

## INTERVISTE IN MOVIMENTO

***“Un piano pluriennale per la mobilità ciclabile in ogni città, che assicuri certezza di risorse. Così si garantisce maggiore sicurezza e qualità della vita alle persone”  
Parla Marco Passigato di FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)***

Ad agosto, quando le città si svuotano, almeno in parte, il traffico automobilistico si riduce, c'è più voglia di usare la bicicletta e di camminare, si percepisce da vicino come potrebbe essere la vita quotidiana nei centri urbani con meno macchine e inquinamento. Ed è anche l'occasione per riflettere con un po' più di calma su come aumentare la sicurezza sulle strade e sul significato di mobilità sostenibile. Con queste “Interviste in movimento” Sicurstrada ha dato voce ad esperti e decisori politici, per accrescere la conoscenza delle problematiche della mobilità e aumentare la sensibilità verso scelte e iniziative che insieme alla sicurezza migliorino la qualità della vita.

Cominciamo dalla bicicletta, che ha ritrovato negli ultimi anni un nuovo rilevante protagonismo, sentendo l'opinione di **Marco Passigato**, responsabile dell'Area tecnica di FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta); ingegnere, progettista, pianificatore e formatore sulla mobilità ciclabile e sostenibile, nonché Mobility Manager dell'Università di Verona.

**Ing. Passigato, perché la bicicletta è il mezzo simbolo della mobilità sostenibile?**

Perché è l'unico mezzo non motorizzato che consente di muoversi agevolmente entro un raggio di 4/6 km in 20 minuti/mezz'ora, senza consumare energia fossile od elettrica e senza inquinare; anzi, favorisce la salute delle persone in quanto le aiuta a combattere la sedentarietà.

**I dati sulla sicurezza stradale, in termini di numero di incidenti, vittime e feriti, stanno facendo progressi per quanto riguarda l'automobile. Non è lo stesso per la bicicletta. Quali sono le cause e in che modi si può migliorare la situazione?**

E' ormai condiviso che la pericolosità e la paura nel traffico sono i primi elementi che disincentivano l'uso della bici. Dall'analisi dei risultati ottenuti in questi anni (2001 - 2009) sul fronte della sicurezza stradale si riscontra che la riduzione totale delle vittime è stata del 40%, ma se analizziamo le diverse categorie di mezzi notiamo che è calata del 52% per gli automobilisti, del 35% per i pedoni, del 17% per i motociclisti e solo del 9% per i ciclisti.



Questo dato deve guidare i prossimi interventi sulla sicurezza stradale e aprire ad una visione specifica per la messa in sicurezza dei ciclisti nelle strade. Una delle prime azioni concrete è quella di diffondere le “zone 30” nei centri urbani, accompagnandole con interventi di moderazione del traffico per favorire una ciclabilità diffusa. Le città devono però organizzarsi per raccogliere dati che dimostrino i progressi delle loro politiche per la sicurezza, e confrontarsi poi coi risultati delle altre amministrazioni, in modo da verificare le politiche più o meno virtuose.

**Se dovesse indicare, ad un'amministrazione locale, tre punti fondamentali sui quali puntare per una buona politica per la mobilità sostenibile, quali sceglierebbe?**

Gli ingredienti fondamentali per una buona politica per la mobilità ciclistica sono:

- un *BiciPlan* complessivo della città che disegni la rete dei percorsi diffusi, ne indichi le priorità e le modalità per realizzarli;
- un delegato politico preciso che coordini l'ufficio mobilità ciclistica - cabina di regia - ufficio biciclette - composto 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 che garantiscano continuità di finanziamento.

Allargando lo sguardo al tema più ampio della mobilità sostenibile, che comprende anche trasporto pubblico, mobilità pedonale e uso intelligente dell'auto, come *car pooling* e *car sharing*, le questioni fondamentali da affrontare riguardano, da un lato, il miglioramento dell'offerta infrastrutturale e, dall'altra, le iniziative per favorire nuovi comportamenti e stili di vita dei cittadini, in grado di favorire la loro domanda di mobilità, sostenendoli nelle motivazioni al cambiamento.

**Mentre sembra esserci una maggiore relazione e cooperazione fra le varie associazioni che si occupano di mobilità sostenibile e sicurezza stradale e alcune iniziative, come quella della Rete Mobilità Nuova, a livello politico e amministrativo, invece, quali riscontri avete su queste proposte?**

La sensibilità nelle persone cresce ed anche la rete dei soggetti interessati, anche in Parlamento si sta consolidando un gruppo interparlamentare attento, ma la maggior parte dei soggetti decisori nelle città e nelle strutture regionali e nazionali sono ancora legate all'auto come modo privilegiato di spostamento.

Noi abbiamo due visioni:

- meno auto, più bici, e trasporto pubblico locale;
- arrivare ad un codice della strada semplificato per gli ambiti urbani, che si limiti a dire che nelle città è “il mezzo grande che deve prendersi cura del mezzo più piccolo” (cioè che sono, ad esempio, le auto che devono riconoscere spazio e ruolo alle biciclette e ai pedoni).