 stanno sviluppando il progetto “Reti per la mobilità dolce” che, all’interno del più ampio Progetto per il Paese che l’Istituto si è dato a partire dal XXIX Congresso del 2016 a Cagliari, si propone di affrontare nell’ambito della pianificazione - programmazione urbanistica e territoriale il complesso e articolato panorama della cosiddetta mobilità dolce, per chiarezza è utile ricordare alcuni principali mezzi: pedonale, ciclabile, ippico, velico.

La dotazione di percorsi adeguati agli spostamenti non inquinanti costituisce un importante carattere per misurare la qualità della vita ma anche contribuisce a una maggiore sostenibilità dello sviluppo di città e territori a condizione però che la stessa si configuri una rete integrata nel sistema della mobilità nonché in quello della pianificazione urbanistica e territoriale.

In prosecuzione delle specifiche iniziative svolte nelle edizioni di Urbanpromo 2017 e 2018 che hanno raccolto alcune buone pratiche afferenti la progettazione², la promozione³ e le politiche⁴, è stato prodotto un documento di sintesi⁵ che ha dato conto degli indirizzi e orientamenti scaturiti dalle occasioni di confronto sulla base del quale INU ha promosso la costituzione di un ampio Gruppo di Lavoro⁶ per l’attuazione di un programma triennale 2019 - 2021.

Aggiornamento 02.04.2019

PROGRAMMA 2019 - 2021 (BOZZA) RETI PER LA MOBILITÀ DOLCE

Con la Legge n. 2/18, Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, del D.I. 29.11.2018 “Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche”, e del D.M. ATTM 21.12.2018 “Programma di Incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile (PrIMUS)” finalizzato al finanziamento di progetti di mobilità, sono stati delineati i ruoli strategici spesso considerati separatamente ma appartenenti a un’unica visione della qualità ambientale.

Paesaggio, infrastrutture territoriali e urbane, cultura, turismo, identità, tradizioni, sviluppo sostenibile, accessibilità a tutti, innovazione di offerte e servizi, gestione di reti e patrimoni, tutti questi sono alcuni degli ambiti che politiche, piani, programmi e progetti, che si stanno attuando nonostante siano frequenti condizioni frammentate, pongono negli interventi seppure con pesi e attenzioni differenti.

È convinzione diffusa, in particolare seguendo le lezioni che ci provengono dalle esperienze europee quali quelle per esempio di EuroVelo, che il successo deriva dal grado di integrazione e di condivisione che gli interessi coinvolti negli interventi riescono a raggiungere e sfruttare aggregando i vari livelli della rete in una visione compatta in cui tra ciclovie nazionali, locali e mobilità dolce urbana e territoriale vi siano le minori interruzioni possibili degli itinerari, degli approcci progettuali e gestionali.

È questa una dimensione inedita per l’Italia che integra nello sviluppo sostenibile e assetto della mobilità dolce la valorizzazione del patrimonio culturale, il rilancio di vaste zone di pregio attraverso il turismo sostenibile, le eccellenze che caratterizzano la Penisola: storia, tradizione, eno-gastronomia, arte.

¹ FIAB ComuniCiclabili, Touring Club Italiano.

² Si veda <https://urbanpromo.it/info/wp-content/uploads/sites/2/2018/09/TAVOLA-A.pdf>.

³ Si veda <https://urbanpromo.it/info/wp-content/uploads/sites/2/2018/09/TAVOLA-B-compressed.pdf>.

⁴ Si veda <https://urbanpromo.it/info/wp-content/uploads/sites/2/2018/09/TAVOLA-C-compressed.pdf>.

⁵ Si veda https://urbanpromo.it/info/wp-content/uploads/sites/2/2018/12/UP-Green_Ciclovie_Sintesi_2018.11.08.pdf.

⁶ I. Rossi e F. Sbetti, coordinatori INU; L. Barbarossa, INU Sicilia; A. Clemente, Università di Chieti-Pescara; M. D’Incecco, INU Mobilità urbana e logistica; V. Lorenzelli, FIAB-ComuniCiclabili; I. Meloni, CIREM Università di Cagliari; F. Occhiuto, Consorzio Parco del Lura; R. Pallottini, CTS FIAB; F. Pasqualini e M.C. Tullio, AIAPP; L. Pingitore, INU; V. Salmoni, CdA URBIT; M. Ugolini, Politecnico di Milano; M. Vavassori, Touring Club Italiano; A. Venudo, Università di Trieste.

TEMI e AZIONI

POLITICHE

Le Regioni svolgono un importante ruolo tra la rete delle dorsali cicloturistiche (dove l'attore in termini di finanziamenti è principalmente lo Stato) e la rete locale dedicata alla mobilità quotidiana oltre a quella turistica (dove l'attore principale è costituito dai comuni che in base ad alcuni programmi possono anche accedere a misure di finanziamento) ma deve anche essere considerata l'ampia opportunità offerta dai fondi comunitari e il ricorso a forme di partenariato con i soggetti privati.

Gli interventi, che devono interpretare una mobilità alternativa al trasporto privato motorizzato su gomma, funzionano come supporto al trasporto pubblico locale ma la rete della mobilità dolce può attuare lo sviluppo economico turistico. Le ciclovie e le reti ciclabili urbane sono il motore per la costruzione dei progetti di territorio, in particolare per quelle realtà impegnate nella progettazione paesaggistica, che si aprono all'introduzione delle altre modalità quali i telai pedonali, i cammini, le ippovie, le "vie d'acqua".

Gli aspetti delle azioni più strategiche sono riassumibili in:

1. **pianificazione**, la necessità di coordinare la pianificazione delle regioni sviluppando linee guida in grado di dare omogeneità agli interventi degli enti locali, salvaguardandone la loro specificità;
2. **integrazione**, delle politiche e degli attori coinvolti con riferimento a mobilità, logistica distributiva, ambiente, clima, cultura, paesaggio, sociale, economia, turismo, accessibilità per tutti, ecc;
3. **programmazione**, attivarsi prima possibile per la programmazione in corso 2021 – 2027 che sappia rispondere alle spinte innovative dettate dalla visione più aggiornata del sistema di mobilità dolce;
4. **standard**, la mobilità dolce richiede di sviluppare una nuova prospettiva per il sistema della mobilità che oggi è ancora tutta incentrata sulle strade e sulla motorizzazione mentre la dotazione dei percorsi considerati da questo progetto potrebbe entrare a fare parte di quelle prestazioni minime inderogabili per ogni piano - progetto come se si trattasse di uno standard urbanistico;
5. **gestione**, chiarendo responsabilità e gerarchie tra gli enti ma anche inserendo questa fase già nelle soluzioni del progetto collegandola anche al monitoraggio del funzionamento;
6. **formazione**, promozione, sensibilizzazione, partecipazione e coinvolgimento, finalizzati a rendere consapevoli i territori, gli enti locali, le associazioni, gli imprenditori e le popolazioni dell'importanza e del ruolo che ognuno riveste nel raggiungimento degli obiettivi del progetto.

È necessario un **coordinamento** finalizzato a restituire, possibilmente, una piattaforma comune nell'ambito della relazione annuale sulla mobilità ciclistica (prevista dalla Legge 2/2018). Riuscire a incanalare e finalizzare la proposta di coordinamento verso un obbligo di legge è un obiettivo concreto che contribuirebbe a dare maggiore efficacia al lavoro delle Regioni e soprattutto al sistema Paese.

Il primo atto di questo confronto attiene alla verifica e valutazione tra le regioni che potrà trovare accoglienza a partire dalla **VII Rassegna Urbanistica Nazionale**, che si terrà a Riva del Garda in occasione del XXX Congresso dell'Istituto Nazionale di Urbanistica dal 3 al 6 aprile 2019, dove l'impianto delle disposizioni del DI 29.11.2018, del DM ATTM 21.12.2019 e quello dei PRMC e degli altri strumenti potranno trovare confronto e in qualche caso essere esposti.

PROGETTO

Il rapporto tra i progetti di ambito locale e urbano deve puntare a un coordinamento con Eurovelo e Bicalitalia, collocandosi nel network al fine di ottenere una maggiore visibilità degli stessi progetti ma soprattutto contribuire alla realizzazione di una **rete interconnessa di percorsi** realmente ciclabili, che possano superare la fase di ideazione e progetto per concretizzarsi in una infrastruttura di scala nazionale.

Sono auspicabili strategie in grado di avviare **sinergie dei tracciati della mobilità dolce** ma anche con funzioni connesse alle opere di urbanizzazione, mitigazione ambientale e sostenibilità climatica.

La diffusione della mobilità ciclabile nei **tessuti urbani** contribuisce alla riduzione dell'inquinamento e offre occasioni di recupero dei vuoti urbani ma richiede un'efficiente integrazione con il trasporto pubblico.

La crescita della **logistica ciclabile**, nelle aree maggiormente urbanizzate, contribuisce alla marginalizzazione della congestione stradale e delle conseguenti emissioni in atmosfera da traffico veicolare e permette il contenimento dei costi di spedizione/consegna degli acquisti effettuati nell'e-commerce, in costante espansione.

L'**approccio partecipativo** e la **condivisione** di progetti e realizzazioni sono caratteri indispensabili per garantire il successo delle iniziative che inoltre possono trovare indicazioni e riferimenti nelle esperienze ormai numerose anche in Italia (Buone pratiche INU-URBIT, FIAB ComuniCiclabili, AIAPP, AMODO, ecc).

È importante inserire nell'**offerta turistica generale** quella di cicloturismo, cammini, ecc che richiedono proposte specifiche e personalizzate.

Gli interventi su mobilità dolce e ciclabilità raccolgono il sempre maggiore favore verso la **valorizzazione paesaggistica** e l'interesse delle persone verso interventi sostenibili e rispettosi di clima e ambiente.

Le realizzazioni svolgendo un'azione positiva nei confronti di nuovi posti di lavoro e quindi anche producendo **vantaggi economici** richiedono una forte attenzione attraverso piani di sviluppo economico.

Un buon progetto coinvolge soggetti qualificati e non si limita alla ricerca delle migliori realizzazioni ma affronta l'aggravamento climatico, la scarsa manutenzione, individuando modelli organizzativi e gestionali, accresce il **valore strategico della mobilità dolce** e la partecipazione delle realtà culturali e ricreative.

Un elemento non trascurabile è la ricerca di una buona **qualità architettonica** ed estetica dell'opera da realizzare in relazione alla suo inserimento ambientale e al suo valore intrinseco.

PROMOZIONE

Adottare un approccio trasversale. Il tema della mobilità dolce è maturato, ha superato la condizione di nicchia e sta toccando tutti gli aspetti della pianificazione territoriale e della progettazione urbana.

Le esperienze sottolineano la necessità di un approccio interdisciplinare, interscalare e strategico. Occorre dare a Biciplan e PRIMUS pari dignità con le altre tipologie di pianificazione, quindi un ruolo vincolante nella programmazione territoriale e nella realizzazione delle opere pubbliche.

La governance appropriata. A fronte della complessità riconosciuta alla pianificazione e progettazione della mobilità dolce, è necessaria una governance adeguata alla molteplicità di strumenti e attori da coinvolgere.

Le pratiche partecipative. Sono essenziali alla governance, non solo per condividere le idee e i progetti ma anche per poterli adattare in fase attuativa.

L'attività di promozione e comunicazione. Trattando delle politiche per lo sviluppo della mobilità dolce occorre considerare non solo la pianificazione e la progettazione delle infrastrutture ma anche le attività di comunicazione e promozione che sono parte inseparabile delle politiche. Senza la partecipazione e il coinvolgimento attivo di tutti i diversi interlocutori ed interessati un progetto così complesso diversificato e diffuso non ha possibilità di successo.

Il metodo e gli strumenti. Per raggiungere gli obiettivi e sviluppare strumenti efficienti sono necessari tavoli interdisciplinari per coordinare soggetti e politiche, dove far partecipare anche gli attori sociali.

La formazione. Essendo la disciplina in continua evoluzione l'aggiornamento è un nodo fondamentale.

Il cicloturismo. Gli obiettivi delle politiche cambiano a seconda che il cicloturismo e le altre forme riguardino contesti ad alta densità o a bassa antropizzazione ma di valore paesaggistico e storico culturale.

L'intermodalità. L'incremento della relazione bici/ferro - bici/gomma - bici/nave (attrezzate per il carico bici) è una chiave della promozione e consente anche di risolvere i percorsi troppo lunghi.

La cyclelogistics. La vertiginosa espansione dell'e-commerce impone l'adozione di mezzi per l'effettuazione

delle consegne a basso impatto ambientale, come le cargo bike, ma necessitano di spazi attrezzati per la sicurezza delle bici e la salvaguardia dei beni trasportati.

OBIETTIVI E INTERVENTI DEL GRUPPO DI LAVORO

Incrementare le adesioni al progetto “Reti per la mobilità dolce” promuovendo il programma 2019 - 2021.

Proseguire la raccolta di buone pratiche, attraverso modalità di ascolto e confronto, al fine di costituire una piattaforma dalla quale estrarre indirizzi e orientamenti utili alla definizione di linee guida per politiche, piani, progetti, integrazione, realizzazioni, gestione e formazione.

Tra i vari soggetti coinvolti, realizzare seminari, workshop e incontri, finalizzati al coordinamento delle pratiche sviluppate dai soggetti attuatori, utilizzando quelle occasioni nelle quali i temi del progetto Reti per la mobilità dolce si integrano e completano: VII RUN, 3-6 aprile 2019; BISP, 29 maggio-1 giugno 2019; Urbanpromo, ottobre e novembre 2019.

Monitorare la relazione tra SNCT e impianto urbanistico territoriale (<http://www.mit.gov.it/node/5383>):

1. Sole (VR – FI), Emilia R.*, Veneto, Lombardia, Toscana;
2. Vento (TO – VE), Lombardia*, Veneto, Emilia R., Piemonte;
3. Acquedotto pugliese (Caposele – S.M. di Leuca – LE), Puglia*, Campania, Basilicata;
4. GRAB (Roma Capitale);
5. Garda, Trentino*, Lombardia, Veneto;
6. Sardegna
7. Magna Grecia, Calabria*, Basilicata, Sicilia.
8. Adriatica, Marche*; Friuli V.G., Veneto, Emilia Romagna, Abruzzo, Molise, Puglia
9. Tirrenica, Toscana*; Liguria, Lazio
10. Trieste, Lignano Sabbia d’Oro, Venezia, Friuli V.G.;

Monitorare anche la redazione dei PRMC, dei Biciplan e dei PRIMUS più significativi per gli ambiti e tematismi definiti dal GdL che riguardano:

- pianificazione, programmazione, territori, città, standard;
- paesaggio e identità dei territori;
- partecipazione, progettazione, formazione;
- distretti culturali, città creative, aree interne;
- strumenti della pianificazione riguardanti il sistema della mobilità dolce;
- sviluppo e interconnessioni di logistica e mobilità urbana;
- percorsi della mobilità dolce, cammini, ippovie, corsi d’acqua, ciclovie;
- strategie per l’incremento della qualità, per esempio ComuniCiclabili;
- valorizzazione turistica integrata e sviluppo sostenibile;
- adeguamento climatico e riduzione dei rischi;
- accessibilità a 360° per tutti.

Fornire contributi nell’ambito della L. 2/2018, del D.l. 29.11.2018 e del D.M. ATTM 21.12.2018:

- al Tavolo permanente di monitoraggio;
- alla Relazione annuale;
- ai Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del SNCT e dei Progetti Operativi di Dettaglio inerenti i PRIMUS, con particolare riferimento ai temi della pianificazione urbanistica e territoriale, dell’ambiente, del clima, del paesaggio e dell’accessibilità a 360° per tutti.

Iginio Rossi e Francesco Sbetti, coordinatori del progetto INU Reti per la mobilità dolce.

iginio.rossi@inu.it TM +39 3333474650

sbetti@sistema.ve.it TM +39 3356354559