

N. O.d.G. 178.2/2012  
Adottato il: 14/06/2012

PG.N. 148345/2012



Comune di Bologna  
**CON AMELIA PER BOLOGNA  
CON VENDOLA**

**OGGETTO:** ORDINE DEL GIORNO - COLLEGATO ALLA DELIBERA ODG 178/2012 PER IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE E DEI SERVIZI PER LA MOBILITA' CICLABILE, PRESENTATO DAL CONSIGLIERE SAZZINI E ALTRI IN DATA 11 GIUGNO 2012 E ALTRI IN DATA 13 GIUGNO 2012

**PREMESSO CHE**

- nel Piano Generale di Sviluppo 2012 – 2016. Indirizzi per il triennio 2012 – 2014 al punto 2.8 Cura e qualità del territorio alla voce Nuove regole a favore della mobilità dolce (pedonalità e ciclabilità) Piste ciclabili, pianificazioni, progetti e promozione viene indicato l'obiettivo generale:

*“di realizzare una diffusa accessibilità ciclabile, che consenta ai ciclisti di accedere in sicurezza alla zona centrale...”*

e relativamente al potenziamento infrastrutturale:

*“completamento e continuità degli itinerari, a partire dal centro storico e prima periferia e valorizzazione della mobilità ciclabile all'interno dei viali di circonvallazione con particolare attenzione a nuove soluzioni;*

*alternative ciclabili nel centro storico, secondo il modello della ciclabilità diffusa e dell'utilizzo di zone pedonali e/o a traffico pedonale privilegiato e Isole ambientali;*

*nuovi percorsi, ricucire e ampliare la rete di piste ciclabili”.*

si indica inoltre come centrale la collaborazione con istituzioni, associazioni, cooperative, secondo il principio di sussidiarietà per avviare azioni di promozione della mobilità ciclabile;

e alla voce *Progettazione e attivazione di un nuovo sistema di bike sharing* si indicano le linee guida per l'implementazione del servizio:

*“il progetto prevede un sistema di circa 1000 biciclette pubbliche distribuite in una settantina di postazioni localizzate all'interno e a ridosso dell'area centrale storica di Bologna. La localizzazione terrà conto della presenza dei principali punti attrattori (fermate bus, servizi, parcheggi, università, ecc.) in modo da facilitare l'intermodalità degli spostamenti e l'accessibilità all'area urbana centrale. Il sistema che verrà introdotto sarà di tipo "aperto" ovvero caratterizzato dalla possibilità di prendere e riconsegnare le biciclette in postazioni differenti, mediante l'utilizzo di una carta magnetica e sarà accompagnato da un servizio di ridistribuzione delle biciclette”*

**PREMESSO INOLTRE CHE**

- molti studi dimostrano che nel traffico cittadino la bicicletta è un mezzo competitivo in termini di

velocità e flessibilità sulle brevi distanze (5 -6 km) e se adeguatamente supportato da servizi e infrastrutture preferenziali lo è anche sulle medie distanze;

- con l'adesione alla Carta di Bruxelles sulla mobilità ciclabile il Comune di Bologna si è impegnato a raggiungere entro il 2020 la quota del 15% di spostamenti in bicicletta sul proprio territorio (attualmente tale percentuale è attorno al 7% degli spostamenti totali);
- con l'incremento dell'uso della bicicletta si ottiene un notevole risparmio in termini di emissioni climalteranti (un'autovettura immette mediamente in atmosfera 237 g di CO<sub>2</sub> per Km percorso, un ciclomotore 90), nonché una riduzione dell'inquinamento acustico;
- la normativa vigente prevede che, per il particolato fine (PM10 – le così dette polveri sottili), in nessuna delle stazioni di monitoraggio presenti in una data zona o agglomerato venga superata la soglia di 50 ug/m<sup>3</sup> per più di 35 giorni l'anno;
- solo da gennaio 2012 secondo i dati ARPA Emilia Romagna il limite è stato già ampiamente superato per la stazione di monitoraggio di Porta San Felice (51 sforamenti del limite) e per le altre tre centraline ci si avvia al superamento del limite di legge entro fine anno (ad oggi: Giardini Margherita 26 sforamenti, Villa Torchi 34, Via Chiarini 30) come per l'anno 2011;
- l'obiettivo di miglioramento della qualità dell'aria e dell'abbattimento delle polveri sottili PM10 e degli altri inquinanti può ricevere un sicuro avanzamento dall'aumento dell'uso della bicicletta come mezzo abituale per gli spostamenti quotidiani da preferire ai mezzi a motore;
- l'Amministrazione Comunale sta sviluppando progetti di incentivo alla mobilità sostenibile, all'uso dei mezzi pubblici e per la creazione di ampie zone pedonali o ad alta pedonalità;
- nell'ambito del nuovo Piano per la Pedonalità la bicicletta, come mezzo di trasporto alternativo all'uso dell'auto privata o dei ciclomotori, occupa un posto privilegiato;
- il Comune di Bologna ha aderito alla Carta delle Città in Bici con delibera pg. 57475/2012;
- si sono avviate sperimentazioni di studio partecipato di nuovi percorsi ciclabili, come il progetto di ciclabilità dell'anello dei viali di circonvallazione, con il coinvolgimento di Associazioni e cittadini;
- la riduzione del trasporto a motore a favore degli spostamenti a piedi o in bicicletta consente in prospettiva la riduzione delle emissioni climalteranti. Come citato nella Delibera sopra richiamata *“uno studio recente effettuato dall'European Cyclists Federation (ECF) ha quantificato il risparmio di emissioni delle due ruote rispetto agli altri mezzi di trasporto e confrontando automobili, autobus, biciclette a pedalata assistita e biciclette normali, è giunta alla conclusione che l'uso più diffuso della bicicletta può aiutare l'Unione Europea a raggiungere gli obiettivi prefissati di riduzione dei gas serra nel settore dei trasporti previsti entro il 2050”* dunque lo sviluppo della mobilità ciclabile si inserisce a pieno titolo negli obiettivi del PAES;
- lo stesso effetto positivo si può avere nell'ambito della salute pubblica oltre che con la riduzione delle polveri sottili, con la valorizzazione di uno stile di vita attivo e sano;

#### **CONSIDERATO CHE**

- incentivando e favorendo un uso congiunto dei vari mezzi di trasporto si può ridurre sensibilmente la dipendenza da mezzi a motore privati che coprano tutto il tragitto che si intende percorrere (es. casa lavoro);
- in una prospettiva di mobilità co-modale ed intermodale la bicicletta è il mezzo perfetto per coprire il cosiddetto “ultimo miglio”;
- in questa ottica e nel quadro generale del ripensamento del sistema di mobilità cittadino, la bicicletta, per essere un efficace alternativa ai mezzi a motore deve essere inserita a pieno titolo in un sistema di trasporto intermodale;
- un sistema di mobilità integrata che voglia favorire lo spostamento dei cittadini secondo la gerarchia: spostamenti a piedi, mobilità ciclabile, uso dei mezzi pubblici e, in ultimo, ricorso ai mezzi a motore privati, deve prevedere lo sviluppo della rete di servizi e tutele per la mobilità degli utenti “deboli”;
- all'interno di un sistema così concepito rientrano anche i mezzi pubblici ad uso individuale quali sistemi di Bike e Car Sharing;

#### **CONSIDERATO INOLTRE CHE**

- dal 2005 il Comune di Bologna, tramite ATC, mette a disposizione 184 biciclette ubicate in 22

- postazioni della città, con sistema di sblocco meccanico a chiave;
- il sistema attualmente in uso oltre all'esiguo numero dei mezzi disponibili e delle postazioni dalle quali prelevarli prevede svariati vincoli e limitazioni che limitano fortemente l'uso e l'efficacia di questo servizio:
  - per avere accesso al servizio è necessario essere residenti nella provincia di Bologna o in Regione ed avere temporaneamente domicilio in città;
  - è necessario registrarsi previa sottoscrizione e versamento di apposita cauzione e la registrazione può avvenire solo negli orari di apertura degli sportelli ATCittà;
  - i mezzi sono utilizzabili di giorno dalle 6 alle 23;
  - le biciclette prelevate vanno sempre riportate presso la rastrelliera di origine;
- questi vincoli associati all'esiguo numero dei mezzi disponibili e delle postazioni dalle quali prelevarli limitano fortemente l'uso e l'efficacia di questo servizio;
- la Regione Emilia-Romagna ha avviato un progetto regionale di Bike Sharing denominato "Mi muovo in bici" che consentirà agli utenti di accedere al servizio di Bike sharing con la tessera integrata Mi muovo su tutto il territorio regionale;
- la Giunta, come indicato nel *Piano Generale di Sviluppo 2012 – 2016. Indirizzi per il triennio 2012 – 2014* ha in previsione il completo rinnovamento del sistema di Bike Sharing con l'implementazione di nuove postazioni e con una dotazione di 1000 nuovi mezzi attraverso un sistema a tessera magnetica:
  - con una distribuzione capillare nel centro storico, facilmente integrabile con il sistema di trasporto locale
  - dotato di un'ampia flessibilità e accessibilità del servizio e della possibilità di coprire le diverse tipologie di utenza;
  - che preveda la possibilità di effettuare la riconsegna in un qualunque posteggio, incentivando l'uso della bici per brevi periodi rendendola così disponibile per gli altri utenti;
  - che consenta il monitoraggio informatico del servizio e la produzione di dati significativi sulla mobilità urbana;
- gli obiettivi indicati nel *Piano Generale di Sviluppo 2012 – 2016. Indirizzi per il triennio 2012 - 2014* citati in premessa vanno nella direzione di promuovere la mobilità ciclabile e le infrastrutture e i servizi per la ciclabilità;

#### **INVITA LA GIUNTA**

- a predisporre nel corso del mandato un BiciPlan complessivo della città che definisca gli obiettivi della mobilità ciclabile in termini qualitativi e quantitativi, le azioni, risorse necessarie per raggiungere gli obiettivi della carta di Bruxelles, che disegni e pianifichi la rete dei percorsi diffusi e connessi, che identifichi e implementi gli strumenti di monitoraggio e rendicontazione;
- ad istituire presso il Settore Mobilità Sostenibile un Ufficio della Bicicletta che svolga le funzioni di:
  - Front Office e informazione promozione presso la cittadinanza;
  - Coordinamento della programmazione degli interventi sulla mobilità ciclabile;
- a sviluppare una progettazione qualitativamente elevata delle nuove ciclabili ed a operare una riqualificazione e un completamento in tal senso di quelle esistenti che tenda ad eliminare ostacoli, colli di bottiglia e situazioni di difficoltà e rischiosità, e rifacimento periodico della segnaletica;
- a massimizzare l'integrazione dei percorsi ciclabili cittadini con i comuni confinanti in particolar modo lungo le direttrici principali di traffico;
- a prevedere un aumento delle zone 30 km/h dove non sussistano le condizioni o la possibilità per realizzare ciclabili;
- a prevedere che tutti i nuovi interventi infrastrutturali viari debbano tenere in considerazione la mobilità ciclabile, predisponendo progetti integrati che ne favoriscano lo sviluppo;
- ad inserire per tutte le nuove costruzioni e programmi di pianificazione urbanistica le infrastrutture per la mobilità ciclabile di ricucitura con l'intorno e con i percorsi ciclabili esistenti con particolare attenzione al tema degli attraversamenti e delle connessioni;
- ad inserire tra gli obiettivi e progetti del Piano Strategico Metropolitano lo sviluppo della mobilità ciclabile lavorando con la Consulta della Bicicletta e con tutti i soggetti e realtà che intendono

partecipare ed impegnarsi in questo senso;

- a sviluppare un serio e condiviso progetto di marketing per favorire e promuovere l'uso della bicicletta e a promuovere il cicloturismo in città identificando e realizzando itinerari storico, artistici, enogastronomici ecc. e pubblicandoli sul sito del Comune e altri portali di marketing urbano;
- a valutare la possibilità di creare una linea avanzata d'arresto per le bici ai semafori in modo che abbiano la priorità rispetto alle macchine;
- ad aumentare il numero di rastrelliere e posteggi, in particolare nei pressi delle zone di maggior frequentazione ed interesse del centro storico e nei pressi delle fermate del trasporto pubblico locale, delle scuole e dell'università per favorire un utilizzo della bicicletta dalle diverse tipologie di utenti;
- a valorizzare e comunicare le esperienze di "servizi per la bici" promosse da associazioni e gruppi di cittadini o in collaborazione con le associazioni di categoria: le ciclo officine per l'autoriparazione dei mezzi, la rete di esercizi e punti in cui è possibile gonfiare le ruote ed effettuare riparazioni e il servizio di punzonatura presente sul territorio, ossia la marcatura di un codice di identificazione sul telaio delle biciclette e di un registro delle biciclette;
- a prevedere per il rinnovo del sistema di Bike Sharing cittadino il sistema a tessera magnetica privilegiando le migliori soluzioni tecniche e l'integrazione con il sistema regionale Mi muovo;
- a promuovere la diffusione anche attraverso il supporto di sponsor privati, di applicazioni su dispositivi mobili (multilingua, open data ed integrati con social media), che consentano agli utenti di avere informazioni puntuali, localizzati su mappa digitale, della dislocazione e disponibilità del servizio di bike sharing;

F.to L. Sazzini - C. La Torre - M. Pieralisi - L. Cipriani - M. Piazza - F. Salsi - M. Bugani.