



**Promoting Cycling for Everyone  
as a Daily Transport Mode**

Cycling: a daily transport  
mode for everyone

**GIVE CYCLING  
A PUSH**

**Linea guida PRESTO**  
Quadro generale





### Il Progetto

"PRESTO Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode"

"PRESTO Promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano per tutti" è un progetto del Programma Intelligent Energy – Europe della Comunità Europea, finanziato dall'Agenzia Esecutiva per la Competitività e l'Innovazione (EACI).

### I Partner

Rupprecht Consult GmbH, Germania  
European Cyclists' Federation, Belgio  
European Twowheel Retailers' Association (ETRA), Belgio  
Ligtermoet & Partners, Paesi Bassi  
Promotion of Operational Links with Integrated Services (Polis), Belgio  
Associazione della Pomerania per un'Europa Comune (PSWE), Polonia  
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Sezione di Brema, Germania  
Libera città anseatica di Brema, Germania  
Grenoble Alpes Métropole, Francia  
Città di Tczew, Polonia  
Città di Venezia, Italia  
Città di Zagabria, Croazia

### Coordinatore del progetto

Siegfried Rupprecht, Rafael Urbanczyk, Michael Laubenheimer  
Rupprecht Consult GmbH, Colonia, Germania, [info\[AT\]rupprecht-consult.eu](mailto:info@rupprecht-consult.eu)

### Responsabile per la diffusione del progetto

Dr. Florinda Boschetti, European Cyclists' Federation, Bruxelles, [f.boschetti\[AT\]ecf.com](mailto:f.boschetti@ecf.com)

### Autore

Dirk Dufour, Ligtermoet & Partners, Paesi Bassi  
Febbraio 2010

### Versioni linguistiche

Originale: inglese

Versione italiana: traduzione a cura di Giulia Cortesi, FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta, Settembre 2011

Traduzioni: francese, polacco, croato

La versione inglese e le traduzioni sono disponibili sul sito [www.presto-cycling.eu](http://www.presto-cycling.eu) e [www.etra-eu.com](http://www.etra-eu.com)

### Copyright e Disclaimer

Qualunque riproduzione totale o parziale (foto, illustrazioni, diagrammi o testi) di questa relazione non è consentita senza accordo scritto.

Gli autori sono gli unici responsabili del contenuto della presente pubblicazione. Essa non rispecchia necessariamente l'opinione delle Comunità Europee. La Commissione Europea non è responsabile dell'uso che può essere fatto delle informazioni in essa contenute.

### Altre pubblicazioni PRESTO (disponibili su [www.presto-cycling.eu](http://www.presto-cycling.eu))

Linea guida PRESTO: **Infrastrutture per la mobilità ciclistica**

Linea guida PRESTO: **Promozione della mobilità ciclistica**

Linea guida PRESTO: **Le Pedelec / Le biciclette elettriche**

25 Schede tecniche attuative PRESTO su **Infrastrutture per la mobilità ciclistica**, **Promozione della mobilità ciclistica** e sulla **Normativa biciclette elettriche**





## Indice

<b>1</b>	<b>Give Cycling a Push: Linee guida e Schede tecniche PRESTO</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>La bicicletta fa bene alla città</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Città primatiste, scalatrici, esordienti</b>	<b>7</b>
3.1	Stadi di sviluppo della mobilità ciclistica	7
3.2	Stadi della mobilità ciclistica e combinazione di politiche	10
3.3	Le infrastrutture: dal quartiere ciclabile alla città ciclabile	11
3.4	La promozione: incoraggiare, convincere, premiare	14
3.5	Verso una cultura della politica della mobilità ciclistica	16

## Elenco delle immagini

Figura 1 - Schede tecniche e Linee guida PRESTO	2
Figura 2 - Città esordienti, scalatrici, primatiste	8
Figura 3 - Sequenza di azioni per una strategia della ciclabilità	9

## 1 Give Cycling a Push: Linee guida e Schede tecniche PRESTO

Le politiche della mobilità ciclistica sono in agenda nelle città europee. In anni e decenni recenti molte amministrazioni locali hanno intrapreso una gamma di attività per stimolare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano, nella crescente convinzione che la mobilità ciclistica faccia bene alle città (si veda anche il capitolo successivo).

Ma chi deve prendere decisioni e chi è coinvolto nella loro attuazione si trova di fronte a molti interrogativi. Come sviluppare politiche efficaci della mobilità ciclistica? Quale sarà l'approccio migliore nella mia città? Come dotarla di una infrastruttura di qualità? Come favorire l'uso della bicicletta e promuovere una cultura della bicicletta? Il crescente successo dei convegni Velo-city attesta il bisogno di conoscere le politiche della mobilità ciclistica e di scambiare esperienze. Casi di successo sono diventati famosi come buone pratiche a cui ispirarsi. Si moltiplicano i manuali di progettazione locale e nazionale e i centri di ricerca e documentazione sulla mobilità ciclistica. BYPAD è divenuto uno strumento chiave di valutazione e monitoraggio delle politiche della mobilità ciclistica. Aumentano le conoscenze ma restano in gran parte frammentate e adattarele a uno specifico contesto urbano è ancora una notevole sfida per le amministrazioni locali.

Le linee guida e le schede tecniche PRESTO rappresentano il primo tentativo di raccogliere in un formato facilmente accessibile **lo stato dell'arte della conoscenza e dell'esperienza europea sulle politiche della mobilità ciclistica urbana**. Sono state realizzate non solo a supporto delle città coinvolte nel progetto PRESTO per le attività connesse alle loro politiche della mobilità ciclistica, ma anche come **linee guida di riferimento europee**.

*Il progetto PRESTO: promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano per tutti.*

*Cinque città e un gruppo di esperti si sono uniti per sviluppare strategie volte a sfruttare il potenziale della mobilità ciclistica urbana. Le città si differenziano in termini di dimensione, ubicazione, cultura e tradizione ciclistica. Tutte realizzeranno azioni in tre ambiti: pianificazione delle infrastrutture per la mobilità ciclistica, promozione della cultura della bicicletta e promozione delle pedelec / biciclette elettriche. Nel corso del progetto le città potranno usufruire di eventi di formazione e di supporto di esperti. La formazione sarà poi sviluppata con una serie di corsi virtuali in modalità e-learning sulle politiche di mobilità ciclistica, che in seguito saranno aperti a tutti i partecipanti interessati. [www.presto-cycling.eu](http://www.presto-cycling.eu)*

Le **4 linee guida** offrono un quadro chiaro e sistematico volto ad aiutare i decisori politici a sviluppare una **strategia nell'ambito delle politiche per la mobilità ciclistica**.

La prima linea guida presenta un **quadro generale** che delinea i principi fondamentali di una politica integrata della mobilità ciclistica. Naturalmente non ci sono risposte uniche adatte a tutti i casi. Per questo si propone di distinguere le città, secondo lo stadio di sviluppo della mobilità ciclistica, in **Esordienti**, **Scalatrici** e **Primatiste**, e si suggeriscono approcci e pacchetti di misure che possano essere i più efficaci in ogni stadio.

Le altre tre linee guida riguardano ognuna un'area politica: le **infrastrutture per la mobilità ciclistica**, la **promozione della bicicletta** e le **pedelec**. Le prime due delineano principi generali, aspetti critici e fattori decisionali, senza entrare nei dettagli tecnici. La terza mette a fuoco il possibile ruolo delle pedelec nel trasporto urbano e come il loro uso possa essere promosso dalle amministrazioni locali e dai rivenditori di biciclette.

Le linee guida sono corredate da **25 schede tecniche attuative** che forniscono informazioni più dettagliate e pratiche (tecniche) sulle modalità di attuazione di politiche in materia di mobilità ciclistica e sono intese come strumento di lavoro destinato a chi si occupa dell'attuazione delle politiche stesse.

Le linee guida politiche qui offerte intendono essere di effettiva utilità pratica per le amministrazioni locali nel definire la propria strategia di politica della mobilità ciclistica. Al tempo stesso vanno considerate come lavori in corso che si spera stimolino dibattito, *feedback*, nuove revisioni e affinamento nei prossimi anni.

LINEA GUIDA PRESTO PER UNA POLITICA DELLA MOBILITA' CICLISTICA QUADRO GENERALE	
<b>LINEA GUIDA PRESTO PER UNA POLITICA DELLA MOBILITA' CICLISTICA: INFRASTRUTTURE</b>	<b>LINEA GUIDA PRESTO PER UNA POLITICA DELLA MOBILITA' CICLISTICA: PROMOZIONE</b>
<b>SCHEDE TECNICHE ATTUATIVE: INFRASTRUTTURE</b>  <i>Collegamenti della rete</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Interventi di moderazione del traffico e mobilità ciclistica</b></li> <li>• <b>Piste ciclabili in sede propria</b></li> <li>• <b>Piste ciclabili su corsia riservata</b></li> <li>• <b>Strade ciclabili</b></li> <li>• <b>Contromano ciclabile</b></li> <li>• <b>Biciclette e autobus</b></li> <li>• <b>Ciclisti e pedoni</b></li> </ul> <i>Incroci e attraversamenti</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Incroci con diritto di precedenza</b></li> <li>• <b>Incroci con rotonda</b></li> <li>• <b>Incroci con semaforo</b></li> <li>• <b>Incroci con separazione dei livelli</b></li> </ul> <i>Parcheggi</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Parcheggi e depositi per biciclette</b></li> <li>• <b>Parcheggi per biciclette nel centro cittadino</b></li> <li>• <b>Parcheggi per biciclette in aree residenziali</b></li> </ul> <i>Trasporti pubblici</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Parcheggi per biciclette nelle stazioni di interscambio</b></li> </ul>	<b>SCHEDE TECNICHE ATTUATIVE: PROMOZIONE</b>  <i>Sensibilizzazione</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Campagne promozionali ad ampio raggio</b></li> <li>• <b>Eventi e festival dedicati alla bicicletta</b></li> <li>• <b>Barometri per biciclette (contabici)</b></li> <li>• <b>Campagne di mobilità ciclistica mirate alle scuole</b></li> <li>• <b>Campagne per la sicurezza della mobilità ciclistica</b></li> </ul> <i>Informazioni</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mappe ciclistiche</b></li> <li>• <b>Centrali della mobilità</b></li> </ul> <i>Formazione e programmi</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Programmi di formazione dedicati alla mobilità ciclistica</b></li> <li>• <b>Eventi dedicati al bike test</b></li> </ul>
	<b>LINEA GUIDA PRESTO PER UNA POLITICA DELLA MOBILITA' CICLISTICA: LE PEDELEC /LE BICICLETTE ELETTRICHE</b>
	<b>SCHEDA TECNICA ATTUATIVA: LE PEDELEC / LE BICICLETTE ELETTRICHE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La normativa</li> </ul>

Figura 1 - Schede tecniche e Linee guida PRESTO

*Questa è la Linea guida PRESTO per una politica della mobilità ciclistica – Quadro generale.*

## 2 La bicicletta fa bene alla città

La mobilità ciclistica nelle città è in aumento. Sempre più le amministrazioni locali sviluppano ambiziose politiche di mobilità ciclistica perché si rendono conto che la mobilità ciclistica fa bene alle città. Ciò che le città primatiste dei Paesi Bassi o della Danimarca hanno compreso decenni fa sta sempre più diventando chiaro a tutti: considerare seriamente la bicicletta come un mezzo di trasporto quotidiano fa parte di una strategia di sviluppo urbano a lungo termine.

Consideriamo quale contributo possa dare la mobilità ciclistica ai sistemi di trasporto urbano e allo sviluppo sostenibile della città<sup>1</sup>.

**Alle città non bastano le auto private e il trasporto pubblico.** Lo spostamento a piedi è una modalità di trasporto primaria nelle città, e migliorare la pedonalità deve essere obiettivo prioritario. Ma per distanze superiori di quelle percorribili a piedi, la maggior parte delle città si affida in larga misura all'auto privata e al trasporto pubblico, che hanno entrambi grandi qualità ma anche notevoli svantaggi e limiti.

- L'auto privata è un mezzo di trasporto seducente: è flessibile, comoda e può raggiungere ogni zona e coprire una distanza. Continuerà a giocare un ruolo primario nel prevedibile futuro. Ma nelle aree urbane ad alta densità e per distanze relativamente brevi le automobili non sono né efficienti né sostenibili. Gli abitanti delle città sono sempre più irritati per gli effetti collaterali negativi del traffico automobilistico: congestione, inquinamento, rumore, consumo di spazio (parcheggi), rischi per la sicurezza e costi per l'individuo. **Troppe auto fanno male alle città**, in due modi. Le città divengono meno attraenti a causa dell'impatto che le auto comportano sull'ambiente, la vita sociale e lo spazio pubblico. Peggio ancora, le città tendono a divenire meno accessibili. In strade ingolfate da ingorghi di traffico e da auto in cerca di parcheggio, l'automobile non è più un efficiente mezzo per muoversi. Inoltre fare affidamento prevalentemente sull'auto incoraggia viaggi più lunghi e di più ampio raggio, favorendo la città diffusa, che a sua volta accresce la dipendenza dall'auto. Le amministrazioni sono consapevoli che occorre promuovere iniziative per rompere questo circolo vizioso. E dobbiamo anche ricordare che possedere e guidare un'auto diventa sempre più dispendioso e sempre meno alla portata di tutti.
- Il trasporto pubblico tradizionale è chiaramente la principale alternativa. E' molto efficace come 'trasporto di massa', cioè per il trasporto contemporaneo di molte persone alla stessa destinazione. Richiede meno spazio e meno risorse delle auto private ed è più pulito ed economico. Molte città sono convinte che l'ingente investimento pubblico necessario sia giustificato. Ma il **trasporto pubblico non può risolvere tutti i bisogni di mobilità**. Percorsi fissi e orari rigidi non sono adatti per un numero crescente di spostamenti. La gente tende a raggiungere destinazioni sempre più varie con orari sempre meno regolari e per scopi diversi dal lavoro o dalla scuola. Tende anche a una maggiore multimodalità, alternando i mezzi di trasporto per soddisfare i propri bisogni. Crescono servizi nuovi o riscoperti: carpooling, carsharing, trasporto a chiamata, taxi e taxi condiviso. Per i viaggi all'interno dell'area urbana c'è un evidente bisogno di soluzioni flessibili, comode, pulite e a basso costo.

Ecco entrare in gioco la bicicletta. **La mobilità ciclistica è una modalità di trasporto urbano ad alta efficienza.** Ci sono sempre stati quelli che amano la bicicletta e quelli che la

<sup>1</sup> Per ulteriori informazioni ed esempi si raccomanda ICE 2009: *Cycling-inclusive Policy Development: A Handbook*

odiano, ma, lasciando da parte le emozioni, la bicicletta è un mezzo di trasporto urbano perfettamente funzionale e razionale. Ha il suo spazio come componente-chiave nei sistemi di trasporto urbano. Città "cycle-friendly" ambiziose dimostrano come la bicicletta possa essere una risposta primaria ai bisogni di mobilità. Nelle città olandesi la mobilità ciclistica arriva al 40% di tutti gli spostamenti urbani.

- Le biciclette si prestano bene per i **viaggi fino a 7 km**, le pedelec anche a viaggi fino a 15 km. Questo significa che un ciclista può coprire una buona parte dell'area urbana, circa 150 km<sup>2</sup> intorno alla propria residenza. Metà degli spostamenti urbani in auto coprono in genere meno di 5 km. Fino all'80% dei parigini percorre mediamente in una settimana non più di 20 km da casa propria<sup>2</sup>. A Bogotà<sup>3</sup>, una città con una superficie di oltre 1500 km<sup>2</sup> e con sette milioni di abitanti, si è scoperto che più del 50% degli spostamenti era inferiore ai 7 km<sup>2</sup>. Questo significa che la bicicletta può coprire una parte significativa degli spostamenti quotidiani in tutte le città.
- La bicicletta consente una grande **autonomia**, essendo disponibile ad ogni ora del giorno, per ogni finalità e destinazione. In questo senso è altrettanto comoda di una automobile e meno rigida del trasporto pubblico.
- La bicicletta permette uno spostamento **flessibile porta-a-porta**, data la facilità con cui si monta e smonta dalla sella, ci si ferma, si cambia strada, si fa un'inversione a U e la si parcheggia in poco spazio.
- La bicicletta è il mezzo che più degli altri offre **tempi certi di spostamento** in ambiente urbano, più delle auto e del trasporto pubblico (eccetto che per sistemi su corsie riservate e completamente separate dal traffico come la metropolitana). I ciclisti possono essere più puntuali e perdono meno tempo.
- **Sulle brevi distanze la velocità della bicicletta è competitiva rispetto al trasporto pubblico.** Il trasporto pubblico è comodo su distanze un po' più lunghe. Ad esempio per un viaggio di 5 km la sequenza tratto a piedi-attesa dell'autobus-tratto a piedi richiede spesso più tempo dello spostamento in bici da porta a porta.
- Su percorsi di lunga distanza la bicicletta porta utenti **al trasporto pubblico**. Raggiungere in bici i principali nodi di interscambio del trasporto pubblico è una soluzione vincente sia per la mobilità ciclistica sia per il trasporto pubblico.
- Le biciclette sono veicoli **piccoli, leggeri, puliti e silenziosi**. Sono facili da guidare, maneggiare e parcheggiare e la manutenzione è altrettanto facile per l'assenza di componenti ad alta tecnologia. Richiedono poco spazio: una corsia larga 2 metri può bastare per un traffico di almeno 2000 ciclisti all'ora, il che equivale al numero di auto che può passare su una corsia larga 3.5 m<sup>4</sup>. A una velocità di 30 km/h o inferiore le bici possono convivere con il traffico motorizzato senza richiedere ulteriore spazio e accrescono in modo semplice la capacità di trasporto.
- La bicicletta costituisce un complemento **conveniente** del trasporto pubblico, molto più dell'auto privata. Rappresenta una soluzione molto economica per diversificare tempi e destinazioni.
- La bicicletta è **accessibile** a tutte le persone in normali condizioni di salute. Non occorre essere atleti: uomini, donne, bambini e anziani possono tutti andare in bici.

<sup>2</sup> Marie-Hélène Massot et alii, *Automobile et transport public*, RATP 1997, citato in Jean-Pierre Orfeuil, *Mobilités urbaines*, Les carnets de l'info, 2008

<sup>3</sup> ICE 2009: *Cycling-inclusive Policy Development: A Handbook*

<sup>4</sup> Si veda BYPAD 2008, *Literature search bicycle use and influencing factors in Europe*

- La bicicletta presenta **svantaggi gestibili**. Condizioni climatiche, forti dislivelli, possibilità limitate per il trasporto di bambini e merci, rischio di furto: sono questi i fattori che trattengono molte persone dall'andare in bicicletta. In realtà i casi di successo in città con clima piovoso e territorio collinare dimostrano che questi non sono ostacoli fondamentali. A costi aggiuntivi ragionevoli sono disponibili accessori o biciclette modificate per mitigare gli svantaggi: marce, abbigliamento da pioggia, cestini, tandem, cargo bikes o pedelec. Naturalmente per prevenire i furti è cruciale offrire buone possibilità di parcheggio e di custodia della bicicletta.

**La mobilità ciclistica contribuisce allo sviluppo urbano.** Sviluppare la mobilità ciclistica rappresenta una buona scelta politica non solo nell'ambito del trasporto ma anche in altri ambiti: ecologia, qualità della vita, sviluppo economico e inclusione sociale.

- La mobilità ciclistica rende le città **più pulite e più sane**. E' la più pulita delle modalità di trasporto meccanico. Trasferire gli spostamenti dalle auto alle biciclette ha effetti immediati a livello urbano locale. La bici non inquina l'aria ed è silenziosa, a beneficio di tutti gli utenti della città. Grazie all'attività fisica, chi usa la bici tutti i giorni è più sano. Uno studio ha dimostrato che un ciclista regolare (tre viaggi di 6 km alla settimana) ha uno stato di salute pari a quello di una persona di dieci anni più giovane che non va in bicicletta<sup>5</sup>. Una città sostenibile si preoccuperà anche dei più ampi benefici ecologici per la società, quali un minor consumo di risorse e minori emissioni di gas serra. Trasferire gli spostamenti brevi dall'auto alla bici può ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> tra il 3 e il 4%.<sup>6</sup>
- Facilitare la mobilità ciclistica rende le città **più sicure e più vivibili**. Copenhagen considera la mobilità ciclistica essenziale per costruire una città per le persone. L'automobile può ancora essere uno status symbol per molti, ma sempre di più gli abitanti cercano qualità di vita nei loro quartieri, cioè un traffico automobilistico minore e più lento. La maggior parte dei cittadini europei considera le conseguenze del traffico o insopportabili (22%) o a mala pena sopportabili (54%)<sup>7</sup>. Inoltre i proprietari apprezzeranno l'incremento di valore delle loro case nelle aree con moderazione del traffico. Se il traffico viene moderato alla velocità di 30km/h per consentire una circolazione sicura dei ciclisti, o se si sottrae spazio alle auto a favore delle biciclette (piste ciclabili in sede propria o su corsia riservata), il traffico a motore viene efficacemente ridotto o rallentato. La ricerca ha rilevato che i numeri influiscono sulla sicurezza (il cosiddetto effetto *safety in numbers*): il rischio di incidenti è inferiore nelle città in cui è maggiore il numero di pedoni e ciclisti.<sup>8</sup>
- La mobilità ciclistica sostiene lo **sviluppo economico**. L'investimento in mobilità ciclistica deve essere compensato da risparmi nelle infrastrutture per le auto. Considerando poi i risparmi sanitari e le esternalità dovute all'uso dell'auto, si stima che i benefici apportati dalle infrastrutture per la bicicletta equivalgano ad almeno 4 o 5 volte i costi<sup>9</sup>, addirittura a 7 volte nel caso del piano di ciclovie di Bogotá, su un arco temporale di 10 anni<sup>10</sup>. Un parcheggio per biciclette può essere realizzato al 5% del costo di un parcheggio per automobili<sup>11</sup>. Inoltre la mobilità ciclistica incrementa la redditività commerciale nelle aree di shopping del centro città e dintorni, perché i ciclisti sono clienti più frequenti e regolari dei negozi di quartiere, a differenza degli utenti motorizzati che si recano nei centri commerciali fuori città. La mobilità ciclistica sta

<sup>5</sup> Dutch Ministry of Transport, 1998, *Eindrapport Masterplan Fiets*

<sup>6</sup> BYPAD 2008, *Literature search bicycle use and influencing factors in Europe*

<sup>7</sup> Brög, W, 2003, *Reducing car use? Just do it*. Lecture at the Nottingham Transport Conference.

<sup>8</sup> ICE 2009, *Cycling-inclusive Policy Development: A Handbook*

<sup>9</sup> BYPAD 2008, *Literature search bicycle use and influencing factors in Europe*

<sup>10</sup> ICE 2009, *Cycling-inclusive Policy Development: A Handbook*

<sup>11</sup> BYPAD 2008, *Literature search bicycle use and influencing factors in Europe*

anche divenendo una voce sempre più rilevante nel city marketing. Secondo Richard Florida usare la bicicletta negli spostamenti urbani fa parte dello stile di vita della 'classe creativa'<sup>12</sup>. Ciò significherebbe che una città "cycle-friendly" sia più attraente per gli odierni lavoratori della conoscenza, ai quali si devono le fiorenti economie urbane di oggi. L'emergere del movimento "cycle chic" e l'offerta di accessori di moda da parte degli stilisti conferma questa tendenza. Parigi ha ricavato molto spazio pubblicitario dalla sua rete ciclabile e dal suo sistema di bici pubbliche. Analogamente l'uso della bicicletta è sempre più attraente per visitatori e turisti, essendo un modo gradevole e comodo per esplorare una città, più veloce dello spostamento a piedi ma sufficientemente lento per consentire visite turistiche, con un alto grado di flessibilità e autonomia. I tour guidati in bicicletta così come le bici pubbliche sono sempre più apprezzati.

- Favorire la mobilità ciclistica significa aumentare la **mobilità personale di tutti**. A causa dei crescenti costi energetici guidare un'auto diventerà più costoso e meno alla portata di molti cittadini. Già ora un gran numero di abitanti delle città non può accedere a un'auto privata: non se la possono permettere, non la sanno guidare o sono troppo giovani, o la usa un altro membro della famiglia. Per loro la bicicletta costituisce un complemento a basso costo del trasporto pubblico, che amplia in modo significativo il loro accesso alla città e a tutte le occasioni che essa offre in termini di lavoro, istruzione, cultura e tempo libero. Soprattutto bambini, studenti, anziani e fasce a basso reddito possono beneficiare di una maggiore mobilità. La mobilità ciclistica si integra con le politiche di inclusione sociale in quanto modalità di trasporto democratica.

Troppo a lungo molte città hanno trascurato la mobilità ciclistica o cercato di proteggere quei pazzi di ciclisti dai pericoli a cui volevano esporsi. Il nuovo modo di pensare è di considerare seriamente la mobilità ciclistica come una modalità fondamentale della mobilità urbana, e di ripensare i sistemi di trasporto urbano per agevolare e incoraggiare l'uso della bici.

Se una città vuole avere una seria politica della mobilità ciclistica, **deve integrarla nel piano generale dei trasporti** e anche **nella politica di sviluppo complessivo della città**. A livello europeo è stato sviluppato il metodo di verifica BYPAD (Bicycle Policy Audit) come strumento per valutare la qualità di una politica ciclistica urbana, che spazia dallo stadio dell'approccio ad hoc allo stadio di piena integrazione. La **verifica BYPAD** è un modo eccellente per avviare una collaborazione costruttiva tra le parti interessate e per definire ciò di cui una politica ciclistica ha bisogno. Un primo passo fortemente consigliato è quello di scegliere un **manager della mobilità ciclistica**: un funzionario a tempo pieno incaricato di sviluppare la mobilità ciclistica e di relazionarsi con gli altri dipartimenti e con le parti interessate darà un volto riconoscibile alla politica per la mobilità ciclistica. In condizioni ideali questo manager dovrebbe disporre di **risorse finanziarie strutturali**, come un bilancio annuale dedicato<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Richard Florida 2002, *The Rise of the Creative Class*

<sup>13</sup> Tutte le informazioni sul sito [www.bypad.org](http://www.bypad.org), che include un elenco di auditor BYPAD certificati, in tutta Europa.

### 3 Città primatiste, scalatrici, esordienti

Una volta che una città si sia impegnata a sviluppare la mobilità ciclistica come modalità primaria per il trasporto quotidiano, inizia la sfida: come realizzarla? Le tre linee guida e le 25 schede tecniche forniscono indicazioni sulle misure chiave da prendere e sui relativi strumenti attuativi.

Naturalmente non ci sono due città uguali. Non esiste un modello unico per rendere le città "cycle-friendly". Non tutti gli strumenti e le misure hanno lo stesso potenziale o priorità dappertutto. Di fatto una politica per la mobilità ciclistica deve prendere avvio da un'approfondita analisi locale delle condizioni della ciclabilità, delle destinazioni, dei bisogni, dei desideri, delle culture e degli atteggiamenti. Ogni città dovrà trovare il proprio equilibrio tra interventi sulle infrastrutture e attività di promozione della mobilità ciclistica, elaborare una visione e una strategia e monitorare i risultati strada facendo.

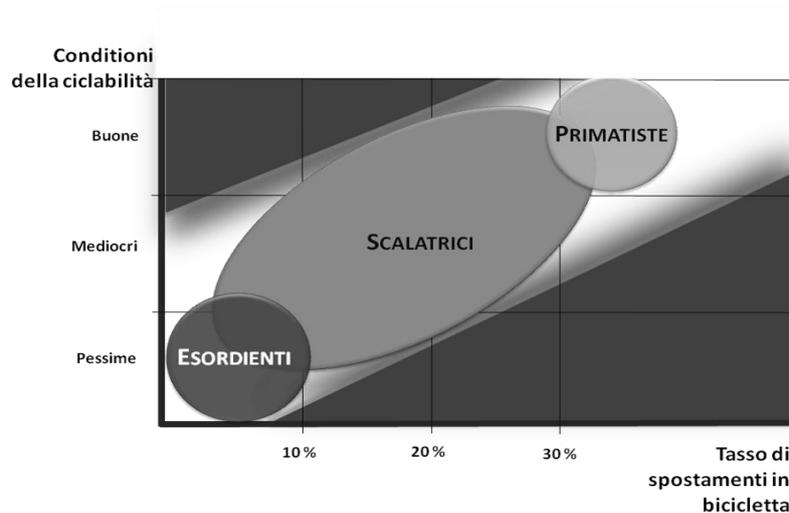
Tuttavia è possibile dare delle linee guida generali. Una delle conclusioni di BYPAD è stata che il pacchetto delle misure necessarie e opportune per una mobilità ciclistica cambia a seconda dello stadio di sviluppo della mobilità ciclistica della città.

#### 3.1 Stadi di sviluppo della mobilità ciclistica

Lo stadio di sviluppo della mobilità ciclistica di una data città dipende da due indicatori: condizioni della ciclabilità e tasso di spostamenti in bici.

- **Valutare le condizioni della ciclabilità:** quanto è sicuro, facile, comodo e attraente oggi andare in bicicletta? Non è solo questione di infrastrutture per la bicicletta. Dipende dall'intensità e dalla velocità del traffico, dalle politiche del traffico come la moderazione del traffico o le aree senza auto. Anche la struttura urbana è rilevante: la città è abbastanza compatta, mista e densa, le destinazioni sono vicine tra loro, oppure la città è più diffusa e dipendente dalle auto? Le condizioni possono variare tra le diverse aree della stessa città.
- **Misurare il tasso di spostamenti in bici:** quale quota degli spostamenti giornalieri avviene in bicicletta? Si tratta di un indicatore quantificabile in maniera netta, definito da conteggi in strada o indagini.

Figura 2 - Città esordienti, scalatrici, primatiste



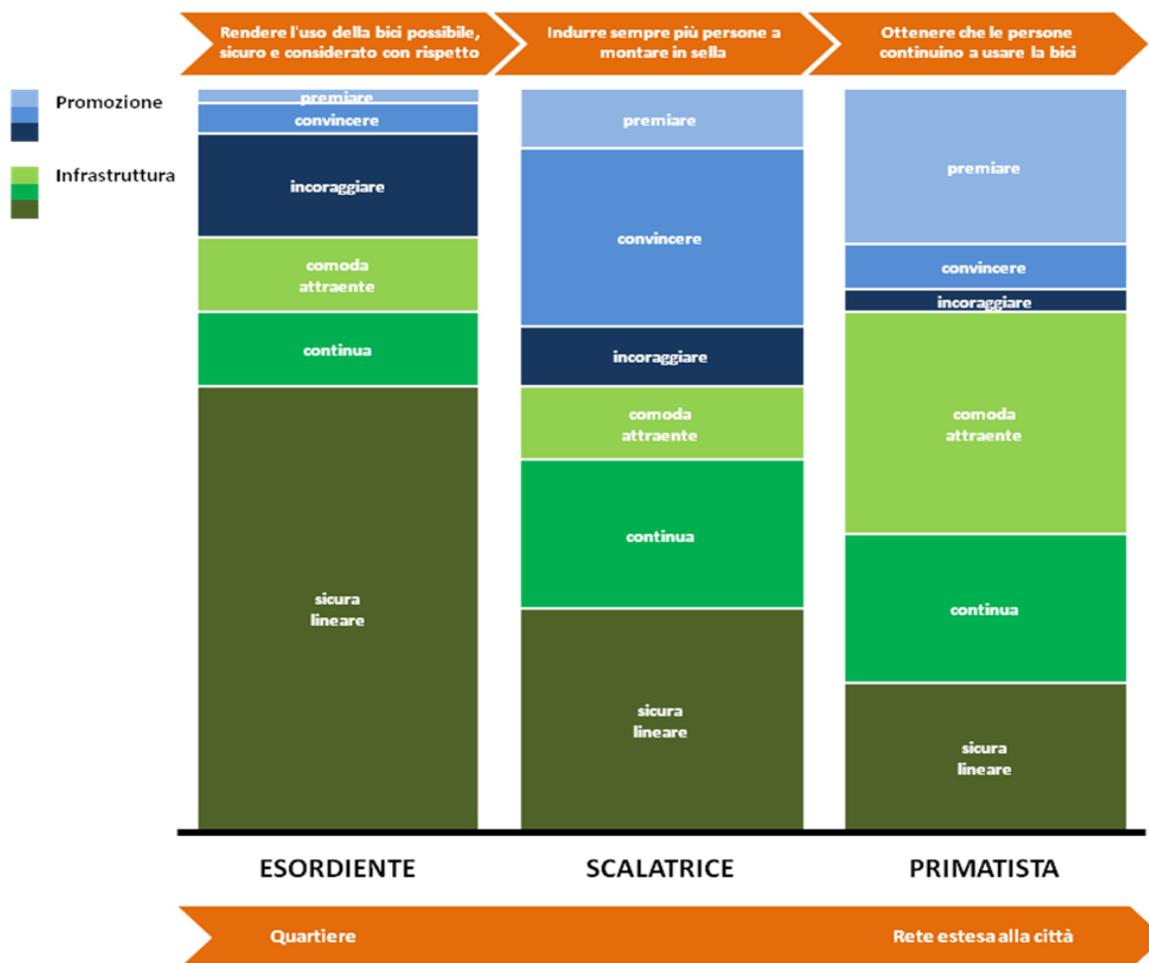
In senso lato **il tasso di spostamenti in bicicletta aumenta con il migliorare delle condizioni della mobilità ciclistica**. Vale anche il rovescio: più gente va in bici e più chiederà condizioni sempre migliori. Le città esordienti hanno punteggi bassi su entrambi gli indicatori, le primatiste elevati. Non ci saranno città con infrastrutture al massimo livello e assenza di ciclisti, né città con elevato tasso di spostamenti in bicicletta e condizioni pessime.

Ma un ampio e diffuso gruppo di **città scalatrici si trova ad affrontare sfide molto differenti**. Vi sono città con tassi di mobilità ciclistica media (circa fra il 10% e il 30%) nonostante le condizioni della ciclabilità siano davvero modeste. Mentre in altre città, che hanno compiuto sforzi per migliorare le condizioni, la mobilità ciclistica resta a livelli deludentemente bassi.

Il grafico seguente suggerisce una **sequenza di azioni di sviluppo della mobilità ciclistica nei tre stadi**<sup>14</sup>. Non c'è correlazione diretta tra una singola misura specifica e gli effetti sull'uso della bici e la sua sicurezza. Ma si possono definire obiettivi generali e pacchetti delle misure più adatte a ogni stadio della ciclabilità urbana. Nel loro insieme queste iniziative offrono una guida alle città nello sviluppare una strategia graduale che le porti dallo stadio di esordienti a quello di scalatrici e poi di primatiste e oltre. Per quanto ci risulta, non esisteva ancora una simile guida. Nei paesi e nelle città all'apice della graduatoria della mobilità ciclistica sono stati prodotti molti ottimi manuali e linee guida, ma non sono incoraggianti e sono difficili da trasferire a città esordienti o persino scalatrici.

<sup>14</sup> Queste raccomandazioni sono in linea con i livelli di qualità BYPAD per le politiche ciclistiche.

Figura 3 - Sequenza di azioni per una strategia della ciclabilità



Il grafico presenta una serie di idee. La politica della mobilità ciclistica si pone **obiettivi diversi** ai diversi stadi, dal rendere l'uso della bici possibile, sicuro e rispettabile, all'indurre le persone a montare in sella e all'ottenere che le persone continuino a usare la bici. Ciò richiede **una combinazione di politiche**, volte alle infrastrutture come alla promozione, con maggiori interventi sulle infrastrutture nello stadio esordiente e in quello primatista, e sulla promozione nello stadio scalatore. E anche negli interventi per infrastrutture e promozione le priorità saranno variabili. Infine il grafico indica **diverse scale territoriali** della politica della mobilità ciclistica, dal livello di quartiere a una rete ciclabile estesa all'intera città.

Queste idee vengono ulteriormente sviluppate nei punti che seguono.

Va notato che nel grafico le proporzioni delle parti **indicano l'impegno relativo**. Non sono indicazioni quantitative di costi e investimenti. I costi complessivi sono verosimilmente più bassi all'inizio e crescono man mano che le infrastrutture vengono estese su scala urbana e si procede a più costose iniziative d'alto profilo, quali grandi ciclostazioni o lunghi ponti ciclabili. I costi per la promozione sono complessivamente molto più bassi di quelli per le infrastrutture.

Il grafico suggerisce anche che tutte le iniziative possono essere opportune in ogni stadio, ma con accento variabile. Indica **gli stadi ai quali iniziative specifiche possono risultare più efficaci**. Le città dovranno naturalmente adattare queste indicazioni alla propria situazione locale, anticipando o posticipando le iniziative come opportuno.

### 3.2 Stadi della mobilità ciclistica e combinazione di politiche

Consideriamo anzitutto gli obiettivi ad ogni stadio di sviluppo e il rapporto variabile tra infrastrutture e azioni di promozione.

**LE CITTÀ CICLABILI ESORDIENTI** devono affrontare la sfida maggiore. Ci sono pochi ciclisti, poche infrastrutture e manca una cultura della bicicletta. Promuovere l'uso della bicicletta è come andare contro corrente. Poiché sembra esserci poca richiesta, il sostegno politico e il finanziamento sono difficili da ottenere. Come avviare il cambiamento?

Prima di tutto dobbiamo renderci conto che c'è sempre una **domanda latente** importante di mobilità ciclistica quotidiana. La maggior parte delle persone ama la bicicletta, a tutte le età, e nella maggior parte delle città alcune persone vanno in bicicletta, ma lo fanno solo per piacere, nei weekend e fuori città.

Perché non c'è un maggior numero di ciclisti urbani quotidiani? Essenzialmente perché **l'uso della bici non è sicuro né è considerato con rispetto**. Prendiamo in considerazione lo scenario peggiore. Nella maggior parte delle strade e vie il **traffico** è semplicemente troppo intenso e veloce per pedalare in sicurezza. Vi sono probabilmente delle aree tranquille e sicure, ma non abbastanza per permettere ai ciclisti di spostarsi in sicurezza da casa alle proprie destinazioni. Al tempo stesso la **progettazione delle strade** è impostata sulle automobili e non prende in considerazione le biciclette. C'è **poco o nulla per le biciclette**: nessuna pista o corsia ciclabile, nessuna segnaletica o indicazione, nessun parcheggio, all'aperto o custodito. Spesso nulla nello spazio pubblico suggerisce che usare la bicicletta sia persino possibile.

In tali condizioni, la maggior parte della gente, molto ragionevolmente, si sentirà insicura, a disagio e incerta in sella a una bici. Solo ciclisti ostinati sono disposti ad affrontare la sfida: devono farsi strada in mezzo a un traffico pericoloso o trovare percorsi sicuri spesso lunghi e complicati. L'atteggiamento dei guidatori motorizzati peggiora ulteriormente la situazione: comprensibilmente non sono consapevoli della presenza dei ciclisti, né hanno familiarità con il loro comportamento e possono essere ostili quando li incontrano, trattandoli come irresponsabili intrusi.

Come ribaltare la situazione e spingere la gente a un maggior uso della bici? Ovviamente il primo indispensabile passo è **migliorare in modo significativo le condizioni della ciclabilità**. In questo senso le infrastrutture sono la migliore promozione. E' essenziale e cruciale che gli sforzi per le infrastrutture **rendano sicuro l'uso della bicicletta**. Inoltre, facendo posto ai ciclisti nello spazio urbano, le infrastrutture trasmettono a tutti il messaggio che **l'uso della bicicletta è possibile, è considerato con rispetto** ed è un modo normale per spostarsi. Infine esse **attestano l'impegno** da parte di chi governa la città.

Questo non significa tuttavia che si debba costruire tutta in una volta un'intera infrastruttura ciclistica di alta qualità estesa in tutta la città, come spiegato più oltre. Ma solo quando la gente vedrà miglioramenti significativi sul campo sarà pronta a cambiare comportamento. Se andare in bicicletta è pericoloso, non è realistico cercare di influenzare le persone con la sola promozione: poca gente si convincerà e molti giudicheranno tale politica irresponsabile.

La promozione servirà per **pubblicizzare i miglioramenti delle infrastrutture** e stimolare la gente a iniziare a usarle. La campagna di comunicazione può partire nel momento in cui ci sia un chiaro impegno per un programma di miglioramento. Dove la cultura dell'auto è dominante sarà un'occasione per rendere importante la bicicletta e individuare strategie di marketing per riposizionare l'immagine della bici.

Una volta che la città abbia raggiunto il livello di **CITTA' CICLABILE SCALATRICE**, l'uso della bici sarà sicuro e comodo in molte aree della città. Al tempo stesso il tasso di spostamenti in bici è tale che i ciclisti saranno una presenza visibile nel paesaggio urbano. Non vi sono dubbi sulla domanda di ciclabilità, benché non sia ancora chiaro quali siano le potenzialità, e i ciclisti vengono rispettati come utenti delle strade o come gruppo di pressione.

A questo stadio si devono continuare gli sforzi per **espandere e diversificare le infrastrutture per la bicicletta**. Ma vi è ancora un alto potenziale di trasferimento degli spostamenti dall'auto alla bicicletta. Per questo sono importanti iniziative promozionali per **attrarre nuovi ciclisti**.

Allo stadio di **CITTA' CICLABILE PRIMATISTA** la maggior parte degli spostamenti a breve raggio avviene a piedi o in bicicletta e una rete ciclabile a maglie strette copre l'intera città. Non è più necessario convincere la gente dei vantaggi dell'uso della bici, ma la sfida è ottenere che la gente resti in sella. I ciclisti chiederanno e si aspetteranno livelli qualitativi sempre più alti. A questo stadio sarà di nuovo necessario un impegno importante per le **infrastrutture**, ora però per **potenziarle** al fine di offrire maggior qualità e comodità. Al tempo stesso va mantenuta un'attività promozionale **per ottenere la soddisfazione dei ciclisti quotidiani**, offrendo loro informazioni di ottima qualità e benefit come premio per l'impegno a usare la bicicletta.

### 3.3 Le infrastrutture: dal quartiere ciclabile alla città ciclabile

Consideriamo più da vicino i diversi bisogni infrastrutturali ai vari stadi della mobilità ciclistica. Le città primatiste sono naturalmente una fonte di ispirazione e di conoscenza. Ma naturalmente non ci si può aspettare che città esordienti e scalatrici raggiungano la stessa qualità complessiva con un singolo passo da gigante.

Chiariamo subito un fraintendimento ancora diffuso: **infrastrutture per la bicicletta non vuol dire un grandioso piano generale di ampie piste ciclabili in sede propria separate dal traffico in tutta la città**. Animata spesso da buone intenzioni, questa è un'operazione sbagliata per tenere i ciclisti lontani dal traffico - per la loro sicurezza - che non riduce i volumi e la velocità del traffico. E' ormai risaputo che le piste ciclabili in sede propria incrementano fortemente i rischi agli incroci. Inoltre le piste ciclabili in sede propria possono non essere ciò di cui i ciclisti hanno più bisogno o ciò che più vogliono: le piste limitano la loro libertà, specialmente se è obbligatorio percorrerle. Inoltre, attuare un tale piano generale è costoso, richiede tempo, e trovare sostegno e finanziamento sarà il più delle volte impossibile. Se si considera questo come il solo approccio possibile, è probabile che non si faccia nulla finché non si può fare tutto, ovvero mai. Oppure questo piano generale può venir costruito a pezzettini, in modo frammentario, in un lungo periodo di tempo, appoggiandosi su altri progetti infrastrutturali, e così facendo serve molto tempo per ottenere una qualche ricaduta sull'uso della bici.

Più utile punto di partenza sono i requisiti olandesi di qualità per le infrastrutture ciclistiche, che sono stati ampiamente accolti e adottati in molti manuali. La rete ciclabile ideale dovrebbe consistere di percorsi **sicuri** (promiscui con un traffico moderato, oppure su strutture specifiche ben progettate), **diretti** (che portino i ciclisti a destinazione per la via più breve e veloce), **continui** (connessi in una rete estesa su tutta la città), **comodi** (bene illuminati, con passaggi morbidi tra le diverse superfici e con cordoli sormontabili, ecc.) e **attraenti** (che attraversino ambienti gradevoli).

Se tutto è importante a tutti gli stadi, le priorità possono variare. Quali sono le qualità chiave per le infrastrutture delle **CITTA' CICLABILI ESORDIENTI**? Sono la **sicurezza e la linearità dei percorsi**: la gente comincerà a usare la bici se può farlo in sicurezza e con facilità da casa alle destinazioni nei dintorni. Questo significa che per il singolo ciclista non è subito essenziale che ci sia una rete che copra l'intera città (la continuità) e che un approccio basato su aree locali può essere un modo efficace per iniziare.

Le città dovrebbero iniziare con il **rendere "cycle-friendly" alcuni selezionati quartieri ad alto potenziale**. Migliorando sistematicamente la ciclabilità di un'intera area, la gente locale può iniziare a usare la bici per spostamenti locali. Ciò probabilmente attirerà più ciclisti più in fretta che non l'introdurre frammenti infrastrutturali sparpagliati per la città o iniziare con percorsi di lunga distanza.

- **Opportunità di quartiere** possono essere identificate facendo il punto su strade e aree in cui sia già abbastanza sicuro andare in bici, lontano dal traffico intenso. Soprattutto aree residenziali esterne al centro città dovrebbero offrire occasioni per una rete locale di percorsi ciclabili sicuri lungo strade locali, che servano i centri del quartiere, le sue scuole e i suoi negozi, così come i nodi del trasporto pubblico.
- Ogni struttura per le biciclette già esistente nel quartiere va mantenuta e potenziata. Ma nella maggior parte delle aree residenziali i ciclisti possono unirsi al traffico veicolare, se questo è principalmente locale, di ridotta entità e a bassa velocità. Dove occorre migliorare le condizioni di ciclabilità, la soluzione sono **le infrastrutture invisibili**, cioè la riduzione e la moderazione del traffico, e non invece specifiche strutture come piste ciclabili in sede propria o su corsia riservata. **Riduzione del traffico** significa deviare sulle strade principali il traffico di attraversamento. La misura più efficace a favore delle biciclette può essere una colonnina in mezzo alla strada che impedisca l'accesso alle auto ma consenta a ciclisti e pedoni di passare. Misure relativamente semplici di **moderazione del traffico** possono ridurre la velocità, rendendo strade e incroci più sicuri per tutti, inclusi i ciclisti: restringimenti della carreggiata, dossi artificiali, piattaforme rialzate, piccole rotonde, pedonalizzazioni, scorciatoie attraverso i parchi, zone residenziali. I residenti accoglieranno generalmente bene tali misure perché comportano ampi **benefici per la comunità**: un ambiente abitativo più tranquillo e più sicuro e uno spazio pubblico di miglior qualità.
- Si dovrà inoltre fornire un livello base di parcheggi in strada, specialmente nelle aree più frequentate e presso le principali stazioni del trasporto pubblico. Può essere utile anche un deposito biciclette di quartiere in zone dove i residenti non abbiano sufficiente spazio privato per il ricovero notturno delle bici.

Una volta che un quartiere sia bene attrezzato per l'uso della bicicletta, una limitata attività di promozione dovrebbe bastare per attirare ciclisti. Essendo i benefici immediatamente visibili, è probabile che i quartieri adiacenti o simili adottino misure analoghe. Quando più quartieri siano divenuti "cycle-friendly" le zone verranno interconnesse e la rete comincerà ad espandersi.

Nelle **CITTA' SCALATRICI** esistono già infrastrutture ciclistiche di base, in gradi diversi nelle varie zone. Sicurezza e linearità dei percorsi sono ancora rilevanti, ma una nuova importante sfida è **aumentare la continuità della rete**: collegare le zone ciclabili sicure in una rete sempre più ampia in modo che i ciclisti possano muoversi facilmente tra queste zone attraversando la città su più lunghe distanze. Questo significherà anche affrontare aree più difficili e frequentate, i collegamenti stradali e ostacoli principali. A questo stadio le opzioni da considerare sono:

- Creare **collegamenti di alta qualità e di alto profilo** su piste ciclabili in sede propria per formare un'ossatura di percorsi principali, per permettere spostamenti in bicicletta più veloci su maggiori distanze, collegando le diverse zone urbane tra loro e coprendo le principali destinazioni della città. Questo può bene includere collegamenti con le aree periferiche, per il pendolarismo e il tempo libero.
- Affrontare gli **ostacoli** chiave. I punti pericolosi della rete stradale devono essere resi sicuri per i ciclisti, per esempio con rotatorie o semafori attenti alle esigenze dei ciclisti. Si devono affrontare le barriere spaziali come corsi d'acqua, tangenziali o autostrade, binari: offrire attraversamenti sicuri collocati in posizione strategica, ponti e tunnel ciclabili, può creare percorsi ciclabili lontani dal traffico ad alto potenziale.
- **Infittire le maglie della rete** con ulteriori collegamenti per evitare deviazioni. Molto si può fare con misure a basso costo come la regolamentazione del traffico, la segnaletica verticale e orizzontale: piste ciclabili su corsia riservata (segnate sul fondo stradale), contromano ciclabili<sup>15</sup>, linee di arresto avanzate, corsie condivise per autobus/biciclette, percorsi ciclabili suggeriti e scorciatoie attraverso i parchi. Per tutte queste misure è essenziale una progettazione di qualità.
- Rendere "cycle-friendly" il **centro città** con aree pedonali e servire le zone dello shopping, degli uffici, e i nodi del trasporto pubblico.
- Mettere a disposizione **biciclette pubbliche** - un impegno questo più importante - per far crescere gli spostamenti in bicicletta in presenza di bassi tassi di possesso della bici e tra i visitatori della città.
- Offrire **depositi sicuri per biciclette** presso i nodi del trasporto pubblico, come per esempio bikebox, depositi custoditi o sistemi automatizzati.

Per sviluppare una rete ciclabile cittadina occorre un buon equilibrio fra pianificazione preventiva e successiva capacità di cogliere le opportunità che si presentano caso per caso. Per definire quali interventi locali apportare è utile un'analisi iniziale delle maggiori opportunità, delle destinazioni urbane chiave e dei collegamenti desiderabili della rete ciclabile di base. Tutto ciò dovrebbe essere affinato a livello locale e progressivamente zona per zona, man mano che procede l'attuazione. Lo sviluppo della rete nel suo complesso dovrebbe essere costantemente monitorato, valutato e aggiornato.

Nelle **CITTA' PRIMATISTE** è già operante un'ampia rete di percorsi sicuri e diretti e l'uso della bicicletta avviene quasi dappertutto e in ogni momento. I ciclisti pretenderanno una **qualità sempre maggiore**. Per ottenere che le persone continuino a pedalare sarà ora prioritario rendere la rete più **comoda e attraente**.

- **La manutenzione** è cruciale. Le infrastrutture per la bicicletta devono essere tenute in buone condizioni e utilizzabili con ogni condizione meteorologica. Si devono valutare e migliorare ove necessario gli standard di confortevolezza della superficie, dei bordi e dei raggi di curvatura della strada, ecc..
- **Un potenziamento delle infrastrutture** può rendersi necessario per adattare alle crescente intensità d'uso. Si potrebbe dover convertire delle piste ciclabili su corsia riservata in piste ciclabili in sede propria o dover allargare delle piste ciclabili in sede propria: la forte domanda ora giustifica la scelta di sottrarre ulteriore spazio alle auto per darlo alle bici, ad esempio eliminando corsie stradali o di parcheggio.
- **Migliorare il flusso ciclistico e la sua velocità** per far accedere numeri maggiori ai collegamenti principali: grazie alla regolazione dei semafori attenta alle esigenze dei

---

<sup>15</sup> possibilità per i ciclisti di percorrere contromano le strade a senso unico (NdT).

ciclisti, alle cosiddette onde verdi per biciclette<sup>16</sup>, alle autostrade ciclabili prive di conflitti con il traffico veicolare, e agli attraversamenti ciclabili con diritto di precedenza.

- **Infrastrutture dedicate e di alto profilo trovano** ora sostegno e giustificazione. Lunghi ponti ciclabili possono creare nuovi collegamenti e divenire punti di riferimento architettonici. Presso gli snodi del trasporto pubblico possono essere create grandi ciclostazioni, con offerta combinata di parcheggio e servizi. Strutture di scambio intermodale collocate agli ingressi periferici della città possono offrire ai pendolari in automobile un facile accesso in bicicletta per l'ultimo tratto all'interno della città.

Una politica per le infrastrutture è sviluppata in maggior dettaglio nella LINEA GUIDA PRESTO PER LA MOBILITA' CICLISTICA: LE INFRASTRUTTURE e nelle relative schede tecniche. La LINEA GUIDA PRESTO PER LA MOBILITA' CICLISTICA: LE PEDELEC / BICICLETTE ELETTRICHE affronta questioni sulle infrastrutture specifiche per le biciclette a pedalata assistita.

### 3.4 La promozione: incoraggiare, convincere, premiare

La promozione dell'uso della bicicletta è divenuta molto raffinata. Disponiamo di conoscenze, esperienze ed esempi di buone pratiche relativi alla segmentazione del mercato e ai diversi target, alle tempistiche e all'uso di una gamma di strumenti per sensibilizzare, informare, e per attività di educazione e formazione<sup>17</sup>.

Anche per la promozione dell'uso della bicicletta focus e priorità variano a seconda del livello di sviluppo della mobilità ciclistica in una data città.

Nelle **CITTA' CICLABILI ESORDIENTI** la promozione sarà più efficace se si rivolge a **incoraggiare coloro ai quali basta una piccola spinta per salire in sella o per fare maggior uso della bicicletta**. Sono i più facili da convincere, con semplici ma visibili miglioramenti della ciclabilità.

- **Publicizzare le azioni realizzate per migliorare la ciclabilità** e i visibili risultati ottenuti è cruciale per evidenziare l'impegno da parte dell'amministrazione cittadina, per ottenere che le persone si rendano conto che è possibile usare la bici e per far loro scoprire la rete che si va formando. Questo incoraggerà a persistere chi è già un ciclista quotidiano, incoraggerà i ciclisti occasionali a usare maggiormente la bici, i ciclisti del tempo libero a provare la bici come mezzo di trasporto quotidiano, e incoraggerà a dare una seconda chance alla bici a chi la possiede ma ha rinunciato a usarla.
- **Occorre sensibilizzare le persone e sviluppare strumenti di informazione.** Campagne pubblicitarie, una guida sull'uso della bicicletta, una mappa delle piste ciclabili regolarmente aggiornata e l'inaugurazione delle nuove infrastrutture sono alcune delle possibili iniziative.
- **Attività ed eventi legati alla bicicletta** consentono di provare e di essere coinvolti in prima persona. I residenti possono essere invitati a prendere parte a sopralluoghi per definire i bisogni dei ciclisti e le opportunità disponibili. Festival della bicicletta e visite guidate permettono alla gente di scoprire l'uso della bici e sviluppare un atteggiamento positivo sulla bicicletta. Le giornate senz'auto sono un'ottima occasione per grandi eventi sulla bicicletta. Eventi dedicati al bike test insieme ai rivenditori sono un ottimo modo per far scoprire la qualità e la varietà delle bici e degli accessori disponibili oggi.

<sup>16</sup> semafori in serie sincronizzati sulla velocità media dei ciclisti, di solito 20 km/h (NdT).

<sup>17</sup> Probabilmente la più completa panoramica in lingua inglese è reperibile in *Marketing Cycling Handbook 2004: Bike for all*. National Cycling Strategy Board.

**Nelle CITTA' SCALATRICI** la nuova sfida è raggiungere più persone e farle salire in sella. L'obiettivo principale è ora **convincere e rendere attivi quelli che ancora esitano**, dai bambini in età scolare agli anziani, dai pendolari ai ciclisti del tempo libero, dalle donne agli immigrati. La promozione deve creare **immagini positive dell'uso della bici**, insistendo sui benefici che possano attirare i vari gruppi target: la bici è divertente, è cool, fa bene alla salute, è veloce, è comoda e rende indipendenti.

- Si possono motivare dei partner a partecipare a **campagne mirate**. Scuole, datori di lavoro e proprietari di negozi possono essere sensibilizzati all'uso della bici e a sostenere progetti di bikepooling, campagne per l'uso della bici nel tragitto casa-lavoro, gare o premi per i clienti dei negozi di biciclette.
- Chi non si sente disinvolto in sella alla bici e i bambini in età scolare possono avvalersi di **uscite di prova, o di attività di formazione e istruzione**. Si può insegnare loro come affrontare il traffico in modo sicuro e come usare le infrastrutture esistenti nel modo più efficiente.
- Si programmano **campagne per la sicurezza**, rivolte sia ai ciclisti sia a chi guida un mezzo a motore, per renderli consapevoli dei potenziali rischi, invitarli al rispetto reciproco e a comportamenti prudenti, e anche per sollecitare a rendere il proprio veicolo visibile e affidabile.
- Vanno presi in considerazione **gli incentivi finanziari e fiscali**, per esempio incentivando o obbligando le compagnie a pagare un bonus a chi si reca al lavoro in bici, oppure offrendo sussidi per chi inizia a usare la bicicletta o per l'acquisto di specifici accessori o di biciclette particolari come le cargo bike o le pedelec.

**Nelle CITTA' PRIMATISTE** grandi numeri di persone già usano la bicicletta su una rete ciclabile estesa. La sfida è ottenere che restino in sella. La promozione deve **continuamente premiare e dare sostegno ai ciclisti**.

- Si deve pensare a **informazioni più approfondite e complesse**. Segnaletica dedicata, mappe delle piste ciclabili e siti web vanno tenuti sempre aggiornati. La rete è ora abbastanza estesa per sviluppare itinerari e servizi GPS per i diversi utenti: più veloci, più facili, più tranquilli o più sicuri.
- **Dei centri per la bicicletta** possono servire come punti di contatto centralizzati per fornire informazioni e servizi, come riparazione e noleggio di biciclette e accessori. Visitatori, turisti, nuovi residenti e lavoratori possono qui ricevere materiale informativo sulla bicicletta, insieme a materiale informativo sulla mobilità sostenibile.
- Si possono organizzare partenariati per offrire nuovi **benefit per il ciclista**, quali biglietti integrati per il pubblico trasporto e il parcheggio custodito della bici. Eventi legati alla bicicletta, come festival e convegni, possono divenire grandi feste per la città.
- Si può ricorrere a un **marketing personalizzato** per contattare soggetti appartenenti ai gruppi più refrattari all'uso della bici.
- La città può vendere la sua **immagine di città di moda "cycle-friendly"**. Dei contabici pubblici mostrano a tutti i numeri rilevanti dei ciclisti. Il city marketing può creare senso di orgoglio, come pure lo crea ospitare importanti eventi ciclistici quali Velo-city. Abbigliamento o accessori raffinati per la bicicletta, progettati da designer, possono rendere di moda l'uso della bici.

Politiche di promozione sono delineate in maggior dettaglio nella LINEA GUIDA PRESTO PER LA MOBILITA' CICLISTICA: LA PROMOZIONE e nelle relative schede tecniche. La LINEA GUIDA PRESTO PER LA MOBILITA' CICLISTICA: LE PEDELEC / BICICLETTA ELETTRICHE affronta il tema di come le biciclette a pedalata elettricamente assistita possano essere integrate in una strategia promozionale.

### 3.5 Verso una cultura della politica della mobilità ciclistica

Un recente studio su dieci città ciclabili primatiste in Europa ha identificato i fattori chiave del successo: un **impegno a lungo termine** per una **politica integrata della mobilità ciclistica**<sup>18</sup>. Le strategie possono differire e richiedono adattamenti ripetuti, ma il fattore chiave è la volontà di mantenere l'impegno su tutti gli aspetti della mobilità in bicicletta.

In tutti e tre gli stadi è cruciale che si continui a rafforzare e consolidare la politica della mobilità ciclistica. Il metodo di verifica BYPAD è un modo per valutare e monitorare la qualità di una politica integrata per la bicicletta. Sottolineiamo tre raccomandazioni a sostegno di un'efficace cultura della politica della mobilità ciclistica.

- La politica della mobilità ciclistica dovrebbe a poco a poco diventare **istituzionalmente integrata nella gestione e pianificazione urbana**. Il ruolo e le risorse del manager della mobilità ciclistica dovrebbero essere consolidati. In tutti i dipartimenti pubblici implicati e a tutti i livelli dovrebbero essere prese in considerazione le necessità della mobilità ciclistica, con particolare riferimento alle infrastrutture per il trasporto, alla gestione del traffico, alla pianificazione dell'uso del suolo e alla progettazione urbana. Si possono sviluppare strumenti normativi, come l'obbligatorietà del parcheggio per biciclette negli edifici residenziali di nuova costruzione, l'obbligo di una verifica delle esigenze dei ciclisti per le nuove infrastrutture stradali o l'inclusione della mobilità ciclistica nei piani di trasporto delle scuole e delle imprese. Le città dovrebbero fare sistema tra loro sulle politiche della mobilità ciclistica. Nella pianificazione urbana e in quella dell'uso del suolo si dovrebbe favorire lo sviluppo compatto e misto della città, prevedendo provvedimenti per la mobilità ciclistica.
- Mano a mano che la mobilità ciclistica aumenta, **monitoraggio e ricerca** divengono sempre più importanti per promuovere competenze e innovazione. I ciclisti andrebbero incoraggiati a dare indicazioni - attraverso un numero telefonico o con formulari da compilare in internet - con riscontri immediati e dopo un certo periodo. L'uso della rete ciclabile può essere monitorato con i contabici, dai quali si possono ricavare utili informazioni. Indagini sugli utenti dovrebbero gettar luce sui bisogni dei ciclisti attuali e di quelli potenziali. La sicurezza dell'uso della bicicletta deve essere valutata con costanza e gli incidenti vanno analizzati in dettaglio. Infine le città possono mettersi in rete tra loro o partecipare a progetti e ricerche congiunti.
- Le amministrazioni dovrebbero dar vita ad **alleanze costruttive con i ciclisti, i rivenditori di biciclette** e le locali associazioni di utenti della bicicletta. La loro esperienza sul campo è inestimabile. Possono aiutare a creare e dare sostegno a una visione dell'uso della bicicletta, a tracciare una rete ciclabile e agevolare la sua attuazione e promozione.

<sup>18</sup> Dirk LIGTERMOET, **Fietsberaad Publicatie n° 7: Het fietsbeleid van de Europese toppers: langdurig en integraal**, 2009; Una versione precedente è disponibile in inglese: **Publication n°7: Continuous and integral: The cycling policies of Groningen and other European cycling cities**, 2006.