

## ELEZIONI REGIONALI LOMBARDIA 2018

### LE RICHIESTE DELLA FIAB AI CANDIDATI

#### la dieta del traffico (-20%), per una Regione più a misura di persona

Nel 2018 i cittadini sono chiamati ad importanti appuntamenti elettorali, dovendo rinnovare con il proprio voto non solo il Parlamento nazionale, ma anche le istituzioni regionali della Lombardia con l'elezione del Governatore e del Consiglio regionale.

In una campagna elettorale che si annuncia breve (le elezioni sono il 4 marzo) ma sicuramente intensa, la FIAB si rivolge ai candidati di tutte le forze politiche perché inseriscano nei propri impegni di programma la **mobilità sostenibile** quale elemento **irrinunciabile per una moderna politica di sviluppo** in grado di coniugare la crescita economica con la tutela della salute, dell'ambiente e più in generale per la riduzione dell'impronta ecologica ed una migliore qualità della vita dei cittadini.

#### Indice:

1. Innovazioni a livello nazionale negli anni 2013-2018
2. Innovazioni a livello regionale negli anni 2013-2018
3. Obiettivi anni 2018-2023: -20% la dieta del traffico (accordo di Parigi sul *climate change*)
4. Richieste di FIAB ai candidati alle elezioni regionali della Lombardia

### 1. Innovazioni a livello nazionale negli anni 2013-2018

Nel 2013 FIAB aveva contattato numerosi candidati delle Elezioni politiche chiedendo un impegno su alcuni temi emersi dagli **Stati Generali della Bicicletta del 2012 a Reggio Emilia** (vedi documento "[Decalogo Mobilità Nuova](#)").

In particolare FIAB aveva chiesto di sottoscrivere un impegno su 6 dei 10 punti citati:

1. Istituzione del **Servizio Nazionale per la Mobilità Ciclistica**;
2. **Revisione organica del Codice della Strada e delle norme tecniche**;
3. **Aggiornamento della legge di finanziamento sulla mobilità ciclistica**;
4. Equiparazione della bicicletta al trasporto pubblico nell'**infortunio in itinere**;
5. **Monitoraggio e sicurezza stradale**;
9. Promozione e valorizzazione del **turismo sostenibile** attraverso la realizzazione della **rete ciclabile nazionale "BICITALIA"**.

Su questi punti riteniamo che gli impegni allora assunti da molti candidati abbiano dato alcuni buoni frutti:

**PUNTO 3:** l'approvazione della **Legge Quadro sulla mobilità ciclistica** – votata dal Parlamento in via definitiva il 21 dicembre 2017 – ci sembra un passaggio innovativo, di esempio anche per altre realtà europee, perseguendo l'obiettivo (art. 1) *“di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative”*;

**PUNTO 4:** la norma sul riconoscimento dell'**infortunio in itinere in bici** (L. 28.12.2015, n. 221, art. 5, c. 4 e 5), garantisce più serenità a coloro che usano questo mezzo di trasporto per i loro spostamenti casa-lavoro, favorendo i comportamenti virtuosi nelle scelte di mobilità quotidiana;

**PUNTO 9:** l'identificazione di **una rete nazionale, denominata Bicitalia**, che include la rete europea **Eurovelo**, e delle risorse per la realizzazione di alcuni tracciati, sono elementi che hanno dato l'avvio a molti altri progetti sui territori, innescando una sorta di competizione positiva tra enti pubblici.

Ai punti sopra citati aggiungiamo il **riconoscimento della bicicletta come mezzo di trasporto** inserito nella Politica nazionale dei Trasporti, il ruolo importante del segmento del **cicloturismo** all'interno delle politiche del Ministero del Turismo, il tema dell'**uso combinato bici-trasporti pubblici**, con una nuova attenzione da parte di Trenitalia e RFI con cui FIAB ha attivato protocolli per un supporto anche di consulenza per le attività di sviluppo dell'intermodalità “treno+bici”.

## 2. Innovazioni a livello regionale negli anni 2013-2018

Nel 2013 il Coordinamento regionale FIAB Lombardia aveva chiesto ai candidati presidente e consiglieri della Regione di assumere una serie di impegni (v. doc. [“Mobilità sostenibile al centro delle politiche”](#)) legati alla sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, alla promozione della mobilità urbana sostenibile e del cicloturismo. Queste richieste erano state sottoscritte da una ventina di candidati alla carica di consigliere.

Nei 5 anni trascorsi sono stati compiuti diversi passi avanti per la promozione della ciclabilità anche in Lombardia. Ricordiamo alcune delle azioni che riteniamo più significative:

- il **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica**. Il documento definisce indirizzi per l'aggiornamento della pianificazione degli Enti locali e norme tecniche per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale con l'obiettivo di favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e nel tempo libero. Approvato con delibera n. X /1657 dell'11 aprile 2014, il Piano è stato redatto sulla base di quanto disposto dalla L.R. 7/2009 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”. Il PRMC individua il sistema ciclabile di scala regionale mirando a connetterlo e integrarlo con i sistemi provinciali e comunali, favorisce lo sviluppo dell'intermodalità e individua le stazioni ferroviarie “di accoglienza”; propone una segnaletica unica per i ciclisti; definisce le norme tecniche ad uso degli Enti locali per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale.

- **Mobilità ciclistica nelle aree urbanizzate**. A dicembre 2016 sono stati sottoscritti dalla Regione Lombardia 20 accordi per la realizzazione di progetti di mobilità ciclistica i cui soggetti attuatori,

**Coordinam**

affrontata promuovendo **un cambio radicale dei nostri stili di vita**, responsabili di un contributo rilevante ai mutamenti climatici.

L'abuso della motorizzazione privata ha determinato in questi decenni:

- un **crescente tasso di inquinamento atmosferico** con le conseguenze sulla salute (bene costituzionalmente protetto) purtroppo ampiamente note, i cui costi sociali ed economici gravano sulla collettività, oltre ad incidere negativamente anche sull'aspettativa di vita;
- un **abbassamento della qualità di vita nelle nostre città** che hanno perso la loro funzione primaria di luoghi di aggregazione e convivenza;
- una **crescente sedentarietà**, da cui dipendono molte delle patologie più diffuse;
- un'**insicurezza delle nostre strade** che di fatto nega ai soggetti più vulnerabili e non dotati di un'auto privata – bambini, anziani, persone con ridotta mobilità – di poter avere l'autonomia necessaria per vivere dignitosamente la propria quotidianità;
- un **consumo di suolo e una cementificazione del territorio** che, oltre a sottrarre in modo irreversibile risorse non riproducibili, sono responsabili anche di disastri ambientali che si ripropongono con preoccupante regolarità e costi enormi per la collettività.

Per questi motivi occorre **puntare a ridurre mediamente la percentuale delle auto private in circolazione** (il -20% è il dato indicato nella legge regionale dell'Emilia Romagna per le città con più di 30.000 abitanti), attraverso una serie di azioni che devono tendere a **sviluppare le modalità di MOBILITÀ ATTIVA: a piedi, in bici e con TPL**.

#### **4. Richieste di FIAB ai candidati alle elezioni regionali della Lombardia**

E' noto che la bicicletta è il mezzo più efficace e veloce sulle brevi distanze urbane (fino a 5 km) e risulta competitiva ove adeguatamente supportata sulle distanze maggiori (intermodalità).

Il Coordinamento regionale FIAB Lombardia chiede ai candidati Presidente e Consigliere alle elezioni della nostra Regione del prossimo 4 marzo di impegnarsi sulle seguenti azioni di breve termine, concrete e ben definite. Queste azioni – **da realizzare entro i primi due anni del nuovo governo regionale** – possono dare un efficace contributo per favorire la mobilità attiva negli spostamenti quotidiani con le ricadute positive che da ciò derivano in termini di riduzione del traffico e dell'inquinamento e di promozione di stili di vita sani.

##### **1. ISTITUZIONE DEL SERVIZIO REGIONALE PER LA MOBILITÀ CICLISTICA**

Le politiche per la ciclabilità coinvolgono settori diversi che devono agire in modo coordinato ed è pertanto necessaria una struttura di *Governance* chiaramente identificata all'interno della struttura burocratica.

##### **2. FORTE SOSTEGNO ALLA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA:**

**30 km/h come standard di velocità nei centri urbani, senso unico eccetto bici** (ossia doppio senso ciclabile nelle strade a senso unico delle città), **casa avanzata ai semafori**. La riforma del Codice della Strada è indispensabile per modificarne la visione, ponendo al centro della normativa la persona e non l'automobile, il veicolo: la riforma organica è ciò che auspichiamo – l'iter avviato si è purtroppo arenato dopo l'approvazione del Ddl alla

Camera nel 2014 – ma i punti indicati avrebbero una immediata ricaduta positiva sulla sicurezza stradale nelle nostre città, favorendo le scelte di mobilità a basso impatto.

### **3. SOSTEGNO ECONOMICO ALL'ACQUISTO DI BICI (a trazione muscolare o a pedalata assistita)**

L'incentivo dovrebbe essere maggiore a fronte di una scelta di dismettere la propria auto.

### **4. SCONTI FISCALI PER I NEGOZI CHE ATTREZZANO SPAZI PUBBLICI PER BICICLETTE**

Si tratta di interventi che hanno anche lo scopo di incentivare e rivitalizzare il commercio locale. Più spazio alle biciclette significa più spazio alle persone: 1 posto auto significa 1 potenziale cliente; in 1 posto auto parcheggiano 10 biciclette, quindi 10 potenziali clienti.

### **5. COMUNI CICLABILI, COMUNI VIVIBILI**

Prevedere agevolazioni ed incentivi per i Comuni **che privilegino trasformazioni urbanistiche sostenibili** favorendo soluzioni avanzate di gestione dello spazio pubblico e tutela del paesaggio i cui punti di forza siano: collegamenti e servizi per biciclette e pedoni (premiando quelli caratterizzati da continuità, attrattività, riconoscibilità e sicurezza), integrazione con la rete del trasporto pubblico e collettivo, elevati indici di verde fruibile e realizzazioni di spazi pubblici accoglienti (sviluppo di quartieri *car free* e *no carbon zone*).

### **6. CITTA' ATTIVE, CITTA' SANE**

Prevedere incentivi fiscali per le aziende che facilitano l'utilizzo della bici negli spostamenti casa-lavoro (ad esempio con la possibilità di prevedere "rimborsi chilometrici" o altre *facilities* – come spazi attrezzati, spogliatoi dedicati o altro – per il lavoratore che sceglie il *bike to work*). La promozione della mobilità attiva a partire dagli spostamenti quotidiani ha numerosi riscontri positivi sul benessere psicofisico delle persone e il movimento quotidiano, in linea con le raccomandazioni OMS, è uno degli elementi di prevenzione di molte malattie del benessere, dall'obesità al diabete alle patologie cardiovascolari.

### **7. INTEGRAZIONE MODALE E TARIFFARIA**

**Potenziare e ammodernare il trasporto pubblico** per andare incontro anche alle esigenze di una nuova tipologia di utenza con bici al seguito e favorire nel contempo l'intermodalità attraverso **interventi di supporto** come Velostazioni, Bike-sharing, parcheggi bici adeguati e sicuri, etc.

**Intensificare le iniziative di integrazione tariffaria** introducendo logiche premiali verso chi percorre primo e ultimo miglio in bici (es. sconti legati a Bike sharing+TPL, Velostazioni+TPL).

### **8. LOGISTICA**

Intervenire sulla logistica delle merci, favorendo lo sviluppo di sistemi di distribuzione fondati su piattaforme logistiche locali, utilizzo della ferrovia e mezzi di distribuzione finale sostenibili (cargo bike o tricicli a pedalata assistita).

### **9. MOTORI A BASSO IMPATTO**

Rispetto al parco veicolare motorizzato esistente, favorire la **conversione a sistemi di alimentazione sostenibili**, vietando progressivamente l'acquisto e la circolazione di mezzi diesel sul territorio regionale.

## 10. STABILITA' FINANZIAMENTI

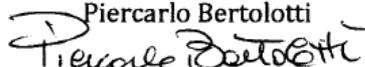
In applicazione del principio di responsabilità ambientale “chi inquina paga” e nel solco di quanto richiesto da ECF e dalle associazioni ad essa aderenti, fra cui FIAB (cfr. doc. “[Air Quality Ministerial Summit on 30 January; National investments in cycling](#)”), istituire un fondo di bilancio finanziato almeno con l'1% del gettito regionale derivante dalla riscossione della tassa automobilistica (cd. bollo auto) e dei pedaggi autostradali per sostenere la realizzazione delle politiche ambientali e delle richieste di cui ai punti precedenti.

Molte altre sono le attività da mettere in campo per affrontare il vasto tema dei cambiamenti climatici, tuttavia riteniamo che questi passaggi possano dare un aiuto significativo a cittadini e cittadine che sempre più numerosi stanno cambiando stili di vita o desiderano poterlo fare: **rendere semplice e sicuro l'utilizzo della bicicletta in città è la chiave di volta per scendere dall'auto e muoversi in modo diverso. Con benefici per tutti**, inclusa quella fascia di persone per la quale l'uso dell'auto privata continua a restare indispensabile (indicativamente il 40% degli spostamenti modali), che con ogni evidenza trarrebbe notevole beneficio da uno snellimento del traffico quotidiano.

Milano, gennaio 2018

Coordinatore FIAB Lombardia

Piercarlo Bertolotti



## -20%, la dieta del traffico

