

Per una mobilità ciclistica diffusa, intervista a Marco Passigato



Perché in Italia non esiste un Piano nazionale della mobilità ciclistica come in altri paesi (Olanda, Francia, Germania)? Cosa può fare Fiab perché ciò avvenga?

In Italia l'attenzione alla bicicletta è sempre stata scarsa, per avere un Piano nazionale della Mobilità ciclistica ci vuole una consapevolezza politica dei vantaggi che può comportare un maggior uso della bici, in città per congestionare e ridurre l'inquinamento, nell'extraurbano di lunga percorrenza come ricadute economiche sui territori attraversati, sempre in città, sui lunghi tracciati e nelle escursioni fuori porta come miglioramento della salute delle persone ed un risparmio di spesa pubblica per la salute. Per avere questo Piano nazionale è necessario che la società e le associazioni, assieme a FIAB facciano lobby per avere un provvedimento dalla politica nazionale.

Gli interventi in favore della mobilità ciclistica elencati nella tesi sono inclusi anche nel Libro Rosso della Ciclabilità,

presentato durante gli Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità Nuova da Fiab, Legambiente, Salvaiciclisti e Anci. Può considerarsi quest'ultimo uno strumento analogo e più completo, da proporre alle amministrazioni comunali?

Sicuramente gli Stati Generali hanno sviluppato un ragionamento più complessivo, pertanto l'insieme dei tre decaloghi, quello per le smart city, quello per la città grandi nel medio periodo e quello per la politica nazionale nel lungo periodo sono un ottimo elenco di azioni.

Quali città italiane, per ora, si sono dotate di un BiciPlan? Cosa può fare Fiab, localmente, perché siano istituiti anche in altri comuni?

E' difficile dire quali città hanno un BiciPlan, anche perché innanzitutto bisognerebbe precisare che un BiciPlan è qualche cosa di più di una "tavola della mobilità ciclistica" come si trova spesso nei documenti dei piani regolatori; il BiciPlan sviluppa sezioni di dettaglio, indica priorità esecutive di opere e si completa con le politiche di comunicazioni e di servizi come il bike sharing o le ciclo officine. Fiab può lavorare con le proprie associazioni locali affinché queste ultime siano "degli stimolatori" della macchina comunale e degli amministratori nel pianificare e promuovere la mobilità in bici ed allora il BiciPlan diventa uno strumento necessario.

Su piste ciclabili e zone 30 ci sono spesso diversità di opinioni. Quanto costa realizzare una zona 30? Perché in alcuni casi è più efficace di una pista

ciclabile? Ci sono margini per avere opinioni differenti o si tratta di una questione tecnica oggettiva?

E' difficile dire quanto costa una zona 30, se viene realizzata con riordino della sosta e qualche opera di ridisegno dei marciapiedi e platea rialzata nei punti chiave, allora non costa molto, ma soprattutto è in grado di attivare ciclabilità diffusa e sicura. Una pista ciclabile rimane comunque indispensabile nell'affiancamento ai grandi assi di traffico. Diciamo che in una cittadina di medie dimensioni ci voglio entrambe, delle buone piste ciclabili dalla periferia al centro, per muoversi in sicurezza tra i quartieri attraversando fiumi, ferrovie, sottopassi e strade ad alto traffico collegando un quartiere ad un altro ed zone 30 all'interno dei quartieri.

Spesso si associa la buona mobilità ciclistica alle piccole province. Ma è possibile avere un'alta percentuale di spostamenti in bicicletta anche in città più estese?

Ci sono dei casi esempio dall'estero? Nelle grandi città europee la bici assieme al trasporto pubblico è lo strumento più pratico e diffuso, Amsterdam, Copenhagen, Monaco di Baviera, Berna sono città grandi dove ci si muove benissimo in bici, ed è proprio il trasporto pubblico che trasportando tanta gente consente alle persone di avere meno auto in famiglia e più spazio in città per muoversi con più sicurezza in bici.

Prossimamente si terrà in collaborazione tra Fiab e Università di Verona il corso di "Promotore della mobilità ciclistica". In Italia dove c'è domanda di questa figura professionale?

Si tratta di una figura professionale multifunzione, che può lavorare sia in studi professionali, che in strutture per la mobilità turistica, come uffici pubblici la soluzione più idonea dovrebbe essere la consulenza a Province e Regioni che hanno assieme sia la visione pianificatoria che la promozione turistica.

(Domanda di Ezio Intropido): **Nel testo è ricorrente il richiamo a "persone motivate ed esperte nella progettazione e marketing". Come e dove è possibile reperire queste risorse? Noi viviamo in una piccola realtà cittadina, che è ancora ai primordi dell'era ciclistica, abbiamo solo poche piste ciclopedonali promiscue realizzate tre anni fa e mai sviluppate. La nostra associazione ho presentato all'Amm.ne Comunale un Libro Bianco sulla mobilità ciclistica in ambito urbano, elaborato a fronte di suggerimenti da parte dei soci e sopralluoghi sul campo. Stiamo facendo del nostro meglio per sviluppare una visione "ciclistica" negli amministratori e nei tecnici comunali, il tutto però basato sulla buona volontà e la riproduzione di buone pratiche viste altrove. Vorremmo chiedere ai candidati alle prossime elezioni amministrative comunali la realizzazione di quanto indicato nel Libro Bianco e l'istituzione di un Ufficio Biciclette. Il problema resta però l'individuazione delle persone "esperte nella progettazione e marketing". Come possiamo sviluppare questo know out in una realtà di 11.000 abitanti?**

Una realtà di 11 mila abitanti è una realtà piccolina, è difficile che l'amministrazione comunale possa mettere a disposizione una persona dedicata, comunque dovrebbe instaurarsi un buon rapporto tra l'associazione locale che spesso è portatrice di competenze e il politico dedicato, Sindaco od Assessore; e assieme pianificare un programma di azioni con uscite in bici, interventi nelle scuole, individuazione delle prime zone 30, individuare i punti per i parcheggi bici, impostare i primi controsenso in

bicicletta. Per acquisire competenza si possono consultare i due documenti principali prodotti da FIAB e cioè il [Vademecum per la mobilità ciclistica](#) della Regione Puglia e il [quaderno Gallimbeni – Fiab sulla Moderazione del Traffico](#). Ovviamente per apprendere le potenzialità di una mobilità basata sulla bicicletta è opportuno visitare città italiane come Mestre, Bolzano, Reggio Emilia ed europee come Monaco di Baviera, Groningen ecc ove la mobilità ciclistica è matura e ben organizzata con piste ciclabili e zone 30.

Marco Passigato, veronese, è Coordinatore Responsabile dell'Area Tecnica FIAB, curatore del citato e recente quaderno Gallimbeni sulla Moderazione del Traffico. Ingegnere, progettista, pianificatore e formatore sulla mobilità ciclabile e sostenibile; Mobility Manager dell'Università degli Studi di Verona; Consigliere Nazionale della FIAB (nel sito Area Tecnica una [scheda più approfondita](#) e link al suo sito personale).