

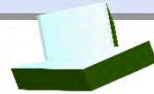
POLITICHE URBANE DI SUCCESSO

*Percorsi possibili per la mobilità
ciclabile*

Roma, 16 settembre 2011

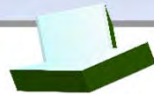
I contenuti della presentazione

1. Alcuni numeri: un inquadramento del fenomeno



L'uso della bicicletta nel Paese; il profilo di scelta modale in città; il potenziale di sviluppo del pedale nelle scelte di mobilità degli italiani

2. Gli apprendimenti dalle analisi OPMUS sui casi locali

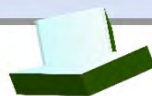


Esempi e spunti sulla "qualità" delle politiche; le medie città del Nord e Nord-Est e alcuni "noti" riferimenti internazionali

3. Il percorso da compiere: indicazioni specifiche per Roma (grande città) ...

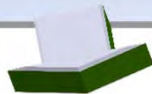
I contenuti della presentazione

1. Alcuni numeri: un inquadramento del fenomeno



L'uso della bicicletta nel Paese; il profilo di scelta modale in città; il potenziale di sviluppo del pedale nelle scelte di mobilità degli italiani

2. Gli apprendimenti dalle analisi OPMUS sui casi locali



Esempi e spunti sulla "qualità" delle politiche; le medie città del Nord e Nord-Est e alcuni "noti" riferimenti internazionali

3. Il percorso da compiere: indicazioni specifiche per Roma (grande città) ...

Dati sull'utilizzo della bici in Italia (fonte: indagine "Audimob" 2010)

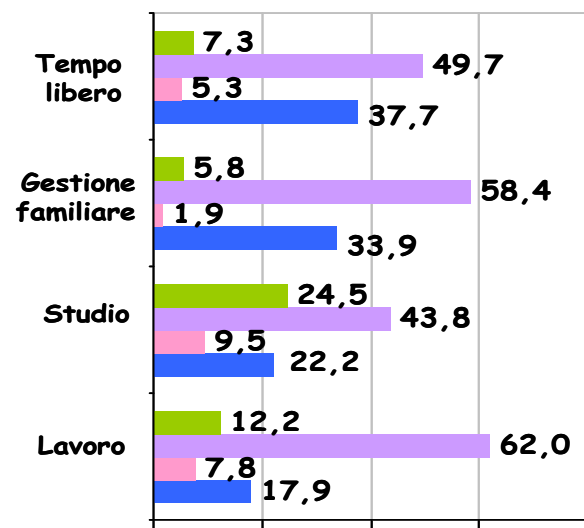
Il quadro strutturale della domanda di mobilità: l'uso della bicicletta (e dei mezzi non a motore) in ambito urbano

Popolazione mobile: 86%

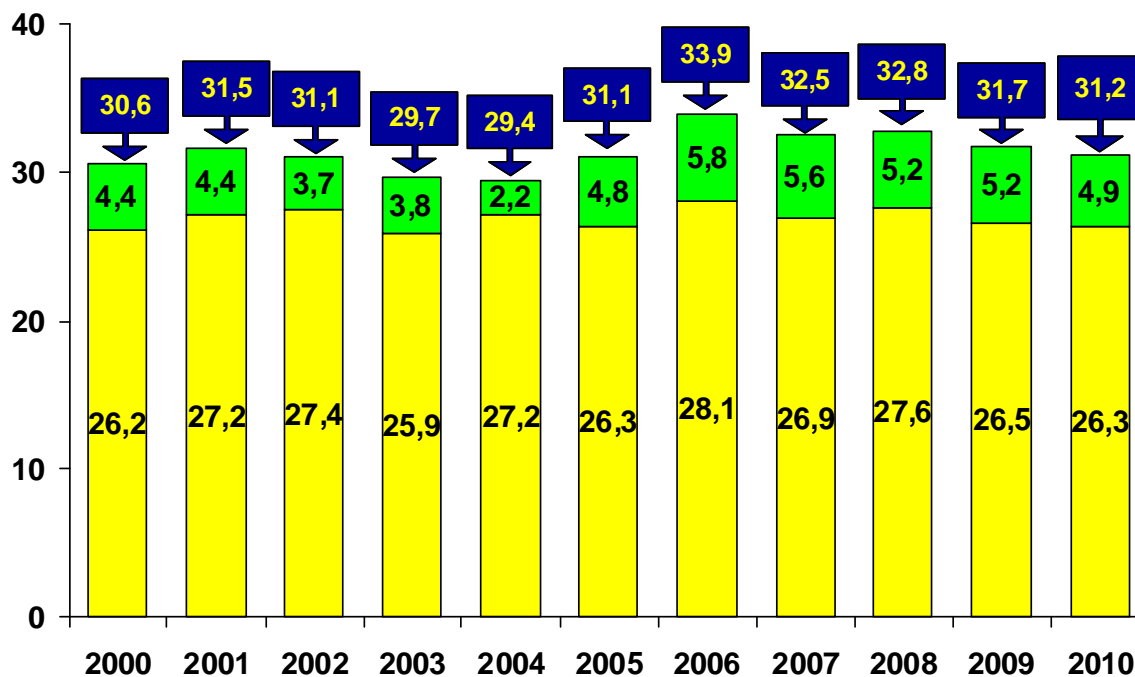
persone uscite di casa per almeno uno spostamento (grandi città)

Il peso della mobilità non motorizzata (quote % di spostamenti urbani a piedi e in bicicletta sul totale)

Ripartizione degli spostamenti urbani per motivazione (%)



■ Mezzi pubblici ■ Auto ■ Moto ■ Bici/a piedi

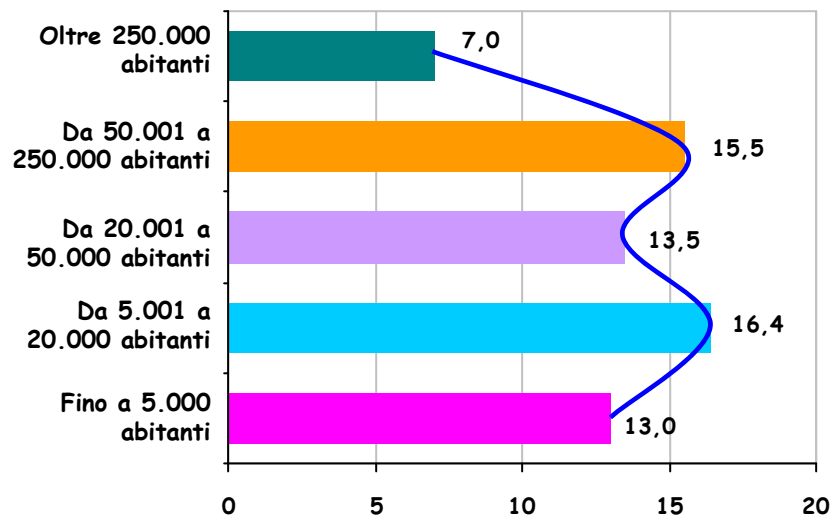


■ Spostamenti a piedi ■ Spostamenti in bici ■ Totale

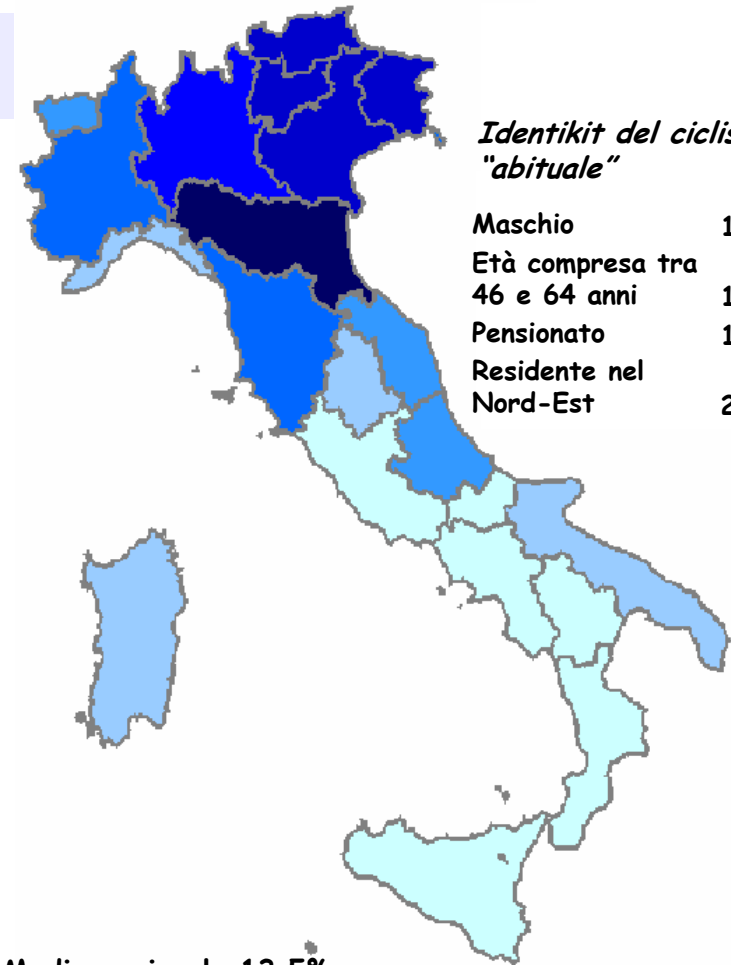
Dati sull'utilizzo della bici in Italia (fonte: Indagine "Audimob")

Percentuale degli "abituali" nell'uso della bicicletta (*) - Anno 2007

Percentuale per ampiezza demografica delle città

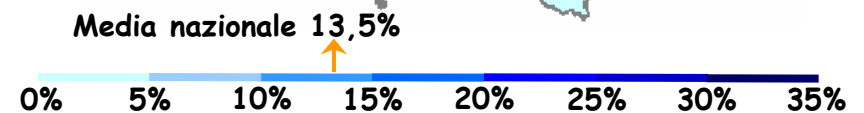


(*) Per "abituale" si intende chi dichiara di aver utilizzato la bici almeno 3-4 giorni alla settimana nei tre mesi precedenti l'intervista.



Identikit del ciclista "abituale"

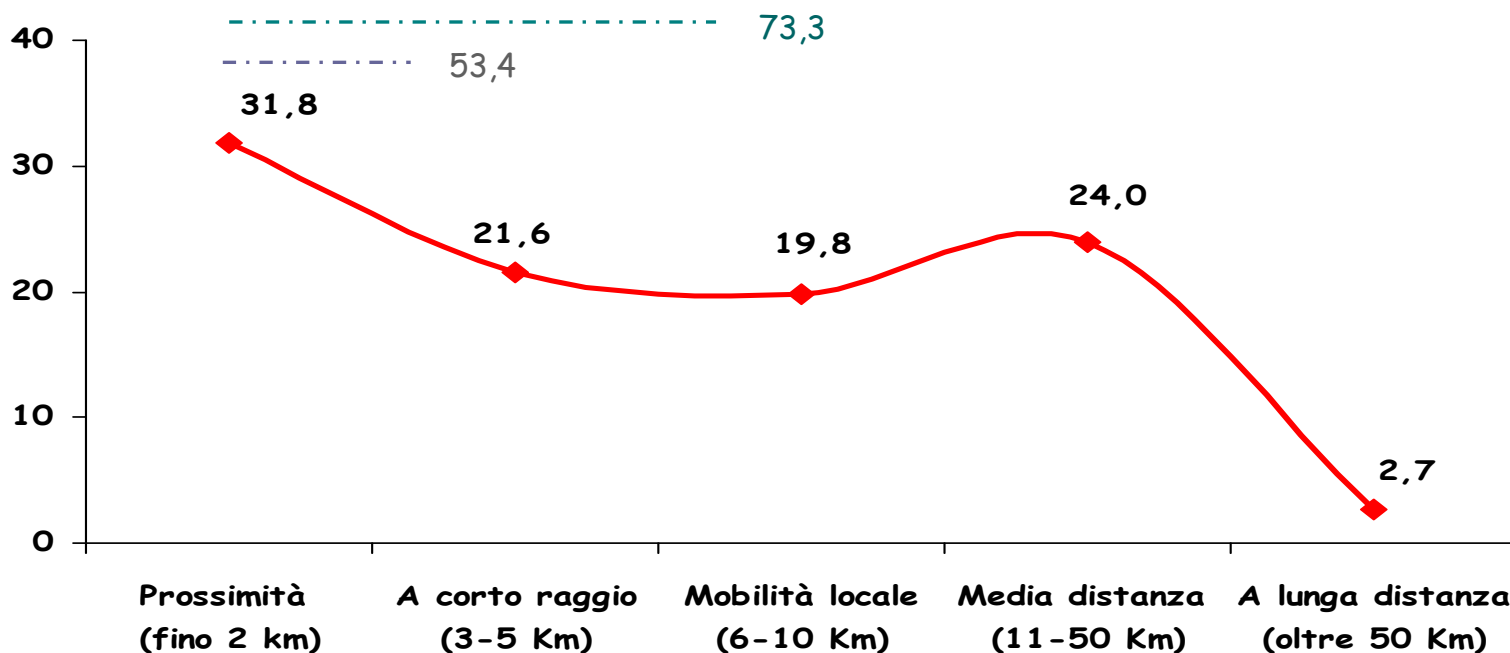
Maschio	15,5
Età compresa tra 46 e 64 anni	14,8
Pensionato	16,8
Residente nel Nord-Est	28,5



Le potenzialità del mezzo

(fonte: Indagine "Audimob" 2010)

Il 53 % degli spostamenti totali in Italia avviene su distanze inferiori ai 5 km e il 73 % di questi spostamenti (giorno feriale medio) sono viaggi a vocazione urbana (fino a 10 km)

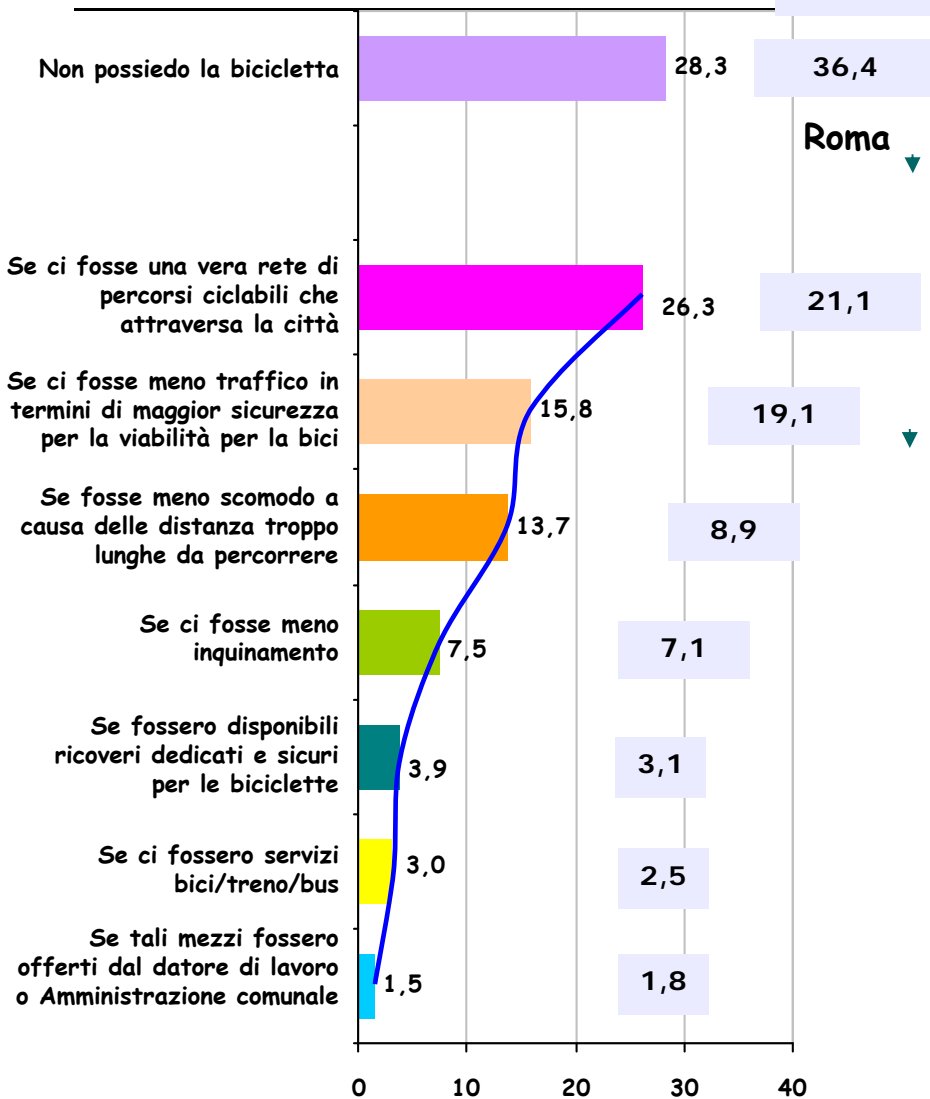


Su queste distanze la bicicletta risulta certamente un mezzo pratico e concorrenziale rispetto al motore. Promuoverne l'uso sarebbe dunque "possibile" oltre che "opportuno" da vari punti di vista: della salute e sicurezza pubblica, della qualità e vivibilità urbana (minore inquinamento e congestione), dell'economicità delle funzioni di trasporto ...

Cosa frena, dunque lo sviluppo della bici? (ancora un dato "Audimob")

Le condizioni per un maggiore uso della bicicletta (Val.%) - Italia

Userebbe la bici più spesso se ...



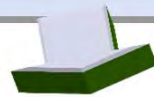
Roma ▼

▼

Che fare, dunque, in termini di politiche?

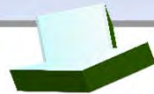
I contenuti della presentazione

1. Alcuni numeri: un inquadramento del fenomeno



L'uso della bicicletta nel Paese; il profilo di scelta modale in città; il potenziale di sviluppo del pedale nelle scelte di mobilità degli italiani

2. Gli apprendimenti dalle analisi OPMUS sui casi locali



Esempi e spunti sulla "qualità" delle politiche; le medie città del Nord e Nord-Est e alcuni "noti" riferimenti internazionali

3. Il percorso da compiere: indicazioni specifiche per Roma (grande città)...

Per rispondere, il riferimento ad alcuni esempi ... (già noti)

Bolzano

25% di spostamenti in bici
29% di spostamenti a piedi

Ferrara

27% di spostamenti in bici
29% di spostamenti a piedi
(per studio 25%, lavoro 22,8%)

Padova

17% di spostamenti in bici
(obiettivo del 25%)
138 km di piste ciclabili

Reggio Emilia

15 % di spostamenti in bici
+5% nel centro storico dal 2005

Elementi comuni

- Rete delle ciclabili
- Ufficio biciclette comunale
- Interventi sul traffico (moderazione, limitazioni auto)
- Campagne pubblicitarie e informative
- Nuovi servizi (bici pubbliche, percorsi casa-scuola)

Realizzazioni

- **Bici Plan** coerenza tra le scelte settoriali (diverse misure pro bici)
- **PUM** coerenza con le politiche dei trasporti e urbane più complessive

Strategia

Altri fotogrammi: numeri da città scandinave o del Nord Europa (riparto modale delle bici)



Copenaghen DK (23%)



Amsterdam NL (27%)



Malmo SE (20%)



Odense DK (26%)



Münster DE (27%)



Friburgo DE (28%)

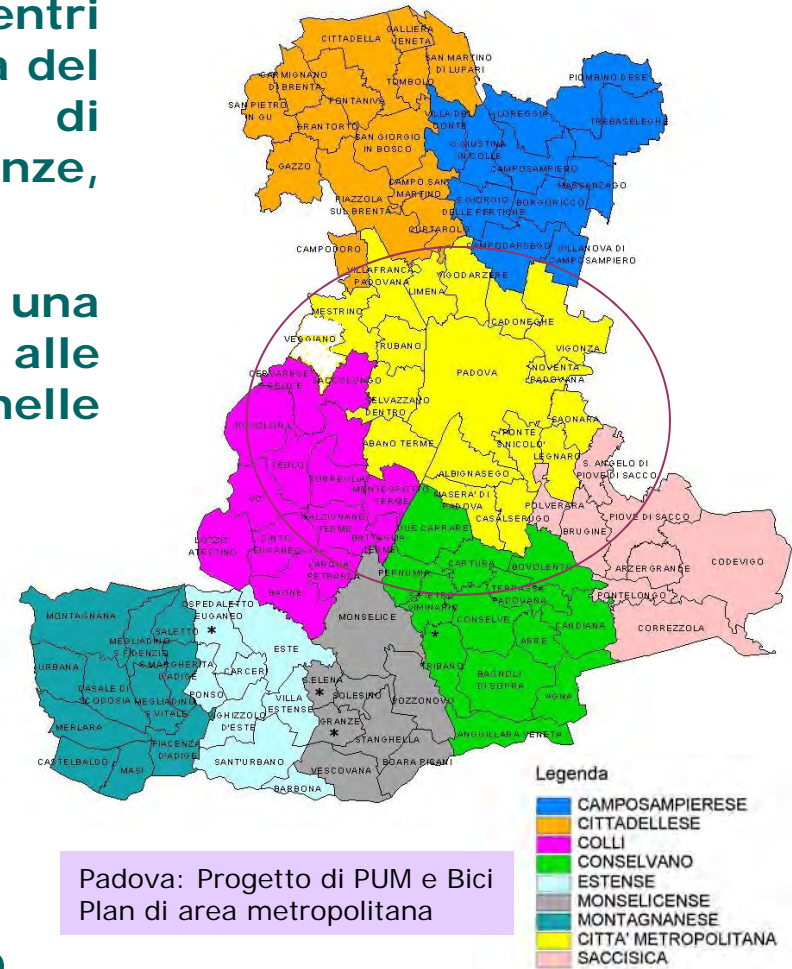
La particolarità del contesto ...

- Città di medie dimensioni e Centri di pianura (minore complessità del contesto quanto a livelli di congestione, numero di presenze, interessi coinvolti ...)
- Realtà inserite in aree con una forte tradizione ciclistica alle spalle (la bici è già da tempo nelle abitudini dei cittadini)

Più interessante e opportuno

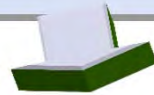
Guardare verso altri "modelli" di riferimento per Roma: le grandi città e capitali europee

Realtà "emergenti" (nel campo della ciclabilità): con minori tradizioni, ma forti investimenti e propositi di impegno recenti



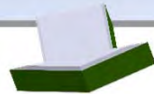
I contenuti della presentazione

1. Alcuni numeri: un inquadramento del fenomeno



L'uso della bicicletta nel Paese: il profilo di scelta modale in città; il potenziale di sviluppo del pedale nelle scelte di mobilità degli italiani

2. Gli apprendimenti dalle analisi OPMUS sui casi locali



Esempi e spunti sulla "qualità" delle politiche, le medie città del Nord e Nord-Est e alcuni "good" riferimenti internazionali

3. Il percorso da compiere: indicazioni specifiche per Roma (grande città)...

Per proseguire ... alcune buone pratiche di grandi città europee

Il panorama europeo – in particolare l'analisi (*) dei modelli di governo, degli indirizzi organizzativi e di sviluppo del settore (trasporti e politiche di sostenibilità) seguiti di recente nelle grandi aree urbane - consente **due tipi di evidenziazioni utili** → **Spunti e temi di riflessione in linea con l'incontro odierno**

1) Indicazioni appropriate sul tema delle politiche pubbliche/degli approcci di intervento da seguire

2) Esempi e implicazioni pratiche: Londra e Barcellona

"Governance"

(il modo più utile di organizzare e amministrare le funzioni sul territorio)

(*) Quaderno n. 16 RT-Isfort. *Modelli istituzionali e governo della mobilità nelle grandi città europee* - a cura di Carlo Carminucci, Patrizia Malgieri, Luca Trepiedi (settembre 2010)

Insegnamenti dalle esperienze europee – la “governance” (1)

1) Rilevanza del tema “metropolitano”

Diverse città europee hanno iniziato a vedere **l'AM come l'ambito territoriale più idoneo a formulare risposte adeguate in chiave di sostenibilità** (es. in materia di ambiente, pianificazione urbana, trasporti e gestione di servizi di rete – compresi alcuni indirizzi sulla mobilità ciclabile, solitamente di competenza locale)

Benefici osservabili:

- o **Pianificazione degli interventi** sulla giusta scala dimensionale
- o **Cooperazione tra gli attori locali** (istituzioni del capoluogo e comuni di agglomerato) su grandi strategie/obiettivi di sviluppo dell'area
- o **Integrazione fra trasporti, ambiente, politiche abitative e uso del suolo**

Altro: rafforzare i poteri delle città e definire meglio le relazioni con i livelli superiori: buona sussidiarietà (garantire un Adeguato finanziamento di servizi e infrastrutture)

Grande Londra

AM e Regione
metropolitana di
Barcellona

Berlino città-
stato (Regione
capitale)

Parigi Ile-de-
France (Regione
capitale)

Grande
Stoccolma

Comunità
autonoma di
Madrid

Strategie ed entità di governo di AM si notano - per stare solo alle capitali - anche a **Vienna, Budapest, Oslo, Copenaghen, Lisbona, Praga**

CYCLING REVOLUTION LONDON (maggio 2010)

Integrazione territoriale delle policy

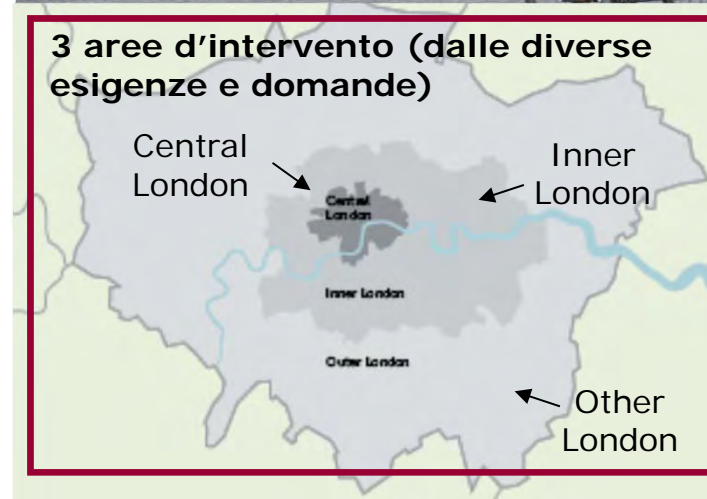
Esempi concreti



Strategia per ...

Oltre 7,5 milioni di abitanti (Grande Londra)
1.579 Km² di estensione territoriale
33 comuni (City + 32 boroughs)

3 aree d'intervento (dalle diverse esigenze e domande)



CYCLING REVOLUTION LONDON

(i tre programmi principali: uno per ambito ...)

Mix di interventi e soluzioni differenziate

1 Cycle Hire Scheme –
sistema di bici in condivisione a servizio della Central London

Esempi concreti



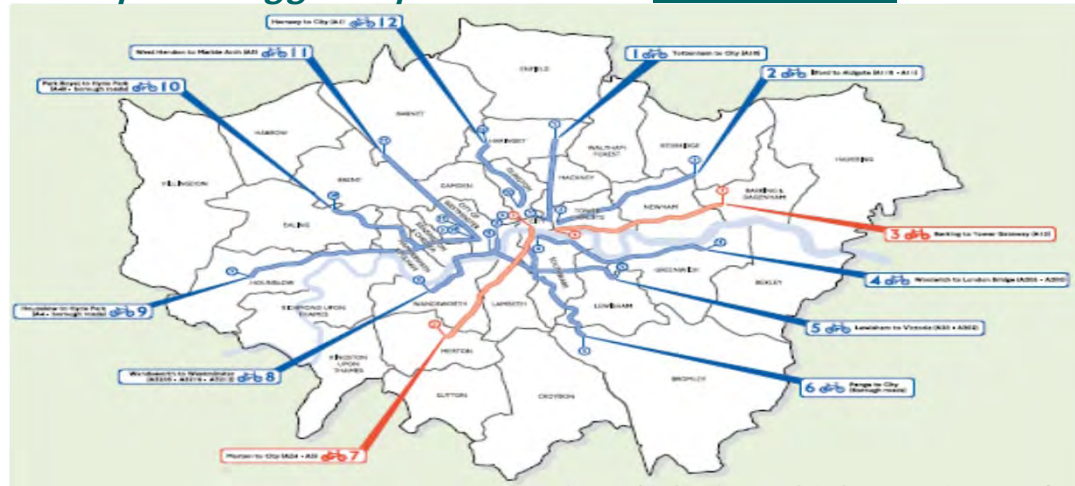
Prima fase del servizio (6.000 mezzi e 400 stazioni) attivo dall'estate 2010



2 Ciclo Superstrade - La soluzione per i viaggi dei pendolari dall'Inner London al Centro



I primi due percorsi pilota (lungo la A24 e lungo la A13) sono funzionanti dall'estate del 2010. La completa realizzazione è previsto entro il 2015



Map of 12 Cicle Superhighways in London

3 Biking Boroughs – La soluzione per i brevi viaggi dentro l'Outer London (periferia)



Nel 2010 già 13 Municipi hanno avviato iniziative locali di promozione della bici nei quartieri: programmi di formazione/educazione e servizi sperimentali aventi come Partner: polizia, scuole, ospedali, imprese e luoghi di lavoro, ecc.

Insegnamenti dalle esperienze europee – la “governance” (2)

2) Verso un ciclo di governo unitario della mobilità

Le integrazioni tra TPL-Bici e altri servizi di mobilità

Il caso di Londra

Autobus (London Bus) – **Metro** (London Underground) – **Ferrovia** (London Overground)

Sistema TfL (Londra)

- Taxi (oltre 22,000 licenze)
- Trasporto fluviale del Tamigi (London River Service)
- Trasporto a chiamata (Dial-a-ride)
- Trasporti scolastici
- Linee di autobus notturni (London Bus)
- Trasporto per disabili
- Gestione e sviluppo dei sistemi di Park & Ride
- Pilotaggio di studi, elaborazione di progetti di investimento in nuove reti e infrastrutture

Strategia dei trasporti del sindaco – Politiche delle biciclette

Le integrazioni più ampie: politiche urbane

London Plan (spazio urbano)
Qualità dell'aria e clima

Gli indirizzi di Barcellona

Integrazione settoriale delle policy

Esempi concreti

Bicing

6.000 veicoli in servizio
420 stazioni di scambio
(Dati al 2010)

*Sistema Smart Card (abbonamento annuale)
Prima mezz'ora gratis*



Parte integrante del sistema di TPL

Il 15% dei cittadini – compresi molti pendolari – si servono del servizio di bici in condivisione:

+ 15,7 abbonati (2010-2007)
+ 194,7% viaggi (2010-2007)
+ 3,5% viaggi (2010-2009)

In generale il successo delle bici a Barcellona: **+23% (numero di spostamenti giornalieri)** si deve (anche) allo **sviluppo di proposte complementari TPL-bici**

- **Bici pubbliche in aree centrali - ultimo miglio**
- **Aree di sosta e interscambio ai terminal del TPL**
- **Accesso alle bici (private) sui veicoli pubblici** →

Metro * – Tram – Ferrovie locali – Rete nazionale (servizi regionali) *

* In orari stabiliti

Combina la bici amb el transport públic



Es permet el transport de bicicletes en els horaris següents:
Dissabtes, duminages i festes:
tot el dia.
Fèrries (Juliol i agost): tot el dia.
Fèrries (resta de l'any): de 5 h a 7 h, de 9:56 h a 17 h i de 20:30 h a la finalització del servei.
www.tmb.cat



No es permet l'accés de bicicletes a l'autobús.
www.tmb.cat



Es permet el transport de bicicletes sempre que la capacitat al tramvia en aquell moment no ho impedeixi.
www.tramben.com



Es poden transportar bicicletes, gratuïtament, sempre que l'ocupació dels trens no faci modificar aquesta condició.
www.fgc.cat



En el servei de rodalies de Barcelona i en els serveis regionals s'admet el transport de bicicletes en els trens i als horaris per als quals està autoritzat.
www.gesat.cat/rodalies



S'admet el transport de bicicletes en tots els trens de mitjana, distància que tinguin una línia específica o espais sotscoberts per al seu transport.
www.renfe.com

Insegnamenti dalle esperienze europee – la “governance” (3)

3) Attenzione alla partecipazione → Consultazioni e Reti di cooperazione su vari aspetti

(Ricerca su sostenibilità e fenomeni emergenti: Qualità dell’aria e Clima)

- Rete di ricerca sull’inquinamento tra TfL, governo britannico, mondo accademico (**APRIL**)
- Sistema di gestione integrato qualità dell’aria **Stoccolma-Uppala** (strutture tecniche di 2 contee)
- **AIR-PARIF** (struttura unitaria di elaborazione dei dati nella regione parigina: ministero dell’ambiente, enti locali, forze sociali, centri di ricerca...)

(Collaborazioni istituzionali: studi e centri di progetto per la mobilità)

- **Stockholm County Association of Local Authorities**, sviluppo di progetti e iniziative UE
- **LEPT (London European partnership for Transport)**, partecipazione ad iniziative UE
- **Consorzio AMB** (pianificazione urbana, trasporti, ambiente); **Provincia di Barcellona**
- **Osservatori della mobilità (Catalogna, Sindaco di Parigi)**
- Sindacato misto di studi **Parigi metropoli** (Regione, Dipartimenti, Comuni, EPCI)

(Tavoli di dialogo e forum di partenariato: politiche per le biciclette)

- **Patto della mobilità di Barcellona; Commissione civica per la bici**
- **Consiglio della bicicletta di Berlino (“FahrRat”)**
- **London Cycle Training (stake-holders meeting)**
- **Atelier parisienne d’urbanisme (Apur)**

L'esperienza di Barcellona: innovazione dei metodi di governo

Sedi di "vera" Partecipazione-Condizione politica

Esempi concreti

Patto per la mobilità



Forum di partecipazione pubblica (istituzioni, esperti e rappresentanti sociali) attivo dal **1998**

Compito di delineare indirizzi e azioni comuni in tema di qualità dei servizi pubblici; sicurezza stradale; promozione della bici

-10% di traffico nell'area centrale;
Vivibilità, Recupero urbano

- Comune e municipi dell'hinterland
- Associazioni ambientaliste
- Associazioni di utenti del TPL e ciclisti
- Associazioni di auto e motociclisti
- Sindacati e imprese di trasporto
- Organizzazioni regionale dei tassisti
- Grandi aziende
- Camera di commercio di Barcellona
- Collegi professionali
- Istituti e centri studi regionali e metropolitani

Principali partecipanti ai 10 gruppi di lavoro

Piano della mobilità urbana 2006-2012
(Piano locale della sicurezza viaria 2008-2012)

Altri Output:

Attività di sensibilizzazione (scuole e uffici), facilitazioni all'uso della metro e del nuovo tram, **misure legate al piano strategico delle biciclette 2006**; riordino della sosta nell'Area Verde (I e II corona)

Consulta civica

COMISSIÓ
CÍVICA DE LA
BICICLETA



Organo partecipativo del Consiglio di Barcellona che riunisce le maggiori associazioni del settore (utenti, produttori di bici) e i membri della PA

Aiuta il regolare scambio di idee, delinea indirizzi di sviluppo della rete e soprattutto elabora **guide informative** ed **eventi di promozione** molto seguiti in città

Diffusione della cultura del pedale

Grazie per l'attenzione!

ltrepiedi@isfort.it

Per approfondimenti e scambio di materiale:
www.isfort.it/sito/ricerca/Opmus/Index_Opmus.htm