



LIFE 15 IPE IT 013

LIFE15 IPE IT 013 - PREPAIR

PROMUOVERE LA MOBILITÀ CICLISTICA

Corso di formazione in due giornate, dalla teoria alla pratica, rivolto ad amministratori e funzionari della Pubblica Amministrazione per la promozione della mobilità ciclistica

Giovedì, 3 ottobre 2019

Ufficio Territoriale Regionale – Como

La pianificazione della mobilità ciclistica per rigenerare le città. Tra normativa e prassi.

Ing. Enrico Chiarini

Responsabile Centro Studi FIAB

Libero professionista in Montichiari (BS)

Pensare alla mobilità urbana in modo differente. Da non luoghi a spazi di relazione delle persone per lavorare, muoversi, incontrarsi, comperare, giocare ...



GESTIONE DELLA MOBILITA'

Pianificazione	Ripartizione modale dei trasporti
Progettazione	Agevolezza e sicurezza
Manutenzione	Efficienza



LIFE 15 IPE IT 013

CAMBIO DI PASSO NORMATIVO

(Art.2 c.2 CDS – modificato dalla L.2/2018)

“le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai principi della sicurezza stradale e della mobilità **sostenibile**, perseguendo gli obiettivi: (...) di promuovere l'uso dei **velocipedi**”



LIFE 15 IPE IT 013

CAMBIO DI PASSO **CULTURALE**

Cambio di strategia affrontando le problematiche della mobilità puntando sulla gestione dell'offerta in modo sostenibile.



LIFE 15 IPE IT 013

Tra le forme di mobilità,
quella ciclistica è
è particolarmente performante:

veloce
sostenibile
economica

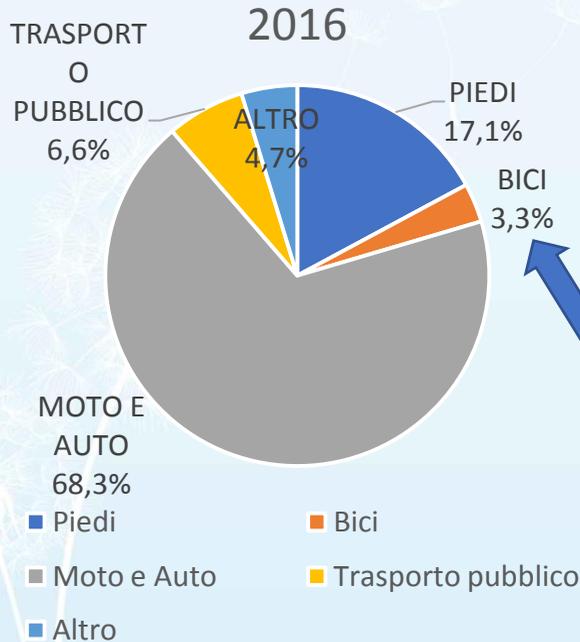
Modal split

ITALIA

vs.

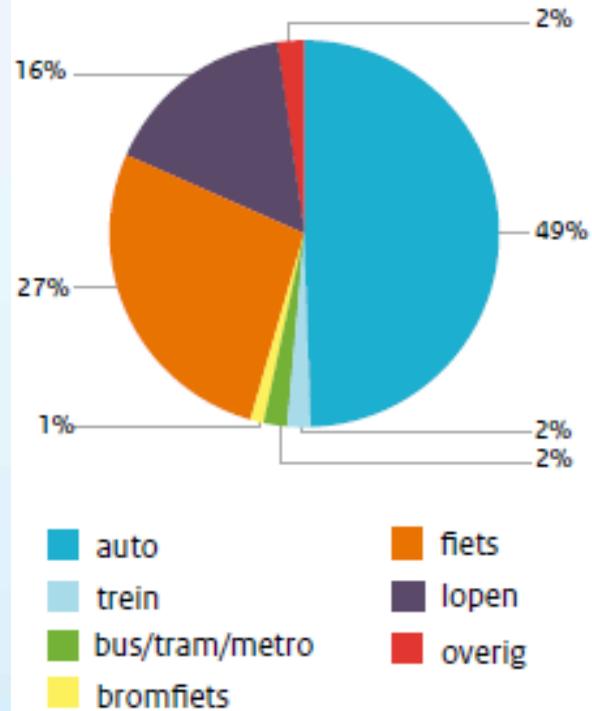
OLANDA

% degli spostamenti in Italia



14° Rapporto Isfort 2017

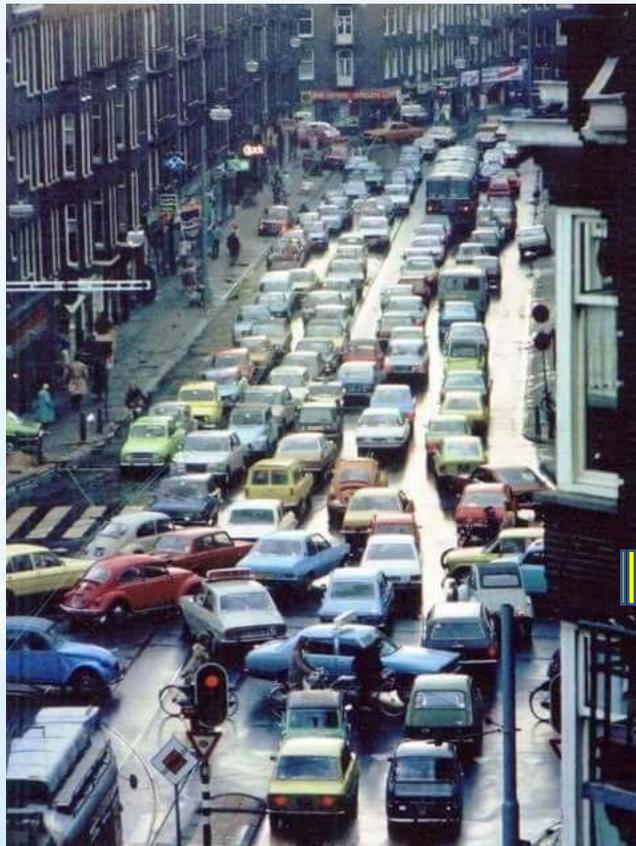
verplaatsingen



Kim, Mobiliteitsbalans 2013

Cambiare è possibile

C'E' CHI CI LAVORA DA DECENNI ... E I RISULTATI SI VEDONO



Zeilstraat-Amsterdam-1970



Zeilstraat-Amsterdam-2017

Perché un Biciplan?

Desideri

Problemi

Strategie

Azioni



Enrico Chiarini 2019



Il nostro futuro



Il loro futuro



La grande cecità

Una alleanza generazionale

Azioni “dal basso”

A high-angle, wide shot of a massive crowd of people filling a city street. The crowd is diverse in age and appearance, with many individuals holding up signs and banners. The street is lined with mature green trees on both sides, and the sky is bright with some light clouds. The overall atmosphere is one of a large-scale public demonstration or rally.

La città delle persone





LIFE 15 IPE IT 013

La normativa stradale e l'esigenza di mobilità ciclistica

Ing. Enrico Chiarini



Processi partecipativi



Enrico Chiarini 2019

Pianificazione e analisi socio economiche



E' tempo di Biciplan

Desideri
Wishes

Problemi
Problems

Strategie
Strategies

Azioni
Actions



Ma che tipo di Biciplan?

La bicicletta come mezzo di trasporto



spostamenti quotidiani



tempo libero



sport

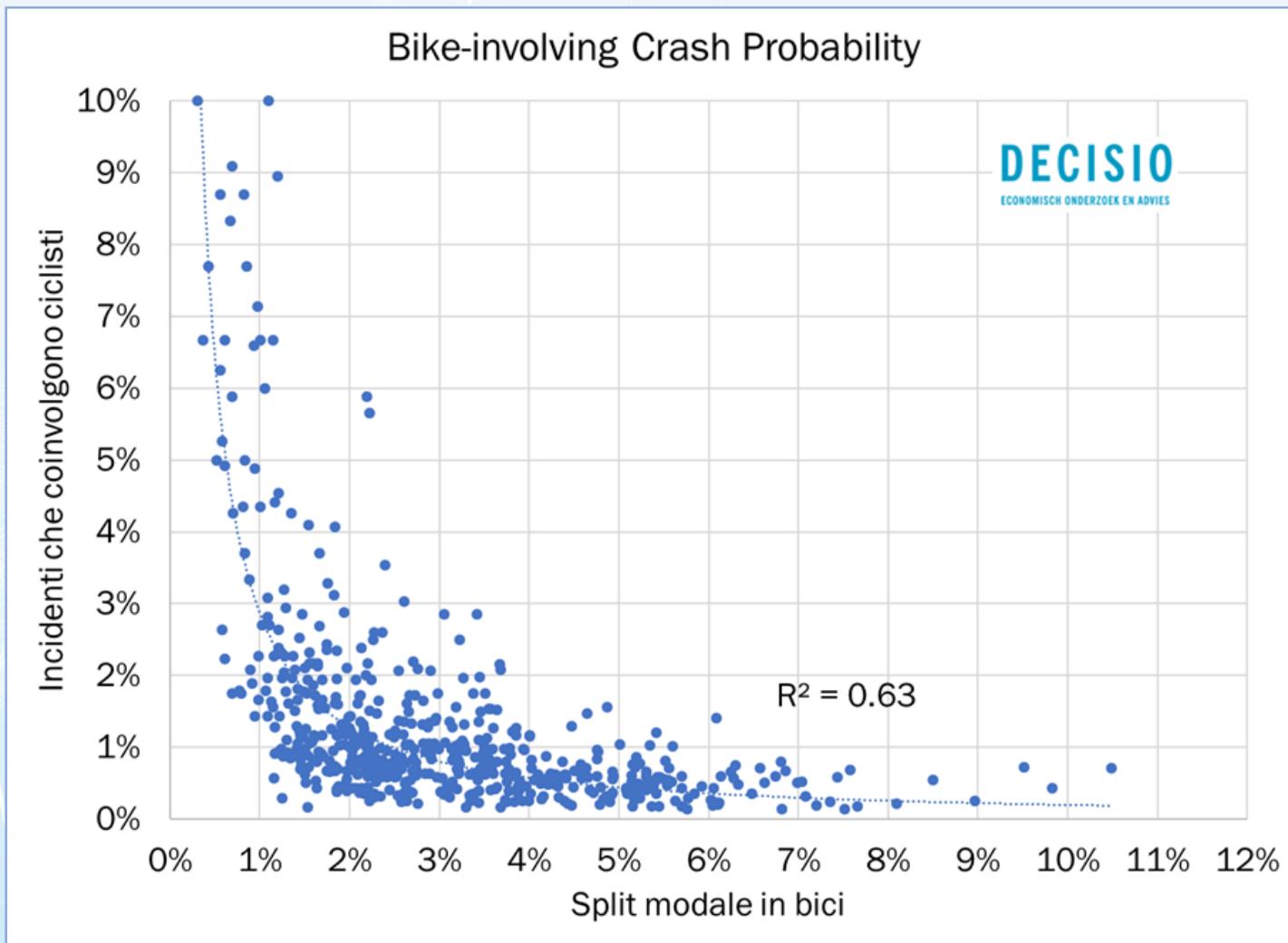
Più spostamenti in bicicletta

- BICIPLAN -

Piano urbano della mobilità ciclistica



Safety in numbers





LIFE 15 IPE IT 013

- BICIPLAN -

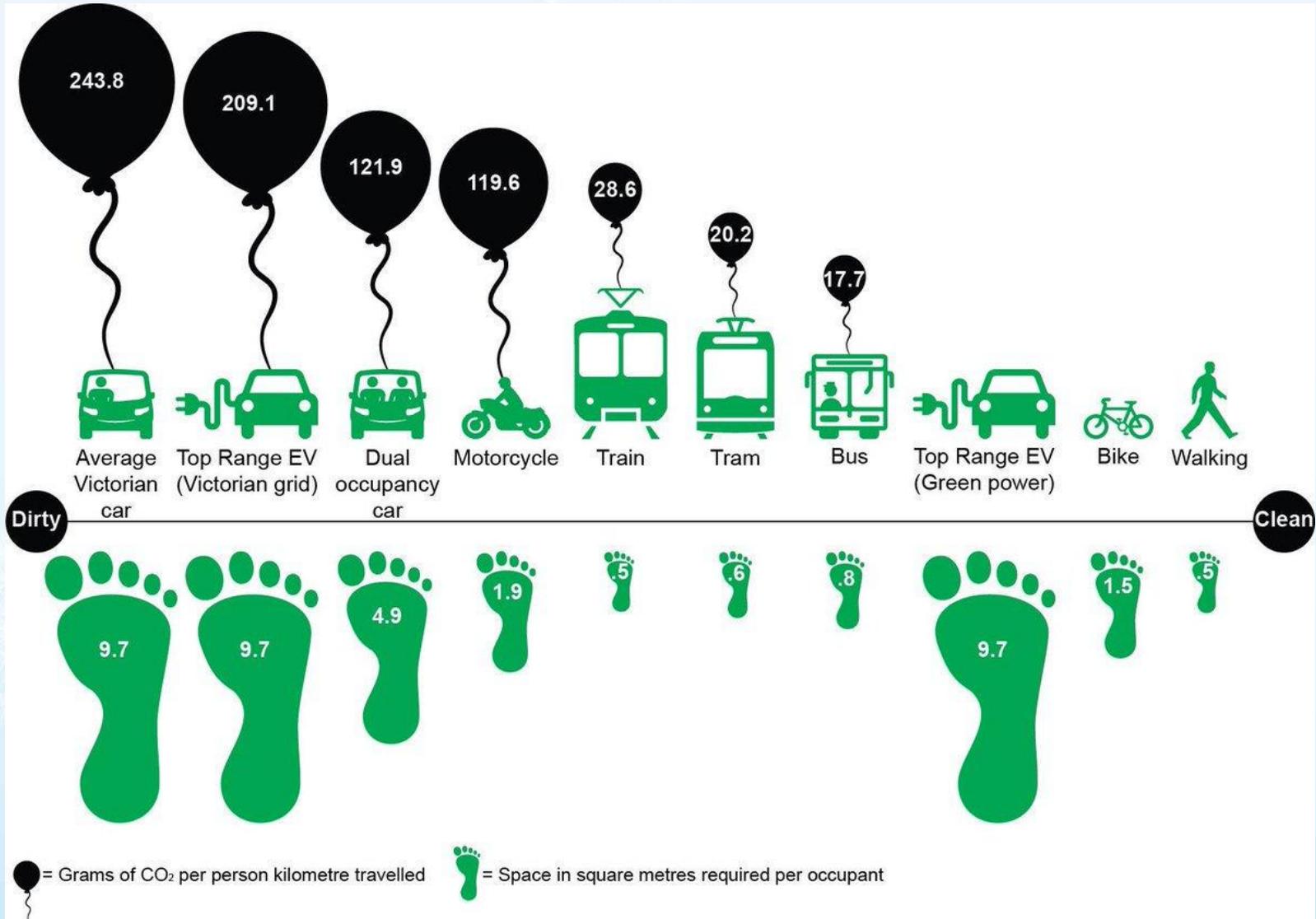
Ciclabilità diffusa e per tutti

VANTAGGI

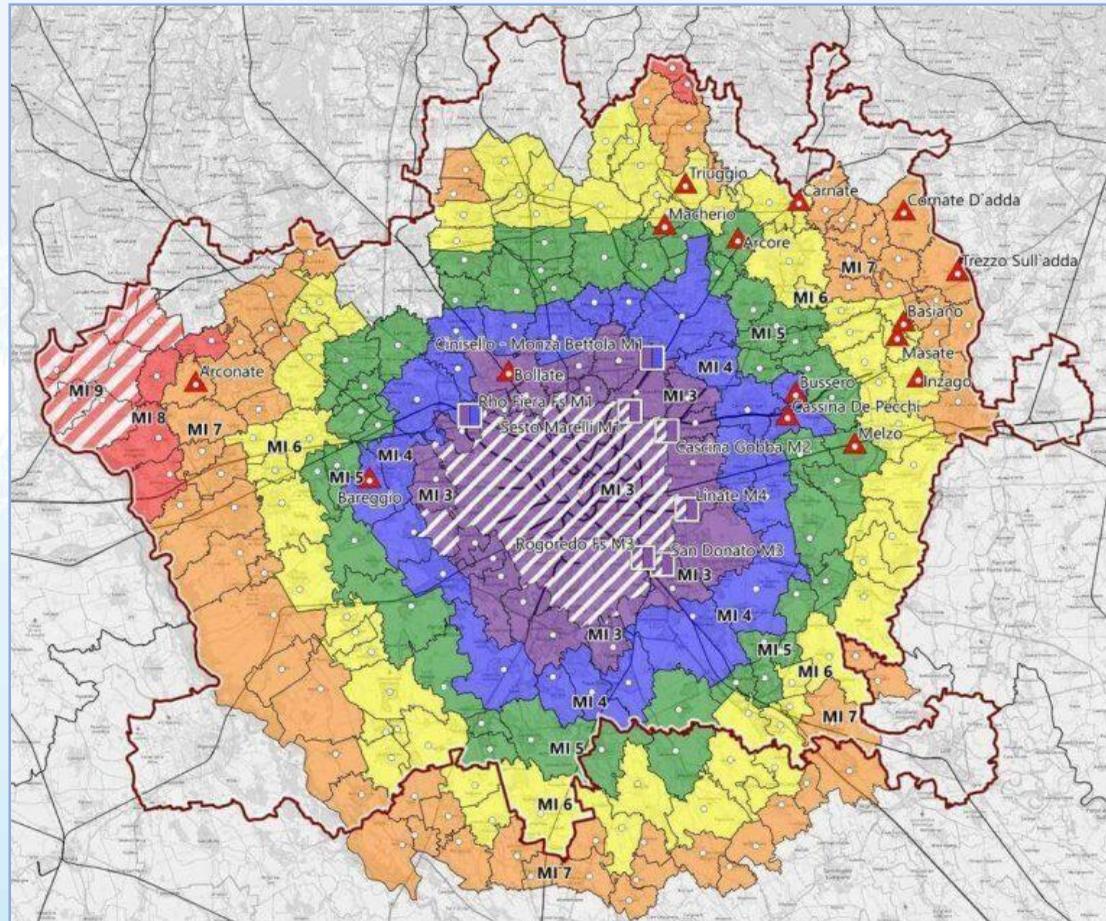
- massimizzazione dei risultati
- tempi brevi
- risorse contenute
- aumento della sicurezza
- migliore ripartizione modale

CONDIZIONI

- azione politica a breve/medio periodo su tutto il territorio
- attività di partecipazione e comunicazione



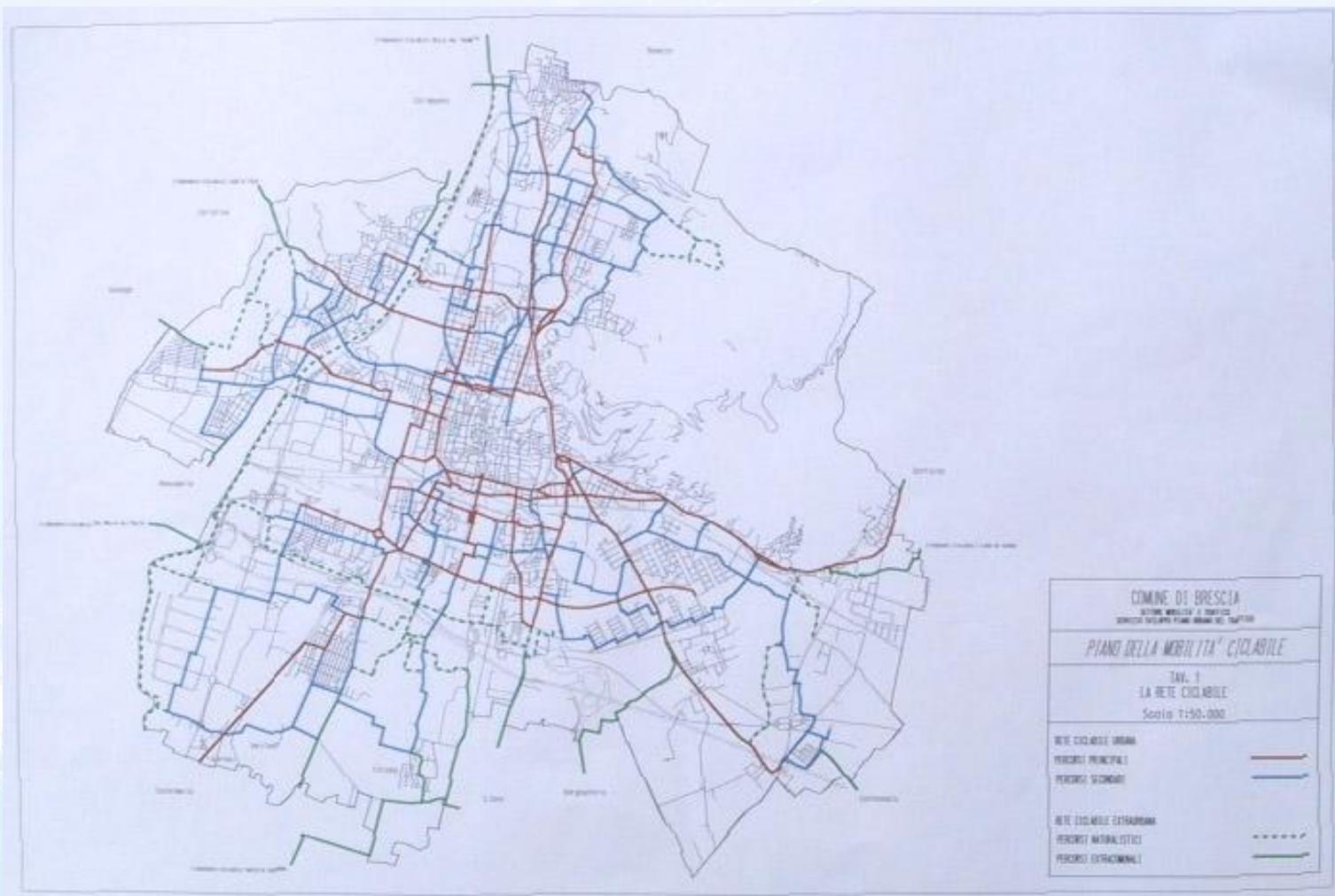
Intermodalità e tariffa integrata dei trasporti pubblici



Pianificazione ciclistica comunale

ENTI	Piano della rete ciclabile (Art.3 DM 557)	Biciplan (L 2/2018)
Comuni < 30.000 ab	Obbligatorio	Facoltativo
Comuni 30.000/100.000 ab	Obbligatorio (piano di Settore del PUT)	Facoltativo
Comuni > 100.000 ab Città metropolitane	Obbligatorio (piano di Settore del PUT)	Obbligatorio (piano di Settore PUMS)

Le indicazioni della Legge 2/2018 in merito ai Biciplan sono un riferimento importante per la stesura del piano della rete degli itinerari ciclabili (obbligatorio per tutti gli enti).



**1° Piano della mobilità ciclistica di Brescia 1999
(Piano di settore del PUT)**

Rete cicloviaria = insieme di ciclovie

Ciclovie:

itinerario che consente il transito delle biciclette nelle **due direzioni**, dotato di diversi livelli di protezione determinati da **provvedimenti** o da **infrastrutture** che rendono la percorrenza ciclistica più **agevole e sicura**.

Le **direttrici principali di traffico**, ovvero le strade dedicate all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città, devono essere dotate di infrastrutture per le biciclette (cfr Art.6 c.2 let.a).

All'**interno dei quartieri/centri abitati** (cfr Art.6 c.2 let.b) ci si deve spostare su ciclovie realizzate con provvedimenti.

Le **zone verdi** sono connesse da vie verdi ciclabili (cfr Art.6 c.2 let.c).



la **rete cicloviaria** si sviluppa su **tre livelli** (Art.6 c.2 L2):

• **rete primaria** ("itinerari prioritari")

→ ciclovie con infrastrutture (*)

• **rete secondaria**

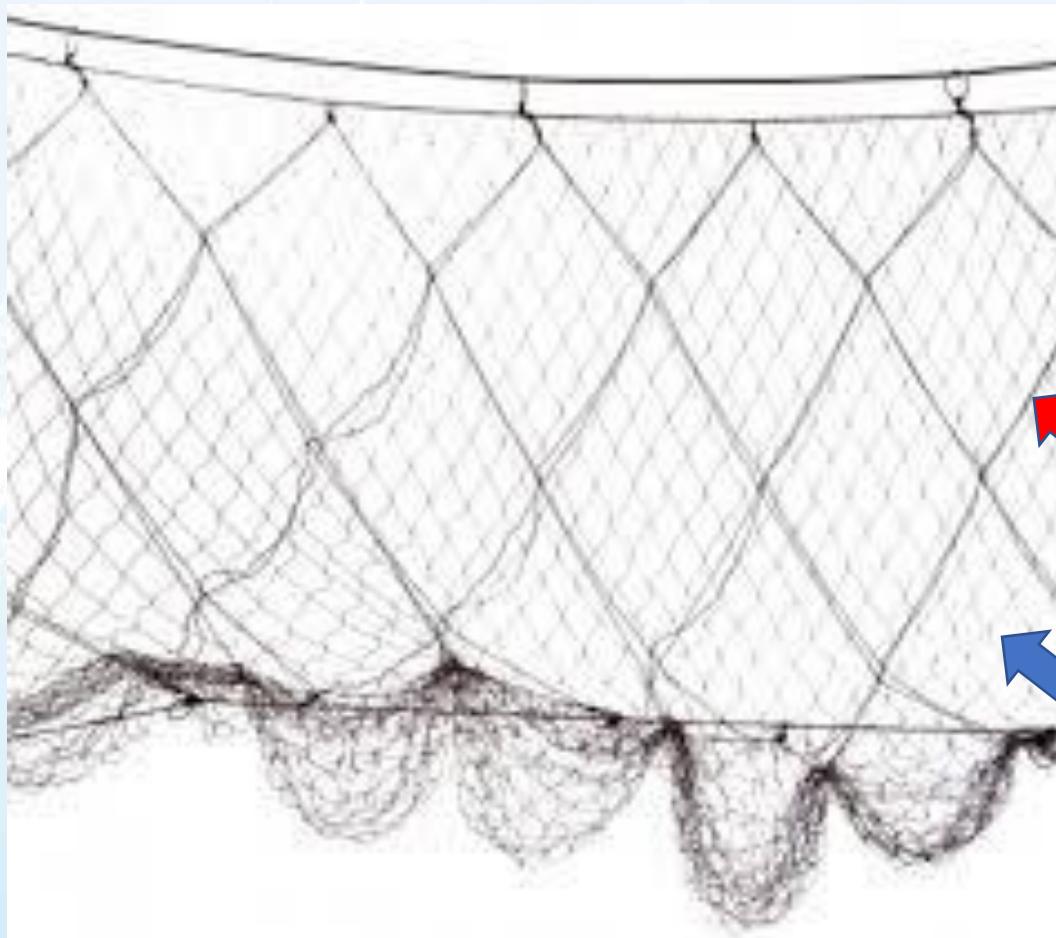
→ ciclovie con provvedimenti (*)

• **rete delle vie verdi ciclabili**

→ **vie verdi**

() in modo prevalente (n.d.a)*

RETE



CITTA' 30

rete urbana principale

(in genere le strade di interquartiere e
alcune di quartiere)

50 km/h

tutto il resto

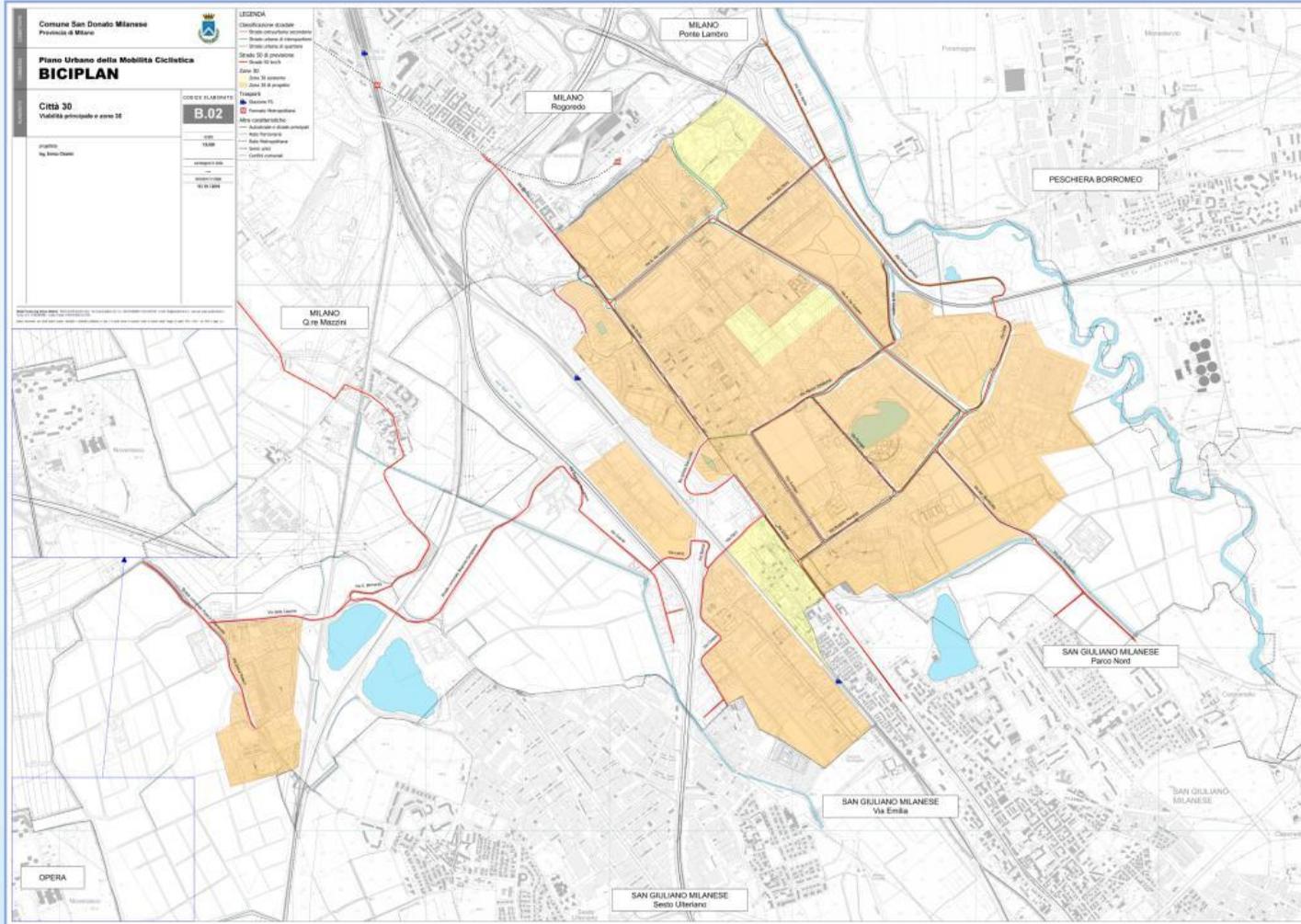
30 km/h

La normativa stradale e l'esigenza di mobilità ciclistica

Ing. Enrico Chiarini

Biciplan San Donato Milanese

“Città 30”



Come già fatto da diverse città europee (per es. Valencia, con il 64% delle strade a 30 km/h a partire da giugno 2019), anche San Donato Milanese punterà a sviluppare il proprio modello di mobilità sostenibile sul concetto di Città 30, con la previsione del 63% di strade 30 entro il 2021.



Comune di San Donato Milanese

Biciplan – 2018/19 (in corso)



- BICIPLAN - Percorsi ciclabili Cycling routes



Strade ≥ 50 km/h
Medio/alto traffico
(> 500 v/g)
SPAZI RISERVATI

Strade ≥ 50 km/h
poco traffico
(< 500 v/g)
SPAZI CONDIVISI

4 spazi
pedalabili

Percorsi ciclabili nel
verde

Strade a 30 km/h
SPAZI CONDIVISI
m.d.t.



perchè si fa alla svelta a dire BICI

Ing. Enrico Chiarini

Via Cesare Battisti, 30
Montichiari (BS)

info@studiochiarini.it
335/8243056

