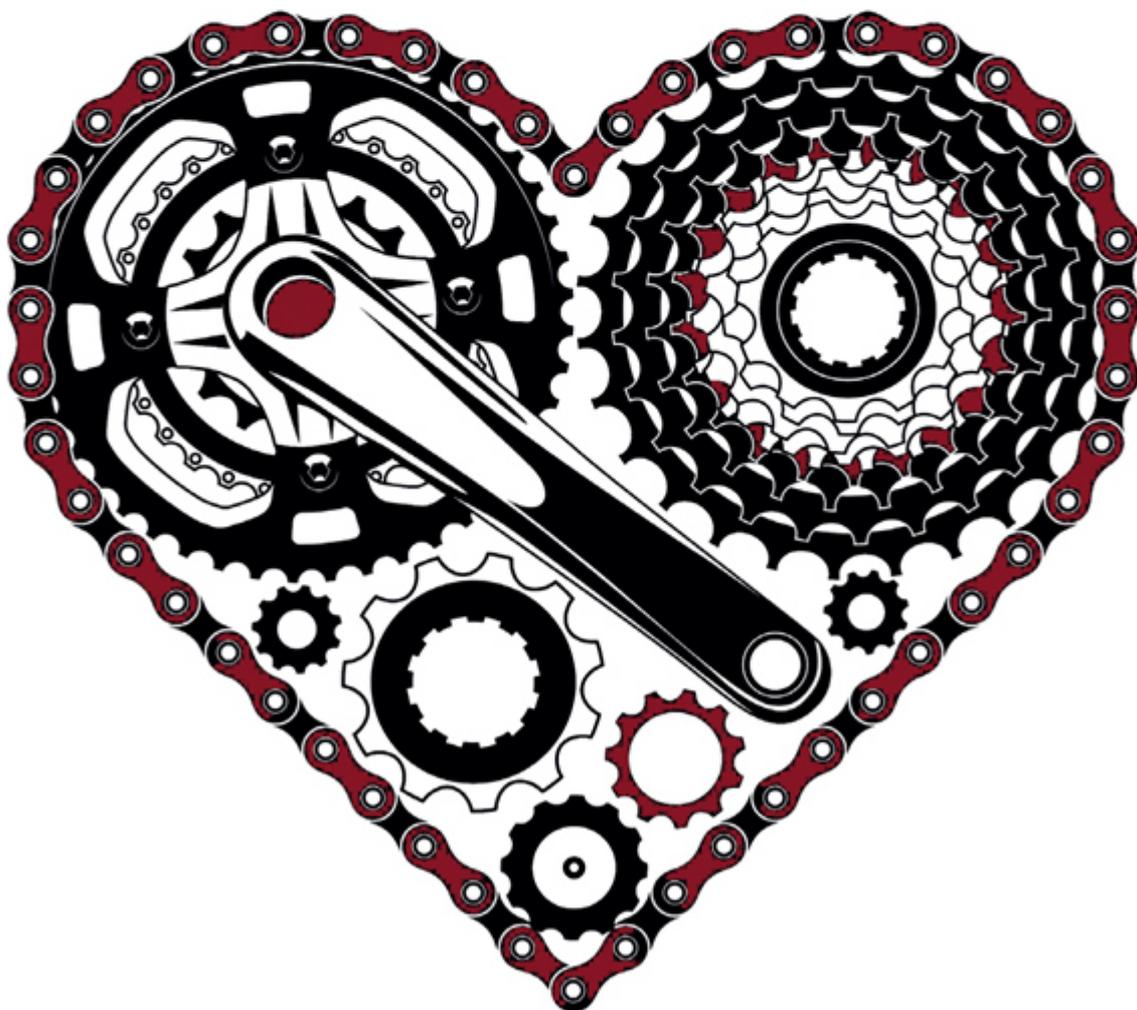




LEGAMBIENTE



DICHIARAZIONE DEI DIRITTI DEL CICLISTA URBANO



Pesaro 15 settembre 2017

DICHIARAZIONE DEI DIRITTI DEL CICLISTA URBANO

- Introduzione

Prendendo spunto dalla *The Amsterdam Declaration: the right to use the Bicycle*¹ del 2000 e dalla successiva *Declaración de Sevilla sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte saludable, ecológico y sostenible*² del 2009, anche in Italia viene proposta la **Dichiarazione dei diritti del ciclista urbano**, presentata a Pesaro da **Legambiente** in occasione del summit di Rete Mobilità Nuova del 15 e 16 settembre 2017.

Il documento spagnolo così come quello internazionale del 2000, sottoscritto in occasione della conferenza *Velo Mondial*, hanno definito gli elementi basilari utili a sviluppare la ciclabilità urbana e quella turistica, a partire da un diritto fondamentale e universale:

Tutti devono poter circolare in bicicletta!

Entrambe le dichiarazioni hanno contribuito a far crescere la cultura della mobilità nuova e sono state prologo o supporto di una serie di interventi significativi nell'ambito della mobilità individuale non motorizzata.

E' lo stesso obiettivo che si propone la **Dichiarazione dei diritti del ciclista urbano**, che punta alla nascita di una **Rete di Città Ciclabili Italiane** e - in collaborazione coi Comuni e le altre realtà istituzionali nazionali e locali che sottoscriveranno la dichiarazione - alla definizione di una serie di **azioni che nel breve e nel medio periodo siano capaci di far crescere il numero di utenti della bicicletta in ambito urbano e il cicloturismo**.

Tecnici, esperti e interlocutori del mondo delle imprese e delle istituzioni che interverranno a Pesaro in occasione della due giorni **Verso gli Stati Generali della Mobilità Nuova** verranno invitati a ragionare sui contenuti della *Dichiarazione* e a proporre, se del caso, modifiche e integrazioni.

Immediatamente dopo verrà chiesto ai Comuni, agli altri enti locali e ai rappresentanti delle istituzioni nazionali di sottoscrivere la Dichiarazione dei diritti del ciclista urbano e di entrare a far parte della Rete di Città Ciclabili.

I firmatari - ognuno per le proprie responsabilità - si impegnano a definire entro la fine del 2017 i propri obiettivi locali o nazionali per il 2018 e per il triennio successivo, per far sì che i principi contenuti nella Carta di Pesaro trovino attuazione sul territorio.

¹ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/brr-128-2001-en.pdf>

² <http://www.sevilla.org/sevillaenbici/contenidos/1-enbici/DeclaracionSevilla-Espa%C3%B1ol.pdf>

DICHIARAZIONE DEI DIRITTI DEL CICLISTA URBANO

CONSIDERATO

- che la **mobilità ciclabile** è insieme alla **pedonalità** e al **trasporto pubblico** uno degli assi fondamentali delle politiche tese alla **mobilità nuova e alla rigenerazione urbana**
- che la bici è il mezzo di trasporto più **efficiente, energeticamente sostenibile e rapido** per gli spostamenti urbani inferiori a 7,5 km equivalenti a 30 minuti o meno di pedalata e considerato che **nelle città italiane la lunghezza media dello spostamento è di 4,2 km**, che il 27,6% degli spostamenti è inferiore ai 2 km e che un ulteriore 46% degli spostamenti è compreso tra i 2 e i 10 km
- che nelle città dove è più esteso l'uso sistematico della bicicletta, dei piedi e del trasporto pubblico e dove di conseguenza c'è una moderata mobilità motorizzata privata si conquistano evidenti **miglioramenti della qualità dell'aria e dei livelli di rumorosità** con effetti positivi immediati per la salute di tutta la popolazione urbana - sia di quelli che pedalano sia di quelli che si spostano con altri veicoli - e per lo stato di conservazione dei monumenti e, inoltre, che la riduzione della congestione è un evidente vantaggio per le imprese locali e contribuisce a livello globale al contenimento dell'uso delle fonti fossili e delle emissioni di gas serra
- che elementi essenziali della vita comunitaria sono la **coesione sociale**, la **solidarietà** e l'**uguaglianza** e che l'uso della bici come mezzo di trasporto è accessibile a tutti e contribuisce a migliorare la **qualità della vita**, la **gradevolezza** e l'**attrattiva degli spazi urbani** permettendo nel contempo una **fruizione delle città più sana e meno conflittuale**
- che con lo sviluppo della mobilità ciclabile cresce la **sicurezza stradale** e che usare quotidianamente la bici come mezzo di trasporto favorisce un miglior **benessere psicofisico**, rappresenta un potente *antidoto alla sedentarietà* e assicura un consistente **risparmio** delle spese destinate al trasporto
- che il settore del **cicloturismo** urbano ed extraurbano ha in Italia ampi margini di crescita, che non solo produce ricchezza ma la distribuisce meglio sul territorio, che le vacanze in bici garantiscono **destagionalizzazione** e **rispetto dei luoghi**, creano un legame forte e autentico tra il territorio e il suo ospite, portano i turisti dove oggi non vanno in quelle zone di campagna e in quei borghi che rendono unica e irripetibile l'Italia

SI STABILISCE CHE

- **Tutti hanno il diritto di circolare in bicicletta, compresi i bambini, gli anziani e i cittadini con disabilità motoria o sensoriale**
- Le città devono dotarsi di una rete di percorsi ciclabili **sicuri, accessibili, funzionali, confortevoli e utili**, realizzati con **standard qualitativi elevati**, capaci di neutralizzare potenziali conflittualità con gli altri utenti della strada. A seconda dei casi è necessario separare i diversi



- tipi di traffico e/o regolare la velocità dei veicoli a motore a 30 km/h o meno (su strade a bassissima intensità di traffico) e/o creare nuovi spazi ciclopedonali
- La sede stradale dei percorsi ciclabili deve avere un **fondo scorrevole, sicuro e privo di ostacoli** e una larghezza tale da risultare perfettamente **percorribile tutto l'anno** (anche in caso di condizioni meteo sfavorevoli) **accessibile** a utenti inesperti e con disabilità motoria, consentendo inoltre a un adulto e un bambino di pedalare affiancati; il tracciato deve essere il più possibile pianeggiante, evitare tortuosità, serpentine inutili e bruschi cambi di pendenza
- Le intersezioni con la viabilità motorizzata devono essere risolte con particolare cura per la **completa sicurezza di chi pedala e cammina**; vanno ridotte nel tempo tutte le discontinuità della rete ciclabile che disincentivano l'uso della bici o addirittura mettono a repentaglio la sicurezza di chi pedala
- La realizzazione di infrastrutture per la ciclabilità e per la mobilità in genere deve sempre essere accompagnata da una **trasformazione dello spazio pubblico** e della sua destinazione d'uso, ovvero da più ampie operazioni di **rigenerazione urbana**; deve inoltre essere garantita la **cura** nel tempo dei percorsi per le bici
- La realizzazione di infrastrutture per la ciclabilità e per la mobilità in genere deve migliorare l'efficienza complessiva del sistema dei trasporti urbani e ottimizzare l'**intermodalità** e la **facilità per gli utenti della bici di accedere ai parcheggi di scambio e al trasporto pubblico** e, in particolare, a treni, metro e tram
- All'interno o nelle immediate vicinanze dei principali attrattori di mobilità pubblici e privati (come stazioni, scuole e università, grandi spazi culturali e sportivi) devono essere realizzati **cicloparcheggi custoditi**, dove siano presenti anche **officine per la riparazione delle biciclette**
- Città, Regioni e ministeri competenti devono collaborare alla definizione e all'implementazione di una strategia nazionale che favorisca l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano vincolando i centri urbani a raggiungere **precisi target di crescita** per l'insieme degli spostamenti a **piedi**, in **bici** e col **trasporto pubblico** a scapito degli spostamenti individuali motorizzati e promuovendo una maggiore efficienza nella gestione delle risorse e nella **selezione delle opere pubbliche da finanziare**
- Ministeri competenti ed enti locali devono collaborare alla definizione e all'implementazione di un **piano nazionale per il cicloturismo**, puntando alla **qualità** dei tracciati già inseriti nella rete delle ciclovie nazionali e alla differenziazione delle azioni da mettere in campo per incentivare al meglio le diverse tipologie di turismo in bici e in e-bike
- I tracciati delle ciclovie devono garantire **accessibilità, sicurezza, gradevolezza del territorio** che si attraversa, **sostenibilità economica e ambientale** (utilizzando al meglio le infrastrutture disponibili per minimizzare costi e impatto ambientale), facilità nei **collegamenti con le reti di trasporto**, in particolar modo quelle su ferro, un forte **carattere identitario**; le ciclovie devono essere fruibili dai bambini, da utenti inesperti e da persone con ridotta o impedita capacità motoria.