

Osservazioni di FIAB Onlus riguardo lo “schema di decreto ministeriale concernente il programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro “

Premessa

FIAB Onlus sottolinea come la mobilità sostenibile, in particolare in ambito urbano, possa essere realizzata ponendo **al centro la bicicletta**, quale fulcro di un sistema integrato e intermodale di multi-mobilità. La realtà italiana, ad oggi, invece è totalmente sbilanciata sull'uso dell'auto privata, indipendentemente dalla più o meno inquinante tecnologia del motore.

Il progressivo passaggio verso auto con minori emissioni se da un lato può ridurre i livelli d'inquinamento atmosferico in ambito urbano, dall'altro non incide sulla congestione del traffico urbano e sulla sicurezza, due aspetti per i quali il nostro paese paga pesanti costi economici in termini di tempo perduto e di spesa sanitaria, oltre che di qualità della vita e di conseguenza in scarsa attrattività anche economica delle nostre aree urbane e dell'intera Italia.

Cosa occorre incentivare

Pertanto, **per spostare quote percentuali significative dall'uso dell'auto privata alla bicicletta, a piedi e sul trasporto collettivo, vanno incentivati/promossi specifici interventi per queste modalità di spostamento**. Per sviluppare un sistema multimodale sostenibile, sia dal punto di vista ambientale che da quello ECONOMICO, sono necessari interventi capillari per rendere possibile l'uso della bicicletta in sinergia con tutte le altre forme di trasporto, in primis quello collettivo. Nello specifico dell'uso della bicicletta occorrono interventi per:

- il trasporto bici al seguito su TUTTI i mezzi del TPL (bus, treni, metro)
- l'INTERSCAMBIO modale nelle stazioni ferroviarie, metro e terminal bus ect
- i servizi di bike sharing o simili a servizio dei pendolari, tenendo nella giusta considerazione i parcheggi periferici per consentire l'interscambio a chi risiede in aree sparse (a domanda debole)
- la realizzazione di percorsi ciclabili (piste o corsie)
- la realizzazione di interventi di moderazione del traffico (es. zone 30)

Proposte di modifica allo schema di decreto

- 1- Lo schema di decreto, ed in particolare l'Allegato 1, non cita mai esplicitamente la BICICLETTA, che invece è il fulcro per un sistema di mobilità realmente e strutturalmente sostenibile. Pertanto chiediamo che venga introdotto il termine “bicicletta” ad esempio all'articolo 4 comma I, dopo *pedibus, bicibus* (e togliere *bike pooling*); comma III inserire in fondo alla frase, *con preferenza per l'uso della bicicletta*; al comma IV non si capisce cosa si intenda per guida ecologica e quindi meglio togliere quella dicitura.
- 2- Eliminare la dicitura *bike pooling*, termine ambiguo poiché letteralmente vorrebbe dire condivisione della bicicletta e non condivisione di un percorso, e sostituirlo con i due termini “Bicibus”, di cui dare la definizione (è l'omologo in bicicletta del Pedibus) e “bike to work” per indicare gli spostamenti casa-lavoro in bicicletta (in quest'ultimo caso, trattandosi di adulti, non è necessario l'andare in gruppo come invece accade per il Bicibus).
- 3- Stabilire una scala quale criterio di **punteggi che premi, in ordine decrescente, dapprima i progetti e interventi che favoriscono l'uso della bicicletta** (il trasporto più ecologico e con minori costi), poi a seguire quelli basati sul trasporto pubblico, quindi su

quello collettivo (car-pooling). Prevedere inoltre un coefficiente ponderato di premialità per moltiplicare tali punteggi in caso d'integrazione dei vari sistemi di trasporto sopra elencati: es. massimo punteggio per integrazione bici-TPL, a seguire bici-auto, infine TPL-auto.

- 4- Limitare la quota di cofinanziamento destinabile all'incentivazione della motorizzazione privata, anche se a basse emissioni, con un tetto massimo del 30% dell'intero cofinanziamento.**

Giulietta Pagliaccio
presidente FIAB Onlus

Milano, 24 maggio 2016