

Bici Club



aru

Terre di Siena



bulletta km Orando

Club
G.C. Amatori
S. Gimignano



a u d a x

aru

randonneur Italia

Idee Pedalabili 2013

"Sulla retta via: sicurezza ed etica nel vivere la strada"



Idee Pedalabili

Sovicille, Murlo e Val di Merse (Siena)
nei giorni di sabato 16 e domenica 17 novembre

SABATO 16 (Auditorium Banca Cras – Sovicille)

presiede Jacopo Ruotolo

- ore 9.00 * Saluti delle autorità e degli sponsor
- ore 9.30 * Omaggio a Siena, Capitale Europea della Cultura 2019 – Città candidata
Stefano Bisi ne discute con: i rappresentanti del Comitato - Bruno Valentini, sindaco di Siena
- l'on. Luigi Dallai - Fabio Bardelli e Luca Bonechi (ciclisti ambasciatori in Spagna)
- ore 10.15 * Un nuovo Codice ed un Patto di Civiltà tra gli utenti della Strada conduce Marco Bonarrigo
Luca Bonechi e Loredana Capannoli riportano a mente le proposte del BiciClub Terre di Siena ed i
contenuti del patto di Civiltà in vista del varo del nuovo Codice della Strada
- TAVOLA ROTONDA:** Filippo Fossati, Parlamentare - Vincenzo Ceccarelli, Assessore della Regione
Toscana - Marco Macchietti, Assessore della Provincia di Siena - Stefano Scaramelli, Sindaco di
Chiusi (SI) - Andrea Bassoli, Sindaco di Pieve di Coriano (MN) - Lucia Vecere, dirigente ACI -
Jacopo Ruotolo, BiciClub Terre di Siena - Alberto Fiorillo, Presidente Lega Mobilità Nuova -
Salvatore Signorelli, dirigente ANVV - Lorenzo Franzetti, fondatore della rivista Cycle
- ore 12.00 * Interventi a "ruota libera"
- ore 12.30 * Performance: Fernanda Pessolano, artista e Presidente di "T con 0"
- ore 13.00 * **PAUSA BUFFET**
- ore 14.30 * Riassunto della mattina in ottava rima con Mauro Chechi e Francesco Burroni
- ore 15.00 * Strada Dolce Strada: le Ciclovie a €0 ed i brevetti ARI del 2014 conduce Fabio Bardelli
Fermo Rigamonti, patron della 1001Miglia, presenta il progetto dei percorsi permanenti dell'ARI ed i
brevetti 2014 con interventi dei vari organizzatori: Mario Zangrando (Valltellina Extreme) - Giancarlo
Concin (Grand Tour dell'Ortles) - Andrea Rossi (Grand Tour Valdimerse) - Paolo Marrucci (Grand Tour
Unesco) - Emanuele Nepi (Chianti Classic) - Valter Ballarini (Grand Tour dell'Umbria) - Carlo Sulas
(Gravine, Trulli, Gargano) e Furio Giannini (L'Eroica)
- ore 16.00 * Racconti di viaggio conduce Enrico Caracciolo
5 brevi racconti di viaggio con la guida di un grande viaggiatore, Enrico Caracciolo:
"Francigena, cercando la bellezza ovunque" con Raffaello Ginanneschi - "La mia bici va a potassio"
con Albano Marcarini - "Eroica Japan" con Claudio Marinangeli - "Ride to Finish, il viaggio della vita"
con Tony Lonero e "a piedi in Bretagna" con F. Simpatico
- ore 17.00 * Attenzione ciclisti in giro: con Marco Pastonesi, giornalista della Gazzetta dello Sport
- ore 17.30 * Protagonisti a due ruote: Etica e cultura nello sport conduce Marco Bonarrigo
Marco Bonarrigo dialoga sul futuro dello ciclismo agonistico ed amatoriale con personaggi del mondo
sportivo tra i quali: Luigi Sgarbozza, Daniele Righi, Gianluca Santilli, Giancarlo Brocci e Davide Ceccaroni
- ore 18.30 * **PREMIO "IDEE PEDALABILI":** (etica, legalità ed impegno civico nello sport) conduce Chiara Lanari
Il premio 2013 è assegnato all'Audax Bike Cilento ed alla Fondazione Angelo Vassallo, il "Sindaco
pescatore" ucciso dalla camorra. Oltre a Dario Vassallo e a Giancarlo Benivento, saranno presenti
l'on Susanna Cenni e alcuni promotori di "Riprendiamoci Suvignano":
Anna Betti (Ass.Provinciale) Sorenella Pallecchi (ARCI) e Jacopo Armini (Sindaco Monteroni)
- ore 20.00 * **CIRCOLO ARCI di ROSIA:** GENA DELLA LEGALITÀ e premiazioni del Campionato e Challenge Extreme ARI
* Contrasti a ruota libera in ottava rima con Chechi e Burroni
Prenotazioni entro venerdì 15 novembre (15€ cena + pasta party domenica - 5€ pasta party domenica a Murlo)

DOMENICA 17: ESCURSIONI A PIEDI, IN BICICLETTA LUNGO LE STRADE DELLA VAL DI MERSE

Si pedala da Rosia e Sovicille in direzione di Murlo e si cammina nei sentieri di Murlo fino ai "5 poderi della Misericordia"
dove verrà offerto il pasta party con resumé finale

con il patrocinio di:

REGIONE



TOSCANA



Automobile Club Siena

UNIONE DEI
COMUNI DELLA



Val di Merse



Comune di
Sovicille



Comune di
Murlo



"Sulla retta via: sicurezza
ed etica nel vivere la strada"



ospitalità: incoming@terresiena.it - <http://www.terresiena.it/>

Per info: info@rosiabike.it - Andrea 338.6762819 - Jacopo 333.6415343 - Loredana 3396899334 - Luca 331.6177725 - Fabio 348.2817681





Il "Matto"



Zampanò e Gelsomina

Imparare un mestiere, per trovare la strada, come Gelsomina.....

Le strade in Italia e chi le frequenta

La strada è l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali
(art. 2 del Codice della Strada).

Classificazione riguardo alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali:

a. autostrade	6.700 km
b. strade extraurbane principali	
c. strade extraurbane secondarie	310.000 km *
d. strade urbane di scorrimento	
e. strade urbane di quartiere	
f. strade locali	
g. itinerari ciclopeditoni	
x. piste ciclabili (non classificate)	3.200 km

* di cui: 20.000 km statali – 160.000 km regionali e provinciali – 130.000 km comunali

L'itinerario ciclopeditone è una strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale o ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada ma non da considerarsi struttura protetta.

La pista ciclabile (CDS art 3) è una "parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi".

I MEZZI PER MUOVERSI

120.000.000 milioni di gambe

26.000.000 milioni di biciclette

37.000.000 milioni di auto

6.500.000 milioni di moto

5.500.000 milioni di altri veicoli a motore



OGNI 100 ABITANTI: 82 veicoli a motore e 44 veicoli a propulsione umana

SI PUO' STIMARE CHE IN ITALIA VI SIANO CIRCA 300.000 KM DI STRADE "CONDOMINIALI"

Muoversi in Europa *



PAESE	Superficie (kmq)	Abitanti (milioni)	AUTO (mil)	AUTO (x100ab)	BICI (mil)	BICI (x100ab)	Ferr km	Idrov km	AUT km	STRADE km	CICL km	cicl/str %
GERMANIA	357000	82	43	52	74	90**	42000	7500	12500	630000	40000	6.3
ITALIA	324000	60	37	62*	26	44	19500	1000	6700	310000	3200°	1.0
FRANCIA	547000	65	31	48	24	37	32000	15000	11000	700000	7000	1.0
INGHILTERRA	244000	62	31	50	18	29	17000	3200	3500	350000	17000	4.8
SPAGNA	505000	47	23	48	11	23	14800	1050	14000	347000	nd	nd

* Densità di auto in Europa: 51 ogni 100 abitanti (Lussemburgo 66 – Islanda 64 – Italia 62)

** Biciclette per 100 abitanti: Olanda 101 – Danimarca 98.....Grecia 20

° In Italia 25 milioni di bici hanno a disposizione 3.200 km ciclabili (1800/2500 km di rete nazionale)

° In Danimarca 5 milioni di bici hanno a disposizione 3700 km di ciclabili

In Italia, considerate le autostrade, strade statali, provinciali e regionali, in ogni km di strada ci sono 225 autoveicoli

**L'ITALIA E' UN PAESE AD ELEVATO TASSO DI MOTORIZZAZIONE,
BUON NUMERO DI BICI, DIFFUSA RETE STRADALE E
BASSISSIMO GRADO DI CICLABILITA'**

IN ITALIA SIAMO SULLA CATTIVA STRADA

* (muoversi in terraferma)



La sicurezza è un'emergenza ed una priorità



Codice della strada - art1: “La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato”.

Le strade per definizione devono essere sicure ma hanno costi umani e sociali elevatissimi:

Negli ultimi 12 anni in Italia si sono registrati 64.000 morti e 4 milioni di feriti e invalidi. Gli oneri sociali stimati ammontano a oltre 30 miliardi €/anno pari a 500€/anno a testa

° Incidenti in Italia (anno 2011)

205.638 incidenti stradali con lesioni a persone - 3.860 morti di cui 871 utenti deboli (282 ciclisti e 589 pedoni) - 292.019 feriti

° L'Italia è seconda solo alla Grecia per vittime in bici: 2556 vittime negli ultimi 10 anni contro le 1257 Inglesi a fronte delle quali è scattata la campagna del Times “Cities fit for cycling”

° L'Italia dedica al miglioramento della sicurezza stradale circa 1€ procapite contro i 5€ della Gran Bretagna, i 23€ della Francia e Svezia ed i 25€ della Svizzera

° La bici è il mezzo più esposto agli incidenti (indice di mortalità medio in Italia)

1,92% in bici

0,77% in auto

0,31% in autobus

Le azioni da mettere in atto sono varie e riguardano interventi per la sicurezza delle infrastrutture (tutte), dei veicoli (tutti) e degli utenti (tutti). Per tali motivi serve un **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale** moderno ed efficace ed **un'Authority sulla sicurezza**.

IL PROBLEMA SICUREZZA VA AFFRONTATO CONSIDERANDO IL SISTEMA MOBILITA' CICLISTICA COME UN SISTEMA COMPETITIVO E NON ISOLATO E A SE STANTE DALLA MOBILITA' GENERALE

Per un nuovo Codice della Strada



Un Codice ispirato ai principi di mobilità sostenibile, maggiore tutela dell'utenza debole, pari diritti ed opportunità fra tutti gli utenti

° **Codice attuale:** approvato nel 1992 (DL 285 del 30.4.1992) ed appesantito da ben 71 interventi legislativi.

Con il disegno di legge delega per la riforma del Codice della Strada, presentato alla Camera il 17 settembre 2013 dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Governo è impegnato ad adottare entro 18 mesi dall'entrata in vigore della legge delega uno o più decreti legislativi con i quali si riforma il Codice della Strada.

° **Nuovo Codice:** un “testo breve” con disposizioni generali e sole norme relative ai conducenti, alle prescrizioni comportamentali ed alle relative sanzioni:

- norme chiare di comportamento
- semplificazione burocratica
- prevenzione dei rischi
- misure a tutela dell'utenza debole
- maggiori controlli e sanzioni durissime per chi provoca incidenti in stato di ebbrezza o sotto effetto di droghe ma anche meccanismi premiali per comportamenti virtuosi
- patentino a punti per i minori di 18 anni
- linee guida per le amministrazioni locali finalizzate alla sicurezza degli utilizzatori dei veicoli a due ruote
- riassetto della disciplina tecnica concernente la classificazione, la costruzione e tutela delle strade
- aggiornamento della segnaletica stradale



LE PROPOSTE DELLA CAMPAGNA “CITIES FIT FOR CYCLING” (Città più sicure per i ciclisti) IL MANIFESTO DEL TIMES



Gli 8 punti adottati in Italia (Gazzetta dello Sport e Salvaciclisti):

- 1. Gli autoarticolati che entrano in un centro urbano devono essere dotati di sensori, allarmi sonori che segnalino la svolta, specchi supplementari e barre di sicurezza....**
- 2. I 500 incroci più pericolosi del paese devono essere individuati, ripensati e dotati di semafori preferenziali per i ciclisti.....**
- 3. Dovrà essere condotta una indagine per determinare quante persone vanno in bicicletta in Italia e quanti ciclisti vengono uccisi o feriti**
- 4. Il 2% del budget dell'ANAS dovrà essere destinato alla creazione di piste ciclabili di nuova generazione**
- 5. La formazione dei ciclisti e autisti deve essere migliorata e la sicurezza dei ciclisti deve diventare una parte fondamentale del test di guida**
- 6. 30 km/h deve essere il limite di velocità massima nelle aree residenziali sprovviste di piste ciclabili**
- 7. I privati devono essere invitati a sponsorizzare la creazione di piste ciclabili e superstrade ciclabili prendendo ad esempio lo schema di noleggio bici londinese sponsorizzato da Barclays**
- 8. Ogni città deve nominare un commissario alla ciclabilità per promuovere le riforme**



LE PROPOSTE DELL' ANCI

(Associazione Nazionale dei Comuni Italiani)



“La bicicletta è un mezzo di trasporto che gioca il suo ruolo nel sistema della mobilità delle persone con pari dignità e con straordinari vantaggi ambientali ed economici. La bicicletta deve pertanto circolare con piena sicurezza ed efficienza su tutte le strade sulle quali a norma di Codice è ammessa; ne va promossa la diffusione anche perché più bici circolano per via e maggiore è la loro percezione e sicurezza. Occorre procedere a una revisione organica del Codice **per favorire la mobilità ciclistica e pedonale in città**. Il Codice deve ispirarsi esplicitamente ai principi di mobilità sostenibile. Va ribadito sempre il principio di rispetto delle regole al fine di salvaguardare salute e sicurezza di tutti gli utenti della strada. L'utenza debole va tutelata...” (premessa documento ANCI al Ministro delle infrastrutture – 31.10. 2013)

Le misure proposte:

1. Onere della prova di incidente al soggetto meno vulnerabile
2. Corsia ciclabile in continuità sul lato destro della strada urbana
3. Parcheggi a spina sulla corsia sinistra della strada urbana
4. Case avanzate (aree prossime ai semafori per sosta ciclisti)
5. Sensi unici eccetto bici nelle strade urbane
6. Limite di velocità a 30 km/nei centri urbani
7. Cessazione dell'obbligo di uso della pista ciclabile
8. Parcheggi bici nei condomini
9. Infortunio in itinere
10. Posizione del ciclista in corsia (non necessariamente a bordo della carreggiata nel caso di fondo sconnesso)
11. Divieto di sorpasso del ciclista in tratti di strade che non lo consentano in sicurezza
12. Adozione del Piano generale della Mobilità Ciclistica (obiettivi in tema di trasporto e cicloturismo)
13. Segnaletica ciclabile



TANTE PROPOSTE: MOLTE POSITIVE, ALCUNE DISCUTIBILI, MA TUTTE CHE GUARDANO AD UNA ITALIA FATTA SOLO DI CITTÀ'

Se attuate avremo città più moderne, sicure, pulite ed europee ma rimane un problema: il 50% della popolazione vive al di fuori delle città e si muove quotidianamente in strade extraurbane con auto, moto e biciclette. Diciamo loro di portare ancora pazienza?

L'indagine della Regione Toscana sulla mobilità ciclabile ci conferma che la bicicletta è utilizzata dal 50% della popolazione con uso:

esclusivamente urbano	per il 16,7%
esclusivamente extraurbano	per il 14,9%
misto	per il 18,4%

In generale gli utilizzatori della bici per sport, tempo libero sono il 53,2% in ambito urbano e circa l'80% extraurbano.

Comportamenti eticamente corretti da parte di tutti gli utenti della strada

Ispirati dal pieno rispetto delle regole e dal riconoscimento dei diritti propri e degli altri

La difficile convivenza tra liti e sopportazioni. Ecco cosa pensano gli automobilisti dei ciclisti

il 61% non sopporta che circolino in mezzo alle macchine

il 58% dice che mancano di attenzione e che sbucano senza guardare

il 44% evidenzia che non usano segnalatori come faretti o catarifrangenti

il 40% si lamenta che cambiano continuamente di direzione

IL CONFLITTO (dall'indagine sulla Mobilità ciclabile della regione Toscana)

Non rilevano problemi: il 7,6% degli automobilisti

il 18,2% dei ciclisti

il 62,3% dei pedoni

Maggiori problemi creati dai ciclisti agli automobilisti:

- 50,9% Sono pericolosi quando vanno in gruppo

- 41,5% pedalano al centro della carreggiata

- 19,7% non rispettano la precedenza – semafori

Maggiori problemi creati dagli automobilisti ai ciclisti

- 38,5% vanno troppo veloci

- 37,5% prestano poca attenzione

- 20,6% non rispettano la precedenza – semafori

Maggiori problemi creati dai ciclisti ai pedoni

- 20,1% transitano sui marciapiedi – aree pedonali

- 13,8% non rispettano i segnali – strisce pedonali

8,0% vanno contromano



TRASFORMARE LA STRADA DA FEROCE CAMPO DI BATTAGLIA TRA “ESERCITI DIVERSAMENTE EQUIPAGGIATI” AD UN LUOGO AMICO, SICURO ED UTILE PER IL VIAGGIO DI LAVORO, DI STUDIO O DI PIACERE, E’ UN DOVERE CIVILE

Cambiare strada: una nuova cultura della mobilità e scelte politiche coerenti

Le scelte devono essere ispirate dalla necessità di garantire utilità, sicurezza e valorizzazione di ogni tipologia di strada perché:

a) la infrastrutturazione ciclabile del paese è inadeguata

b) ci sono ambiti urbani ed extraurbani:

- **nelle città le ciclabili** svolgono un ruolo nella viabilità globale e per la sicurezza se sono fra di loro interamente collegate in rete e ciò comporta di acquisire una cultura della pianificazione urbana ispirata ai principi di mobilità sostenibile e la dotazione di finanziamenti adeguati.

- **fuori dalle città la rete di ciclovie è del tutto inadeguata e frammentaria:** esiste la rete nazionale di autostrade/superstrade e non quella di ciclostrade – si trascurano le grandi opportunità economiche e di tutela ambientale che può offrire una rete ciclabile di lunga percorrenza, bene organizzata e mantenuta – si trascura colpevolmente la vasta rete di strade secondarie ove si svolge la maggior parte del traffico ciclistico in stato di pericolosa promiscuità e permanente conflitto con i veicoli a motore.

FARE I CONTI CON LA TIPOLOGIA DI CICLISTI ITALIANI E CON LA CRESCITA DELL'USO DELLA BICI

Tipologie di ciclisti in Italia

20.000.000	possessori di biciclette e potenziali utenti della strada
15.000.000	di persone che usano la bici
2.000.000	di ciclisti praticanti
130.000	ciclisti agonisti

La bicicletta si fa strada

Nel 2012 in Italia la vendita delle bici (1.780.000) ha superato quella delle auto (1.450.000) e negli ultimi 10 anni l'uso è triplicato

In Italia l'uso della bici per lavoro o studio riguarda il 30% delle persone (media europea 70%)

In Italia il turismo in bicicletta è in forte crescita: terzo paese europeo dopo Austria e Francia

In Italia si producono più biciclette (2.500.000) di quante si vendono

LE PISTE O STRADE COMPLETAMENTE IN SEDE PROTETTA SONO FONDAMENTALI MA, ANCHE SE FOSSERO PORTATE AI LIVELLI DI SVILUPPO EUROPEO, NON SAREBBERO, DA SOLE, IN GRADO DI FORNIRE UNA SOLUZIONE AL PROBLEMA DELLA MOBILITA' DOLCE



La rete ciclabile nazionale è un obiettivo fondamentale ed irrinunciabile ma non decolla



Il più importante progetto di Rete Ciclabile Nazionale ed è stato creato e promosso dalla FIAB

1991 Progetto Ciclopista del Sole

1998 Progetto EuroVelo

2000 Progetto Bicalta



Il progetto è ancora in larga parte sulla carta in assenza di un disegno di pianificazione nazionale, di una regia e di risorse

Nonostante proclami e solenni impegni manca una concreta volontà politica dei vari livelli istituzionali, a partire dai governi nazionali

Eppure vi sono numerosi benefici per un maggior uso della mobilità ciclistica: turistici, trasportistici, economici e salutistici

Effetti della delibera CIPE del febbraio 2001, n.1 con la quale “ si impegnava il Ministero dei Trasporti a sviluppare uno studio sulla fattibilità di una rete di percorribilità ciclistica nazionale, finalizzata principalmente all’incentivazione di forme di turismo sostenibile....”e si costituiva un Gruppo di Lavoro Nazionale sulla Mobilità Ciclistica:

- **2007: esistenti 1.800 km** - con obiettivo di Bicalta di arrivare a 16.500 km.
- **Oggi: esistenti 2.500 km** - 120 ciclovie con grado di protezione variabile e lunghezza che raramente supera i 20km con l’eccezione della realtà di Trento e Bolzano

Le strade per il ciclista: ciclovie e itinerari ciclabili



La ciclovìa è un itinerario ciclabile segnalato e cartografato: ha un nome, un tema, una identità ed è dotato di servizi. La ciclovìa è ricavata su segmenti stradali esistenti e percorribili dal ciclista con vario grado di protezione.

Classificazione delle ciclovie (Fiab-Bicitalia: linee guida per la realizzazione della rete Ciclabile Nazionale)

Categorie di segmenti stradali riguardo ai parametri di traffico e sicurezza:

1. **pista ciclabile su corsia riservata** (protetta urbana)
2. **pista/strada/sentiero ciclabile in sede propria** (protetta urbana o extraurbana/greenway)
3. **strada senza traffico** (<50 veicoli motorizzati die)
4. **strada a basso traffico** (< 500 veicoli die)
5. **itinerario ciclopedonale** (extraurbana per solo motorizzati autorizzati e limite 30km/h)

Classificazione:

- a. **ciclovìa di primo grado** (grado di protezione massimo): costituito da una successione di segmenti 1 e 2 almeno per il 90%
- b. **ciclovìa di secondo grado** (grado di protezione medio): 50% segmenti 1 e 2 e 50% 3-4-5
- c. **ciclovìa di terzo grado** (grado di protezione minimo): successione di segmenti da 1 a 5 e tollerate 5% di strade con >500 veicoli/die
- d. **ciclo itinerario**: itinerario ciclabile su strade secondarie perlopiù a basso traffico veicolare

Le categorie di strade 3) e 4) sono comunemente definite dal CDS come strade a traffico promiscuo e pertanto non esistono norme dedicate o segnaletica specifica a tutela e degli altri "utenti deboli"

Dette categorie sono parte della enorme rete nazionale di **strade extraurbane a traffico promiscuo (condominiali)** la cui dimensione è stimabile in circa **300.000 km**. Di queste non è dato sapere con certezza quante potrebbero essere classificabili come strade senza o con basso traffico ma la cifra è sicuramente più che sufficiente per definire la **RETE NAZIONALE di CICLOVIE a €0**

° **ESPERIENZA ARI** (sicurezza sui percorsi dei brevetti randonné):

2013 * i ciclisti partecipanti hanno percorso 30 volte il giro del mondo con 0 morti

2008/2012 * nelle quattro edizioni della 1001Miglia : 1000 partecipanti e 0 incidenti

PER AFFRONTARE SERIAMENTE IL PROBLEMA DELLA SICUREZZA E DELLA PROMOZIONE A FINI TURISTICI E SPORTIVI BISOGNA DARE PIENA DIGNITA' DI CICLOVIE ALLE STRADE OGGI DEFINITE CICLO ITINERARI (Ciclovie a €0)



Una proposta concreta per far decollare la rete nazionale di ciclovie



Per recuperare almeno parte del gap con gli altri paesi Europei in Italia è necessario:

- 1. Lavorare seriamente e con coerenza per realizzare la rete di ciclovie extraurbane di lunga percorrenza secondo i criteri FIAB (Bicitalia- VENTO).**
 - 2. Dare vita ad una rete di ciclovie extraurbane (Ciclovie a €0)** ricavata in larga parte su strade secondarie già esistenti ad elevata ciclabilità, opportunamente tracciate, censite, classificate in base al grado di sicurezza e “godibilità”, riconosciute e valorizzate (*1001 Miglia Italia e progetto ARI – vedi Guida Chianti Classic*)
Tali reti possono **opportunamente integrarsi** e costituire un forte elemento attrattivo per il viaggiatore in bici. Una simile impostazione è già stata adottata con il **Masterplan della Mobilità Dolce della Provincia di Siena** ed ha ottenuto la disponibilità della **Regione Toscana** a recepire, all’interno degli indirizzi di programmazione, le proposte in materia di ciclovie realizzate in strade secondarie a basso o limitato traffico (*Idee Pedalabili 2012*).
- * **In entrambi i casi si tratta di creare il “mito del viaggio”**
 - * **Nel caso 1) i costi di realizzazione, pur variando a seconda della tipologia e modalità realizzative, sono sempre stati considerati di una certa rilevanza (ma molto relativi rispetto ai costi delle autostrade).**
Di fatto, comunque, assieme alle difficoltà di ordine progettuale ed autorizzativo, questi si sono dimostrati un vero ostacolo per la realizzazione.
 - ° **Il progetto VENTO, che unisce Venezia a Torino lungo il fiume Po, ha un costo di 80 milioni/€ per 679 km e cioè 123.000 € a km.**
 - ° **Il progetto della ciclabile lungo la superstrada di Lecco ha un costo di 8 milioni per 5km e cioè 1,6 milioni a km.**
 - * **Nel caso 2) i costi sono del tutto trascurabili tanto da poterle definire “Ciclabili a €0”.**

RIFLESSIONE:

Negli ultimi 10 anni in Italia si sono realizzati non più di 1000km di piste in sede protetta.

Ponendo che sia possibile una forte accelerazione dei progetti e dei finanziamenti tale da passare nei prossimi 10 anni dagli attuali **2.500 km ai 16.500 km** (costo di 1,7 miliardi di € ai valori della VENTO), **il tasso di copertura delle strade ciclabili passerebbe dall’1% al 5%.** Nella sostanza, se oggi circa l’ 80% dei ciclisti extraurbani pedala correntemente in strade a traffico promiscuo (in Toscana il 77,4%), domani questa percentuale si ridurrebbe ma non in misura tale da poterci allegramente dimenticare del resto dei ciclisti che rimarrebbe una **“maggioranza non protetta”.**

La sostenibile leggerezza del teorema dell'1%



Dichiarare solennemente in importanti documenti del Parlamento che il nuovo Codice della Strada si dovrà ispirare a principi di sostenibilità è cosa buona e giusta.

E' altrettanto cosa buona e giusta impegnarsi a ridurre fortemente rischi e pericolosità per gli utilizzatori delle strade urbane e non, così come studiare la fattibilità di reti di percorribilità ciclistica finalizzate all'incentivazione del turismo sostenibile.

Sarebbe ancor più apprezzabile, per essere credibili, operare da subito, in coerenza con tali principi ed intenti, e destinare adeguate (se pur modeste) risorse alla Mobilità Dolce.

LA PROPOSTA LEGGERA, SOSTENIBILE E FATTIBILE E' LA SEGUENTE:

**L' 1% del costo di ogni nuova autostrada o superstrada
si destini al finanziamento di Bicitalia**

**L' 1% del finanziamento a Bicitalia si destini alla
rete di Ciclovie a €0**

UN ESEMPIO CONCRETO ED ATTUALE:

**Il CIPE ha recentemente approvato il progetto preliminare
per la trasformazione della E45 (Mestre-Orte) in autostrada**

Costo autostrada (TEN.T) : 12 miliardi€ per 396 km = 30mil€/km

Costo ciclabile (VENTO) : 123.000 € a km

Con il costo di 1km di autostrada si costruiscono 250 km di ciclabile

**1% da destinare a Bicitalia: 120 mil€ per 1.000 km di ciclovie
(la VENTO di 679 km più la ciclopista dell'Arno di 270 km)**

**1% dei 120 mil €: 1,2mil€ da destinare alle Ciclabili a €0 dell'ARI
(la 1001 Miglia di 1620 km con tutta la infrastrutturazione
ed adeguamento dei tratti critici)**



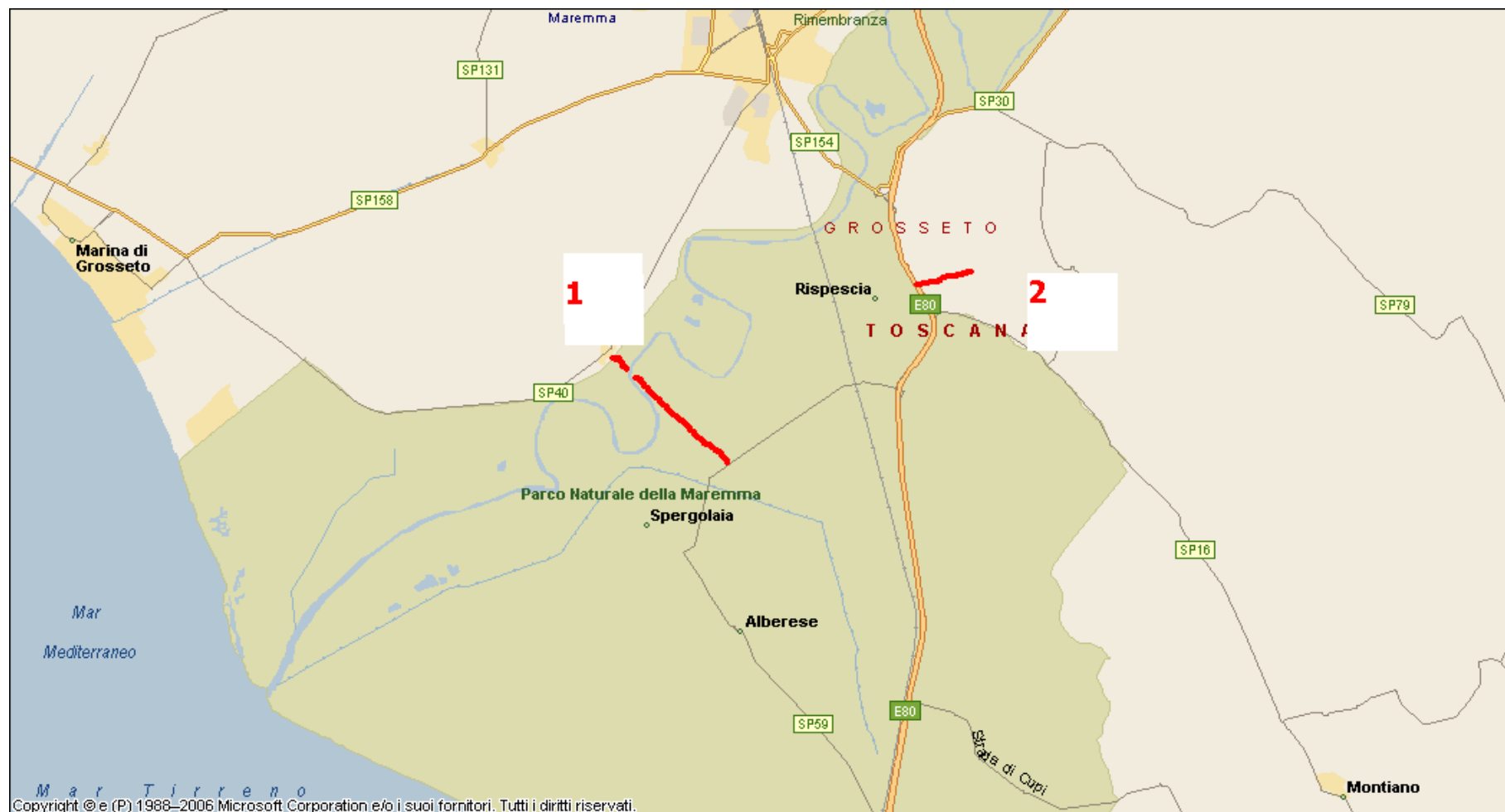
**Laddove esiste una cultura della “mobilità nuova”
si progettano anche le autostrade per la bici**



GERMANIA : La Radler-B1 (autostrada delle biciclette) sarà realizzata entro il 2021 in parallelo alla congestionata autostrada del Nord Reno Westphalia (A40) che unisce Dortmund a Duisburg. La A40 è chiamata anche “autostrada delle lumache” per le decine chilometri di coda che comportano giornalmente gravi danni alla gestione della mobilità cittadina ed un forte inquinamento atmosferico.

L’autostrada per le biciclette sarà lunga 60 km, a doppia carreggiata ed illuminata. Gli utenti potenziali sono calcolati in circa due milioni.

**Laddove non esiste la cultura della “mobilità nuova”
il parco naturale si può raggiungere solo con l’auto**



Come Aurelia, strada né carne e né pesce, mette in Trappola l’Uccellina



La ciclabile dell'Alberese-Uccellina



La vecchia Aurelia verso l'Ombrone



La vecchia Aurelia trova l'Ombrone, ma il ponte delle barche non c'è più



La strada riappare sull'altra sponda del fiume e, dopo poco più di un chilometro, in località Pian di Barca, si immette nella strada provinciale della Trappola



Dalla Trappola all'imbocco dell'Aurelia si può pedalare rischiando molto ma, giunti al ponte sul fiume Ombrone, si trova lo stop: inizia la 4 corsie



Enaoli (Rispeccia): Centro Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile della Lega Ambiente

Se con la bici si vuole andare dal Parco dell'Uccellina verso il magnifico entroterra maremmano (Montiano, Magliano, Scansano, Pitigliano e via dicendo) l'unica possibilità è quella di recarsi al centro di Lega Ambiente, chiedere cortesemente di entrare nella proprietà privata, immettersi per circa un chilometro in una stradina di bosco malmessa, aprire un cancello, voltare le spalle all'Aurelia e pedalare felici di vivere in un Paese dove il mestiere di esploratori può divenire una seria prospettiva di lavoro per molti giovani senza un futuro

I fondamenti del Patto di Civiltà



A. UN NUOVO CODICE DELLA STRADA

ispirato ai principi di mobilità sostenibile,
maggiore tutela dell'utenza debole, pari
diritti ed opportunità fra tutti gli utenti



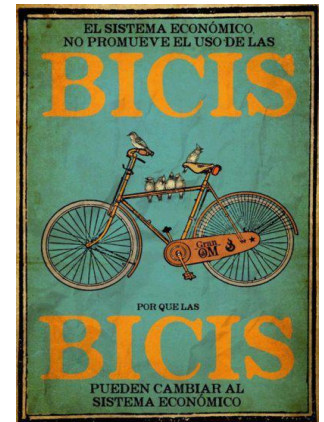
B. COMPORTAMENTI ETICAMENTE CORRETTI DA PARTE DEGLI UTENTI

ispirati dal pieno rispetto delle regole
e dal riconoscimento dei diritti degli altri



C. UNA NUOVA CULTURA DELLA MOBILITA' E SCELTE POLITICHE COERENTI

ispirate dalla necessità di garantire utilità,
sicurezza e valorizzazione di ogni strada



PATTO DI CIVILTÀ'



Un DECALOGO delle BUONE PRATICHE per tutti coloro che si impegnano a migliorare la sicurezza delle strade, incentivare l'uso dei mezzi a propulsione umana e a valorizzare la "mobilità dolce"

La strada è un bene pubblico ed in quanto tale deve essere fruibile da tutti i cittadini che ne hanno la necessità nella massima sicurezza e con i mezzi che ritengono più idonei, purché ammessi ed in regola con il Codice della Strada.

Con l'avanzare della moderna infrastrutturazione, in Italia si è creata una vasta rete stradale ad uso esclusivo dei veicoli a motore mentre molto meno sviluppata è la rete urbana ed extraurbana di corsie, piste ciclabili e/o ciclopeditoni. In particolare l'uso promiscuo della maggior parte delle strade è fonte di ricorrenti conflitti tra i diversi utenti e causa di incidenti che determinano costi umani e sociali elevatissimi.

In Italia, a fronte di un elevato tasso di motorizzazione ed al crescente utilizzo della bicicletta, si registra un bassissimo grado di ciclabilità e pertanto le strade sono meno sicure che in molti paesi europei, tanto che l'Italia è seconda solo alla Grecia per numero di incidenti che coinvolgono i ciclisti.

Da tutto ciò ne consegue che la **SICUREZZA NELLA STRADA** è oggi un'EMERGENZA.

La normativa italiana (Codice della Strada) è carente relativamente alla definizione di strade per ciclisti diverse dalla pista o dalla corsia ciclabile, uniche strutture, queste ultime, realmente protette. Il resto della viabilità secondaria extraurbana a basso traffico veicolare è priva di specifica definizione e non è riconosciuta istituzionalmente e normativamente come possibile **"strada ad elevata ciclabilità"**, ed in quanto tale particolarmente adatta all'uso della bicicletta. Tali strade sono utilizzate da un numero crescente di ciclisti ma spesso lasciate ad un inarrestabile degrado e sono prive di una segnaletica specifica a tutela dell'utente più debole. Esse non costituiscono oggetto di particolare attenzione da parte delle autorità preposte alla sicurezza e alla loro valorizzazione.

Non possiamo in aggiunta trascurare la diffusa cultura che vede negli automobilisti e negli utilizzatori di mezzi pesanti (autobus e camion) i padroni della strada, e nei ciclisti, degli intrusi che costituiscono spesso un ingombro alla circolazione fluida e alla velocità. Tale cultura è spesso incentivata anche dal comportamento non sempre corretto dei ciclisti, che talvolta non rispettano la fila verticale nella strada o altre regole del codice stradale.

Perché si affermi una nuova civiltà nell'utilizzo delle strade, i sottoscritti enti e associazioni, nel rispetto delle proprie distinte funzioni e responsabilità e, nel respingere ogni tentativo di etichettare "buoni e cattivi" sulla base del mezzo utilizzato per la mobilità, ravvisano nei dieci punti del DECALOGO DELLE BUONE PRATICHE, una piena condivisione degli obiettivi ed un comune interesse a perseguirli, impegnandosi pertanto a promuoverne i contenuti in ogni sede utile.

IL DECALOGO DELLE BUONE PRATICHE

1 Approvazione di un Nuovo Codice della Strada con disposizioni per i conducenti semplici e chiare che si ispirino ai principi di mobilità sostenibile, considerino la bicicletta a pieno titolo “veicolo stradale” e ne favoriscano l'utilizzo nelle aree urbane ed extraurbane quale mezzo ecosostenibile con pari dignità rispetto ai veicoli a motore. Tali norme – quali l'adozione del limite di velocità 30km/h, le “case avanzate” per sosta ciclisti in prossimità dei semafori ed il riconoscimento dell'infortunio in itinere - devono prevedere una maggiore tutela dell'utenza debole, a partire dai pedoni, e sanzioni durissime per chi provoca incidenti in stato di ebbrezza o sotto effetto di droghe, ma anche meccanismi premiali per i comportamenti virtuosi. Auspicabile, infine, un riassetto della disciplina tecnica concernente la classificazione, la costruzione, la cura e la tutela delle strade con precise prescrizioni nei confronti degli enti proprietari.

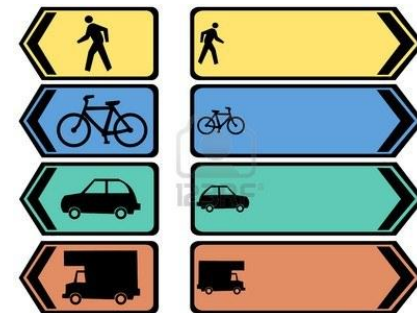
2 Adozione del “*Piano Generale della Mobilità Ciclistica*” con obiettivi ed incentivi finalizzati a superare il basso grado di ciclabilità presente in Italia. In particolare dovrebbe essere adottato il “*Piano Nazionale della Rete Ciclabile*” secondo i criteri previsti dal successivo punto 7).



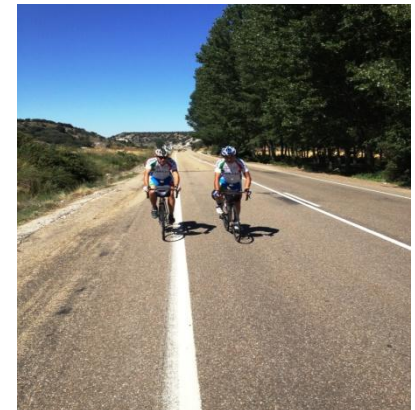
- 3** Collaborazione tra tutte le autorità competenti, gli enti di promozione e di rappresentanza degli utenti, le associazioni, le scuole, per lo svolgimento di campagne di educazione alla guida responsabile, finalizzate a favorire comportamenti eticamente corretti da parte degli utenti, nel pieno rispetto delle regole e nel riconoscimento dei diritti degli altri, nonché nel rispetto dell'ambiente. L'obiettivo generale è di trasformare la strada da feroce campo di battaglia tra i diversi utenti ad un luogo amico e sicuro per la mobilità utile, sportiva e di piacere.



- 4 **Miglioramento della sicurezza attraverso l'acquisizione di una nuova cultura della mobilità e di scelte politiche coerenti, ispirate dalla necessità di garantire utilità, sicurezza e valorizzazione di ogni tipo di strada e dalla consapevolezza che il "sistema mobilità ciclistica" è competitivo e non isolato dalla mobilità generale. In tal senso è necessario un "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*" moderno ed efficace.**
- 5 **Miglioramento della sicurezza nelle città attraverso l'incremento di reti di strade ciclabili e protette, in particolare per agevolare chi utilizza la bici per recarsi a scuola o a lavoro.**
Realizzazione di adeguamenti strutturali che rendano percorribili le banchine stradali nelle strade secondarie extraurbane ad alta densità di traffico veicolare, per garantire maggiore sicurezza ai ciclisti e favorire la fluidità del traffico motorizzato. Per far fronte a tali oneri dovrebbero essere utilizzati obbligatoriamente anche parte dei proventi delle contravvenzioni stradali.
- 6 **Adozione da parte dei ciclisti di accorgimenti per garantire la loro piena visibilità e protezione e apposizione nei veicoli a motore, a cominciare dai camion e articolati, di specchietti e sensori.**



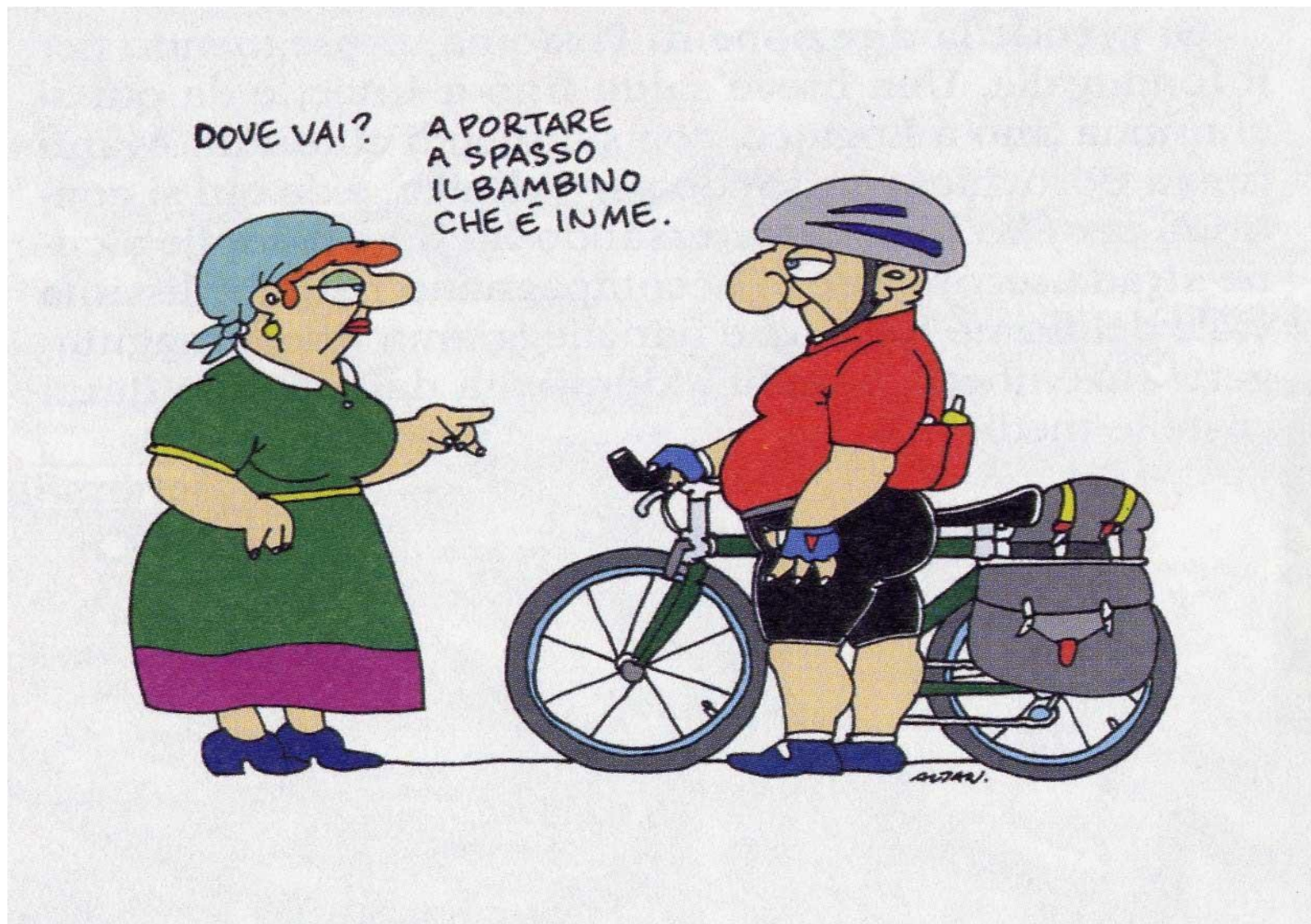
- 7** Adozione di “Masterplan della Mobilità Dolce” o di “Piani regionali, provinciali o comunali delle infrastrutture della mobilità” che individuino, attraverso la mappatura e tracciatura, tra il gran numero di strade secondarie a traffico promiscuo, le “Strade ad elevata ciclabilità” e procedano alla loro classificazione e riconoscimento istituzionale sulla base di criteri di sicurezza ma anche di pregio paesaggistico e ambientale (vedi le strade bianche). Occorre rendere visibili le loro caratteristiche con cartelli di segnalazione e monito all’inizio dei vari segmenti, con limiti di velocità e idonei strumenti dissuasori, con divieti di sorpasso di bici e mezzi lenti in tratti che non lo consentono in sicurezza, con possibilità da parte del ciclista di posizionarsi in corsia e non necessariamente a bordo della carreggiata nel caso di fondo sconnesso, ma anche con l’obbligo da parte dei ciclisti di adottare comportamenti adeguati in particolare quando viaggiano in gruppo.



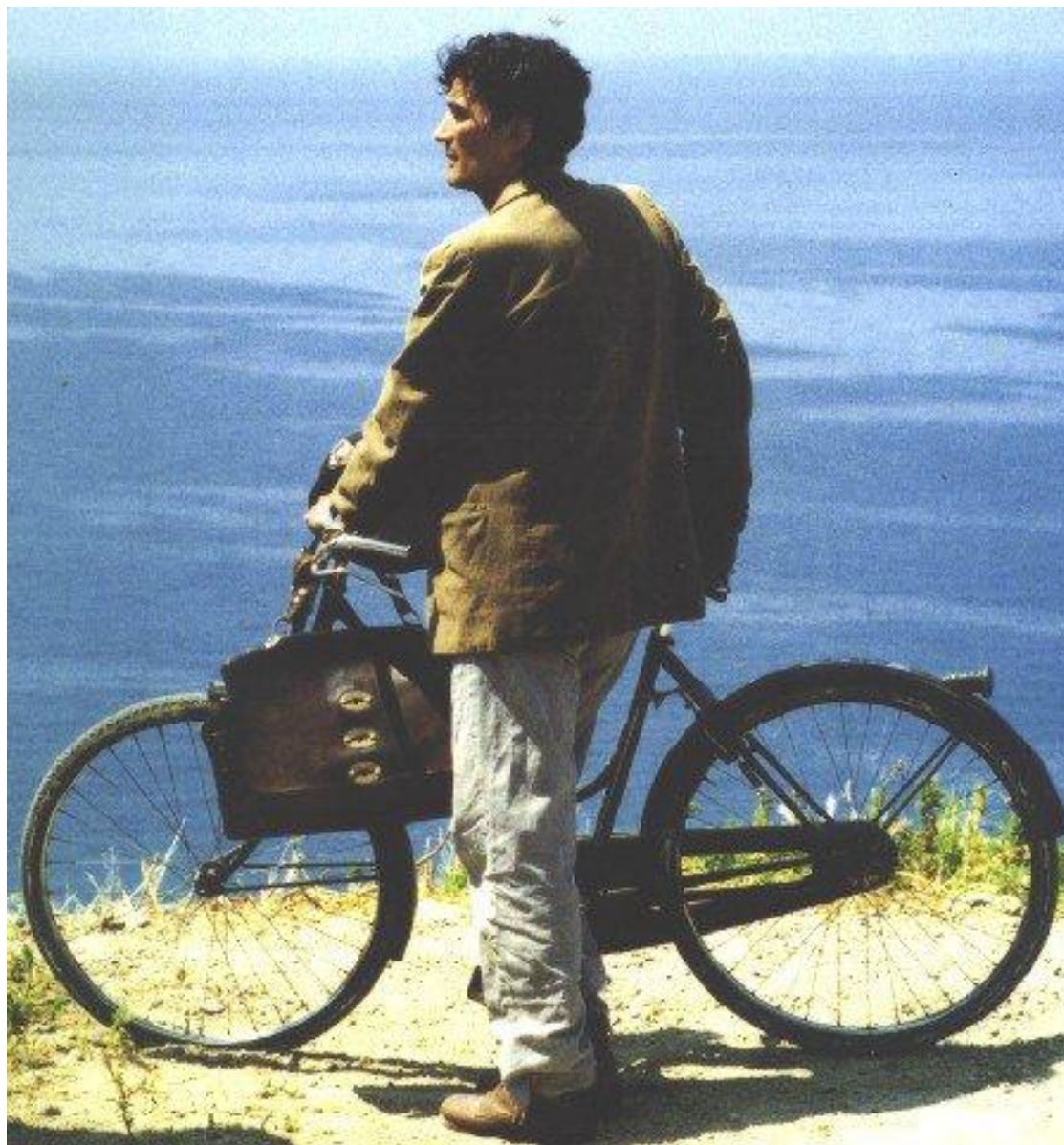


- 8 **Adozione della regola dell'1% : per ogni nuova autostrada o superstrada destinata esclusivamente al traffico motorizzato prevedere l'obbligo di stanziamento dell' 1% della spesa prevista per finanziare la “Rete Ciclabile Nazionale”. Ciò al fine di adeguarsi agli standard europei e costruire una rete di percorsi tra loro interconnessi e comunicanti, sufficientemente sicuri ed attrattivi dal punto di vista turistico. Una rete che sia composta da Ciclovie ad alta protezione (FIAB) e Ciclovie a €0 (ARI) ricavate prevalentemente in strade secondarie a traffico promiscuo. Ben individuabile, segnalata, dotata di servizi ed adeguatamente promossa.**
- 9 **Sostegno alle varie forme (sportiva e di viaggio) di turismo in bicicletta, agli enti, alle imprese di accoglienza e di servizio, nonché alle associazioni di volontari che organizzano iniziative tese a favorire lo sviluppo sostenibile delle comunità locali.**
- 10 **Valutazione dei progetti e degli investimenti per la infrastrutturazione stradale che rispondano ai principi di tutela della persona, dell'ambiente e del territorio**





Proposta pensata portando a spasso il bambino che c'è in noi, fatta ed elaborata in casa utilizzando varie fonti: ACI, Ministero delle Infrastrutture, Regione Toscana, Provincia di Siena, ANCI, Fiab, Legambiente, De Agostini, ANCE, Eurostatat, Autopromotec, Corriere della Sera, La Repubblica, Wikipedia e.....



*...e trasmessa, dal postino in bicicletta, a tutti coloro
che intendono cambiare strada e migliorare le cose*