Italiano

# La bicicletta: un mezzo di trasporto quotidiano per tutti

## ESPERIENZE ACQUISITE IN CINQUE CITTÁ MOLTO DIVERSE TRA LORO

ENERGIA INTELLIGENTE EUROPA

PER UN FUTURO SOSTENIBILE

www.presto-cycling.eu/it

INDICE

**Introduzione** ..... 2

**PRESTO - Di cosa si tratta?** ..... 3

**L'eredità di PRESTO: strumenti, strumenti, strumenti** ..... 4

**Esperienze acquisite che possono essere utili ad altri:**

L'esperienza delle città "esordienti" : Zagabria e Tczew ..... 6

*Le attività locali di PRESTO: Infrastrutture* .. 10

L'esperienza delle città "scalatrici" Grenoble e Venezia ..... 11

*Le attività locali di PRESTO: Promozione* .... 14

L'esperienza di una città "campione" Brema ..... 15

*Le attività locali di PRESTO: Le pedelec* ..... 18

**Creare una cultura della bicicletta: alcuni suggerimenti** ..... 19

# INTRODUZIONE

Gentile Lettore,

Questo documento è la relazione finale del progetto europeo sulla mobilità ciclistica denominato "PRESTO". Contiene i risultati principali e le raccomandazioni derivanti da 33 mesi di esperienza e conoscenze pratiche nella creazione di una cultura della bicicletta in 5 città europee: Brema, Grenoble, Tczew, Venezia e Zagabria: città diverse in termini di utilizzo della bicicletta, modal split, situazione iniziale e problematiche locali.

Come già saprete per esperienza, non esiste un modello universale in grado di rendere le città "cycle-friendly". Non sempre gli strumenti e le misure efficaci in una città hanno lo stesso impatto – o ricevono la stessa priorità – in un'altra. Raramente è sufficiente copiare le buone prassi di altre città, occorre piuttosto adeguarle al proprio contesto locale. L'elaborazione di una politica per la mobilità ciclistica deve pertanto partire da una conoscenza approfondita della situazione del traffico locale, delle destinazioni, delle esigenze e delle aspettative, della cultura e degli atteggiamenti presenti nella vostra città. Ogni città deve delineare una visione, definire una strategia e trovare il proprio equilibrio tra le infrastrutture e le attività promozionali.

Ad ogni modo un elemento è universale: è importante monitorare i risultati durante il percorso per verificare l'avanzamento.

Desideriamo mettere a vostra disposizione la nostra esperienza, l'esperienza di PRESTO. Questo documento sintetizza le principali raccomandazioni relative ai diversi aspetti delle infrastrutture ciclabili, alla promozione della bicicletta e delle pedelec, elaborate dalle città "principianti", "scalatrici" e "campioni" a livello di mobilità ciclistica. Si rivolge alle autorità locali e regionali di tutta Europa, ai rivenditori di biciclette, alle istituzioni europee, alle ONG e a chiunque operi in favore della cultura della bicicletta.

Buon apprendimento a partire dalla nostra esperienza.

Il vostro team PRESTO

# PRESTO
## DI COSA SI TRATTA?

In alcuni paesi europei come la Danimarca, l'Olanda e alcune zone della Germania e del Belgio, la bicicletta è già considerata una vera e propria modalità di trasporto mentre in gran parte dell'Europa il potenziale della mobilità ciclistica è ancora poco sfruttato. Per liberare tale potenziale, PRESTO ha cercato di abbattere gli ostacoli e aumentare le competenze nelle politiche per la ciclabilità per creare una vera cultura della bicicletta in tutte le città europee.

PRESTO è stato un progetto del Programma dell'UE Energia Intelligente per l'Europa finanziato dall'Agenzia esecutiva per la competitività e l'innovazione (EACI) e volto a promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano per tutti. Le attività di PRESTO sono state svolte da maggio 2009 a gennaio 2012 e hanno riguardato tre ambiti principali:

- una migliore pianificazione delle infrastrutture
- una promozione specifica volta ad incoraggiare l'utilizzo delle biciclette
- le pedelec

Le cinque città PRESTO – con livelli diversi di mobilità ciclistica - sono Brema, Germania; Grenoble, Francia; Tczew, Polonia; Venezia, Italia e Zagabria, Croazia. Insieme, hanno fornito il terreno ideale sul quale sperimentare misure creative per città "principianti", "scalatrici" e "campioni" a livello di mobilità ciclistica facendoci acquisire delle esperienze che siamo ora in grado di condividere con voi.

PRESTO ha messo a punto alcuni strumenti per aiutare responsabili politici e professionisti a creare ambienti urbani "cycle-friendly", attuare piani efficaci per la mobilità ciclistica e lanciare campagne di promozione mirate. PRESTO si è focalizzato sulla condivisione delle conoscenze e ha contribuito a imprimere slancio alle attività. Le sessioni formative in loco condotte da esperti europei, i corsi di e-learning per le città "principianti" oltre alle schede tecniche e alle guide redatte dagli esperti di PRESTO in materia di mobilità ciclistica sono strumenti utili che il progetto ha lasciato in eredità alle città europee e non. Scoprite tali attività leggendo le seguenti pagine.

**Il consorzio PRESTO riunisce 5 città e 7 gruppi di esperti europei che si occupano di mobilità ciclistica e trasporto urbano.**

**Le città di PRESTO sono:**

- Brema, Germania
- Grenoble, Francia
- Tczew, Polonia
- Venezia, Italia
- Zagabria, Croazia

**Reti ed esperti europei:**

- Rupprecht Consult GmbH (nonché coordinatore del progetto), Germania
- European Cyclists' Federation (ECF), Belgio
- European Twowheel Retailers' Association (ETRA), Belgio
- Ligtermoet & Partners, Olanda
- la Rete di Città Polis, Belgio
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Sezione di Brema (ADFC Brema), Germania
- Pomeranian Association for a Common Europe (PSWE), Polonia

**PRESTO classifica le città in "principianti", "scalatrici" e "campioni" a livello di mobilità ciclistica in base a due indicatori:** le condizioni della ciclabilità e il numero di ciclisti. Le città "principianti" hanno per entrambi gli indicatori un punteggio basso mentre le città "campione" ne hanno uno elevato. Nell'ambito di PRESTO, le città "principianti" hanno una quota di utilizzo della bicicletta fino al 5%, le "scalatrici" dal 5% al 20% mentre la quota delle città "campioni" è più elevata.

# L'EREDITÁ DI PRESTO

## STRUMENTI, STRUMENTI, STRUMENTI

*"Ho apprezzato molto sia i corsi di e-learning che il supporto del formatore! Mi hanno fornito spunti interessanti e un punto di vista diverso e più competente!"*

**Érica Takenouchi (uno dei participanti al corso di e-learning) ha dedicato il progetto del suo Master alla mobilità ciclistica urbana, Barcellona, Spagna**

### Linee guida e schede tecniche

Oltre alle esperienze acquisite e alle raccomandazioni contenute in questo documento, PRESTO ha creato diversi prodotti e servizi per rafforzare le competenze di responsabili politici, addetti alla pianificazione e professionisti e aiutarli a sviluppare o migliorare la cultura della bicicletta nelle loro città.

Le schede tecniche e le linee guide di PRESTO aiutano i responsabili delle politiche urbane e della pianificazione a creare ambienti urbani "cycle-friendly" in città "principianti", "scalatrici" e "campioni" a livello di mobilità ciclistica.

Questi documenti riguardano i tre ambiti tematici del progetto: le infrastrutture, la promozione e le pedelec.

Le 4 linee guida intitolate "Give Cycling a Push" offrono un quadro chiaro e sistematico ai responsabili politici consentendo loro di definire una strategia per la mobilità ciclistica incentrata sui seguenti temi:

- Quadro generale della mobilità ciclistica
- Infrastrutture ciclistiche
- Promozione della bicicletta
- Biciclette elettriche

Le linee guida sono corredate da 25 schede tecniche che forniscono informazioni più dettagliate e pratiche sulle modalità di attuazione di alcune misure a favore della mobilità ciclistica. Si propongono quale strumento di lavoro per coloro che si occupano dell'attuazione delle politiche per la ciclabilità.

**Sia le guide che le schede tecniche sono gratuite e disponibili in diverse lingue sul sito web di PRESTO.**

### Le schede tecniche di PRESTO

**Infrastrutture ciclistiche:**

- **I collegamenti della rete:** piste ciclabili, piste ciclabili in sede propria, moderazione del traffico e ciclabilità, contromano ciclabile, biciclette e autobus, ciclisti e pedoni
- **Incroci e attraversamenti:** incroci con semaforo, incroci con rotatoria, incroci con diritto di precedenza, incroci con separazione dei livelli
- **Parcheggi:** parcheggi e depositi per biciclette, parcheggi per biciclette in aree residenziali e parcheggi per biciclette nel centro cittadino
- **Trasporti pubblici:** parcheggi per biciclette nelle stazioni di interscambio

**Promozione della bicicletta:**

- **Sensibilizzazione:** campagne promozionali ad ampio raggio, campagne per la sicurezza della mobilità ciclistica, campagne di mobilità ciclistica mirate alle scuole, barometri per biciclette, eventi e festival dedicati alla bicicletta
- **Informazioni:** mappe ciclistiche e uffici informazioni per la mobilità ciclistica
- **Formazione e programmi:** programmi formativi specifici per adulti ed eventi dedicati al bike test

**Biciclette elettriche:**

- **Legislazione e aspetti normativi**

## Pedelec

A volte definite "le biciclette con il vento in coda," le pedelec **sono provviste di pedali e di un sistema elettrico di pedalata assistita. Sono diverse dalle e-bike, le quali** presentano un motore che funziona **indipendentemente dal fatto che si pedali o meno**

Not all learning needs to be done 'in the field'...

## Non tutto si impara sul campo

Per raggiungere il maggior numero di soggetti interessati alla bicicletta e aiutare chi ne ha più bisogno (le città "principianti" in fatto di ciclabilità), PRESTO ha predisposto 7 corsi online, sempre incentrati sui 3 ambiti tematici del progetto. I corsi si basano sull'apprendimento autonomo; ognuno di essi prevede dei moduli e dei compiti da svolgere calibrati sul contesto locale dei partecipanti.

I partecipanti possono seguire i corsi in base al proprio ritmo. Le comunicazioni dei formatori del corso – esperti europei di mobilità ciclistica – e il feedback sui compiti da svolgere a casa avvengono online.

Sebbene i destinatari principali siano i dipendenti comunali delle città "principianti", i corsi sono risultati interessanti anche per le organizzazioni che sostengono la ciclabilità e per chi è interessato ad aumentare l'utilizzo della bicicletta nelle proprie città. I corsi sono in inglese ma sono concepiti in modo da poter essere frequentati anche da coloro che non conoscono perfettamente tale lingua.

I corsi online di PRESTO si stanno strutturando come un prodotto da offrire in modo continuativo. Maggiori informazioni sono disponibili sul sito web di PRESTO.

*"Vi sono molto grato per tutto il tempo che avete dedicato a rispondere alle mie domande e a controllare i miei compiti. Vi RINGRAZIO tantissimo! Questo corso mi è stato utile. Mi ha fornito suggerimenti preziosi per il mio lavoro futuro e idee per l'attività che svolgo attualmente."*

**Vladimir Mrkajic (uno dei partecipanti al corso di e-learning), Iniziativa per la mobilità ciclistica di Novi Sad, Serbia**

## Gli argomenti del corso di e-learning PRESTO

**Infrastrutture ciclabili:**

- Parcheggi per le biciclette
- Intersezioni e rotatorie
- Infrastrutture per le città "principianti"

**Promozione della bicicletta:**

- Campagne "Al lavoro in bicicletta"
- Campagne "A scuola in bicicletta"
- Mappae per le biciclette

**Promozione delle pedelec:**

- Promuovere le pedelec nella propria comunità



# 60

**60 persone da 26 paesi di tutto il mondo** hanno frequentato i **7 corsi di e-learning** di PRESTO.

# 1.250.000

**Le cifre di vendita mostrano una domanda in crescita.** Nel 2010 sono state vendute circa 1.000.000 di pedelec in Europa. **Nel 2011 si prevede che tale cifra salirà a 1.250.000.**

# Incentivi

In alcuni paesi europei sono stati avviati programmi nazionali o locali volti a creare **incentivi per l'acquisto delle pedelec**. Per saperne di più sulle pedelec e sulle sovvenzioni per acquistarne una, consultate la nostra guida relative alle bici elettriche sul sito web PRESTO o contattate la European Twowheel Retailers' Association (etra@pandora.be), uno dei partner di PRESTO.

# CITTÁ "PRINCIPIANTI"

## ESPERIENZE ACQUISITE CHE POSSONO ESSERE UTILI AD ALTRI

In generale, la sfida principale per le città europee "principianti" a livello di ciclabilità (con una quota di utilizzo inferiore al 5%) è la creazione di una cultura della bicicletta. Con spostamenti quotidiani in bici comparativamente scarsi, infrastrutture ciclistiche insufficienti e strade progettate principalmente per le auto, il potenziale della bicicletta intesa come modalità di trasporto potrebbe non essere così evidente. In tali condizioni, è comprensibile che molte persone non si sentano sicure in sella ad una bicicletta e non la considerino una valida modalità di trasporto.

**Parata per le celebrazioni del 750 anniversario della città di Tczew (2010)**

**Nonostante tali sfide,vi sono buone ragioni per essere ottimisti. È importante sapere che:**

- la bicicletta piace ad ogni età e le persone ne conoscono i vantaggi, pertanto esiste sicuramente una domanda latente
- le persone utilizzano già la bicicletta; anche se per molti non è un mezzo di trasporto quotidiano, la scelgono per motivi ricreativi, pedalando nel weekend o fuori città
- probabilmente ci sono più ciclisti sulle strade di quanto si pensi; spostandosi in modo silenzioso e non occupando molto spazio, spesso passano inosservati e raramente vengono conteggiati
- ci sono probabilmente delle zone della città – ad es. in alcuni quartieri o nei pressi dei campus universitari – in cui la bicicletta è più utilizzata; si può partire da queste zone per aumentare la ciclabilità in tutta la città

Ciò significa che probabilmente il potenziale esiste, ma le città "principianti" hanno bisogno di una leadership politica coraggiosa (e di fondi!) per trasformare la bicicletta in una modalità di trasporto diffusa nonostante la maggioranza degli abitanti preferisca spostarsi in auto.

Due città partner di PRESTO, Zagabria e Tczew, stanno affrontando tali sfide. Si sono rese conto che la domanda di mobilità ciclistica esiste ed è in crescita. Il miglioramento e lo sviluppo delle infrastrutture, nonostante il sostegno politico, non hanno tenuto il passo della crescente domanda.

### Zagrabia, Croazia: i primi passi verso una città "cycle-friendly"

*Zagabria (793.000 abitanti) è la capitale della Croazia. La quota di utilizzo della bicicletta in città è inferiore al 3%; alcune attività locali di PRESTO hanno portato alla creazione di infrastrutture per le biciclette (piste e parcheggi) e alla promozione della bicicletta – comprese le pedelec – come modalità di trasporto piacevole e conveniente.*
*Le campagne, rivolte al pubblico in generale, si sono concentrate sugli studenti in quanto potenziali ciclisti che contribuiscono a creare una massa critica in grado di favorire la cultura della bicicletta a Zagabria.*

## Tczew, Polonia: in bicicletta a tutte le età

*La città di Tczew (60.000 abitanti) si trova circa 30 km a sud di Gdansk nella Polonia settentrionale. Con una quota di utilizzo della bicicletta del 2%, Tczew ha intrapreso una serie di misure per sfruttare al massimo il potenziale della ciclabilità nella città. Le attività hanno riguardato la pianificazione di una rete di piste ciclabili, la promozione dell'uso della bicicletta a tutte le età e dimostrazioni del funzionamento delle pedelec in particolare nei contesti lavorativi.*

**In base alla nostra esperienza, PRESTO raccomanda alle città "principianti" quanto segue:**

### Le infrastrutture sono la migliore promozione

Se pedalare nella vostra città non è abbastanza sicuro, non è realistico cercare di aumentare i numeri della ciclabilità soltanto attraverso la promozione. Convincerete solo poche persone e molti riterranno tale politica irresponsabile. D'altro canto, delle valide infrastrutture ciclabili aumentano la sicurezza di chi pedala. Nelle zone caratterizzate da condizioni di ciclabilità insufficienti, migliorare le infrastrutture e riservare più spazio urbano ai ciclisti invia un messaggio chiaro: la bicicletta è una modalità normale, possibile e rispettata, di spostarsi in città. Ciò segnala a tutti gli utenti della strada l'impegno degli enti locali in favore della bicicletta. Non è tuttavia necessario creare fin da subito una rete ciclabile di alta qualità in tutta la città. Soluzioni a rapido successo come il contromano ciclabile in strade a senso unico, i percorsi ciclabili suggeriti, le linee di arresto avanzate e un approccio "quartiere per quartiere" possono cambiare la mentalità e l'atteggiamento delle persone.

Dopo aver reso appetibile il vostro "prodotto" (la mobilità ciclistica intesa come modalità di trasporto), è giunto il momento di promuoverlo. Nel vedere dei miglioramenti significativi, le persone saranno portate a modificare le proprie abitudini. La promozione delle infrastrutture ciclabili incoraggerà le persone a scegliere la bicicletta.

La comunicazione può iniziare nel momento in cui esiste un impegno chiaro a sviluppare un programma di miglioramento. Nelle culture dominate dall'utilizzo dell'auto, ciò consentirà di inserire la ciclabilità nella mappa della città ridefinendo la bicicletta come una valida modalità di trasporto.

### Infrastrutture poco costose possono fare la differenza

In città che attualmente dispongono di scarse infrastrutture ciclabili e in cui viene data priorità alle auto, non è realistico pensare di trasformare spazi per le auto in percorsi ciclabili. Tuttavia, vi sono alcune misure poco onerose che possono essere realizzate in modo più agevole. La moderazione e la riduzione del traffico, il trattamento degli incroci e la gestione della velocità sono esempi di infrastrutture ciclabili "invisibili" (misure che favoriscono le biciclette pur non essendo esclusivamente rivolte ai ciclisti). In generale, la priorità principale sarà quella di creare spazi con meno auto e con velocità inferiori. Si creano così percorsi ciclabili sicuri e tranquilli lontani dal traffico pesante che i potenziali ciclisti prediligeranno rispetto alle piste o agli itinerari ciclabili contigui al traffico pesante e veloce. L'aspetto positivo è che possono essere realizzate in tempi rapidi e a basso costo modificando immediatamente la percezione sia degli utenti della strada che dei responsabili politici.

*"Ho pedalato per quasi 7 giorni! Ho imparato ad andare in bici una settimana fa. All'asilo quasi tutti i bambini sanno andare in bici. Disegniamo biciclette e cantiamo canzoni sulle bici. Pedalare è divertente."*

**Martynka Drozd, abitante di Tczew, Polonia, 5 anni**

Questo, a sua volta, può incentivare la realizzazione di misure per infrastrutture ciclistiche più incisive aumentando il numero dei ciclisti.

Vi sono altre ragioni per le quali occorre aumentare le infrastrutture ciclabili. Ad esempio, alcuni studi hanno dimostrato che la costruzione di ulteriori strade non fa altro che intensificare il traffico (veicolare).[1] Inoltre, il Parlamento europeo ha recentemente approvato una risoluzione sulla comunicazione dell'UE "Verso un'area di sicurezza stradale europea: Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale 2011-2020".[2] Nell'ambito di questa risoluzione, il Parlamento europeo "consiglia vivamente alle autorità preposte di introdurre limiti di velocità di 30 km/h nelle aree residenziali e in tutte le strade ad una carreggiata nelle aree urbane sprovviste di pista ciclabile separata."

[1] Eddington, R. (2006) *Transport's role in sustaining UK's Productivity and Competitiveness: The Case for Action.* Dipartimento per il Trasporto, Londra.
[2] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni. *"Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020* per la sicurezza stradale". http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

*"In sella alla pedelec non mi sono mai sentito affaticato o sudato, ritengo che utilizzarla sia semplice e divertente. Sono convinto che questa bicicletta dal design moderno sia perfetta anche per l'uomo d'affari vestito di tutto punto. È una modalità di trasporto individuale sia nelle belle giornate ma anche in quelle piovose in cui si possono utilizzare le 'ali' aggiuntive. Credetemi, questa bicicletta ha soddisfatto ogni mia esigenza e necessità."*

**Dubravko Šimenc, professore e vincitore della medaglia d'oro alle Olimpiadi per la pallanuoto**

## Iniziare dai "frutti più immediati"

Nel promuovere la ciclabilità in una città "principiante", è saggio iniziare dai "frutti più immediati" (quelli più facili da raggiungere).

Questi comprendono:

- le persone che non sono ancora automobilisti abituali (ad es. gli studenti)
- le persone che usano già la bicicletta nel tempo libero
- le persone che sono sensibili ai temi della salute e dell'ambiente (ad es. le famiglia con bambini)

Iniziare dai gruppi più ricettivi al messaggio può creare una base forte per far massa critica. Una volta che si avvia il processo, altri saranno motivati a parteciparvi. A sua volta porta all'effetto "sicurezza dei numeri"[3] : l'aumento nel numero di coloro che usano la bicicletta aumenta il livello di sensibilizzazione di altri utenti della strada che, a sua volta, aumenta la sicurezza dei ciclisti.

## Chiedete ai vostri esperti

Coinvolgere i gruppi principali che si occupano di pianificazione delle infrastrutture consente alle persone di esprimere la propria opinione e di contribuire attivamente allo sviluppo delle reti ciclabili. Aiuta anche a suggerire alle città le migliori soluzioni possibili per un contesto specifico. Assegnando a gruppi specifici – ad es. gli studenti, il vicinato o altro – un ruolo attivo nella pianificazione delle infrastrutture ciclabili si otterrà la loro disponibilità a contribuire ai risultati e a identificarsi con essi. Ciò dimostra anche la volontà della città di migliorare le condizioni della ciclabilità a livello locale.

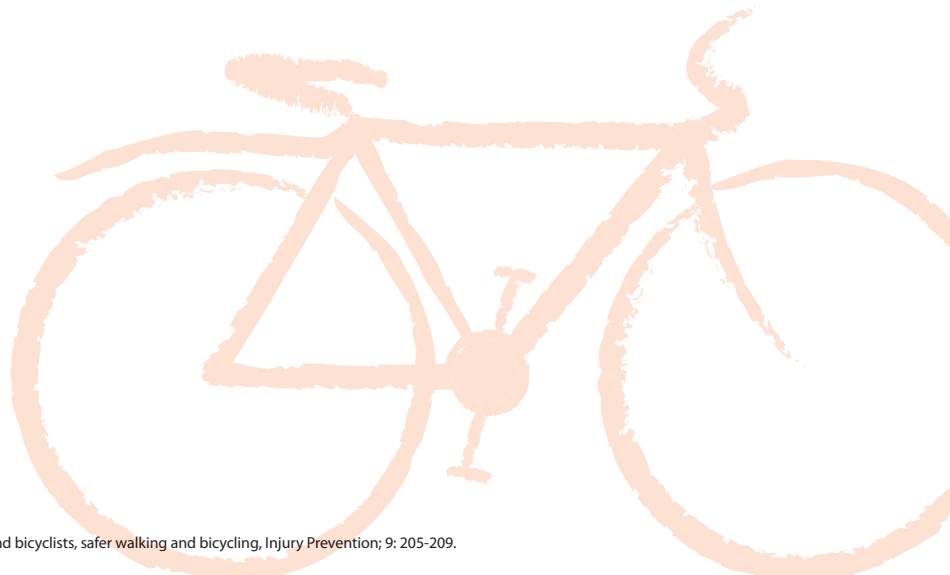
Quando si parla di soluzioni per la mobilità ciclistica, non tutte le città "principianti" possono permettersi di assumere esperti sul tema nei loro dipartimenti tecnici o di pianificazione, ma ciò non significa che la città non disponga di conoscenze in merito. I ciclisti e le loro organizzazioni locali hanno spesso molta esperienza in termini di ciclabilità nella loro città. L'amministrazione può accedere a queste conoscenze tramite sondaggi, comunicazioni online o incontri diretti.

# 2.000

**2.000 cittadini di Tczew hanno partecipato alla campagna sulla mobilità ciclistica di PRESTO rivolta a tutte le generazioni** dai bambini in età prescolastica agli studenti, dai professionisti ai pensionati.

# dailybike.org

Il portale online www.dailybike.org è stato creato all'interno di PRESTO per **promuovere l'utilizzo della bicicletta** e aiutare gli abitanti di Tczew a individuare le relative barriere presenti nella loro città.



[3] Jacobsen, P.L. (2003) Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling, Injury Prevention; 9: 205-209.

## Il fattore "trendy" delle pedelec migliora l'immagine della bicicletta

Le pedelec possono rendere la bicicletta più accessibile alle persone che non la prendono in considerazione per svariate ragioni (età, salute, tratti in salita, affaticamento, ecc.). Di primo acchito si potrebbe pensare che la promozione di una "due ruote" piuttosto costosa in una città con pochi ciclisti sia una sfida troppo ambiziosa. Essa si fonda, invece, su un valido ragionamento. Promuovere le pedelec nelle città "principianti" può contribuire in maniera significativa alla creazione di una cultura della bicicletta. Nei luoghi in cui l'auto moderna è uno status symbol, una bicicletta high-tech può assumere un ruolo analogo. Le pedelec dimostrano che le biciclette possono essere moderne e tecnologiche piuttosto che un veicolo antiquato per i meno abbienti. Infatti, se si confronta il costo di una pedelec con quello di un'auto per l'utilizzo quotidiano in città, la prima appare molto conveniente.

Nelle città "principianti", esistono diversi modi di proporre le pedelec come una nuova modalità di trasporto. L'impiego delle pedelec da parte di alcune professioni molto visibili (postini, polizia, ecc.) ne evidenzia l'utilizzo e i vantaggi.

*"Nella mia città, sempre più persone avvertono l'esigenza di creare servizi per i ciclisti. Il nostro parlamento quest'anno ha apportato modifiche alle leggi per aumentare la sicurezza dei ciclisti e creare nuovi servizi. Mi ha fatto piacere la presenza del team PRESTO al Parlamento polacco durante la conferenza sulla politica per la mobilità ciclistica."*

**Jan Kulas, deputato polacco, Tczew, Polonia**

Il coinvolgimento di persone famose (campioni sportivi, personaggi dei mass media, ecc.) nelle attività di promozione delle pedelec aumenta il loro "fattore trendy" creando dei testimonial delle due ruote.

# 2+1

La città di Zagabria, insieme a due sue facoltà universitarie, ha organizzato alcune **lezioni su argomenti legati alla bicicletta** che sono state inserite nei corsi universitari. Gli studenti del Dipartimento di Geografia e della Facoltà di Scienze del Traffico hanno assistito alle seguenti lezioni: "**Le abitudini e l'atteggiamento** degli studenti dell'Università di Zagabria **relative all'utilizzo della bicicletta** come mezzo di trasporto e nel tempo libero" e "Strategie volte a incoraggiare l'uso della bicicletta." Su richiesta degli studenti, è stata aggiunta un'altra lezione curata da una ONG locale che si occupa di mobilità ciclistica, intitolata **"La sicurezza dei ciclisti e delle biciclette."** Le conferenze sono state seguite da un dibattito animato.

# 15

Alcuni abitanti hanno partecipato ad un corso di prova delle pedelec a Zagabria mentre **15 VIP hanno provato le pedelec per una settimana** e hanno raccontato le loro esperienze ai mass media nazionali. Tra loro c'erano l'ambasciatore britannico, un famoso giocatore di pallanuoto croato, il vice rettore dell'università di Zagabria e vari cantanti, attori, presentatori televisivi, giornalisti e professori.

# 200

Al momento in Polonia esiste un solo rivenditore di pedelec e procurarsi queste bici è difficile ma **grazie a PRESTO oltre 200 cittadini adulti di Tczew hanno avuto l'opportunità di provare sia le pedelec che le e-bike.**

# LE ATTIVITÀ LOCALI DI PRESTO: **PIANIFICAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE**

## AZIONE LOCALE: **ZAGABRIA**

### I parcheggi per le biciclette e la rete ciclabile

La rete ciclabile (che si estende attualmente su 200 km) non è ancora diffusa e mancano parcheggi per le biciclette, specie nella parte storica del centro di Zagabria. Queste barriere devono essere abbattute per avvicinare sempre più persone alla bicicletta. Nell'ambito di PRESTO, si è cercato di introdurre le piste ciclabili e un sistema di parcheggi nella parte della città in cui è concentrata la maggior parte delle istituzioni pubbliche. I risultati sono stati illustrati e presentati ai cittadini per incoraggiarli ad esprimere la loro opinione e coinvolgerli nella pianificazione delle infrastrutture locali.

**Maggiori informazioni:**
strategija@zagreb.hr

## AZIONE LOCALE: **BREMA**

### Parcheggi per le bici in occasione dei grandi eventi

L'ADFC e la Città di Brema hanno trasformato il Congresso della Chiesa protestante tedesca del 2009 (Kirchentag) a Brema in un evento davvero "cycle-friendly". Sono stati infatti predisposti nuovi parcheggi per 2.000 biciclette, creando delle strade con tratteggio della corsia tra le diverse aree dell'evento, una mappa turistica con informazioni sulla mobilità ciclistica e 1.500 biciclette a noleggio gratuito. Da allora Brema ha sviluppato un piano dei parcheggi per le biciclette che prevede le migliorie suggerite da PRESTO oltre a parcheggi per le biciclette nel centro storico e nelle sedi dei grandi eventi.

**Maggiori informazioni:**
wilhelm.hamburger@bau.bremen.de

**I partner di PRESTO in bici a Grenoble**

## AZIONE LOCALE: **GRENOBLE**

### Il consenso dei soggetti interessati sui principi della progettazione

Grazie a PRESTO, è stato avviato un processo di consultazione dei soggetti locali interessati al fine di raggiungere un consenso sui principi per la progettazione degli spazi urbani e delle strade in tutta l'area metropolitana. Tra i soggetti interessati vi sono le amministrazioni preposte alla viabilità, agli spazi urbani, al trasporto pubblico, nonché i politici e gruppi di utenti di tutta l'area Grenoble Alpes Métropole. Ne è derivato un insieme di linee guida sui principi di progettazione da seguire nella realizzazione dei progetti per le infrastrutture locali, tenendo conto di tutte le esigenze degli utenti, specie quelle dei pedoni e dei ciclisti.

**Maggiori informazioni:**
lionel.faure@lametro.fr

## AZIONE LOCALE: **TCZEW**

### Identificazione delle barriere alla ciclabilità

Tczew ha predisposto la piattaforma online www.dailybike.org che offre ai cittadini un accesso diretto alle notizie, alle informazioni e alle attività più aggiornate sulla ciclabilità. Il sito prevede una funzione che consente ai cittadini di segnalare le barriere infrastrutturali; questo strumento di partecipazione dei cittadini aiuterà il Comune a valutare meglio le esigenze di ciclabilità locali e a sviluppare infrastrutture ciclabili migliori.

**Maggiori informazioni:**
ciecholinska.presto@gmail.com

**Un sondaggio nell'ambito dell'Iniziativa "Geniale" di Venezia**

## AZIONE LOCALE: **VENEZIA**

### Identificazione dei punti a rischio

Sono stati identificati 60 "punti critici" (zone pericolose o inaccessibili per i ciclisti) nell'entroterra di Venezia per i quali sono state formulate delle soluzioni. Queste soluzioni, contenute in un CD, sono state presentate ai tecnici della città di Venezia responsabili della programmazione degli interventi. È stata stampata una brochure relativa a 24 punti critici per presentare il lavoro e le sue potenzialità.

**Maggiori informazioni:**
roberto.dibussolo@comune.venezia.it

**Suggerimento** Se si intende promuovere le pedelec, non dimenticatevi delle infrastrutture necessarie come i parcheggi e le stazioni di ricarica. Essendo più costose e pesanti delle normali biciclette, le pedelec posso avere esigenze diverse.

**Altre azioni locali sono disponibili nella sezione "Città e attività" su www.presto-cycling.eu**

# CITTÁ "SCALATRICI"

## ESPERIENZE ACQUISITE CHE POSSONO ESSERE UTILI AD ALTRI

Una volta che la città raggiunge il livello di "scalatrice" (quota di ciclabilità compresa tra il 5 % e il 20%), si presume che spostarsi in bici sia un sistema relativamente sicuro e conveniente in gran parte della città. Esistono diverse infrastrutture che sono già utilizzate. La percentuale di utilizzo della bicicletta è tale che i ciclisti abituali sono un elemento ben visibile nel panorama urbano. La bicicletta è indubbiamente vista come una modalità di trasporto a tutti gli effetti e le esigenze dei ciclisti come categoria sono tenute in considerazione. Tuttavia, le potenzialità finali non sono del tutto chiare. La città "scalatrice" deve affrontare una duplice sfida: convincere più persone a passare dall'auto alla bicicletta e rendere ancora più coesa la rete.

Occorre continuare ad estendere e diversificare le infrastrutture e i servizi per i ciclisti. Tra questi, ad esempio, vi sono le bici pubbliche (per abitanti e turisti) e servizi di deposito sicuro nei punti di interscambio come locali chiusi a chiave e/o sistemi di deposito automatizzato o sorvegliato. Poiché le città "scalatrici" hanno un grande potenziale per convincere le persone a passare dall'auto alla bici, occorre tantissima promozione!

**Deposito per biciclette a Grenoble**

**PRESTO consiglia quanto segue alle città "scalatrici":**

### Mantenere ed estendere ciò che si ha

Come detto in precedenza, una città "scalatrice" conta già su una rete ciclabile valida e i ciclisti sono un elemento visibile della vita urbana giornaliera. In questa fase è importante mantenere le infrastrutture esistenti, continuare a crearne di nuove e colmare le lacune della rete costruendo una rete ciclabile a maglie fitte (si consiglia una distanza massima di 250 m tra i percorsi paralleli nelle aree edificate) che attiri nuovi utenti. Evitare di lavorare in modo isolato; le infrastrutture ciclistiche devono essere inserite nelle politiche urbanistiche, in quelle relative ai parcheggi e alle zone pedonali della città. È buona norma illustrare le linee guida tecniche per le infrastrutture ciclabili a diversi dipartimenti della città per ottenere supporto e consenso sull'importanza di investire in servizi per le biciclette.

Se operate in un'area metropolitana è fondamentale ottenere il consenso di tutte le autorità preposte sui principi di progettazione al fine di creare le condizioni per diventare una città "campione" a livello di ciclabilità.

### Venezia, Italia: avvicinare tutti alla bicicletta

*A Mestre, l'entroterra di Venezia (180.000 abitanti), la quota di utilizzo della bicicletta è piuttosto alta (19%), ma c'è ancora spazio di miglioramento. I punti chiave delle attività di Venezia sono: analisi dei punti a rischio di incidenti e relative proposte di soluzione, sviluppo di un nuovo ed ampliato piano di percorsi ciclabili, attività per incoraggiare i bambini ad andare a scuola in bicicletta, eventi cittadini e promozione delle pedelec.*

## Grenoble, Francia: dall'uso occasionale all'uso quotidiano della bicicletta

*Grenoble Alpes Métropole (400.000 abitanti) si trova nella Francia orientale vicino alle Alpi (ma ancora in pianura!). La città di Grenoble ha una quota di utilizzo della bicicletta per gli spostamenti del 5% (4% nell'area metropolitana complessiva). Le attività di PRESTO a livello locale a Grenoble sono state progettate per aumentare tale percentuale in un agglomerato le cui infrastrutture sono quelle di una città scalatrice nonostante il numero dei ciclisti sia comparativamente basso. Queste attività hanno riguardato lo sviluppo di principi di progettazione comuni per la ciclabilità urbana in tutto l'agglomerato, feste dedicate alla bicicletta, la creazione di una precisa strategia promozionale a favore dell'uso quotidiano della biciclette e dimostrazioni del funzionamento delle pedelec.*

### Le infrastrutture non sono sufficienti

Lo sviluppo delle infrastrutture e le attività promozionali devono andare di pari passo, soprattutto nelle città "scalatrici". Non appena si crea un nuovo tratto di pista ciclabile o si installa un nuovo parcheggio, comunicatelo subito! Invitate i mass media e lasciate che le loro immagini parlino per voi. Le persone apprezzeranno queste novità (se ne vengono informate!) e risponderanno utilizzando i nuovi servizi. Preparatevi però: le critiche sono inevitabili. Le persone fanno fatica ad adattarsi alle novità. Non lasciatevi scoraggiare! Continuate a concentrarvi sui vantaggi e incoraggiate altri sostenitori a parlarne.

Quanto alla promozione, una città "scalatrice" non deve accontentarsi dei "frutti immediati". Migliori condizioni di ciclabilità a livello locale sono l'argomentazione perfetta per ampliare le vostre attività promozionali rivolgendovi a diversi gruppi di destinatari. Questi possono includere i lavoratori e i datori di lavoro, le scuole (e i genitori che portano a scuola in auto i loro figli) o chi fa la spesa tutti i giorni.

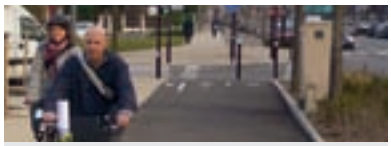
Senza il sostegno (anche economico) dei politici locali, è difficile elaborare una strategia di comunicazione globale per la ciclabilità in grado di raggiungere tutti. Le campagne promozionali incentrate su temi specifici come la salute personale o il risparmio economico possono essere l'ideale per raggiungere potenziali ciclisti.

### Non dimenticate gli altri utenti della strada

Aumentare la quota di utilizzo della bicicletta può risultare impossibile se non si riesce a cambiare l'atteggiamento degli altri utenti della strada (automobilisti convinti che le strade siano appannaggio delle autovetture o i pedoni che non vedono di buon occhio i ciclisti negli spazi urbani affollati). Per questo la visione della città deve comprendere anche l'educazione pubblica di tutti gli utenti della strada. Ma non tutti i ciclisti sono irreprensibili.

*"Sosteniamo il governo metropolitano di Grenoble e la sua volontà di far capire ai bambini – e ai loro genitori – che la bicicletta può diventare un mezzo di trasporto per gli spostamenti casa- scuola di ogni giorno."*

**Monique Giroud, Presidente dell'Associazione per lo sviluppo del trasporto locale, la ciclabilità e i pedoni, Grenoble, Francia**



*"La nostra guida strategica per le infrastrutture locali sostenuta da PRESTO nasce dal desiderio condiviso da tutti coloro che si occupano di pianificazione delle infrastrutture urbane – persone che lavorano in diverse istituzioni dello stesso territorio – di compiere progressi comuni nel tener conto delle esigenze dei ciclisti."*

**Alain Berger, Responsabile del Dipartimento per il Traffico, la Viabilità e le Attrezzature, Città di Echirolles, Francia**

**60**

Attraverso PRESTO, a Venezia sono stati analizzati **60 punti critici** e sono state proposte **altrettante soluzioni tecniche**. Il costo totale previsto delle modifiche è stato di €7.076.900. Sebbene le risorse finanziarie per realizzare le soluzioni non siano state ancora identificate con chiarezza, è utile avere dei piani pronti per l'utilizzo nel momento in cui le risorse saranno disponibili.

Poiché il comportamento di (alcuni) ciclisti può essere un problema reale per pedoni e automobilisti, sono necessarie azioni specifiche volte a migliorare tale comportamento. Se i ciclisti vogliono essere rispettati al pari degli altri utenti della strada devono rispettare sia questi ultimi che il Codice della Strada.

*"Il Progetto PRESTO ha insegnato ai bambini in molte scuole della mia città che scegliere la modalità corretta di trasporto per andare a scuola è un bel gioco e un bel modo di ricordare agli adulti che l'aria pulita è un bene prezioso di cui tutti dobbiamo avere cura; nessuno ne è escluso. Mr $CO_2$ può essere sconfitto soltanto se tutti imparano a svolgere al meglio il proprio ruolo in questa squadra!"*

**Roberto Di Bussolo, Responsabile della Mobilità Sostenibile (alias, Mr $CO_2$), Città di Venezia, Italia**

## Perché non noleggiare una bicicletta?

Investire in un piano per le biciclette pubbliche può essere un ulteriore incentivo per le città "scalatrici". I piani per le biciclette pubbliche intrapresi a Venezia e Grenoble (e in molte altre città europee) consentono ai non ciclisti e a coloro che non possiedono una bici di provare a utilizzarla. I sistemi per le biciclette pubbliche in Europa hanno sensibilizzato le persone sull'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto e hanno sensibilmente aumentato i livelli di mobilità ciclistica. In particolare, le città frequentate da turisti possono incrementare la percentuale di ciclabilità grazie a un piano per le biciclette pubbliche.

Le pedelec, se inserite in un piano per le biciclette pubbliche, possono svolgere un ruolo importante nell'avvicinare sempre più persone alla bicicletta. Ad esempio, nel 2011 è stato creato un sistema simile nella città tedesca di Offenbach. I piani per le biciclette pubbliche – con o senza pedelec – raramente hanno successo senza sovvenzioni. Tuttavia, spetta a voi decidere se il loro valore aggiunto ne giustifica il costo supplementare (o valutare eventuali sponsorizzazioni).

*"L'iniziativa "Miglia Verdi" ha coinvolto le scuole elementari di Mestre ed è stata sostenuta dalla Città di Venezia in collaborazione con FIAB. I bambini hanno accolto con grande entusiasmo l'iniziativa e hanno appreso i principi divertendosi. In futuro questi bambini saranno persone con un valore aggiunto, adulti più informati e coscienziosi."*

**Viviana Tre, Presidente di FIAB (la Federazione Italiana Amici della Bicicletta) Mestre, Italia**

# 53%

Il **numero di alunni** che utilizzano la bicicletta negli spostamenti giornalieri casa-scuola è a**umentato del 53% durante l'iniziativa "Miglia Verdi" di PRESTO** a Venezia e **sono stati risparmiati 10.900 kg** di $CO_2$ nel mese in cui i bambini hanno partecipato al progetto.[4]

# il piano

Prima di PRESTO, le attività di comunicazione a Grenoble si erano concentrate, in generale, su modalità alternative all'auto tra cui alcuni eventi dedicati alla bicicletta. **PRESTO ha orientato le attività sulla bicicletta intesa come una modalità di trasporto specifica che richiede una strategia promozionale dedicata, portando infine a un piano promozionale per la mobilità ciclistica!** PRESTO ha dato grande slancio alla cultura della bicicletta di Grenoble!

[4] Metodo di calcolo: si è considerato che l'utilizzo dell'auto privata (adesivi rossi) per andare a scuola generi 2 kg di C02 per uno spostamento di 15 minuti (percorso medio casa-scuola), il car pooling e l'autobus (adesivi gialli) generano 200 g mentre i ciclisti o i pedoni (adesivi verdi) generano 0 g di C02. Gli adesivi assegnati ad ogni classe per ogni modalità di trasporto utilizzata durante la gara sono stati contati e messi in relazione alla situazione iniziale degli spostamenti verso la scuola di ogni classe per calcolare la quantità di C02 risparmiata.

# LE ATTIVITÀ LOCALI DI PRESTO: **PROMOZIONE DELLA BICICLETTA**

AZIONE LOCALE: **TCZEW**

## Promuovere l'utilizzo della bicicletta ad ogni età

Nel quadro di PRESTO, le attività promozionali ed educative svolte a Tczew sono state rivolte a tutte le fasce d'età (bambini, studenti, adulti, nonni) e a tutti gli utenti della strada, diffondendo la mobilità ciclistica come una modalità di trasporto quotidiana per tutti. Sono stati organizzati degli incontri aperti ai residenti, iniziative nell'ambito delle Giornate europee della mobilità, attività in strada durante la Giornata della viabilità e concorsi. I mass media locali sono sempre stati coinvolti.

**Maggiori informazioni:**
ciecholinska.presto@gmail.com

AZIONE LOCALE: **GRENOBLE**

## La sfida "A scuola in bicicletta"

Nel quadro del progetto PRESTO, la sfida "A scuola in bicicletta" è stata organizzata a Grenoble nel 2011 in collaborazione con l'Associazione per lo sviluppo del trasporto locale, la mobilità ciclistica e i pedoni. Sei scuole dell'infanzia, 18 elementari e 4 scuole medie hanno aderito, per un totale di 5.626 alunni partecipanti. Le scuole con la percentuale più alta di ciclisti sono state premiate; la partecipazione media è stata del 53%

**Maggiori informazioni:**
myriam.wuyam@lametro.fr

**Il concorso "Miglia Verdi" di Venezia**

AZIONE LOCALE: **VENEZIA**

## "Miglia verdi"

Nell'ambito dell'iniziativa "Miglia Verdi", alcune classi delle scuole elementari si sono sfidate tra loro per un mese e ogni giorno sono stati assegnati dei punti in base alla modalità di trasporto utilizzata dai bambini per andare a scuola. È stato osservato un cambiamento significativo nelle abitudini di mobilità degli alunni durante l'iniziativa con un aumento del 53% (+29 alunni) nel numero di studenti che hanno scelto la bicicletta per i percorsi casa-scuola. I risultati hanno superato l'aumento previsto del 15% circa (basato su risultati passati). L'evento finale è stato organizzato nel Parco San Giuliano di Mestre offrendo ai 347 alunni partecipanti al progetto un'infinità di attività ricreative, pratiche e concrete sulla sicurezza e i vantaggi della bicicletta.

**Maggiori informazioni:**
roberto.dibussolo@comune.venezia.it

AZIONE LOCALE: **BREMA**

## Il conta-biciclette

PRESTO ha creato le condizioni e fornito il sostegno finanziario per l'installazione di alcuni conta-biciclette, tra cui uno con display digitale. Ci sono voluti due anni per valutare ed esaminare tutte le opzioni per la rilevazione dei ciclisti e la visualizzazione dei numeri rilevati. Infine, è stato approvato un programma per 8 conta-biciclette e il primo dispositivo - con display – è stato installato nell'autunno del 2011. L'alto numero di ciclisti rilevato ha superato anche le previsioni più ottimistiche.

**Maggiori informazioni:**
wilhelm.hamburger@bau.bremen.de

AZIONE LOCALE: **ZAGABRIA**

## La promozione della mobilità ciclistica rivolta agli studenti

La promozione della bicicletta rivolta agli studenti, un importante gruppo di destinatari a Zagabria, ha previsto delle lezioni in aula su argomenti relativi alla mobilità ciclistica e un sondaggio scientifico condotto su circa 600 studenti dell'Università di Zagabria. Lo scopo del sondaggio era determinare la quota di studenti-ciclisti e di potenziali nuovi ciclisti all'interno della popolazione studentesca, raccogliere i loro suggerimenti per migliorare le infrastrutture e per attuare altre misure in grado di favorire un maggiore utilizzo della bici.

**Maggiori informazioni:**
strategija@zagreb.hr

**Altre azioni locali sono disponibili nella sezione "Città e attività" su www.presto-cycling.eu**

# CITTÀ "CAMPIONE"

## ESPERIENZE ACQUISITE CHE POSSONO ESSERE UTILI AD ALTRI

**Il Festival della bicicletta di Brema (2010)**

Nelle città "campione" (uso della bicicletta superiore al 20%), molti spostamenti brevi vengono effettuati a piedi o in bici ed è presente una rete ciclabile diffusa in tutta la città. A questo punto è necessario comunicare a sempre più persone i vantaggi della bicicletta, in modo da raggiungere anche i "frutti più lontani". Intendiamo gli anziani o gli immigrati provenienti da paesi in cui la bici è poco diffusa oppure i ciclisti occasionali che potrebbero decidere di utilizzare di più la bici al posto dell'auto. Al contempo – come è stato fatto per il traffico veicolare nei decenni scorsi – l'innovazione e un impegno costante sono necessari per continuare ad aumentare il flusso regolare del traffico ciclistico nelle aree urbane. A questo punto, gli interventi infrastrutturali dovrebbero focalizzarsi sul miglioramento dei parcheggi per le bici, sulla riqualificazione e sul mantenimento delle infrastrutture e sull'intensificazione del flusso e della velocità dei ciclisti, ad esempio, allargando le piste ciclabili esistenti o creando delle "corsie veloci" per i ciclisti rendendo la rete più conveniente e appetibile. Al contempo, le attività promozionali e di comunicazione devono proseguire per soddisfare chi utilizza la bici tutti i giorni e sfruttare altro potenziale offrendo informazioni utili e vantaggi come ricompensa per il loro impegno ciclistico.

**In base alla nostra esperienza, ecco cosa consiglia PRESTO alle città "campioni":**

### La promozione non si ferma mai

La necessità di promuovere la ciclabilità deve essere continua, anche nelle città «campioni». I metodi promozionali, tuttavia, differiscono rispetto a quelli delle città "principianti" e "scalatrici". Le campagne promozionali e il marketing cittadino rendono la mobilità ciclistica parte dell'identità di una città.

### Brema, Germania: innovazione nella mobilità ciclistica e grandi eventi

*Brema (550.000 abitanti) si trova nella Germania settentrionale. Ha già un'eccellente percentuale di utilizzo della bici (il 25% di tutti gli spostamenti), ma, per mantenere e incrementare tale quota, sono essenziali pianificazione e una continua azione informativa. A Brema, le attivita PRESTO a livello locale si sono incentrate sulla pianificazione di parcheggi per le biciclette in occasione dei grandi eventi, su campagne promozionali per importanti eventi "cycle-friendly", feste dedicate alla bicicletta, l'installazione di un contabiciclette (con display) e dimostrazioni delle pedelec.*

# 400.000

Brema **conta le biciclette**. Un contabiciclette provvisto di display digitale ubicato su un ponte sul fiume Weser a elevato traffico ciclistico **ha rilevato 400.000 ciclisti nei primi due mesi**. Altri sette contabiciclette permanenti sono stati installati a Brema per fornire agli amministratori comunali una rilevazione precisa del numero dei ciclisti.

# 50%

Nonostante esistesse già una percezione di "elevati flussi ciclistici" a Brema, le cifre registrate dal nuovo contabiciclette hanno sorpreso gli stessi sostenitori della bicicletta. **50.000 ciclisti sono stati rilevati ogni settimana, il 50% in più di ciò che si aspettavano i funzionari comunali!**

# 200

Un rivenditore non di Brema che ha presentato le pedelec alla giornata della bicicletta senz'auto di Brema del 2009 ha venduto **oltre 200 pedelec agli abitanti di Brema dopo l'evento.**

*"Se più utenti della strada scambiassero l'auto per una pedelec, avremmo immediatamente molto più spazio nelle strade. ETRA, nostro partner nel progetto PRESTO, ha realizzato diversi percorsi di prova qui a Brema incentivando notevolmente le pedelec."*

**Ludger Koopmann, Vice Presidente dell'Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (Associazione federale ADFC), Brema**

Ad esempio, la comunicazione online con i ciclisti, attraverso piattaforme per ricevere informazioni sulla rete ciclabile, è uno strumento utile per le città "campione" ed evidenzia l'importanza assegnata alla voce del ciclista.

In tutte le attività, una ONG forte ed esperta come un'associazione di ciclisti può essere un partner valido nelle campagne promozionali. Essa può fornire consulenza sulle questioni infrastrutturali, sostenere le proposte del consiglio comunale e avvicinare l'amministrazione ai suoi cittadini-ciclisti.

## Parcheggia e festeggia

Le biciclette, essendo veicoli piccoli, silenziosi ed ecologici, sono il mezzo di trasporto ideale per i grandi eventi (partite di calcio, concerti, festival) e sono un vantaggio per gli organizzatori e i residenti oltre che per gli stessi ciclisti. Al fine di incoraggiarne l'utilizzo, occorre creare abbondanti parcheggi ubicati vicino agli ingressi principali dell'evento. Consigliare alle persone di raggiungere gli eventi in bici deve far parte della promozione generale dell'evento in modo da ricordare loro questa possibilità nel momento in cui programmano il loro viaggio.

## L'effetto moltiplicatore delle pedelec

Le pedelec possono offrire nuove prospettive alle città "campioni". Se da un lato la nuova tecnologia può attirare gli amanti dell'high-tech, dall'altro le pedelec svolgono un ruolo importante rivolgendosi a nuovi destinatari (anziani, chi vive lontano da dove lavora, chi ha difficoltà in salita, chi trasporta carichi pesanti). Nei percorsi di prova le persone riescono a percepire la differenza di una "bici con il vento in coda". Un parcheggio per automobili su più livelli (chiuso alle

**Una pista ciclabile a Brema**

**Una pista ciclabile in sede propria a Brema**

# 1.000

PRESTO ha sensibilizzato gli organizzatori di eventi e i visitatori in merito ai parcheggi per le bici. Nel 2011, grazie al sostegno di ADFC, un partner di PRESTO, **la BREMINALE** – un grande festival all'aperto lungo il fiume Weser con 200.000 visitatori – **ha fornito rastrelliere mobili per 1.000 biciclette**. I visitatori in bicicletta hanno gradito tale offerta, che ha avuto un interessante effetto collaterale positivo: anche le biciclette non parcheggiate nelle rastrelliere erano sistemate in file ordinate. Alcuni mesi dopo l'evento, le persone ricordavano ancora positivamente tale esperienza; i gestori del traffico intendono continuare questa collaborazione in futuro.

auto) può ospitare un corso di prova delle pedelec. Gli effetti sinergici con altri grandi eventi (come un festival locale o una giornata senza auto) possono suscitare l'interesse del pubblico.

Le città possono anche avviare un progetto dimostrativo dell'utilizzo delle pedelec sul posto di lavoro in collaborazione con datori di lavoro locali invitando i dipendenti a provare le pedelec intese come veicoli aziendali.

## Contare i ciclisti

Piccole e silenziose, le biciclette circolano lungo le strade quasi inosservate tanto che spesso i gestori del traffico – e non solo loro – sottovalutano in maniera significativa il numero di ciclisti nelle loro città. Sebbene qualcuno li ritenga meccanismi promozionali troppo costosi, i "barometri per biciclette" (contabiciclette con display digitali) dimostrano ai ciclisti che contano (e che vengono contati).

Qualora qualche detrattore definisca il barometro per biciclette nient'altro che un giocattolo costoso, sappiate che la sua installazione potrebbe diventare una questione politica in grado di comportare dei ritardi o perfino tramutarsi in un tema elettorale. Brema è fortunata in quanto il suo contabiciclette gode del supporto politico.

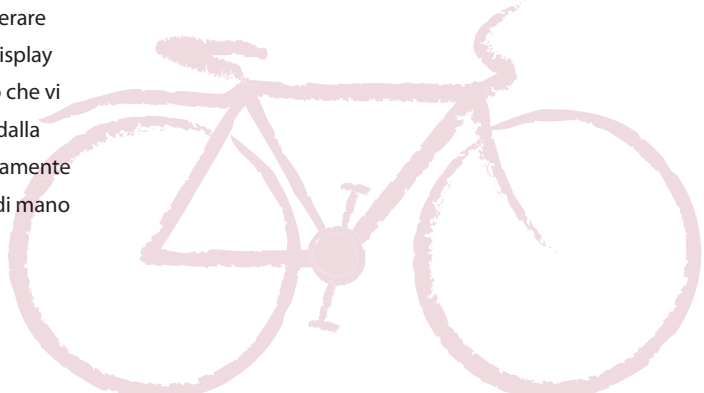
Il Senatore per l'ambiente della città ha infatti dichiarato ai mass media locali, "Ci siamo impegnati a fondo per sapere esattamente quante persone attraversano ogni intersezione mentre finora, per le biciclette, ci siamo basati unicamente su sondaggi sporadici ogni 5 anni". [5]

Se il display digitale del "barometro" non è indispensabile, contare i ciclisti lo è. Sebbene Brema abbia un solo display digitale (nel punto di attraversamento di un ponte trafficato), sta installando delle stazioni contabiciclette in altri 7 punti per dare ai gestori del traffico un'idea chiara del numero di ciclisti presenti in città.

Attenzione: nel decidere l'ubicazione del vostro "barometro per biciclette", purtroppo dovete anche considerare l'eventualità di atti vandalici. Il display deve essere ben visibile a coloro che vi passano davanti (a prescindere dalla modalità di trasporto) ma teoricamente non dovrebbe essere a portata di mano dei vandali.

*"Da molti anni il Dipartimento per l'ambiente di Brema persegue l'obiettivo di promuovere la bicicletta e di aumentare la quota del traffico ciclistico totale. Per una pianificazione del trasporto lungimirante, abbiamo bisogno di dati e fatti sulla ciclabilità. Pertanto, in futuro il numero di ciclisti nei punti principali della rete ciclabile sara conteggiato automaticamente. Grazie a PRESTO per averci sostenuti fin dall'inizio!"*

**Dr. Joachim Lohse, Senatore per l'Ambiente, l'Edilizia e il Trasporto, Libera Città Anseatica di Brema**



[5] Weser-Kurier, 28.10.2011, p. 8.

# LE ATTIVITÀ LOCALI DI PRESTO: **PROMOZIONE DELLE PEDELEC**

## AZIONE LOCALE: **GRENOBLE**

### Dimostrare il potenziale delle pedelec agli automobilisti

Al fine di promuovere l'utilizzo delle pedelec tra i dipendenti e i residenti di Grenoble (specie coloro che vivono in zone collinari o che percorrono più di 10 km al giorno), una campagna della durata di un mese per la promozione delle pedelec si è svolta a fine 2011, per far conoscere alle persone le pedelec e dimostrare la loro efficacia. Il lancio avverrà in un'area commerciale molto trafficata in cui i rivenditori locali presenteranno modelli di pedelec. I cittadini interessati possono prenotare una pedelec gratuitamente tramite una linea telefonica dedicata. Prima di provarla, i partecipanti riceveranno informazioni tecniche e sulla sicurezza. I risultati di questa campagna in termini di valutazione faciliteranno la definizione della politica per le pedelec del governo di Grenoble Alpes Métropole per il 2012.

**Maggiori informazioni:**
myriam.wuyam@lametro.fr

## AZIONE LOCALE: **ZAGABRIA**

### Dimostrazione sul funzionamento delle pedelec

Una parte di questa campagna di promozione delle pedelec ha visto alcuni cittadini famosi di Zagabria provare le pedelec per una settimana. Alcuni VIP croati – tra cui professori, politici, diplomatici, campioni sportivi e personalità dei mass media – sono stati coinvolti nelle attività promozionali delle pedelec di PRESTO. Alcuni di essi hanno condiviso le loro esperienze con i media, divenendo testimonial del trasporto sostenibile. Per i cittadini si sono svolte pedalate di prova nel parco storico Maksimir a Zagabria. Di questi eventi si è parlato sui mass media a livello nazionale.

**Maggiori informazioni:**
strategija@zagreb.hr

**Promozione delle pedelec a Tczew**

## AZIONE LOCALE: **BREMA**

### La dimostrazione del funzionamento delle pedelec e i percorsi di prova

In collaborazione con vari rivenditori, l'ADFC ha messo a disposizione delle pedelec per alcune dimostrazioni e per eventi di prova durante i festival della bicicletta e le giornate senza auto a Brema. Inoltre, il percorso di prova Extra-Energy GoPedelec! è stato allestito in una zona centrale, tra la stazione principale e il centro storico, con il sostegno del partner di progetto ETRA. La possibilità di provare le pedelec durante i festival, le esposizioni e altri momenti di prova delle biciclette ha creato diverse occasioni di contatto tra i visitatori e le pedelec. Poiché molte persone non conoscono bene le pedelec, si è pensato fosse più efficace (e semplice) presentarle nell'ambito di altri eventi legati alle biciclette piuttosto che organizzare un unico grande evento dedicato alle pedelec.

**Maggiori informazioni:**
tobias.leuze@adfc-bremen.de

## AZIONE LOCALE: **TCZEW**

### La promozione delle pedelec

La promozione delle pedelec a Tczew è stata duplice: una presentazione combinata con una pedalata di prova in occasione di alcuni eventi e dei noleggi settimanali (da parte di vari professionisti, anziani ed altri). La promozione ha riguardato 500 persone, delle quali circa 100 hanno noleggiato le pedelec per una settimana o più a lungo Sono stati condotti sondaggi e interviste per valutare l'utilità percepita delle pedelec. I risultati mostrano che le bici elettriche facilitano l'utilizzo della bicicletta da parte degli anziani oltre ad essere una buona soluzione nelle zone collinari. La promozione delle bici elettriche tra i residenti di Tczew ha aumentato il numero di abitanti interessati ad utilizzarle.

**Maggiori informazioni:**
ciecholinska.presto@gmail.com

**Dimostrazione sul funzionamento delle pedelec a Venezia**

## AZIONE LOCALE: **VENEZIA**

### Dimostrazione del funzionamento delle pedelec

Il primo evento dimostrativo del funzionamento delle pedelec mai organizzato a Venezia si è svolto nell'ambito del progetto PRESTO. L'evento, tenutosi a Mestre durante la "Domenica ecologica", ha consentito ai cittadini di provare 10 pedelec su una pista ciclabile nel centro di Mestre. L'evento promozionale ha coinvolto oltre 200 cittadini.

**Maggiori informazioni:**
roberto.dibussolo@comune.venezia.it

**Altre azioni locali sono disponibili nella sezione "Città e attività" su www.presto-cycling.eu**

# CREARE UNA CULTURA DELLA BICICLETTA

## ALCUNI SUGGERIMENTI

PRESTO ha cercato di identificare, attuare e condividere modalità in grado di creare o migliorare la cultura della bicicletta. Gli strumenti messi a punto dal progetto consistono in diverse risorse di formazione online, 5 corsi di e-learning, 4 guide e 25 schede tecniche in varie lingue che continueranno ad esistere anche al termine del progetto a gennaio 2012. In base a tutti i risultati e alle attività del progetto, formuliamo le seguenti raccomandazioni e suggerimenti generali per aiutare chiunque desideri attuare le politiche per la mobilità ciclistica nelle città "principianti", "scalatrici" e "campioni":

**Il festival della bicicletta a Grenoble**

### Raggiungere i propri destinatari

- Ampliare il più possibile la promozione: anche le misure più brillanti sono vane se nessuno le conosce.
- Fornire servizi per i ciclisti vicino alle scuole e alle università come misura per coinvolgere i giovani è utile per le città con qualsiasi livello di ciclabilità.
- Le giornate e le settimane di dimostrazione o di prova delle biciclette o delle pedelec contribuiscono a convincere le persone a scegliere la bici per andare al lavoro o a scuola ogni giorno.
- I social media sono perfetti per raggiungere i vostri destinatari. Molti ciclisti amano scambiare idee e opinioni sulla qualità dei servizi e mentre si pedala è facile fermarsi e scattare una foto da condividere con altri online.

### Attuare le politiche per la ciclabilità

- Non concentrarsi soltanto sulle singole categorie della mobilità; per determinare l'utilizzo dello spazio pubblico e le strategie potenziali per il cambiamento è importante analizzare i comportamenti di tutte le modalità.
- Coinvolgere più soggetti interessati possibili e dire loro ciò che intendete fare e perché.
- Normalizzare l'utilizzo della bicicletta a livello di pianificazione inserendola nei processi esistenti.
- La mobilità ciclistica è locale pertanto richiede un approccio locale. È utile prendere in prestito le idee di altre città a condizione di tener conto del contesto locale e di adattare le soluzioni alle vostre esigenze.
- Le città devono affrontare i conflitti tra pedoni e ciclisti mediante una progettazione leggibile degli spazi condivisi e campagne informative.

Infine, non lasciatevi abbattere! State per determinare un cambiamento culturale. Ciò richiede tempo e non sarà possibile convertire tutti all'utilizzo della bicicletta ma lavorando duramente e con pazienza riuscirete sicuramente a cambiare le cose!

**Per ulteriori informazioni**
www.presto-cycling.eu

**I coordinatori del progetto**
**Rafael Urbanczyk**
r.urbanczyk@rupprecht-consult.eu
Tel: +49 (0)221 60 60 55 16

**Michael Laubenheimer**
m.laubenheimer@rupprecht-consult.eu
Tel: +49 (0)221 60 60 55 23

*Traduzione dall'inglese.*
*Questa brochure è disponibile in altre lingue: Croato, Francese, Italiano, Polacco, Tedesco.*

**Per richiedere ulteriori copie o copie in altre lingue, contattate:**
**Il responsabile della divulgazione del progetto**
**Dr. Florinda Boschetti**, European Cyclists' Federation
f.boschetti@ecf.com
Tel: +32 (0)2 880 92 79

**Editori**
Rafael Urbanczyk e Bonnie Fenton (Rupprecht Consult)
in collaborazione con Dirk Dufour (Ligtermoet & Partners)

**Graphic Design**
De Visu Digital Document Design

**Dicembre 2011**

**Copyright**
Tutte le fotografie sono state fornite dalle città PRESTO e dal consorzio PRESTO. Siamo lieti di condividere le informazioni contenute in questa brochure per migliorare la mobilità ciclistica. Tuttavia, prima di copiare o utilizzare qualsiasi parte, vi preghiamo di contattarci per ottenere la nostra autorizzazione scritta. Grazie!

**Liberatoria**
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 venire fatto delle informazioni in essa contenute.

**PRESTO: Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode** È un progetto sostenuto da

ENERGIA INTELLIGENTE EUROPA

PRESTO è stato approvato dalla Campagna "Energia sostenibile per l'Europa" della Commissione europea come Partner Ufficiale.

**Il consorzio PRESTO:**

Bremen erleben! · Grenoble-Alpes · Tczew · Venezia · City of Zagreb · Rupprecht Consult · ECF · ETRA · Ligtermoet & Partners adviseurs in verkeersbeleid · adfc Bremen · PSWE Pomorskie Stowarzyszenie >>Wspólna Europa<< · POLIS

**Ti piace PRESTO?** Clicca Mi piace sulla pagina Facebook! http://tiny.cc/ygoiy