



UNIVERSITÀ
di **VERONA**

Commissione Sostenibilità di Ateneo
Dipartimento di Neuroscienze, Biomedicina e Movimento
**Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una
nuova figura professionale Esperto Promotore Mobilità Ciclistica**



Esperto Promotore



MOBILITA' CICLISTICA



Verso una viabilità eco-sostenibile

29 ottobre 2020

ing. Marco Passigato

Membro del Centro studi Gallimbeni di FIAB

Università di Verona – Coordinatore didattico e docente corso Esperto Promotore della Mobilità Ciclistica
Coordinatore del Comitato scientifico dell'associazione Esperti Promotori della Mobilità Ciclistica

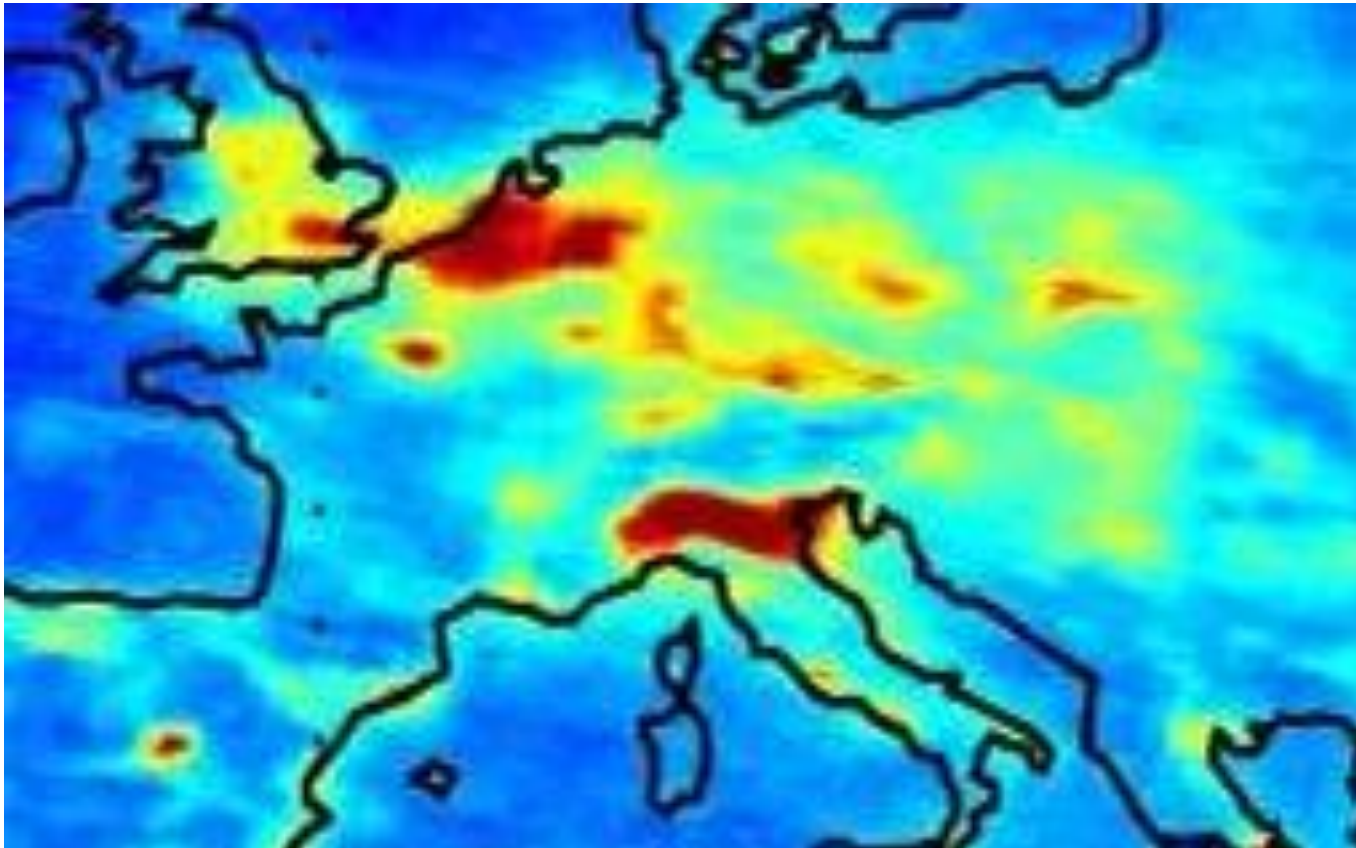
Chi è fiab e che cosa fa

FIAB IN NUMERI

- **190** associazioni in tutta Italia.
- **20.000** associati.
- **4.200** viaggi ed escursioni all'anno.
- **130.000** persone coinvolte in tutta Italia.
- **90** ciclovacanze, **120** weekend, **20** raduni nell'ultimo anno.
- FIAB ogni anno percorre in bici una distanza pari a circa **60** volte il giro del mondo.

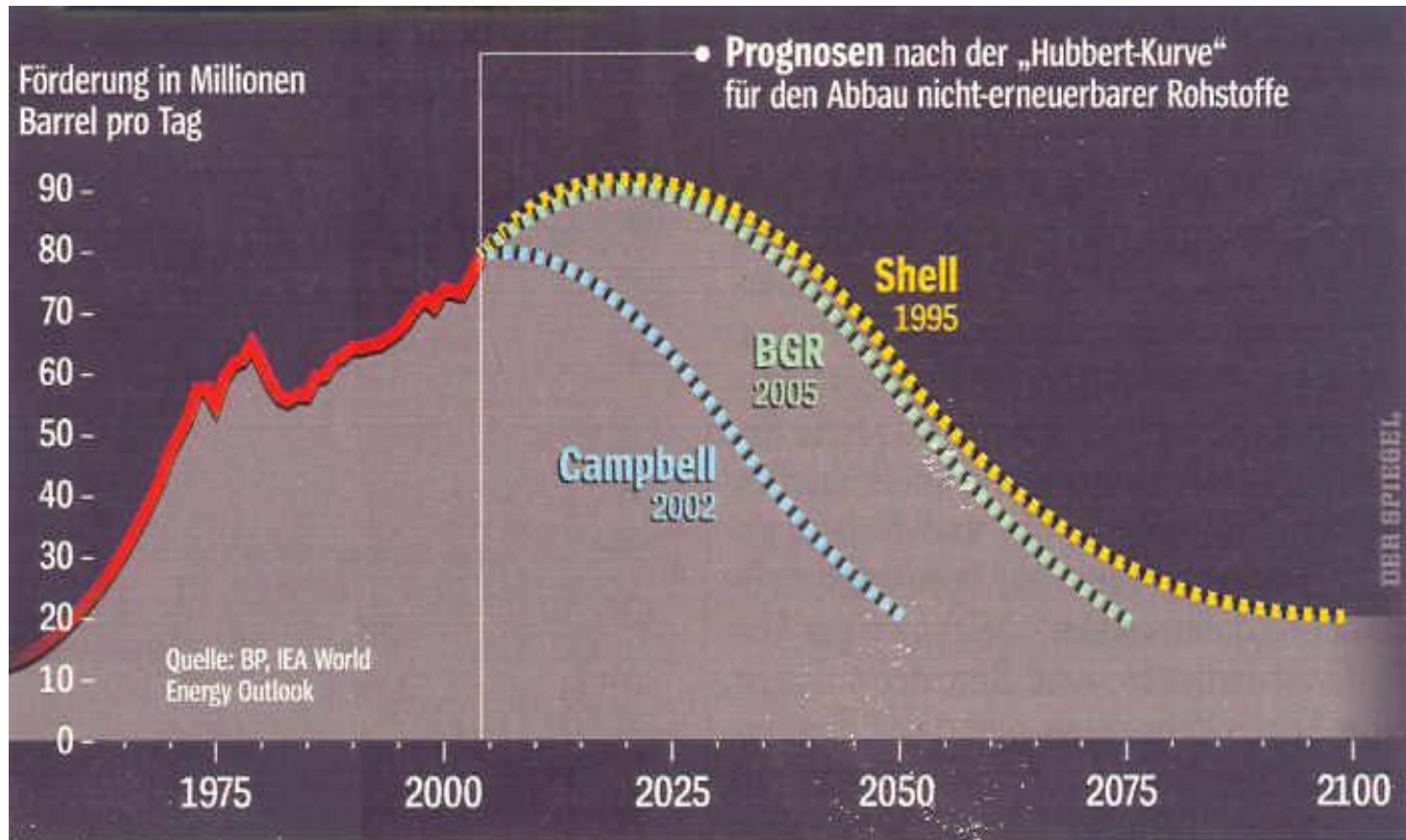


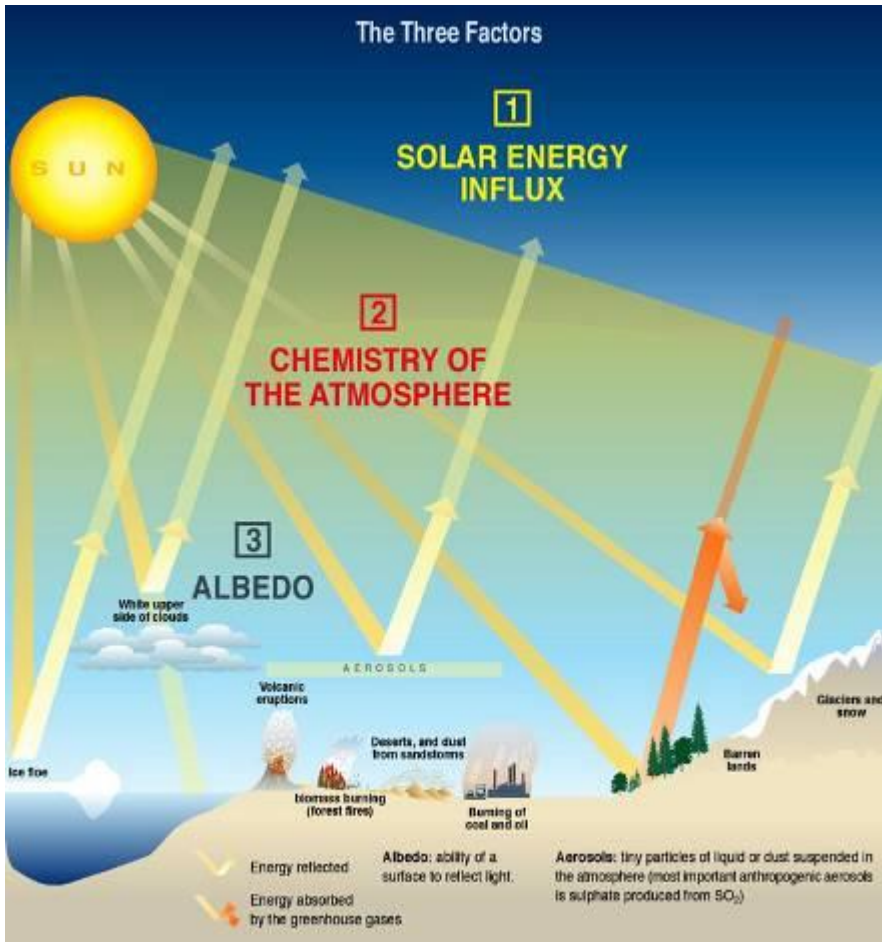
SENSORE SCIAMACHY DEL SATELLITE ENVISAT PRODUCE UNA MAPPA DELL'INQUINAMENTO AEREO GLOBALE (NO₂) DEGLI ULTIMI 18 MESI



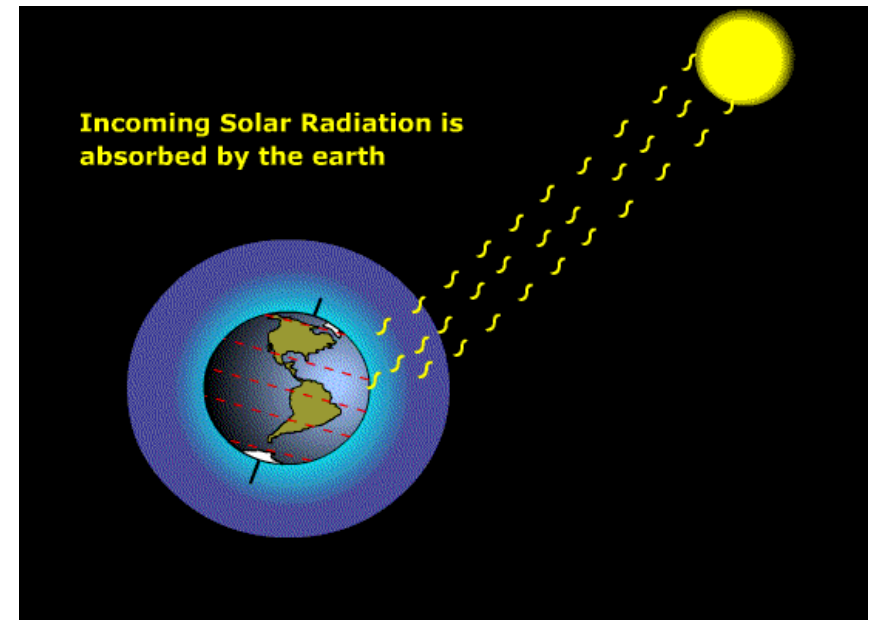
Fin quando durerà il petrolio?

Il cosiddetto Oil-Peak verrà raggiunto in pochi anni





L'effetto serra



Mobilità sostenibile

fa pensare a

1 – Pianificazione – PUMS – mobilità delle persone, bacino intercomunale

2 – Carburanti – emissioni - metano, gpl, elettrico

3 – Mezzi – treno, TPL, navigazione collettiva, bici / monopattino, piedi; car sharing, car pooling

4 – Convenzioni – pacchetti scontati, biglietti unificati, a supporto della mobilità collettiva

5 – Comunicazione – meno auto, mobilità attiva, stili di vita sani, beni comuni come aria, paesaggio, spazi pubblici accoglienti

6 – Mobility manager di azienda, d'area, scolastico, di grande centro commerciale o parco di divertimenti

Salute =

Riduzione dell'incidentalità

(il 70% degli incidenti e il 40% dei morti accadono in ambito urbano)

Diminuzione delle emissioni

(le malattie da inquinamento sono in fortissima espansione)

Riduzione della solitudine

(le malattie da solitudine e da stress per accompagnamento sono in fortissima espansione)

= Mobilità Sostenibile

(ridurre l'uso dell'auto privata e favorire Trasporto pubblico, pedonalità e bicicletta)

Mobilità Sostenibile

- La Mobilità Sostenibile è materia di Ingegneria, di Psicologia, di Pedagogia o di Politica?
- *Per i centri storici: far accettare/desiderare, rendere appetibile l'unica offerta possibile*
- *Per le periferie: rendere possibile una reale offerta plurimodale*
- Risorse per indagini, infrastrutture, creare convenienza economico-fiscale, comunicazione, formazione e presa di coscienza

LA MOBILITÀ *INSOSTENIBILE*

Inquinamento da rumore e incidenti

Occupazione degli spazi

sedentarietà diffusa e insorgenza di patologie connesse

mobilità compromessa in particolare per bambini, anziani, disabili



International Obesity Task Force, 2002

Bambini europei circa 10 anni sovrappeso o obesi

Italia circa 37% (peggiori in Europa)

Spagna circa 30%

Danimarca meno del 20%

Germania intorno al 15%

Olanda intorno al 13%

inattività fisica e
dieta

Il CNR e il “Bambino Seduto”

COMPLESSITÀ del problema: NON UNA SOLA RICETTA

Potenziamento /
miglioramento mezzi
pubblici

Ampliamento ZTL e
individuazione ZTL nelle
periferie

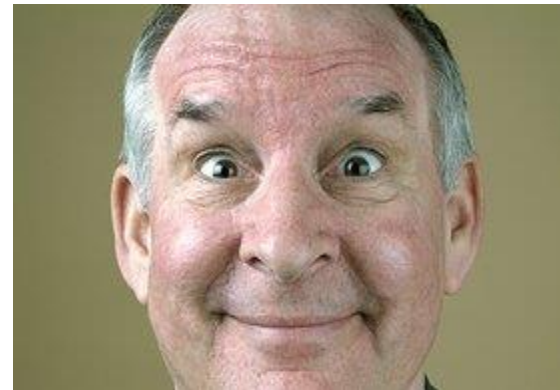
Tariffazione della sosta

Intermodalità / biglietto unico

pedonalità - ciclabilità

...

Autobus a chiamata



Tiket Trasporto

MODERAZIONE TRAFFICO

COMUNICAZIONE!

Per una mobilità sostenibile

Il diritto alla mobilità

Muoversi tutti, anche bambini ed anziani secondo necessità

Il diritto alla salute

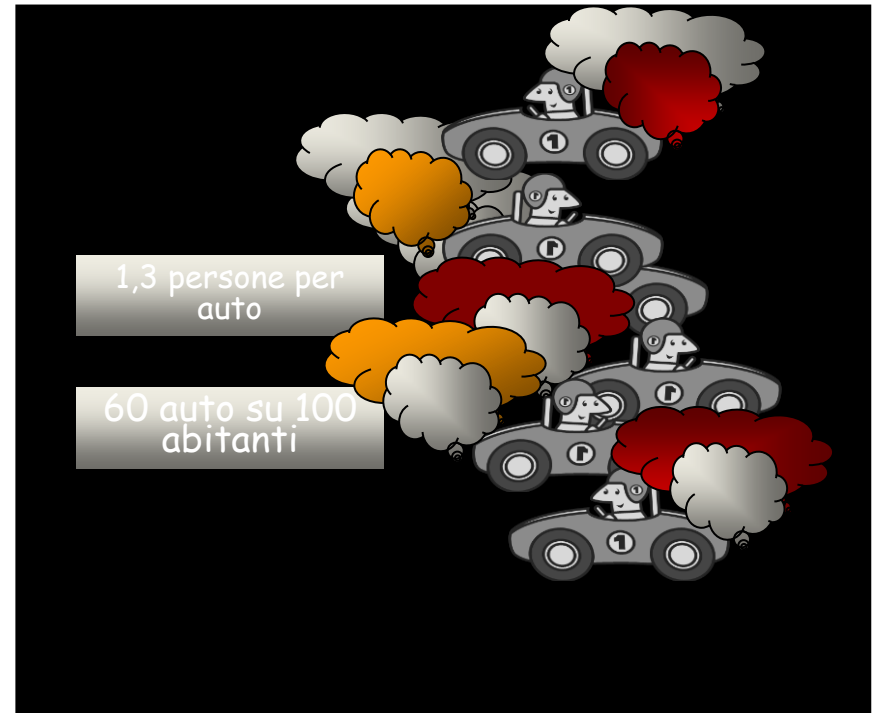
Inquinamento, incidenti, stress, solitudine riducono la salute

La sostenibilità del sistema

Consegnare alle future generazioni un mondo che abbia almeno le stesse risorse naturali, le stesse qualità ambientali uguali a quelle che abbiamo ricevuto noi

Creare città più ricche, più salubri, più cortesi

Con qualità urbana, spazi verdi ed accoglienti, con meno smog, meno rumore, meno frenesia, ove ci sia rispetto, attenzione, e relazioni tra le persone



Pianificazione e PUMS ecc

LA VISIONE EUROPEA DEL PUMS PIANIFICARE PER LE PERSONE

Provate a immaginare la vostra città tra 20 anni. Come vorreste che fosse? Un posto in cui i vostri figli possano giocare in tutta sicurezza? Con l'aria pulita? In cui possiate andare a piedi a fare acquisti? Con tanto verde? In cui le imprese prosperano?

Un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la **qualità della vita** nelle città. Il PUMS si integra con gli altri strumenti di piano esistenti e segue **principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione**

IL CAMBIO DI PARADIGMA

Pianificazione tradizionale dei trasporti		Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Si mette al centro il traffico	→	Si mettono al centro le persone
Obiettivi principali: capacità di flusso di traffico e velocità	→	Obiettivi principali: accessibilità e qualità della vita, sostenibilità, fattibilità economica, equità sociale, salute
Focus modale	→	Sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l'utilizzo di quelle più sostenibili
Focus infrastrutturale	→	Gamma di soluzioni integrate per generare soluzioni efficaci ed economiche
Documento di pianificazione di settore	→	Documento di pianificazione di settore coerente e coordinato con i documenti di piano di aree correlate (urbanistica e utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, pianificazione e implementazione delle politiche cittadine, etc.)
Piano di breve-medio termine	→	Piano di breve e medio termine, ma in un'ottica strategica di lungo termine
Relative ad un'area amministrativa	→	Relativo ad un'area funzionale basata sugli spostamenti casa-lavoro
Dominio degli ingegneri trasportisti	→	Gruppi di lavoro interdisciplinari
Pianificazione a cura di esperti	→	Pianificazione che coinvolge i portatori di interesse attraverso un approccio trasparente e partecipativo
Monitoraggio e valutazione dagli impatti limitati	→	Monitoraggio regolare e valutazione degli impatti nell'ambito di un processo strutturato di apprendimento e miglioramento continui

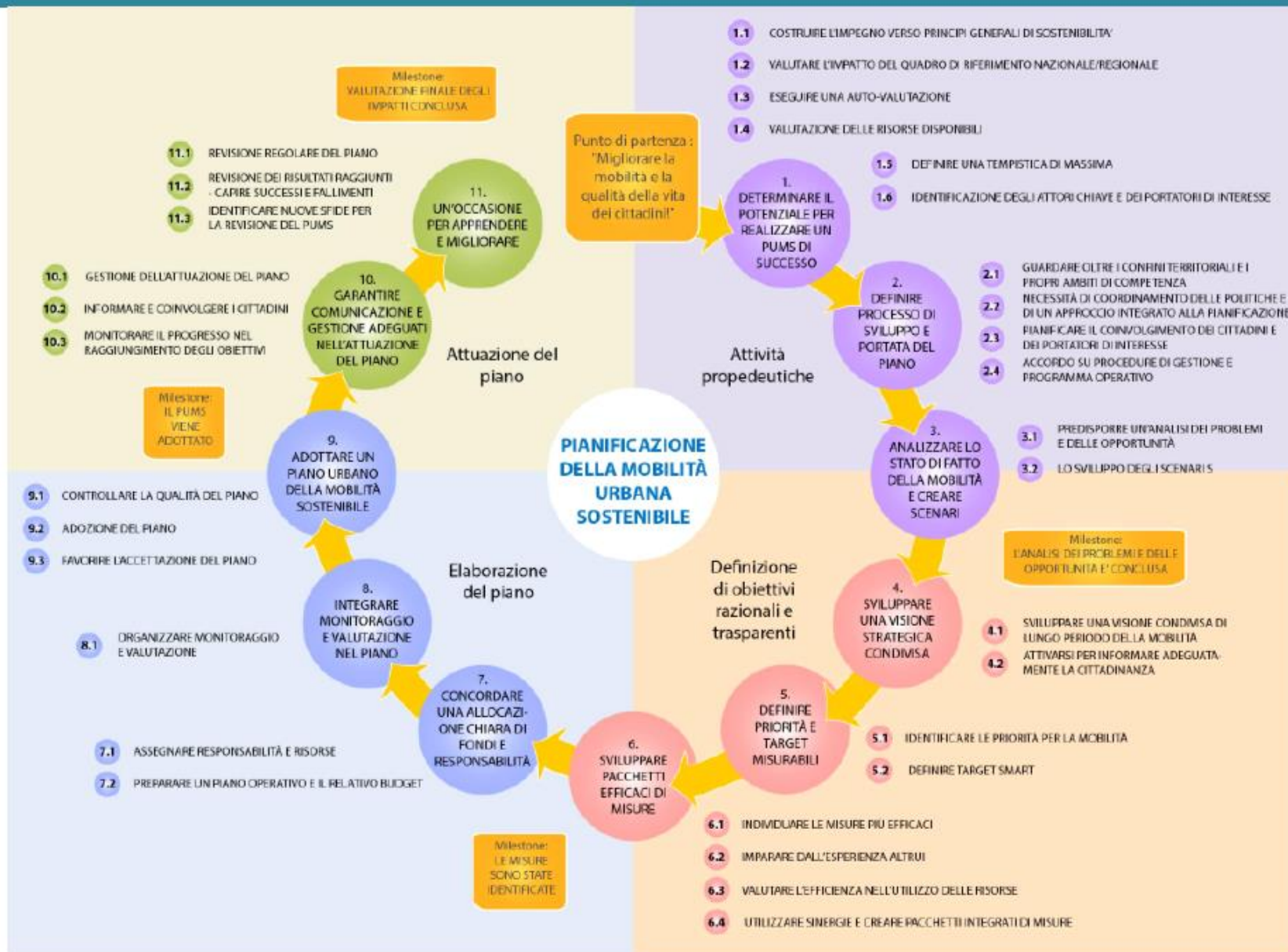
VISIONE DI
LUNGO
PERIODO

APPROCCIO
PARTECIPATIVO

MULTI_
MODALITA'

VALUTAZIONE E
MONITORAGGIO

Il processo del PUMS



Noi oggi parliamo di Bicicletta





Ricordiamoci della sostenibilità del Pianeta



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

17 GOALS TO TRANSFORM OUR WORLD



Obiettivo

Costruire un territorio amico della bicicletta,
dove pedalare sia più conveniente di usare l'automobile
per sicurezza, piacere, velocità di spostamenti e minori
costi.

Territorio amico - muoversi bene nell'ambito intercomunale

Città amica - muoversi bene in tutta la città

Quartiere amico - muoversi bene in tutto il quartiere

**Il 30% usano la bici ma solo il 10%
per andare al lavoro**

Bisogna:

- **Creare un'offerta sicura di ciclabilità**
- **Creare l'immagine positiva del ciclista**

I manuali

Abaco della ciclabilità, moderazione del traffico e pedonalità

interventi di riqualificazione su Mestre centro e zone limitrofe



Comune di Venezia
Assessorato alla Mobilità, Trasporti, Piano del Traffico e Sistemi Logistici
DIREZIONE MOBILITÀ

The cover features a dark blue background with a pattern of small white dots. At the top, there are four logos: the European Union flag, the Regione Puglia logo, the CYRANMED PROJECT logo, and the INTERREG III B logo. Below these is a stylized graphic of a sun and a path. The main title 'RETI CICLABILI IN AREA MEDITERRANEA' is in large white letters, with 'VADEMECUM DELLA CICLABILITÀ' in smaller yellow letters below it. A white bicycle icon is positioned above a series of flowing orange, white, and blue wavy lines. At the bottom right, there is a logo for the 'SOGGETTO ATTUATORE' (Attending Subject) which is the Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB).

Ci vuole armonia e bellezza



Gli “Stati Generali della bicicletta e della mobilità nuova” del 6 ottobre 2012 a Reggio Emilia hanno concluso:

- nelle città italiane obiettivo 20% in bici, 20% a piedi, 20% TPL e 40 % in auto;**
- ridurre quasi a zero morti e feriti gravi;**
- velocità 30 km/h nella maggior parte della città;**

Gli ingredienti :

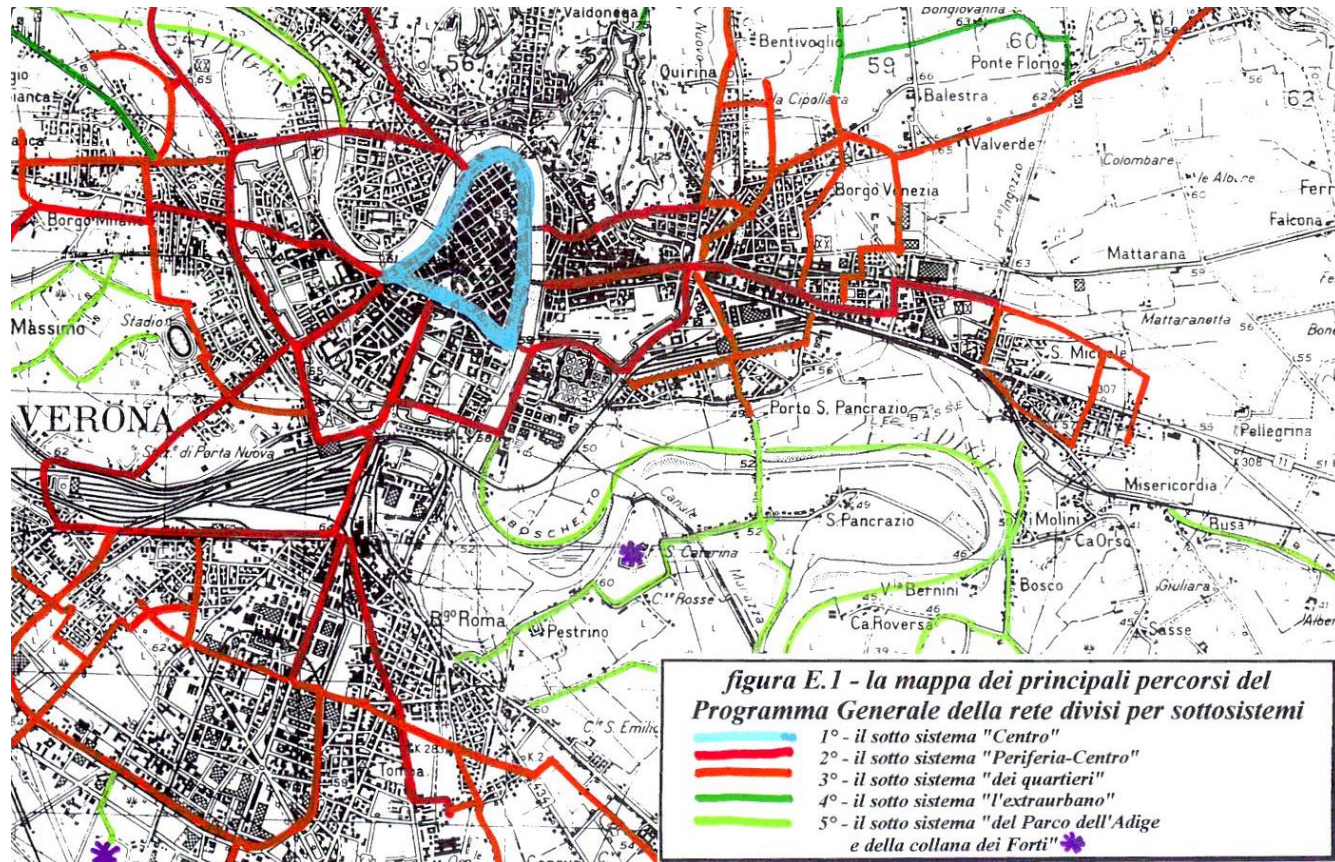
un **BiciPlan** complessivo della città che disegni la rete dei percorsi diffusi, ne indichi le priorità e le modalità per realizzarli;

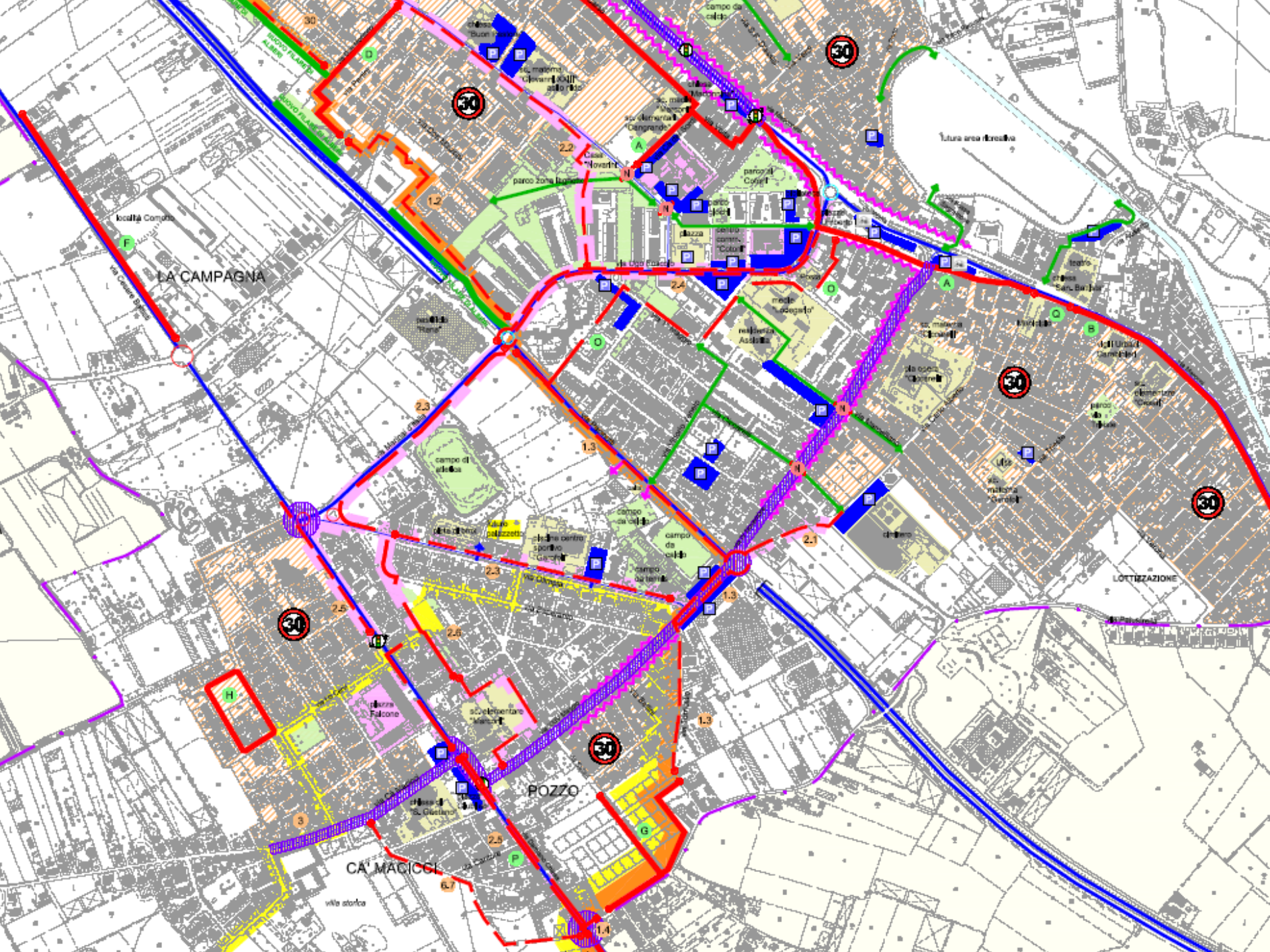
un **delegato tecnico-politico preciso** (bicycle manager) che coordini **l'ufficio mobilità ciclistica** e l'ufficio biciclette composti da un gruppo di persone motivate e competenti nella progettazione e nel marketing

una **programmazione pluriennale certa delle risorse finanziarie** legate ai proventi della sosta a pagamento e/o delle multe, a finanziamenti di altri Enti sovra ordinati e/o di altri capitoli di bilancio di entrate certe che garantiscano continuità di finanziamento.

Ci vuole un Bici Plan con percorsi diretti

Assi ciclabili e zone 30 – Schema di piano - Verona





Il metodo – dialogare con i portatori di interesse

La **mobilità sostenibile** è partecipare le idee



ESEMPI DI SCHEMI PROGETTUALI



Ci vogliono percorsi ciclabili continui e di qualità - 3



Ci vogliono percorsi ciclabili continui e di qualità - 4



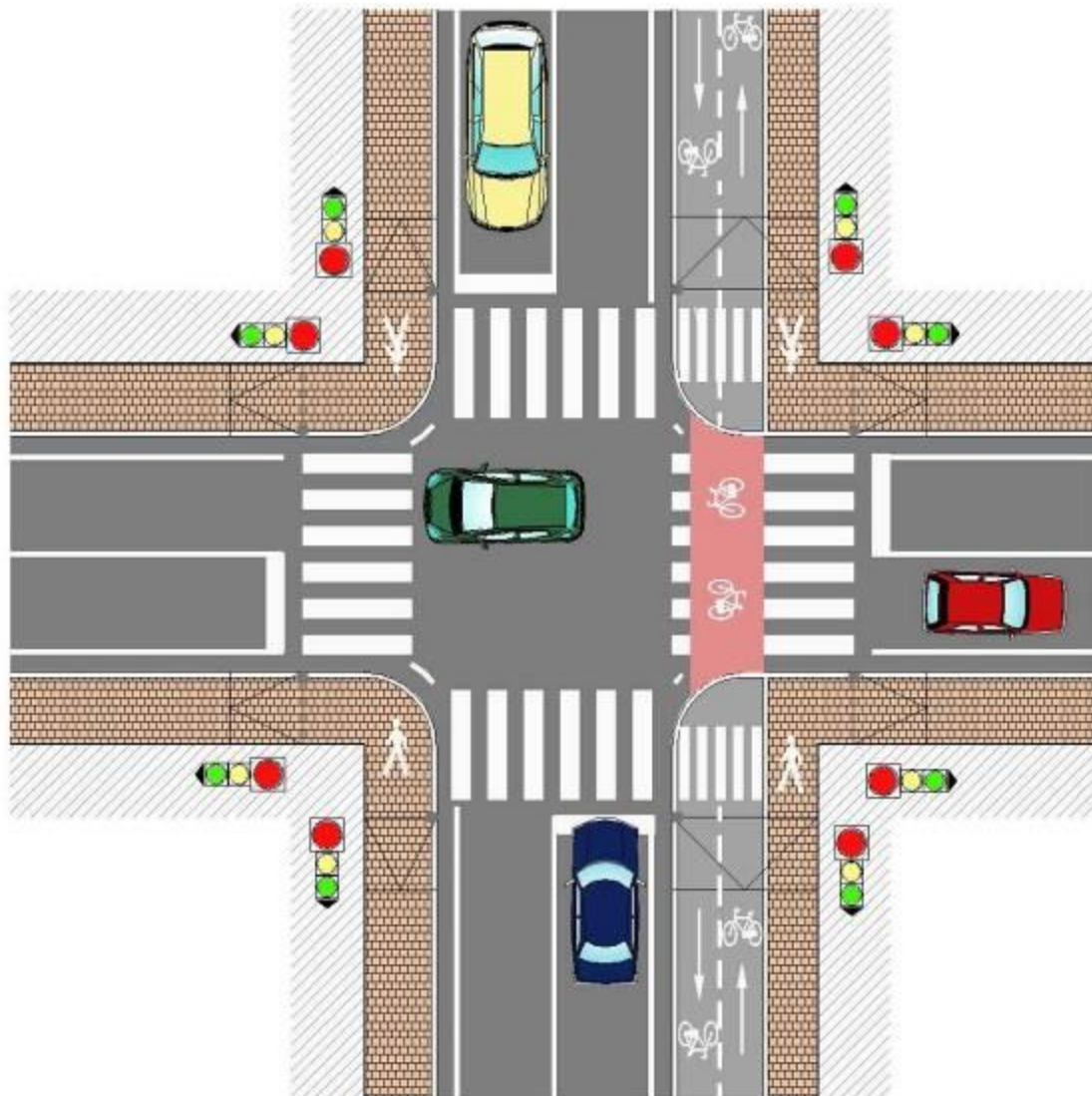
Sono utili le case avanzate e le corsie ciclabili



Ci vogliono percorsi ciclabili continui e di qualità extraurbani



ATTRAVERSAMENTO SEMAFORIZZATO TIPO 1



Intersezioni sicure e di qualità



Intersezioni rialzate e di qualità



Cicloparcheggi e intermodalità



Segnaletica di direzione



**Non dobbiamo farci ghettizzare sui marciapiedi ma dobbiamo
ridiscutere gli spazi della città**



Bilbao ci piace



Bilbao ci piace



Concentriamoci sugli incidenti

Pensiamo soprattutto alle medie città ed ai paesi

Urbani

(il 70% degli incidenti e il 40% dei morti accadono in ambito urbano)

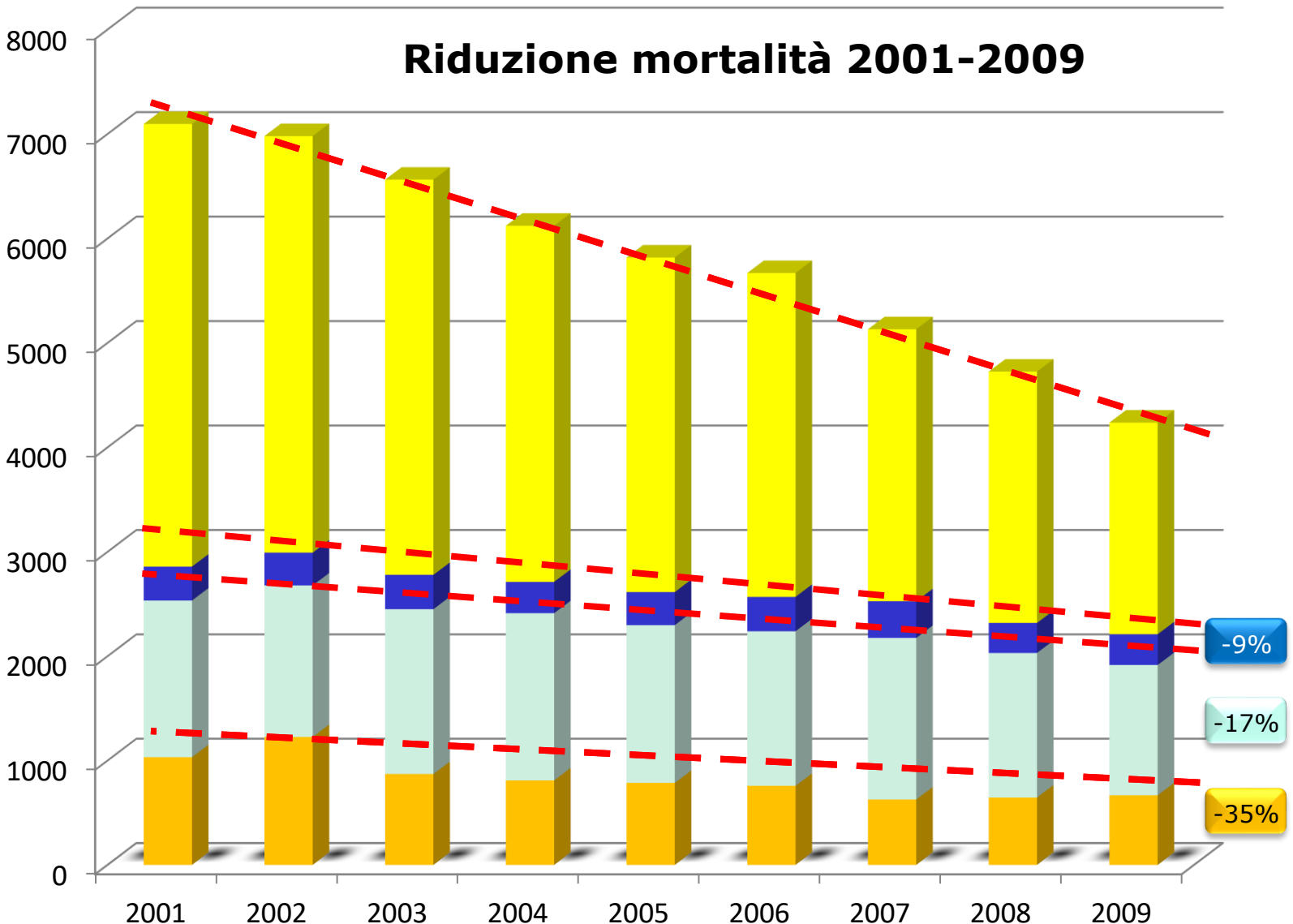
Diurni

(escludiamo la notte dalle 23 alle 6)

= prerequisito per la Mobilità Sostenibile

Riduzione mortalità 2001-2009

- 4 ruote
- ciclisti
- moto
- pedoni



-52%

-9%

-17%

-35%

-40%

La sicurezza stradale come prerequisito

Visione zero propone di adattare la strada all'uomo

- Evitare che l'errore umano provochi morti o feriti gravi
- Non si tratta di ridurre la mobilità ma di fare in modo che essa non produca incidenti gravi
- Sostenibilità in termini energetici, di emissioni, di uso dello spazio, di costi sociali per incidentalità
- Scegliere il mezzo adatto per ogni spostamento non solo in termini energetici o di convenienza di tempo ma anche di sicurezza

Moderazione del Traffico =

Riduzione della velocità

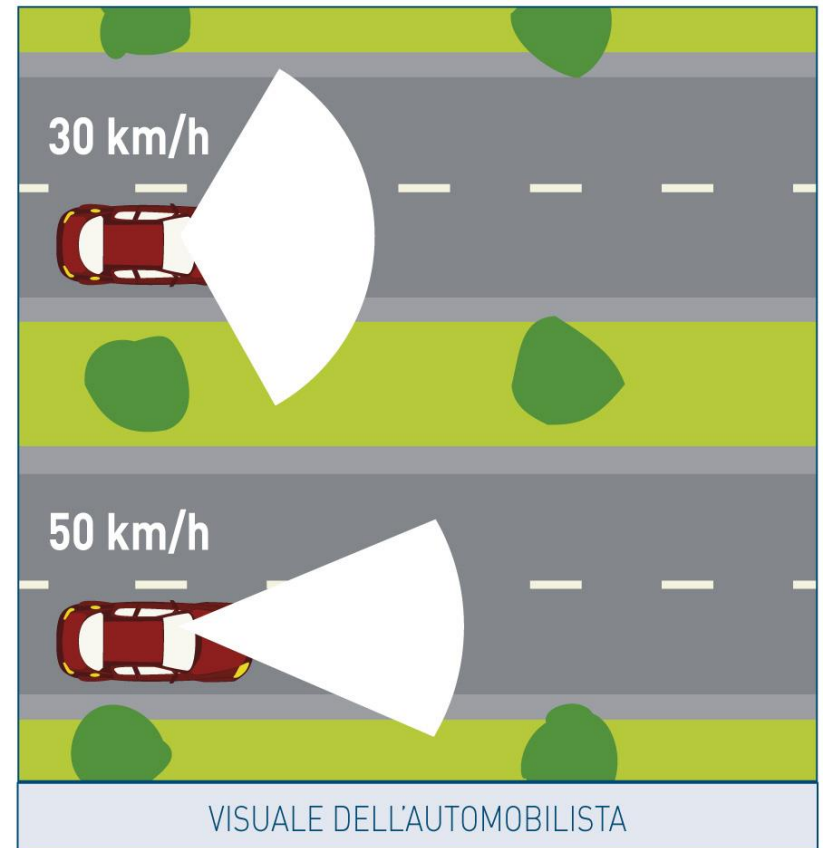
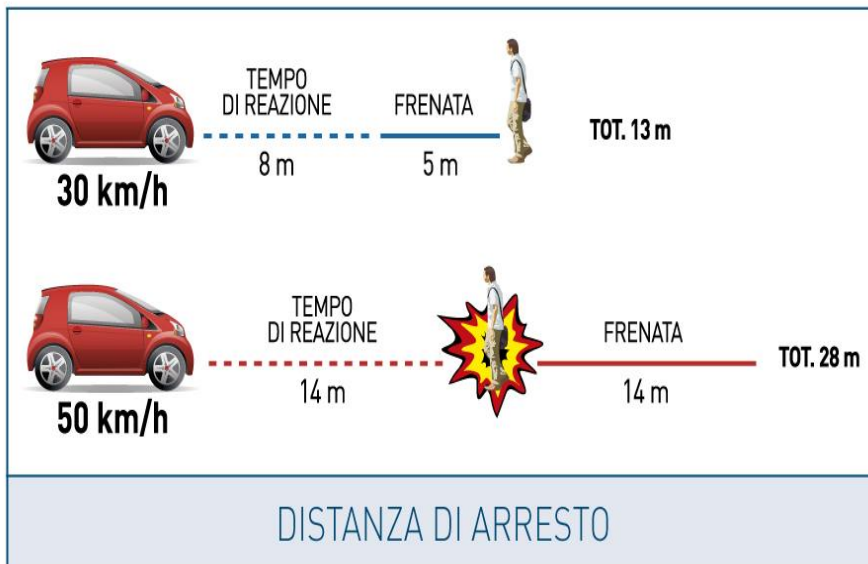
(esempio la velocità 30 conferisce maggior sicurezza sulle strade)

+

Nuova ripartizione modale

(cresce la modalità pedonale e ciclabile e si riduce l'autoveicolare)

Moderazione del Traffico



Perché 30 ?

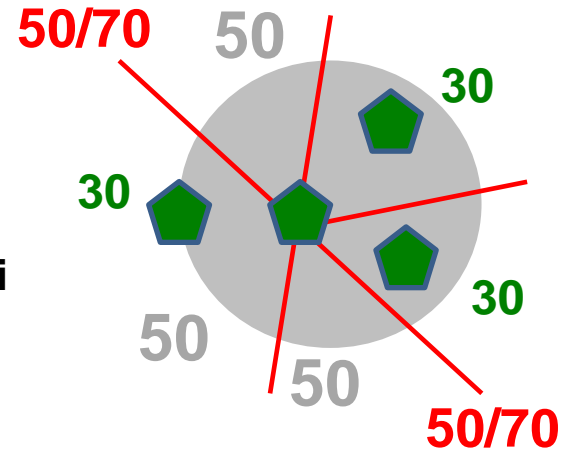
Essere investiti ai 30 è come ...



Come iniziare?

- Con poche zone piccole?

Bisogna lavorare molto per far percepire bene i confini
.... e poi allargarsi spiegando la modifica dei confini



- Interessando subito tutta la città?

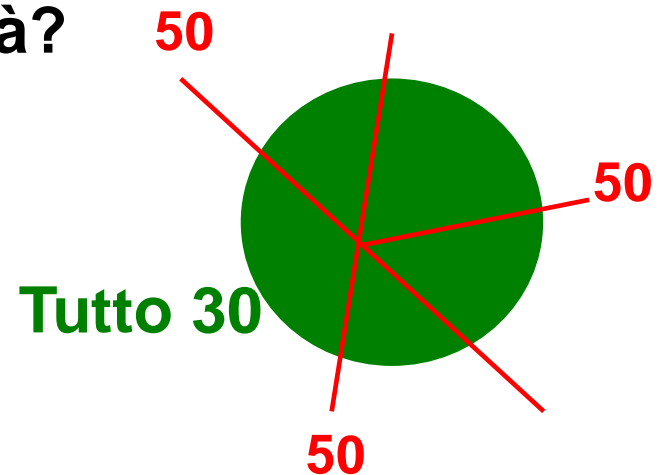
Con esclusione solo di alcune arterie principali?

Ha maggior impatto

E' più semplice da comunicare

All'inizio si fa più fatica con i cittadini ...

.... ma poi la maggioranza sarà contenta (GRAZ)



Come iniziare?

- Fare interventi ricchi e di qualità?

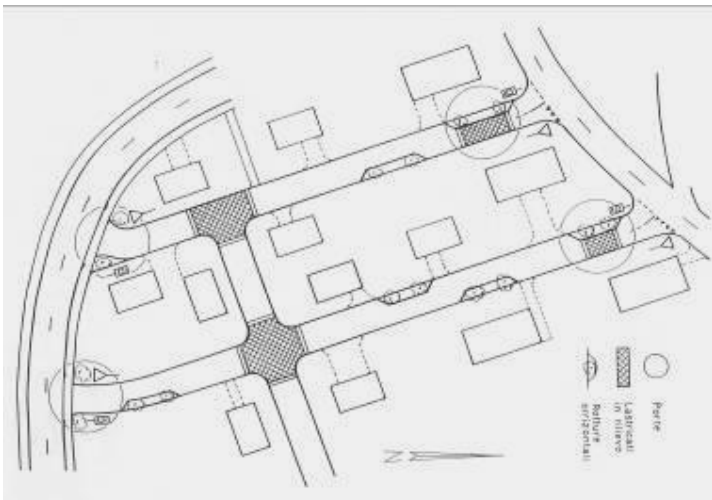
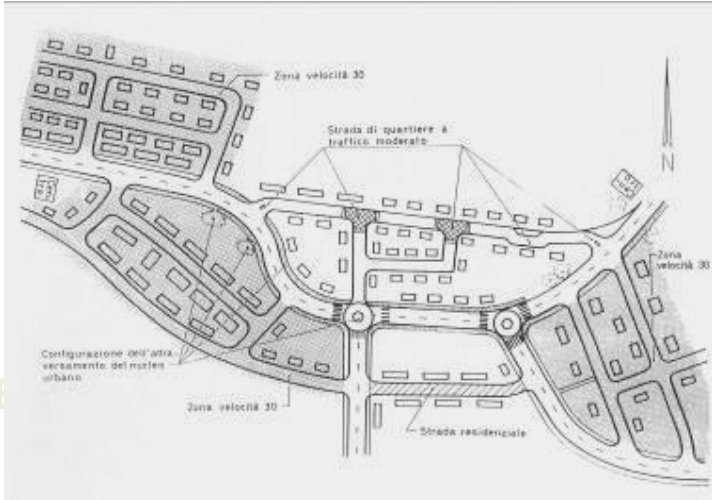
Ma pochi perché costano molto e poi no farne più perché sono finiti i soldi

- Fare interventi estesi e irriconoscibili?

Nessuno se ne accorge, hanno bassissimo effetto, però la città scala le classifiche perché c'è una zona 30 molto estesa?



Isola ambientale – definizione ed interventi



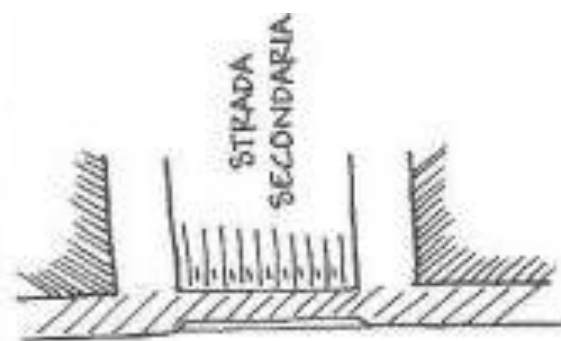
Isola ambientale – la segnaletica



Zona 30

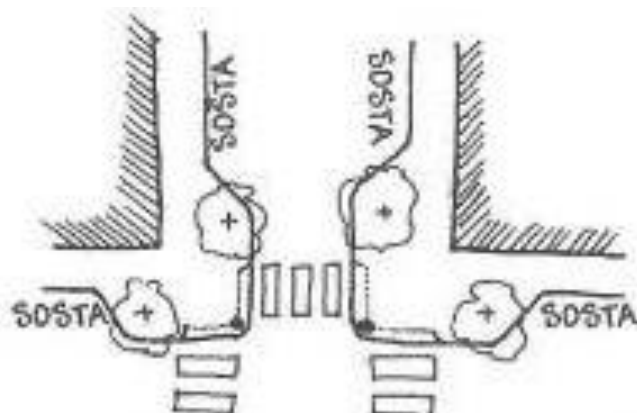


Strada residenziale



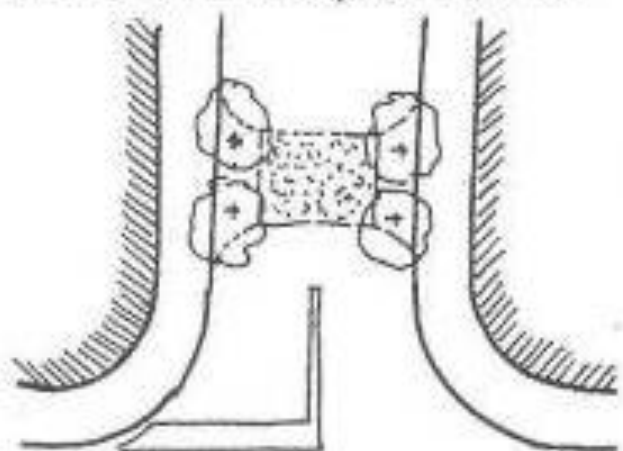
STRADA PRINCIPALE

Accesso alla strada secondaria rialzato con marciapiede continuo

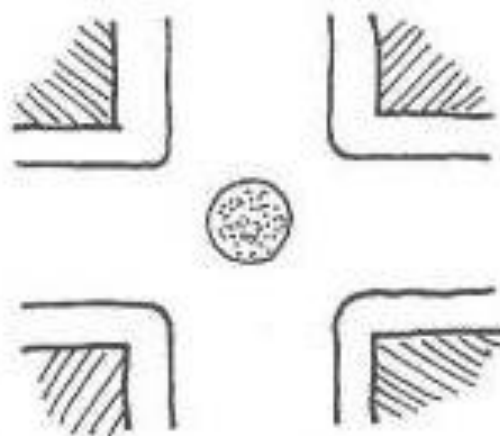


Incrocio con marciapiede avanzato

INCROCI
MODERATI



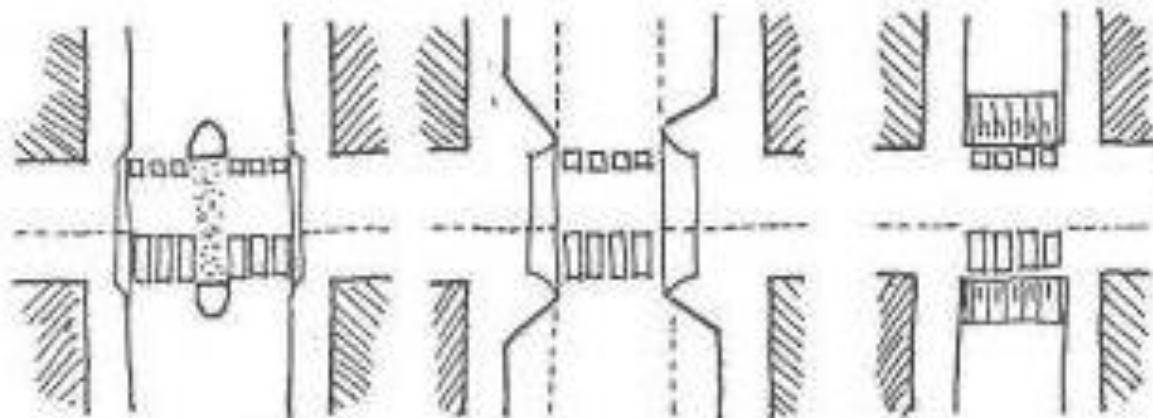
Porta d'accesso ad una zona a traffico moderato



Incrocio nella zona a traffico moderato con al centro una minirotatoria di bitume colorato o in pietra, semitransitabile, con altezza max di 5/7 cm. alla sommità



STRADA
RESIDENZIALE



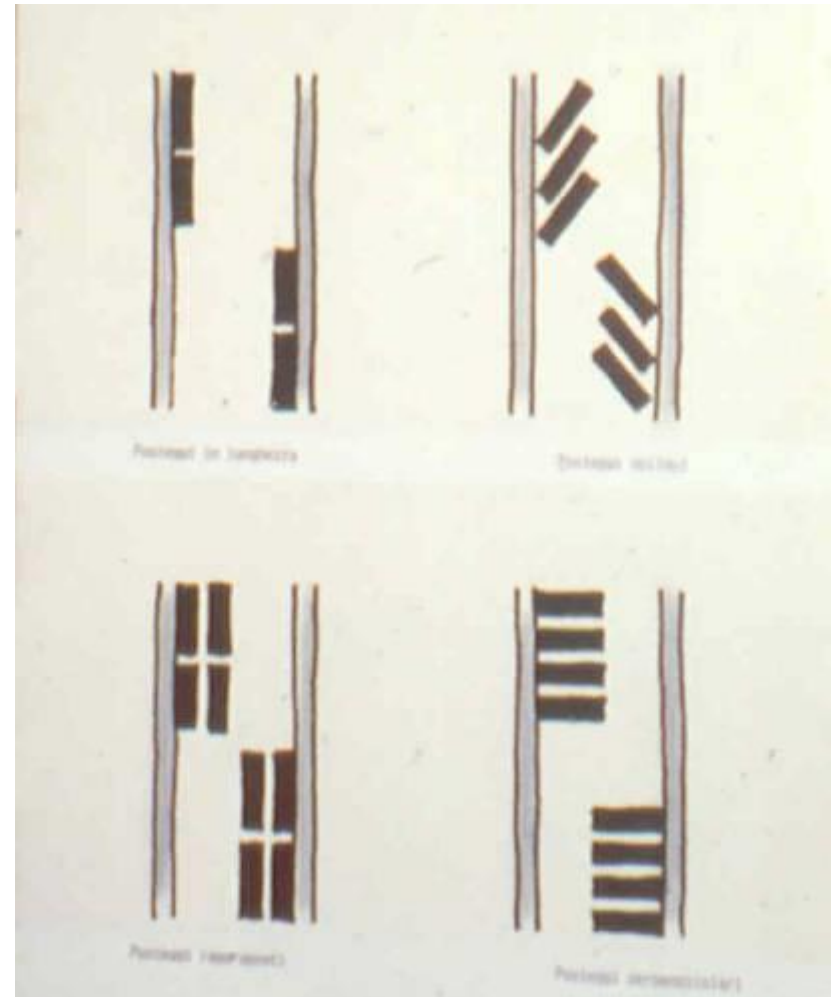
ATTRAVERSAMENTI
PROTETTI

Con isola salvagente

Marciapiede avanzato

Attraversamento rialzato

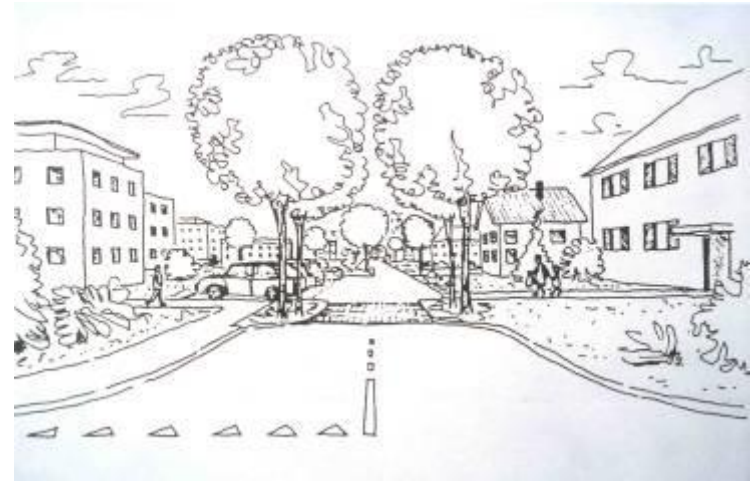
Isola ambientale – organizzazione della sosta



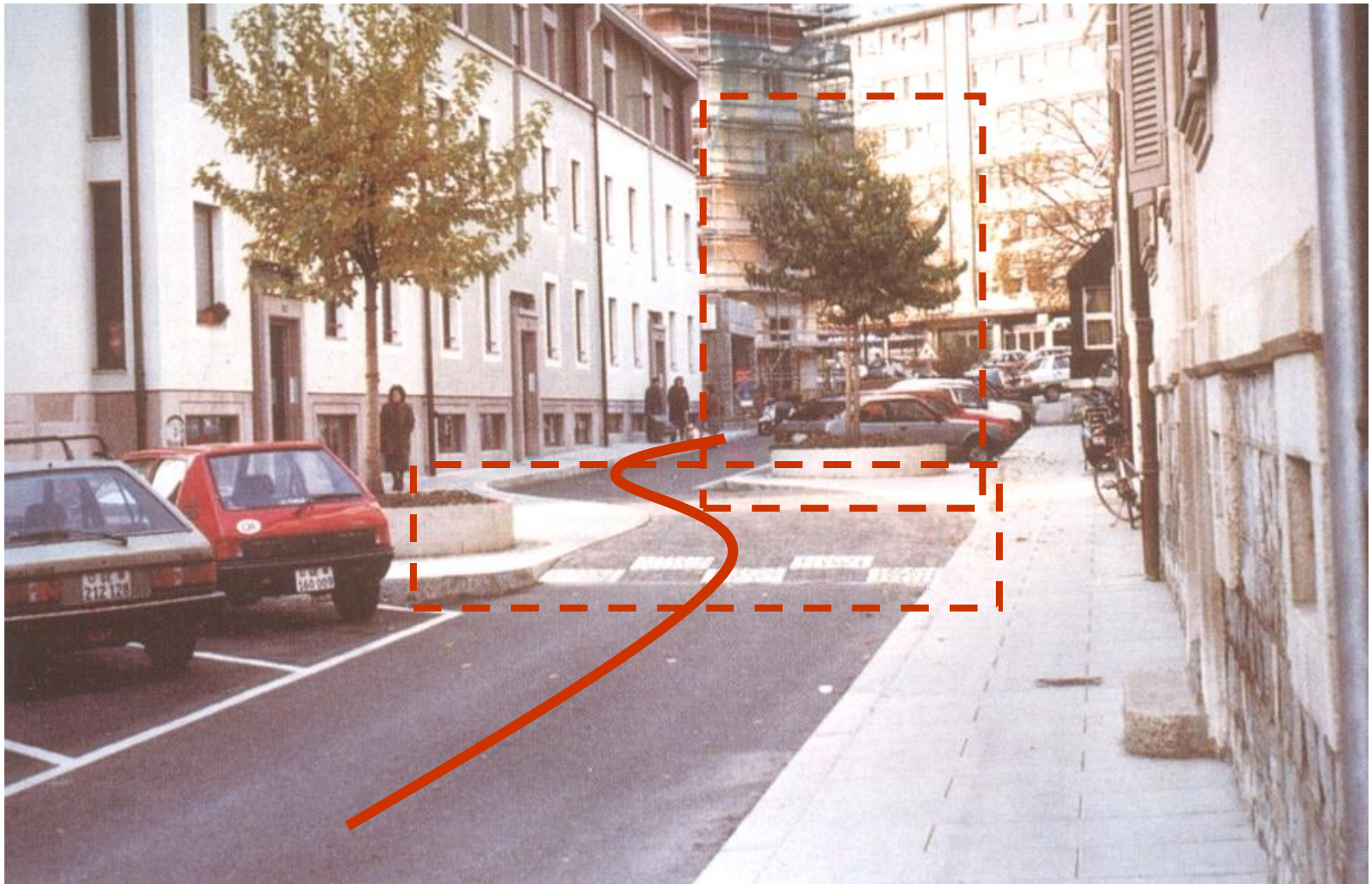
Isola ambientale – esempi



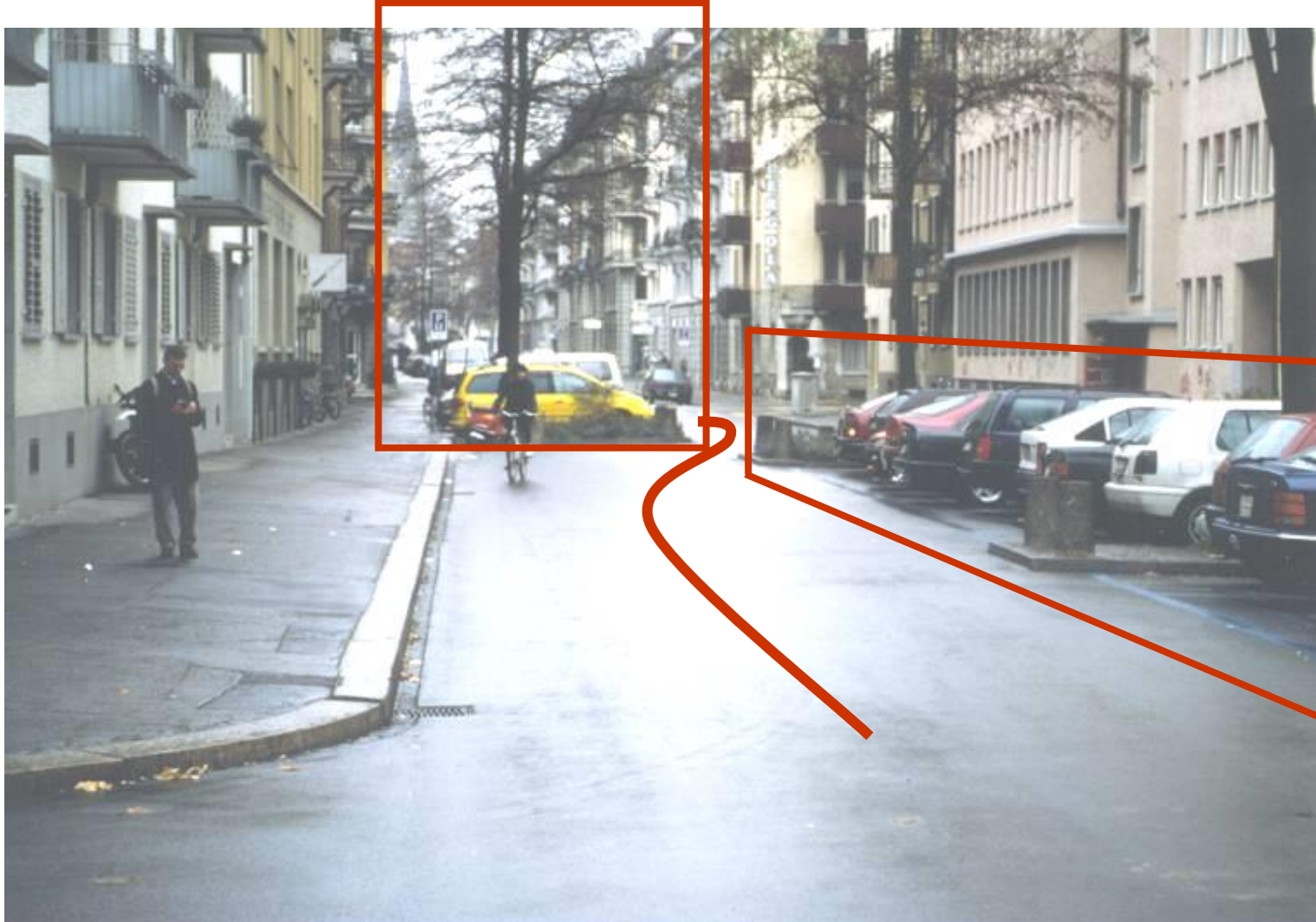
Isola ambientale – esempi



MDT - la viabilità locale - isole ambientali - zone 30



PARCHEGGI A PETTINE: MOLTI POSTI AUTO



Arredare le strade



Evidenziare gli ingressi



Mestre isola ambientale di Piraghetto



Perché si fa una Zona 30?

La Zona 30 fa parte di una politica generale di mobilità sostenibile, concepita per le strade locali, che promuove gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici. La velocità ridotta rende compatibile l'uso del veicolo privato con queste altre forme di mobilità.

Per migliorare la qualità della vita degli abitanti;

Per ridurre il traffico, l'inquinamento dell'aria e il rumore, limitando in modo particolare il traffico esterno di attraversamento;

Per migliorare lo spazio stradale con verde e arredo e favorire la possibilità di stare all'aperto, di incontrarsi e di giocare sotto casa;

Per diminuire il numero e la gravità degli incidenti, aumentare la sicurezza e la qualità dell'ambiente di vicinato;

Perché le biciclette possano muoversi in sicurezza su tutte le vie assieme a tutti gli altri veicoli, senza bisogno di sottrarre spazio alla sosta con le piste ciclabili;

Per proteggere i pedoni e specialmente l'autonomia di spostamento dei gruppi più a rischio nel traffico attuale: bambini, anziani, persone con disabilità motorie;

La Città di Torino e la Circoscrizione 2 hanno partecipato nell'ottobre 2007 al primo Bando regionale per la realizzazione di "Zona 30". Tra le 31 proposte progettuali presentate da vari Comuni del Piemonte per ottenere un cofinanziamento regionale del 50%, si è collocato al primo posto il progetto su Mirafiori Nord, intorno all'asse di via Castelgomberto. Il progetto prevede opere per 760.000 euro. In più la Circoscrizione investe 50.000 euro su un programma specifico di verde e arredo urbano e un ulteriore programma per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

concazione: la città possibile - Torino

CIRCOSCRIZIONE DUE

SANTA RITA - MIRAFIORI NORD

Ottobre 2008 - NEWSLETTER

numero UNO

I diecimila abitanti all'interno del perimetro delimitato da via Guido Reni e dai corsi Sebastopoli, Siracusa e Orbassano, tra meno di un anno (la conclusione dei lavori di sistemazione stradale è prevista per il mese di febbraio 2009, il verde e l'arredo entro luglio) vivranno condizioni di vita e di mobilità molto diverse: veicoli a bassa velocità, sicurezza stradale, riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, un ambiente stradale con pavimentazione variata, arricchito di verde, piccole aree riposo con sedute, arredo, portabici...

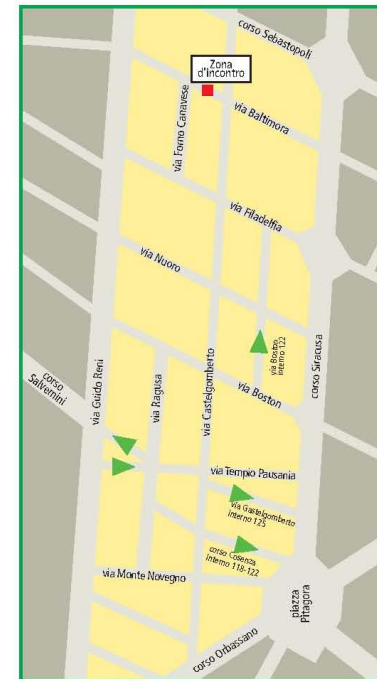
Il Presidente della Circoscrizione Due
Andrea Stara



La Zona 30 di via Castelgomberto

Qualche numero:

- 20 "Porte Verdi" d'ingresso (rialzate al livello del marciapiedi sulle strade minori, altrimenti a raso) marcate con alberi e aiuole con arbusti;
- 4 incroci interni a piattaforma rialzata (con verde alberi e arbusti);
- 1 rotonda sull'incrocio tra via Filadelfia e via Castelgomberto;
- passaggi pedonali protetti su via Nuoro, Boston, Tempio Pausania e Monte Novogno;
- soste alternate, a pettine e in linea, lungo i diversi isolati di via Castelgomberto, con "effetto chicanes" per rallentare le velocità;
- 1 "zona di incontro" (quadrato rosso) davanti alla scuola, comprendente l'incrocio fra via Castelgomberto e via Baltimora (dove già si svolge ogni mattina il mercato rionale);
- 5 nuovi sensi unici (frecche verdi) :
 - via Boston interno 122, corso Cosenza int.140-144 e via Tempio Pausania (tra via Guido Reni e via Ragusa), per aumentare l'offerta di sosta
 - via Castelgomberto int. 125 e corso Cosenza int. 118-122, per ragioni di sicurezza.



Dopo gli interventi su via Filadelfia (una rotonda realizzata a settembre e due porte di ingresso a ottobre), che è senz'altro la strada più trafficata della Zona 30, il cantiere si sposta su via Boston, la più incidentata. Qui i lavori partono i primi giorni di novembre e si realizzano un incrocio rialzato (all'angolo con via Castelgomberto) e due porte (agli angoli con Guido Reni e Siracusa). Su via Boston saranno anche recuperati i posti auto persi in via Filadelfia, con una fila di soste a pettine. In dicembre il cantiere procede su via Monte Novogno e le opere si avviano a conclusione.

Circoscrizione 2
Via Guido Reni, 102 - 10135 Torino
Tel: 011.443.52.50/52 Fax: 011.443.52.19
www.comune.torino.it/circ2/zona30.htm

circoscrizione
di via guidi

CITTA' DI TORINO

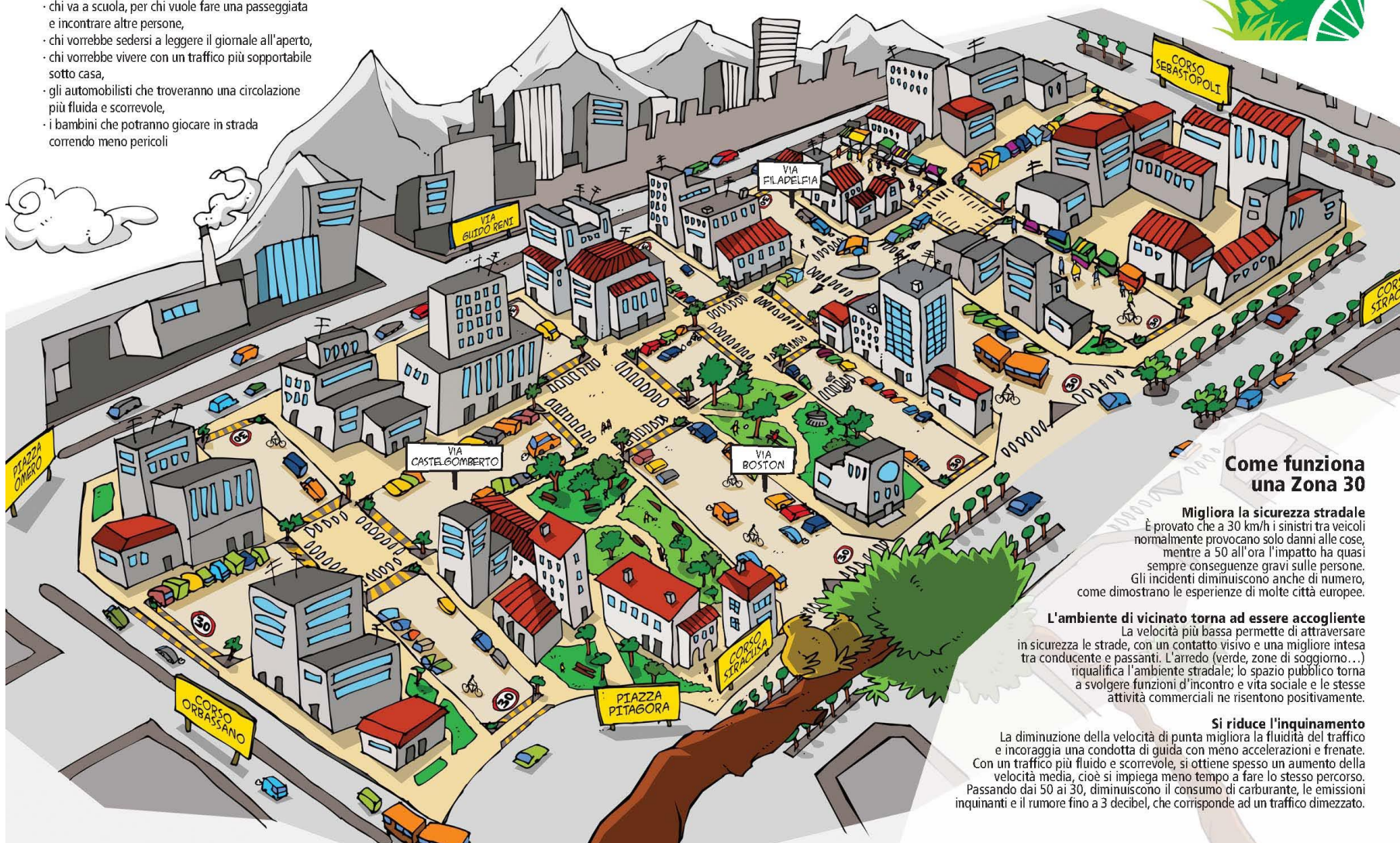
Arriva la Zona 30!

Al suo interno le strade sono progettate per un traffico che non superi i 30 km/h.

Sarà meglio per:

- chi si muove a piedi o in bicicletta per andare a lavorare o a fare la spesa,
- chi va a scuola, per chi vuole fare una passeggiata e incontrare altre persone,
- chi vorrebbe sedersi a leggere il giornale all'aperto,
- chi vorrebbe vivere con un traffico più sopportabile sotto casa,
- gli automobilisti che troveranno una circolazione più fluida e scorrevole,
- i bambini che potranno giocare in strada correndo meno pericoli

Zona 30: meglio per tutti



Come funziona una Zona 30

Migliora la sicurezza stradale

È provato che a 30 km/h i sinistri tra veicoli normalmente provocano solo danni alle cose, mentre a 50 all'ora l'impatto ha quasi sempre conseguenze gravi sulle persone. Gli incidenti diminuiscono anche di numero, come dimostrano le esperienze di molte città europee.

L'ambiente di vicinato torna ad essere accogliente

La velocità più bassa permette di attraversare in sicurezza le strade, con un contatto visivo e una migliore intesa tra conducente e passanti. L'arredo (verde, zone di soggiorno...) riqualifica l'ambiente stradale; lo spazio pubblico torna a svolgere funzioni d'incontro e vita sociale e le stesse attività commerciali ne risentono positivamente.

Si riduce l'inquinamento

La diminuzione della velocità di punta migliora la fluidità del traffico e incoraggia una condotta di guida con meno accelerazioni e frenate. Con un traffico più fluido e scorrevole, si ottiene spesso un aumento della velocità media, cioè si impiega meno tempo a fare lo stesso percorso. Passando dai 50 ai 30, diminuiscono il consumo di carburante, le emissioni inquinanti e il rumore fino a 3 decibel, che corrisponde ad un traffico dimezzato.

Spiegare i benefici



Svizzera – Biel – zone di incontro



Contare e aiutare le Biciclette

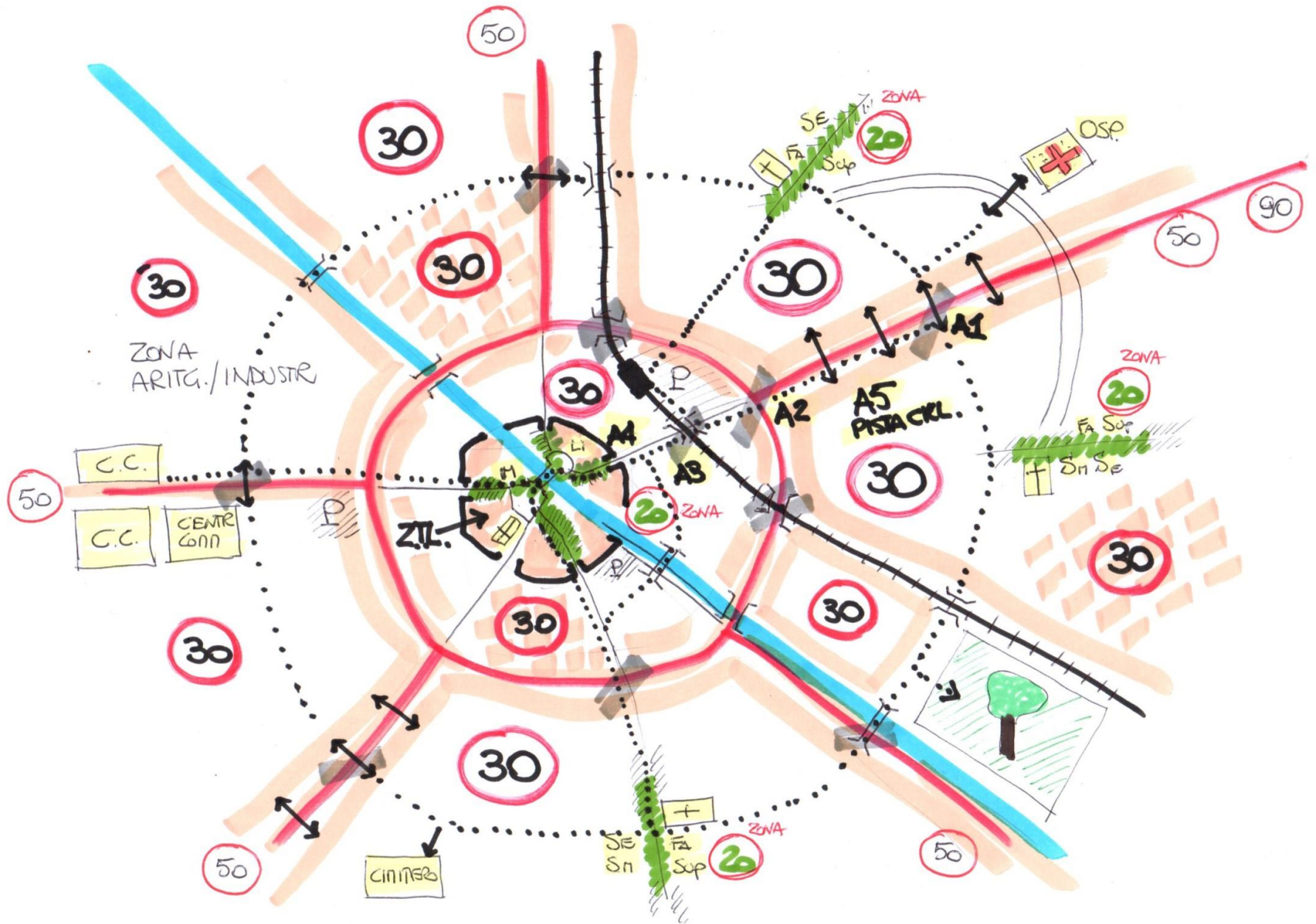


Conta biciclette a Bolzano



Pompa pubblica

Utilizzare tutti gli ingredienti



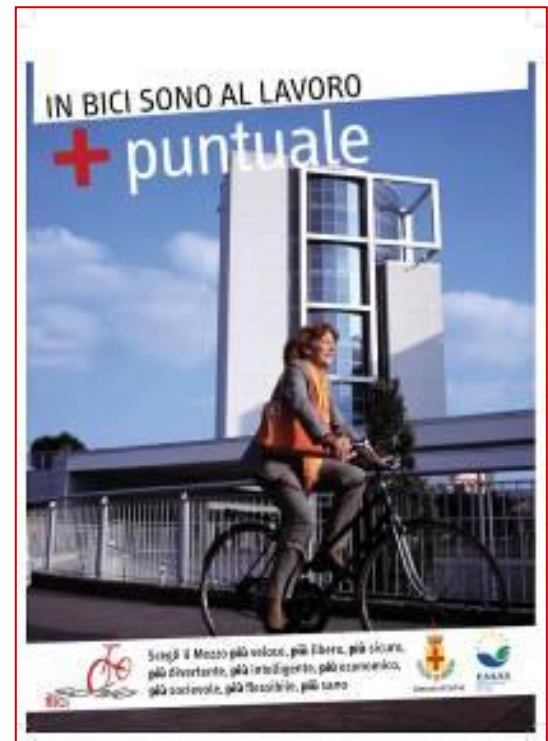
L'importanza di un logo e di una immagine coordinata



il logo e gli striscioni stradali



i poster



Organizzare “Bimbibici” e altre biciclettate



Sicurezza stradale e partecipazione



Cosa vuol dire camminare?

Vuol dire muoversi comodamente!



con il passeggino



con gli anziani



con la famiglia

Bisogna creare l'offerta pedonale!

Problema:

- attraversare la strada



Creare l'offerta pedonale - Soluzioni



Le reti Eurovelo e Bicalitalia



- North - South Routes:**
- ① Atlantic Coast Route: North Cape - Sagres 6,184 km
 - ② Pilgrims Routes Translata - Santiago de Compostela 6,122 km
 - ③ Via Francigena London - Rome and Dublin 3,000 km
 - ④ Middle Europe Route: North Cape - Malta 6,000 km
 - ⑤ Baltic Sea to Adriatic Sea (Baltic Route) Helsinki - Pisa 7,820 km
 - ⑥ East Europe Route: North Cape - Athens 5,989 km

- West - East Routes:**
- ① Capital Route: Estover - Moscow 6,800 km
 - ② Rosetta - Kiev 4,000 km
 - ③ Atlantic Coast to Black Sea (West/East) Helsinki - Omsk 5,653 km
 - ④ Mediterranean Route: Cairo - Athens 5,288 km
- Circular:**
- ⑤ Baltic Sea Cycle Route (Baltic Circle) 7,000 km
 - ⑥ North Sea Cycle Route 6,842 km
- Totale network: 67,406 km**

Un'idea della Federazione Italiana Amici della Bicicletta



BICALITALIA
La Rete Ciclabile Nazionale

Edizione 2002

Grandi vie		
	Ciclopista del Sole EV 7	km 3000
	Via del Po e delle Lagune EV 8	1300
	Via dei Pellegrini EV 5	1800
	Ciclovie dei Fiumi Veneti	1000
	Via Roma	800
	Via Adriatica	1000
	Alta via dell'Italia centrale	900
	Via Podemotana Alpina	800
Le vie dei due mari:		
	Romagna - Versilia	400
	Conero - Argentaro	500
	Via Salaria	400
	Via dei Borboni	500
	Via dei Tratturi	400
	Via dei Tre Mari	600
	Varianti e collegamenti	1600
Totale		15000

I manuali



Noi oggi parliamo di Bicicletta



- **Le soluzioni tecniche**
- **separazione dalla viabilità principale**



Le soluzioni tecniche

Percorsi ciclabili indicati su viabilità minore



Le soluzioni tecniche Garantire sicurezza nelle intersezioni



Sottopassi e passerelle





Provincia di Bolzano val Venosta



Realizzare ciclabilità lungo fiumi canali e ferrovie dismesse















Da Santo Stefano al Mare a San Remo















GRUPPO COMUNALE AZIENDA DEL TURISMO
Km. 7
SANREMO
Zampillo
cycling route





Ex Verona Bologna





Ex Ostiglia Treviso



Segnaletica europea per la bicicletta



GERMANIA



GERMANIA



GERMANIA



SVIZZERA



SVIZZERA



FRANCIA

Interventi strategici

La segnaletica proposta dalla Fiab

Tab 3b: Segnali di indicazione destinati ad essere collocati su itinerari ciclopedonali extraurbani ed urbani per viabilità riservata (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)

Tab 4: Segnali di indicazione destinati ad essere collocati su itinerari ciclopedonali extraurbani ed urbani su viabilità ordinaria (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)



Fig 4: Cartello "turistico" con itinerari ricavato da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92 adatto anche per viabilità ordinaria

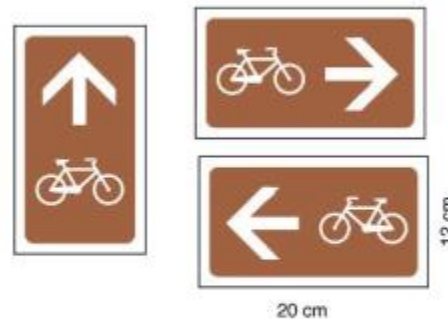


Fig 3 Segnalini di conferma per qualsiasi contesto

nota: disegni non in scala



Fig 1: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (tabella II 14a DPR 495/92)



Fig 2: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti urbani (tabella II 13a DPR 495/92)



Segnaletica orizzontale



Segnaletica orizzontale



Segnaletica orizzontale e verticale





Bacheche e totem di promozione (arredo urbano) adottata dalla provincia di Rovigo e non solo



Bacheche e totem di promozione (arredo urbano) adottata dalla provincia di Bolzano



Sistema integrato di segnaletica svizzero



Esperienze di altri territori

Situazioni europee

Olanda – Danimarca (le prime reti nazionali)

Germania la massima estensioni ed i massimi fatturati

Svizzera ed Austria le nuove mete emergenti che “hanno visto i vantaggi per le economie locali”

Germania alcuni dati: (non basta l'infrastruttura, ci vuole la clientela sia locale che proveniente da fuori)

4,9 milioni di tedeschi hanno effettuato nel 2009 una vacanza in bici dormendo fuori almeno una notte

La ciclopista dell'Elba è la più popolare tra i tedeschi ed è stata percorsa nel 2010 da 155.000 ciclisti. La durata media del viaggio è di 9 giorni e la spesa media dei cicloturisti in quel tratto è di 66 euro al giorno a persona. Totale 92 milioni di euro sul territorio. Gli stranieri sulla ciclopista in due anni sono raddoppiati, passando dal 4,6 del 2008 all'8,9 % dell'anno scorso.

La ciclopista del Danubio rimane la meta estera più popolare per i cicloturisti tedeschi. Solo quella pista ha fatto fatturare all'Austria 71,8 milioni di euro nel 2010.

Tra le nazioni straniere più ambite dai cicloturisti tedeschi non c'è l'Italia nel suo complesso, ma il Sudtirolo che è secondo dopo la Svizzera e prima di Svezia, Austria ed Olanda.

Il 42 % dei cicloturisti tedeschi usa il treno per raggiungere con la sua bici il luogo da cui ha inizio la sua ciclovacanza

Intermodalità



Bici + navigazione

Bici + impianti a fune



La proposta “Amici della Bicicletta” per la Provincia

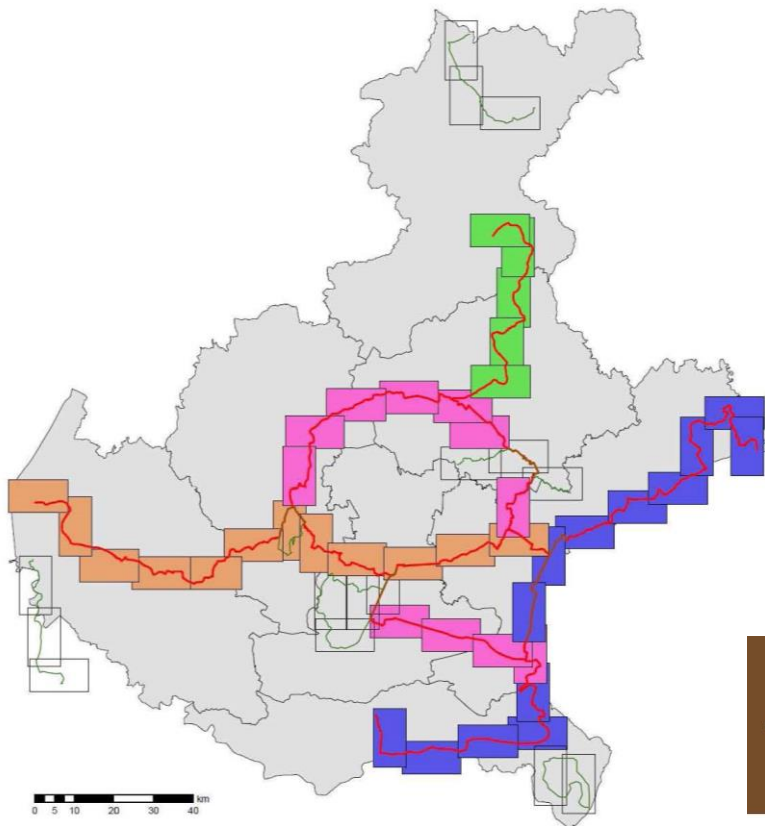


La proposta per il “Parco ciclistico delle colline moreniche”



8.

ITINERARI:



- | | |
|---------------------|--------------|
| Escursione | Itinerario 1 |
| Itinerario | Itinerario 2 |
| Confini provinciali | Itinerario 3 |
| Itinerario 4 | Escursioni |

1. Lago di Garda – Venezia: sulle strade dell'arte e della letteratura;
2. Delta del Po – Portogruaro: la litoranea veneta;
3. Vicenza – Asolo – Treviso – Venezia – Padova: il giro del Veneto;
4. Cortina D'Ampezzo – Venezia: dalle Dolomiti all'Adriatico.

I riquadri colorati indicano le tavole cartografiche previste per la pubblicazione.

Segnatetica cicloturistica REV



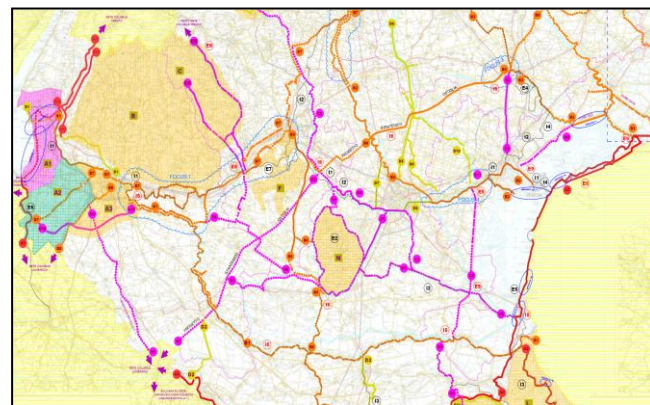
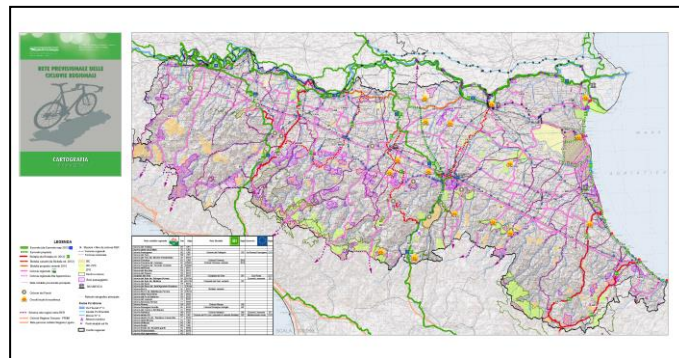
Decalogo per promuovere il ruolo delle Regioni / CM per la mobilità ciclistica

Gli ambiti di attività di un Ufficio Regionale per la mobilità ciclistica sono i seguenti:

1. **Normativa.** Approvare una legge regionale per la mobilità ciclistica che inquadri tutti i temi e garantisca contributi continui e adeguati

2. **Pianificazione** (legge quadro). Coordinare i desideri e le azioni dei territori in una pianificazione territoriale e finanziaria pluriennale, che raccolga anche dati su incidenti e incremento della mobilità ciclistica, gestisca il SIT Sistema Informativo Territoriale della mobilità ciclistica e della sicurezza stradale e che monitori gli interventi progettuali finanziati

3. **Ciclabilità urbana.** Promuovere e finanziare la moderazione del traffico e reti ciclabili organiche previsti dai Bici Plan locali



4. **Salute e prevenzione.** Promuovere stili di vita attivi, sicurezza stradale, benessere delle persone, situazioni che consentono di ridurre la spesa sanitaria regionale

5. **Assistenza agli Uffici per la mobilità ciclistica** di ambito comunale, intercomunale, e di GAL, partenariati, operatori privati e pubblici

6. **Cicloturismo.** Coordinare lo sviluppo della rete cicloturistica nazionale (BICITALIA), regionale e locale, la numerazione degli itinerari e la redazione delle cartografie dedicate

7. **Promozione dei territori** verso i mercati e i clienti nazionali e internazionali: banche dati sui flussi cicloturistici, marketing coordinato e prodotti turistici



8. **Servizi materiali e immateriali:** intermodalità e trasporto bagagli, siti web, marchi, brand, reti di impresa, club di prodotto

9. **Intermodalità:** trasporto bici sui treni e sui bus, accessibilità alle stazioni ferroviarie, ciclo-stazioni, bike sharing sovra comunali

10. **Formazione** per tecnici, operatori economici, politici e decisori



Decalogo per promuovere il ruolo dei Comuni per la mobilità ciclistica

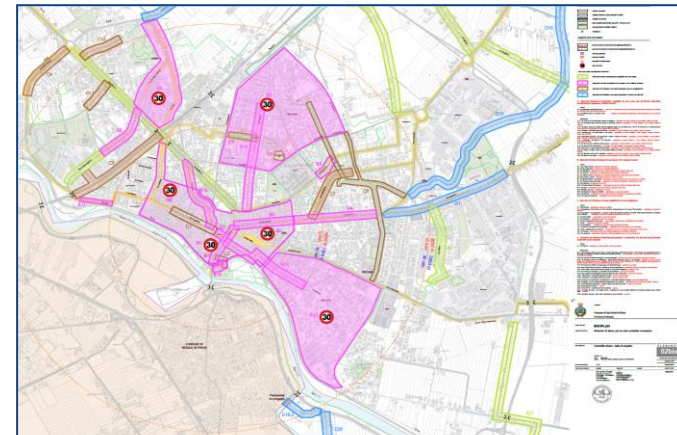
1 - Creare l'Ufficio Mobilità Ciclistica Comunale guidato da un Bike Manager con grado di dirigente, supportato da una forte volontà politica che svolga il ruolo di Cabina di Regia degli interventi e che dialoghi con le strutture tecniche, della comunicazione, i mobility manager e tutti i portatori di interesse per promuovere la mobilità in bici riconoscendo ad essa la giusta dignità di mezzo di trasporto moderno, economico ed ecologico che favorisca la salute delle persone e del Clima.



2 – Misurare la ripartizione modale per conoscere e pianificare puntando indicativamente a raggiungere il 20% di mobilità a piedi, il 20% in bici, il 20% in TPL e solo il 40 % con auto e moto. E' necessario per questo creare e diffondere alternative concrete all'uso dell'auto in città favorendo così le condizioni che consentono al cittadino di esercitare effettivamente scelte virtuose.



3 – Pianificare e realizzare una rete ciclabile (legge quadro) portante formata da itinerari ciclabili continui e riconoscibili e condivisione pacifica e rispettosa della strada per favorire la mobilità diffusa e capillare nei due sensi nelle strade dei quartieri, evitare la commistione tra pedoni e ciclisti sui marciapiedi ciclopedonali, cercare lo spazio per la bici sottraendolo alle auto non ai pedoni, al fine di rendere sicura la mobilità in bici ovunque ed a qualsiasi età, creando così nuovi ciclisti, soprattutto felici! Realizzare una rete integrata con gli altri sistemi di trasporto e con lo sviluppo urbanistico del territorio. Coordinarsi con i comuni vicini e la Regione per estendere i collegamenti di area vasta.



4 – Realizzare Zone 30 e Zone Residenziali

diffuse comprendendo se necessario anche la viabilità principale in attraversamento di centralità urbane mediante la moderazione del traffico per ridurre l'incidentalità e favorire la modifica della ripartizione modale. La riduzione del differenziale di velocità tra veicoli a motore, ciclisti e pedoni favorirà una convivenza sulla strada, una riduzione dell'incidentalità nell'ottica di Vision Zero e un cambio di ripartizione modale a favore della bicicletta.



5 – Realizzare ciclo parcheggi (legge quadro)

capillari ed accoglienti, protetti e coperti presso i principali attrattori, le scuole ed i posti di lavoro, ciclo stazioni presso le stazioni ferroviarie.



6 – Avviare una programmazione

finanziaria per avere quote certe ed adeguate di finanziamenti per realizzare interventi “hard” – infrastrutturali, e interventi “soft” – di comunicazione e incentivazione che possano incidere sugli stili di vita.

7 – Avviare sperimentazioni di spazi condivisi, zone 20 e pedonalizzazioni temporanee presso le scuole per ridurre la presenza di auto nei pressi delle scuole e favorire l'arrivo a scuola a piedi ed in bicicletta.

8 - Sviluppare servizi a favore delle mobilità ciclistica, bike-sharing, ciclo-noleggi, ciclo-officine, segnaletica dedicata, cartografie della rete ciclabile, banche dati a supporto del contrasto del furto.

9 - Avviare sperimentazioni ed incentivi economici per chi va al lavoro in bicicletta. Chi si muove in bici consuma meno spazio e richiede meno infrastrutture rispetto a chi si muove in auto; pertanto favorire la mobilità ciclistica anche tramite incentivi monetari costituisce un risparmio per la collettività rispetto alla costruzione ed al mantenimento di infrastrutture per la mobilità in auto. Inoltre dal miglioramento degli stili di vita e dallo sviluppo della mobilità attiva derivano anche il miglioramento della salute e una riduzione degli oneri sociali diretti ed indiretti connessi alla spesa sanitaria.

10 – Formazione, partecipazione e comunicazione per promuovere ed alimentare il cambiamento. Avviare la formazione del personale tecnico e politico, dei decisori, dei mobility manager, dell'ufficio mobilità ciclistica, degli studenti nelle scuole inserendo il programma nel Piano dell'Offerta Formativa; avviare tavoli partecipati per le mobilità casa-scuola e casa-lavoro realizzando esperienze bici-bus, pedi-bus ed altre iniziative per le scuole di diverso ordine e grado; promuovere comunicazione, informazione ed azioni efficaci a supporto delle mobilità ciclistica e per la diffusione della legalità alla guida di ogni mezzo.



La nuova Legge quadro sulla Mobilità Ciclistica n. 2/2018

Già il titolo precisa molti concetti: **Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica**

Indirizzi generali

ART. 1. Oggetto e finalità - Promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative. Per migliorare la mobilità urbana, tutelare l'ambiente, salute, minor consumo di suolo, valorizzare territorio e beni culturali, sviluppare l'attività turistica.

ART. 2. Definizioni - a) ciclovia; b) rete cicloviaria; c) via verde ciclabile o greenway; d) sentiero ciclabile o percorso natura; e) strada senza traffico; f) strada a basso traffico; g) strada 30. Qualificazione delle ciclovie.



La nuova Legge quadro sulla Mobilità Ciclistica n. 2/2018

Ruolo nazionale

ART. 3. Piano generale della mobilità ciclistica

Entro sei mesi dall'entrata in vigore con decreto del Ministro infrastrutture e trasporti. Parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica. Due specifici settori di intervento:

- mobilità ciclistica in **ambito urbano e metropolitano**
- - mobilità ciclistica **su percorsi regionali, nazionali ed europei**

Si riferisce ad un periodo di tre anni e reca: a) definizione degli obiettivi annuali; b) individua le ciclovie della Rete Bicalia; c) indica gli interventi prioritari; d) assicura le connessioni con Bicalia; e) definisce una quadro di risorse finanziarie; f) assicura un efficace coordinamento tra Regioni, Citta' Metropolitane, Province e Comuni g) individua gli atti amministrativi di Coordinamento; h) atti amministrativi, regolamentari e di indirizzo da adottare per promuovere azioni per lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano (sicurezza ciclisti, interscambio modale con trasporto ferroviario e il pubblico locale)

La nuova Legge quadro sulla Mobilità Ciclistica n. 2/2018

Ruolo regionale

ART. 4. Rete ciclabile nazionale Bicitalia

Rete infrastrutturale di livello nazionale integrata in EuroVelo. L'articolo detta dettagliati criteri di sviluppo e realizzazione, coinvolgimento delle Regioni ed altre disposizioni tecniche

ART. 5. Piani regionali della mobilità ciclistica

Cadenza triennale. In coerenza con piano regionale dei trasporti e con il Piano nazionale. Viene redatto sulla base dei base piani dei comuni e di città metropolitane.

Definisce: a) rete ciclabile regionale, coerente con Bicitalia; b) individuazione ciclovie; c) itinerari in zone rurali; d) interscambio tra bici e altri mezzi di trasporto; e) aree di sosta; f) indirizzi per reti ciclabili, aree di sosta, sicurezza per pedoni e ciclisti, per favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane; g) recepimento in pianificazione territoriale e urbanistica, ecc.; h) azioni di comunicazione, educazione e formazione.

Promuovere fruizione dei servizi di trasporto intermodali con accordi con i gestori del trasporto pubblico.



La nuova Legge quadro sulla Mobilità Ciclistica n. 2/2018

Ruolo comunale

ART. 6. Biciplan

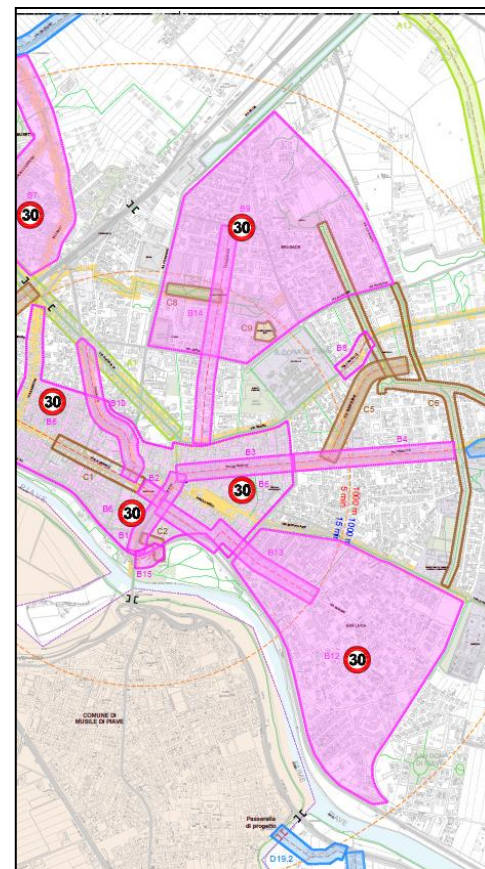
Comuni e città metropolitane adottano **piani urbani della mobilità ciclistica** (biciplan) quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS). L'articolo definisce molti interventi, tra i quali: la **rete degli itinerari ciclabili**, ciclovie, ecc.; il raccordo con le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, **le strade 30**, le aree pedonali, le zone residenziali e a traffico limitato; interventi sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui **punti più pericolosi**, ecc; gli obiettivi da conseguire; azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti **casa-scuola e casa-lavoro**; interventi per favorire **l'integrazione con i servizi di trasporto pubblico**; azioni per migliorare la **sicurezza** dei ciclisti; azioni per **contrastare il furto delle biciclette**; spazi destinati alla **sosta delle biciclette** e servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing); attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile; ecc

ART. 7. Disposizioni particolari per le città metropolitane e per le province

Interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto.

ART. 8. Disposizioni particolari per i comuni

Velostazioni (centri per il deposito custodito di biciclette, assistenza tecnica ed eventuale servizio di noleggio). Nei regolamenti edilizi misure realizzazione di spazi comuni per il deposito di biciclette. Negli strumenti urbanistici parametri di dotazione di stalli per le biciclette.



La nuova Legge quadro sulla Mobilità Ciclistica n. 2/2018

Indirizzi normativi specifici

ART. 9. Modifica all'articolo 1 del codice della strada, in materia di principi generali

Al comma 2 dell'articolo 1 «al principio della sicurezza stradale» sostituito con «ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile» e dopo le parole: «fluidità della circolazione» aggiunto «; di promuovere l'uso dei velocipedi». 2. Indica che è consenti utilizzare strutture portabiciclette sugli autobus.

ART. 10. Disposizioni finanziarie

Concorrono le seguenti norme: a) art. 1, comma 640, primo periodo, della legge 28/12/15, n. 208; b) fondo di cui all'art. 1, c. 140, legge 11/12/16, n. 232, destinate ai programmi per la mobilità sostenibile; c) fondi strutturali e di investimento europei, risorse individuate dalle regioni e dagli enti locali a valere sui propri bilanci; d) gli eventuali proventi di sponsorizzazioni da parte di soggetti privati, nonché lasciti, le donazioni, ecc.

ART. 11. Relazione annuale sulla mobilità ciclistica

1. Il Ministro infrastrutture e trasporti presenta entro 30 giugno di ogni anno alle Camere una relazione sullo stato di attuazione della legge.
2. Entro il 1° aprile di ciascun anno, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano presentano una relazione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.





Mobilità urbana

(REQUISITO MINIMO)

Ciclabili urbane

Limitazione e moderazione
traffico e velocità



Cicloturismo

Ciclovie

Albergabici



ComuniCiclabili

FIAB 2018

Governance

Motorizzazione

Politiche di mobilità
urbana e servizi

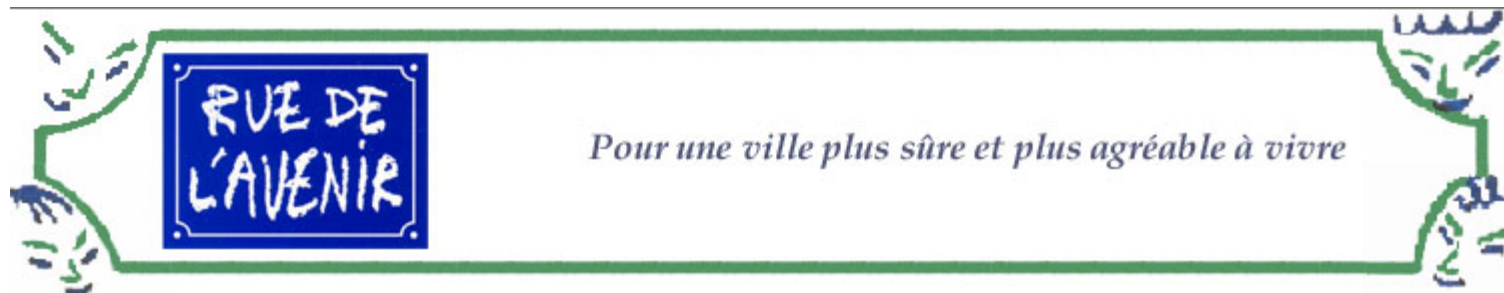
Comunicazione e promozione

Strumenti e canali di
comunicazione

Eventi promozionali



www.ruedelavenir.com



[* accueil](#)

[* contacts](#)

▸ **Présentation**

- Une démarche
- Une convergence
- Des actions

▸ **L'association**

- Communiqués
- Publications
- Compte-rendus
- Adhésion

▸ **Actions**

- Campagne
- Signataires



Accueil

La "Rue de l'Avenir", une association généraliste en matière de déplacements urbains, qui porte un projet que nous vous invitons à découvrir, il vise l'amélioration de la qualité de vie en ville tout comme dans nos villages.

CONCOURS "LA RUE...ON PARTAGE !" 5ème édition Région Ile de France 2010-2011

La délégation régionale Ile de France de l'association Rue de l'Avenir, en collaboration avec l'association Vivacités Île-de-France, lance en septembre 2010, un concours : « **La rue...on partage !** ».

Ce concours vise à faire émerger et soutenir des initiatives collectives qui contribuent à une plus large diffusion des connaissances sur : l'apaisement de la circulation, l'amélioration de la qualité des espaces publics et du cadre de vie, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, la promotion des modes doux...

Il est structuré en 2 volets : "Aménagements urbains" et "Éducation à l'environnement urbain" et s'adresse à tout porteur de projet dont l'action s'inscrit dans le cadre d'une démarche collective (une association de quartier, une classe, un conseil municipal de jeunes, un projet d'école, etc.)

La rue n'est pas la route !

La via urbana è diversa dalla strada extraurbana

- Ci vogliono regole dedicate, un ***“Codice diverso”***
- Deve vigere il senso di precauzione nella mobilità, di rispetto e di prendersi cura del più debole
- Le bici ed i pedoni devono sentirsi più liberi e più sicuri

... questo per l'avvenire delle nostre città



Finora sono 129 gli Esperti Promotori della mobilità ciclistica diplomati da UniVr ed è in via di conclusione il 7° corso con ulteriori 20 diplomati



ORDINE
DEI
PROFESSORI
PRACTICI
ESERCITANTI
VERONA



5° Corso 2018 di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale:

**Esperto
Promotore
Mobilità
Ciclistica**



Con questa formazione potrai sviluppare una professionalità amica della bicicletta ed aiutare l'ambiente e le persone a vivere meglio

Previsti crediti professionali per ingegneri ed architetti

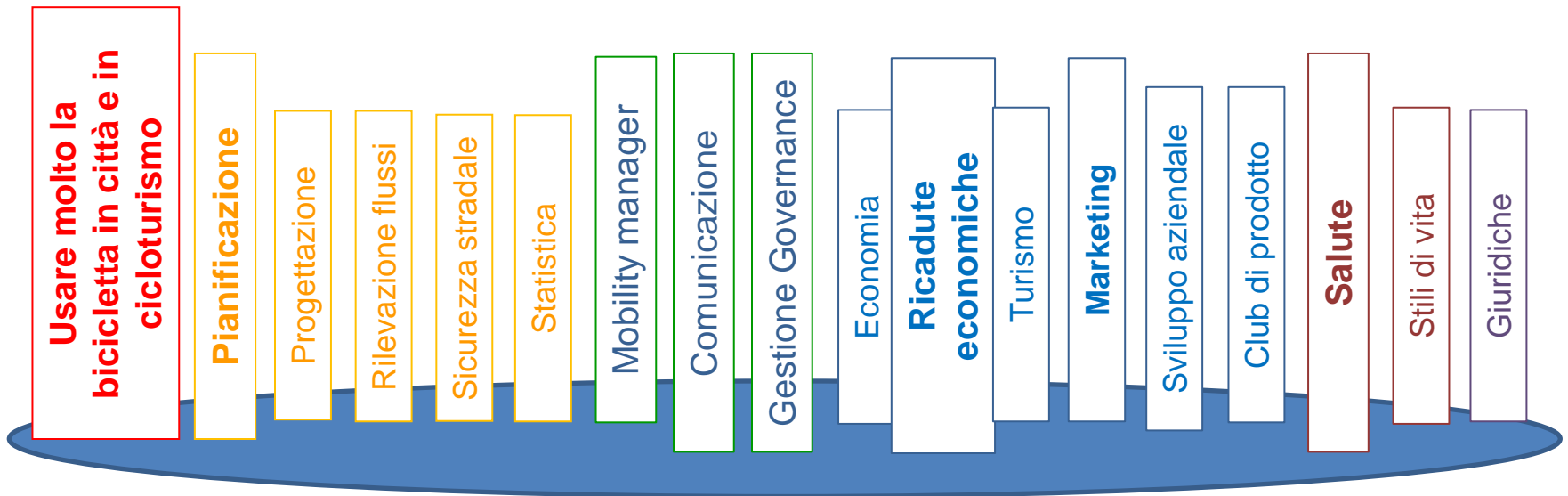


Iniziativa promossa dal Dipartimento di Neuroscienze, Biomedicina e Movimento
Commissione Sostenibilità di Ateneo

Info: marco.passigato@univr.it
www.dsnm.univr.it

Per sviluppare la mobilità ciclistica servono le seguenti competenze

Meglio se queste le hai già tu – competenze specifiche

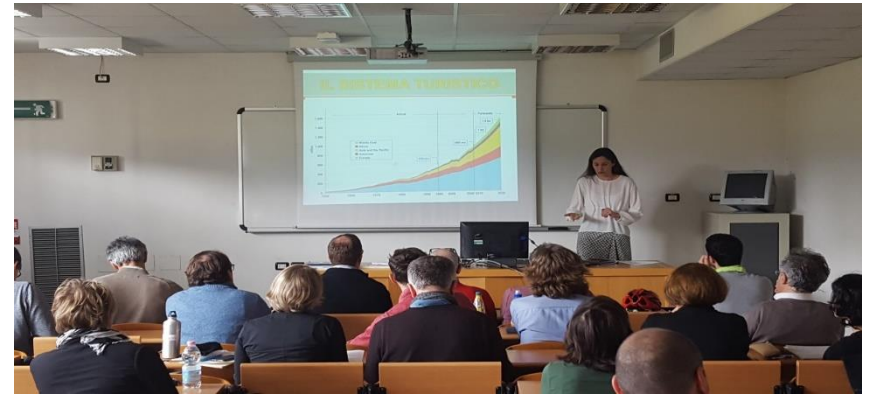


Il Corso «Esperto promotore della mobilità ciclistica» dell'Università di Verona ti da le informazioni di base e trasversali a tutti questi ambiti, linguaggi, specificità, approcci per consentirti di fare il coordinatore di tutte queste competenze

4° corso 2017 - 11 partecipanti età da 26 a 60 anni



5° corso 2017 - 35 partecipanti età da 23 a 62 anni







Esperti Promotori



MOBILITÀ CICLISTICA



UNIVERSITÀ
di VERONA



6 corsi - 129 partecipanti diplomati
da 16 regioni italiane e 2 paesi europei

Tesine:

32 cicloturismo

25 ciclabilità urbana

24 fare impresa

12 attività con scuole

6 mobilità nuova, 3 studi economici, 2 promozione
ciclabilità, 2 rigenerazione urbana, 2 sviluppo professionale
dei promotori, ecc



UNIVERSITÀ
di **VERONA**

Commissione Sostenibilità di Ateneo
Dipartimento di Neuroscienze, Biomedicina e Movimento
**Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una
nuova figura professionale Esperto Promotore Mobilità Ciclistica**



Esperto Promotore



MOBILITA' CICLISTICA

Grazie dell'attenzione ing. Marco Passigato

Coordinatore didattico e docente del corso Esperto Promotore della Mobilità Ciclistica di UniVr

Già Mobility Manager Università di Verona e Consigliere Nazionale FIAB

Membro del Centro studi Gallimbeni di FIAB

Coordinatore del Comitato scientifico dell'associazione Esperti Promotori della Mobilità Ciclistica

Cell 348.2332.981 marcopassigato@gmail.com