

CONVEGNO "BICI E CITTA"

Vicenza. 21 febbraio 2025

09:15	<p style="text-align: center;">Saluti istituzionali</p> <p>Andrea Nardin, <i>Presidente, Provincia di Vicenza</i></p> <p>Mario Conte, <i>Presidente ANCI Veneto,</i></p> <p>Antonio Dalla Venezia, <i>FIAB Veneto</i></p>
09:30	<p>L'esperienza del Comune di Vicenza. Cosa è stato fatto, cosa rimane da fare.</p> <p>Cristiano Spiller, <i>Assessore ai lavori pubblici e alla mobilità</i></p>
09:45	<p>L'esperienza del Comune di Treviso. Cosa è stato fatto, cosa rimane da fare.</p> <p>Michela Mingardo, <i>Mobility Manager d'Area, Comune di Treviso</i></p>
10:00	<p>L'esperienza del Comune di Verona. La sfida della Mobilità.</p> <p>Tommaso Ferrari, <i>Assessore Transizione ecologica, Ambiente, Mobilità e Traffico</i></p>
10:15	<p>L'esperienza del Comune di Padova. La sfida della Mobilità.</p> <p>Andrea Ragona, <i>Assessore Ambiente e Mobilità</i></p>
10:30	<p>L'esperienza del Comune di Venezia. Dopo le infrastrutture.</p> <p>Roberto Di Bussolo, <i>Dirigente del Settore Viabilità Terraferma e Mobilità, Direzione Lavori Pubblici del Comune di Venezia</i></p> <p>Patrick Kofler, <i>Consulente del Comune di Venezia</i></p>
10:50	<p>COFFEE BREAK</p>

11:10	BICICLETTA E CAMBIAMENTO CLIMATICO: PERCORSI FONDAMENTALI PER LA DECARBONIZZAZIONE Daniele Pernigotti, <i>CEO di Aequilibria srl-SB, Chair del CEN/TC 467 "Climate Change"</i>
11:25	RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA E INTERVENTI CICLABILI. E ADESSO? Alfredo Drufuca, <i>direttore tecnico di Polifonia srl</i>
11:50	IN CITTÀ A 30KM/H: I DATI DI BOLOGNA. Andrea Colombo, <i>Esperto di mobilità sostenibile e Città 30</i>
11:55	LODI CITTÀ 30: istruzioni per l'uso delle direttive ministeriali. Stefano Caserini, <i>Assessore Mobilità Comune di Lodi (intervento da remoto)</i>
12:10	ComuniCiclabili FIAB. Il percorso di accompagnamento dei Comuni verso la ciclabilità Genny Gallinelli, <i>Project Manager, ComuniCiclabili FIAB</i>
12:25	Dibattito – Q&A

Modera Susanna Maggioni, Consigliere Nazionale FIAB Italia, Presidente FIAB Treviso, Vice-coordinatrice FIAB Veneto

Secondo il 21mo rapporto ISFORT sulla Mobilità degli Italiani, 3 spostamenti su 4 si esauriscono nel raggio dei 10 km e 2 spostamenti su 3 nel perimetro urbano.

Il tasso di motorizzazione ogni 100 abitanti in Italia è arrivato a 69,4 auto (68,1 nel 2022) e 12,7 moto (12,4 nel 2022); per le auto si conferma nettamente il più alto tra i Paesi europei, superando Germania, Spagna, Francia e persino Lussemburgo.

La conseguenza di tutto questo amore degli Italiani per la vettura privata è sotto gli occhi di tutti: traffico sempre congestionato nelle ore di punta o se piove, valori di inquinamento da PM e altri inquinanti che sfiorano continuamente i limiti, rendendo l'aria irrespirabile e costituendo una seria minaccia per la salute dei cittadini, specialmente nelle nostre città della pianura.

Aggiungiamo a questo mix micidiale anche il fatto conseguente che il 70% degli incidenti avviene in contesto urbano.

Per contrastare questa tendenza e raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione stabiliti nei PUMS, il TPL e la bicicletta, comprese le e-bike, sono un binomio vincente.

La bicicletta non risolve da sola la crisi climatica, ma il suo potenziale di ridurre le emissioni di carbonio, migliorare la salute pubblica e promuovere comunità sostenibili offre un importante contributo.

Secondo uno studio recente della Portland State University infatti, se si convertisse solo il 15% dei viaggi effettuati in auto effettuandoli in bicicletta elettrica, potremmo ridurre le emissioni di carbonio legate ai trasporti del 12%. Non è necessario quindi che tutti vadano in bicicletta: anche una piccola parte può raggiungere enormi obiettivi di riduzione delle emissioni di carbonio.

Le soluzioni per incoraggiare sempre più persone ad utilizzare la bicicletta non sono solo strade più sicure, piste ciclabili più protette e reti ciclabili meglio collegate. Una parte importante delle politiche attuate dalle amministrazioni deve avere anche il coraggio di disincentivare l'utilizzo della vettura privata, per esempio come fatto in alcune grandi città, come Londra, Milano, Parigi, con l'introduzione di ZTL con ticket di ingresso.

In quest'ottica, analizzeremo inoltre i risultati di un anno di Città 30 a Bologna, come esempio di strategia per favorire la mobilità attiva e ridurre l'uso dell'auto privata, rendendo le strade delle città più sicure e accessibili anche per gli utenti vulnerabili e meno inquinate e rumorose grazie a velocità più basse.

Le città europee che hanno adottato la bicicletta come componente chiave delle loro reti di trasporto stanno superando di gran lunga quelle che non lo hanno fatto in termini di qualità dell'aria e riduzione delle emissioni; nessun'altra opzione di trasporto competitiva può rivaleggiare con i benefici climatici delle biciclette.

Andare in bicicletta non solo aiuta a combattere il cambiamento climatico, ma offre anche benefici misurabili per la salute; fornisce l'accesso comodo a posti di lavoro, istruzione e altri servizi essenziali, riduce la pressione e la congestione sulle reti di trasporto, aumenta la vivibilità nelle città e stimola le economie locali.

A differenza di molte altre soluzioni climatiche proposte, l'adozione generalizzata della bicicletta ha un prezzo tutto sommato contenuto; le infrastrutture ciclabili (corsie, percorsi, ciclabili, ecc.) costano una frazione della maggior parte dei principali miglioramenti delle infrastrutture stradali e sono spesso molto più rapide da implementare.

Le persone che usano la bici per andare al lavoro, a scuola o a fare commissioni aiutano a ridurre la congestione del traffico e a migliorare la qualità dell'aria. Le comunità che investono in infrastrutture di trasporto attive connesse svolgono un ruolo importante per il futuro dello sviluppo sostenibile. Impegnandoci a pedalare di più come individui e includendo le bici nelle nostre priorità politiche locali, i nostri sforzi collettivi possono creare un domani più pulito e sano.

Il nostro territorio però pone sfide particolari, con centri urbani allargati ai comuni contermini, la mancanza di una reale rete metropolitana di superficie, e opzioni di TPL ridotte per chi vive ai margini delle conurbazioni. A livello locale, è essenziale trovare soluzioni intelligenti per una mobilità ecosostenibile e trasformare i sistemi di trasporto nelle grandi conurbazioni.

Le biciclette insomma sono più efficienti in termini di tempo, silenziose, ecologiche e salutari delle auto. Oltre alle necessarie politiche infrastrutturali, quali strategie specifiche aiutano a promuovere la bicicletta come forma di mobilità urbana?