

5.313 / 2016

Trento, 12 settembre 2016

Comune di Trento - S001.02



0540886914

Prot: 0199481

Data: 19/09/2016 Fasc: 2.3.4/2016/256

Preg.ma Signora Coppola
Presidente del Consiglio Comunale di TrentoEgregio prof. Andreatta
Sindaco di Trento

"La bicicletta richiede poco spazio. Se ne possono parcheggiare diciotto al posto di un'auto, se ne possono spostare trenta nello spazio divorato da un'unica vettura. Per portare quarantamila persone al di là di un ponte in un'ora, ci vogliono dodici corsie se si ricorre alle automobili e solo due se le quarantamila persone vanno pedalando in bicicletta"

*Ivan Illich "elogio della bicicletta"***PROPOSTA DI MOZIONE:**

"Trento città amica delle biciclette: misure per potenziare lo sviluppo della mobilità ciclistica negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, per migliorare la qualità della vita dei cittadini e l'attrattività della città e per contribuire alla crescita dell'economia locale".

1 Premessa

La presente proposta comprende una serie di azioni riguardanti la mobilità ciclistica nella città di Trento ed ha come obiettivi il potenziamento dell'uso della bicicletta da parte di bambini, giovani e adulti negli spostamenti casa-scuole e casa-lavoro e il miglioramento della qualità della vita in città. Lo sviluppo della ciclabilità è un fattore importante per ridurre l'inquinamento urbano, per migliorare la salute dei cittadini, per avere una città a misura di persona e per creare occasioni di rilancio dell'economia e del lavoro.

Il punto centrale dell'intera proposta è il "Progetto Scuola" in quanto le scuole sono il luogo fondamentale nel quale si forma la consapevolezza dei ragazzi e delle ragazze verso le varie forme di mobilità. Sono individuate misure specifiche per promuovere la cultura della bicicletta nelle generazioni più giovani e per mettere in sicurezza i percorsi casa-scuola e casa-centri sportivi/ricreativi.

La proposta è stata elaborata attraverso un percorso partecipato, che ha visto il coinvolgimento di alcune associazioni di volontariato del territorio e di singoli cittadini che si occupano da anni di mobilità sostenibile e utilizzano quotidianamente la bici per gli spostamenti. L'elaborazione delle proposte, calate sulle esigenze reali degli utenti e sulle "best practices" ormai collaudate con successo in contesti urbani analoghi al nostro (in Italia e all'estero), ha richiesto alcuni mesi di lavoro, analisi del contesto, studio delle soluzioni, sopralluoghi nei vari quartieri della città e riunioni di approfondimento. Le proposte, certamente ambiziose, tengono conto della specifica orografia del territorio: Trento è una città dispersa, allungata e caratterizzata da dislivelli non trascurabili.

Le azioni che vengono proposte con la presente mozione per una mobilità ciclistica urbana sempre più appetibile – interventi per i quali si chiede la realizzazione entro il termine della legislatura - sono in linea con il Programma di Mandato del Sindaco per il periodo 2015-2020 e con l'aggiornamento annuale delle Linee Programmatiche.

2 Continuità e nuova operatività al Piano Urbano della Mobilità e ai suoi obiettivi

La visione che è alla base degli interventi qui proposti è coerente con la visione del Piano Urbano della Mobilità (di seguito PUM) approvato dal Consiglio Comunale del 2010 ed è rafforzativa delle politiche portate avanti dall'Amministrazione comunale per incrementare la mobilità sostenibile e per sviluppare la mobilità ciclistica.

Il PUM 2010 - che supera l'impostazione dei precedenti Piani Traffico focalizzati sull'uso dell'auto privata - ha come **obiettivi generali** la riduzione dell'inquinamento e dell'occupazione di spazio da parte dei veicoli e **più in specifico**: 1) spostare il traffico di attraversamento lontano dalle zone densamente abitate, 2) filtrare il traffico specifico all'esterno dell'abitato, 3) offrire alternative per gli spostamenti e la sosta in città.

La strategia del PUM è basata sui concetti di "multimodalità" e "intermodalità": si intende intervenire per rendere appetibile ed efficiente ogni forma di trasporto sulle distanze che le sono più consone (trasporto pubblico, bici, piedi, car sharing, car pooling, auto) e per creare un sistema di trasporto urbano integrato che incentivi il più possibile la sostenibilità della mobilità¹.

Riguardo ai risultati attesi in termini di split modale relativo alla ciclabilità, il Comune di Trento si pone con il PUM 2010 l'obiettivo di aumentare la quota degli spostamenti effettuati in bicicletta dal 7,5% al 12% nel breve periodo (2017). Con il presente documento si propongono **obiettivi più ambiziosi per la mobilità ciclistica** nella nostra città. In Italia tra i casi più virtuosi di città di medio-piccole dimensioni si possono ricordare Bolzano (104.000 abitanti), Pesaro (95.000 ab.) e Ferrara (135.000 ab.) con il 27-28% di spostamenti quotidiani in bicicletta. Tra le città europee possiamo citare Leiden nei Paesi Bassi (117 mila ab.) e Munster (280.000 ab.) e Friburgo (222.000 ab.) in Germania rispettivamente con il 38% e il 28% di spostamenti in bici².

3 Coerenza degli interventi con le strategie europee, nazionali e provinciali in termini di sviluppo e promozione della ciclabilità urbana

La presente proposta è in linea con l'attenzione sempre maggiore che viene riservata allo sviluppo della ciclabilità sia nelle politiche europee che in quelle nazionali.

A livello europeo, un recente esempio è dato dalla Carta di Lussemburgo, approvata nell'ottobre 2015 al termine del primo Summit Europeo sulla Mobilità Ciclistica tra i Ministri dei Trasporti dell'Unione Europea; la Carta contiene una dichiarazione di intenti e un piano attuativo sulla mobilità ciclistica come modalità di trasporto climate friendly, in cui "la bicicletta deve essere riconosciuta da tutti gli Stati Membri come mezzo di trasporto paritario rispetto alle altre modalità"³. Nel documento adottato si indica, tra l'altro, la necessità di prevedere finanziamenti specifici per lo sviluppo della bicicletta.

Anche il Parlamento Europeo di recente ha preso posizione a sostegno della mobilità urbana sostenibile con la risoluzione del 2.12.2015: si incoraggiano la Commissione e gli Stati membri a incrementare la sensibilizzazione nei confronti della bicicletta, si spronano gli Stati membri a migliorare le condizioni per gli spostamenti a piedi o in bicicletta e si invitano le città a organizzare sistemi di condivisione delle biciclette

¹ Comune di Trento, *Piano Urbano della Mobilità, Scenario di progetto, Relazione tecnico-illustrativa*, cap. 9 Mobilità leggera, par. 9.1.1.1, pag. 44, 2010

² Legambiente, *A Bi Ci della ciclabilità*, ricerca sull'uso della bici nelle città capoluogo di provincia, Roma, aprile 2015

³ Ministri dei Trasporti dell'UE, *Dichiarazione sulla mobilità ciclistica come modalità di trasporto rispettosa dell'ambiente*, Summit sulla mobilità ciclistica, Lussemburgo, 7 ottobre 2015

in collegamento con i mezzi pubblici⁴. Per la prima volta, la ciclabilità urbana è entrata nell'agenda degli obiettivi UE.

A livello nazionale interventi volti al potenziamento della ciclabilità sono stati di recente previsti dalla Legge 28.12.2015 n. 221 (c.d. Collegato ambientale)⁵. Si prevede la realizzazione di un Programma Sperimentale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro e si mette a disposizione un fondo di 35 milioni di Euro – da destinare con apposito bando – a favore dei comuni con più di 100 mila abitanti per finanziare progetti di mobilità sostenibile: progetti ciclabili, iniziative di pedibus, car-sharing, bike-sharing, laboratori e uscite didattiche con mezzi sostenibili, percorsi protetti per gli spostamenti casa-scuola, programma di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici o delle sedi di lavoro e altri progetti.

Le proposte contenute nella presente mozione sono coerenti anche con gli indirizzi strategici e le azioni adottate a livello provinciale. La Provincia autonoma di Trento da anni investe a favore della mobilità ciclistica, con attenzione sia agli spostamenti di tipo ricreativo, sia alla mobilità quotidiana su tutto il territorio provinciale. Tra le più recenti iniziative adottate dalla PAT per promuovere l'uso della bicicletta anche nella città di Trento ne ricordiamo due: 1) il Ciclo-concorso "Trentino Pedala" (dal 18.03.2016 al 16.09.2016) che coinvolge imprese, associazioni, comuni, scuole e Università e prevede dei premi ai cittadini che utilizzano la bici per gli spostamenti quotidiani e nel tempo libero; 2) il potenziamento del progetto "Bike sharing Trentino e.motion" - attivo dal 2014 per gli utenti abbonati al trasporto pubblico provinciale – che ha previsto la realizzazione nel 2016 di 5 nuove stazioni in punti strategici della città di Trento per il noleggio della bicicletta pubblica, anche a pedalata assistita.

4 Obiettivi generali e specifici della proposta

Con la presente proposta si intendono perseguire i seguenti obiettivi generali:

- a) **promuovere la cultura della bicicletta** come mezzo di trasporto quotidiano non inquinante, salutare, economico ed efficiente per gli spostamenti in città. L'obiettivo è rivolto a tutta la popolazione ma in particolare alle generazioni più giovani, alle ragazze e ai ragazzi con età nella quale si forma la consapevolezza verso le varie forme di mobilità.
- b) **migliorare la qualità della vita** dei residenti e delle persone che accedono alla città. Nello specifico si intende: migliorare la sicurezza negli spostamenti in bicicletta casa-scuola, casa-università, casa-centri sportivi, casa-lavoro, con particolare attenzione alle fasce più deboli della popolazione; contribuire al miglioramento della qualità dell'aria e del livello di rumore; contribuire a migliorare gli stili di vita e la salute dei cittadini; ridurre i livelli di congestione da traffico e quindi rendere più efficienti gli spostamenti; contribuire alla riqualificazione di aree urbane; ridurre il numero di furti di biciclette.
- c) **contribuire alla crescita dell'economia locale**. Le misure qui proposte potranno portare lavoro e occupazione in due direzioni: da un lato, nei diversi settori legati alla ciclabilità e quindi nelle aziende che si occupano di comunicazione e marketing, di produzione e commercializzazione di biciclette, di progettazione e realizzazione di opere pubbliche e, in generale, di consulenza nell'ambito della mobilità urbana sostenibile; dall'altro lato, le azioni, che puntano a rendere più sicuro e in generale più appetibile lo spostamento in bici dalle periferie al centro storico, potranno portare beneficio alle attività economiche e produttive del centro città.

Tra i principali **obiettivi specifici** della presente proposta si evidenziano:

⁴ Il Parlamento Europeo, con la risoluzione 2002 del 2.12.2015 sulla mobilità urbana sostenibile, chiede "l'inserimento di una tabella di marcia dell'UE per gli spostamenti in bicicletta nel programma di lavoro della Commissione per il 2016".

⁵ Legge 28.12.2015 n. 221, *Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*. In G.U. n. 13 del 18.01.2016.

- la forte attenzione alle attività di comunicazione, informazione e marketing;
- la realizzazione della campagna “Bike to school” per i più giovani;
- l’elaborazione di un sistema di visibilità e orientamento delle ciclabili (segnaletica);
- l’elaborazione di un progetto “Bike to shopping”, insieme alle associazioni di categoria;
- la creazione di eventi dedicati alla bicicletta;
- il potenziamento degli strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica;
- la messa in sicurezza dei percorsi ciclabili casa-scuola, casa-università e casa-impianti sportivi;
- l’estensione della rete ciclabile cittadina e la messa in rete di tratti non collegati;
- la realizzazione di nuovi ciclo-parcheggi coperti e protetti;
- l’attivazione di sistemi di conteggio dei passaggi in bici nei punti nevralgici della rete;
- l’elaborazione di uno studio per favorire la diffusione della “bici elettrica”.

5 Sintesi degli ambiti di intervento e delle principali azioni proposte

Al fine di raggiungere gli obiettivi sopra indicati si reputano urgenti una serie di azioni in vari ambiti della mobilità ciclistica, che si chiede vengano realizzate **entro la fine della presente legislatura (2020)**.

Le azioni che vengono qui proposte sono frutto di un **lavoro di sintesi** sia dell’applicazione a scala locale dei modelli ormai consolidati nel resto d’Europa e nelle città italiane più virtuose di dimensioni equivalenti a Trento, sia della conoscenza diretta dei punti di debolezza del sistema della mobilità ciclistica della nostra città da parte sia delle associazioni di volontariato del territorio che si occupano da anni di mobilità leggera, che da parte di vari cittadini ciclisti.

Le proposte elaborate riguardano i seguenti **ambiti d’azione**:

- A. Ambito informativo, comunicativo e marketing
- B. Ambito della pianificazione della mobilità urbana e della struttura amministrativa
- C. Ambito normativo e urbanistico
- D. Ambito progettuale e infrastrutturale e del confronto con i cittadini sui progetti
- E. Ambito dei parcheggi e dei servizi
- F. Ambito dell’obiettivo di PUM circa l’uso della bici per gli spostamenti quotidiani.

Di seguito vengono brevemente introdotte le principali azioni proposte, distinguendole per ambito di intervento; saranno poi dettagliatamente indicate nel dispositivo del presente documento.

A. AZIONI IN AMBITO INFORMATIVO, COMUNICATIVO E MARKETING

Obiettivo principale della proposta è promuovere la **cultura della bicicletta** come mezzo di trasporto quotidiano non inquinante, salutare, economico ed efficiente per gli spostamenti in città. Il suo utilizzo in città deve essere favorito, la rete ciclabile va pubblicizzata e promossa con una comunicazione efficace, i cittadini vanno incoraggiati ed incentivati a pedalare con azioni, iniziative e campagne, sia di carattere generale, sia di volta in volta mirate a particolari settori dell’utenza: studenti, lavoratori, consumatori. Il **“Progetto Scuola”** è il punto centrale dell’intera proposta in quanto le scuole sono il luogo fondamentale nel quale si forma la consapevolezza dei ragazzi e delle ragazze verso le varie forme di mobilità.

Un’indagine del 2011 a cura del Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale e del Servizio Statistica della Provincia - **“MOBILITÀ ALTERNATIVA SU BREVI DISTANZE: L’USO DELLA BICICLETTA”** - rileva che coloro che utilizzano la bici per andare al lavoro la considerano **“economica”** e **“salutare”** e **“veloce”**, e che **“andare in bici conviene”** ed **“è bello”**. Lo stesso studio fornisce proposte ed indicazioni utili per orientare le strategie di comunicazione e di sensibilizzazione nelle campagne tese a favorire l’uso della bicicletta⁶.

⁶ Università di Trento, Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale – Provincia autonoma di Trento, *Mobilità alternativa su brevi distanze: l’uso della bicicletta*, Trento, 2011

B. AZIONI NELL'AMBITO DELLA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ E DELLA STRUTTURA COMUNALE

Per indirizzare le scelte strategiche sulla ciclabilità e per valorizzare tutti gli aspetti legati alla ciclabilità si ritiene necessaria l'introduzione di strumenti adeguati di pianificazione: facciamo riferimento in particolare al **BiciPlan**, piano particolareggiato della mobilità ciclistica, **documento di indirizzo strategico** che diverse città italiane, specie nel centro-nord, adottano da parecchi anni.

Seguendo l'esempio del "Oslostandarden for sykkeltilrettelegging", un innovativo documento elaborato nel 2016 dal Comune di Oslo per definire gli standard di progettazione della futura rete ciclabile urbana, si propone l'elaborazione di un **documento progettuale capace di definire gli standard specifici** per l'espansione della rete ciclabile di Trento.

Si propone inoltre di istituire all'interno della struttura comunale un "**Ufficio Biciclette**" (o Ufficio Mobilità Ciclistica) per la promozione dell'uso della bicicletta e per lo sviluppo del BiciPlan⁷.

C. AZIONI SUL PIANO NORMATIVO, URBANISTICO E DELLA PARTECIPAZIONE ATTIVA DEI CITTADINI

Al fine di incentivare l'uso della bicicletta per raggiungere il posto di lavoro sono utili alcuni cambiamenti nel modo di affrontare la costruzione delle infrastrutture e dei luoghi di lavoro. Il protocollo LEED, fatto proprio qualche anno fa dalla PAT ed esteso come raccomandazione agli Enti pubblici, Comuni, ITEA, ecc., suggerisce alcuni requisiti inderogabili (indicati in nota nel dispositivo del presente documento). Si propone di inserire tale previsione **nel Regolamento edilizio comunale**. L'estensione di questi accorgimenti, semplici ma nello stesso tempo essenziali, anche ai luoghi di lavoro esistenti e non solo alle nuove costruzioni, può favorire il diffondersi di una cultura: "vado a lavorare in bici perché mi piace, mi conviene e ho meno disagi che con la macchina".

Progettazione percorsi ciclabili e confronto con cittadini e portatori di interessi: si propone che durante la fase di progettazione di ogni nuova infrastruttura ciclabile l'Amministrazione organizzi, coinvolgendo anche le Circoscrizioni, adeguati momenti di confronto con cittadini e associazioni che hanno promosso l'intervento o che comunque danno la disponibilità a collaborare per dare consigli e suggerimenti.

D. AZIONI SUL PIANO PROGETTUALE E INFRASTRUTTURALE

Priorità agli interventi infrastrutturali casa-scuola a beneficio delle generazioni più giovani: si chiede che nella programmazione degli interventi di completamento ed estensione della rete ciclabile venga data priorità alla realizzazione e alla messa in sicurezza dei percorsi che facilitano gli spostamenti casa-scuola e casa-impianti sportivi e ricreativi a beneficio delle generazioni più giovani.

Integrazione treno e bicicletta: si chiede inoltre di avviare una collaborazione con Trenitalia locale, con la Provincia autonoma di Trento e con Trentino Trasporti per produrre un deciso salto di qualità nell'integrazione modale fra treno e bicicletta.

Bici "elettrica": si chiede di realizzare uno studio di fattibilità per valutare costi e benefici di un Progetto volto al sostegno e diffusione dell'utilizzo della bicicletta a pedalata assistita nel territorio comunale.

Suggerimenti per il completamento e l'estensione della rete ciclabile (proposta esterna al dispositivo)

Il gruppo di lavoro "Trento in bici 2016" ha analizzato la rete dei percorsi ciclabili della città, ha individuato punti di debolezza e discontinuità e nuove opportunità. Nella prospettiva sia di collegare le periferie con il centro, sia di mettere in rete tratti di percorsi discontinui, il gruppo di lavoro propone all'Amministrazione comunale di valutare, sulla base delle risorse finanziarie disponibili, la realizzazione dei seguenti percorsi:

1. percorso ciclabile tra quartiere Roncafort e quartiere Campotrentino fino a via Maestri del Lavoro, a completamento del tratto ciclopedonale di Via Maccani fino a via Maestri del Lavoro già finanziato con variazione di Bilancio 2016⁸;

⁷ Commissione Europea per l'Ambiente, *Città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire*, 1999. In tema di Ufficio Biciclette, si veda pag.55: "Sul piano organizzativo la creazione di un'unità bicicletta è una condizione sine qua non per lo sviluppo di una politica ciclistica realistica ed efficace".

2. percorso ciclabile in Via del Brennero dalla Rotatoria di Caduti di Nassirya fino all'incrocio con Via Franceschini;
3. collegamento ciclopedonale tra il quartiere Campotrentino (partendo dalla sede comunale di Via Maccani) e la zona commerciale e dei servizi di Via Brennero passando per Via Franceschini;
4. percorso ciclabile tra via Doss Trento all'area "ex Zuffo", di collegamento tra il quartiere e il centro sportivo Piedicastello Vela ;
5. percorso ciclabile lungo Via Giusti e Via Rosmini, per collegare la zona S. Pio X con centro città e a servizio degli istituti scolastici del quartiere;
6. percorso ciclopedonale dal MUSE a Via S. Croce con un viale alberato fino ai Tre Portoni, a beneficio dei residenti ma anche dei molti turisti che potranno accedere dolcemente al centro storico lungo il tracciato medioevale;
7. percorso ciclabile lungo Via Grazioli fino a Viale Trieste, di collegamento con Istituto scolastico in Viale Trieste e Dipartimenti scientifici dell'Università a Mesiano;
8. collegamento ciclabile tra la zona di Trento sud via S. Pio X/via Degasperi e Via Sanseverino lungo Via Jedin facilitando l'accesso alla ciclabile dell'Adige; in alternativa, valutare il collegamento attraverso il passaggio che a lato dell'innesto in tangenziale da Via Jedin costeggia le caserme e giunge in Via Ghiaie presso Maso Smalz.

E. AZIONI SUL PIANO DEI CICLO-PARCHEGGI E DEI SERVIZI

La disponibilità di adeguati **cicloparcheggi, coperti e sicuri**, nelle aree urbane condiziona la scelta dei cittadini di utilizzare o meno la bicicletta per gli spostamenti quotidiani. A Trento l'attuale offerta di ciclo-parcheggi è **inadeguata rispetto alla domanda**: un solo parcheggio protetto di bici in Piazza Dante presso la Stazione ferroviaria da circa 200 posti, pienamente utilizzato; un secondo parcheggio, in Port'Aquila, sarà disponibile tra pochi mesi. Nel centro città, e in particolare in Piazza Dante, numerose biciclette sono parcheggiate in luoghi impropri, legate alle ringhiere, ai pali, appoggiate ai muri. In questo modo le bici sono a rischio furto e danneggiamento e costituiscono, specie quando danneggiate, elemento di degrado e disordine.

Partendo da questo punto di debolezza si chiede un intervento con consenta un incremento graduale di ciclo-parcheggi protetti e sicuri, ubicati con priorità nei luoghi di forte capacità attrattiva: prima di tutto un secondo parcheggio presso la Stazione del trasporto pubblico in Piazza Dante, poi in altri luoghi quali, a titolo di esempio, parcheggi di interscambio modale, sedi universitarie, MUSE, scuole, centri sportivi e sedi di altri servizi pubblici.

Si chiede inoltre di potenziare la diffusione di **rastrelliere portabiciclette di qualità** del tipo "bloccatelaio", in grado di garantire la possibilità di solido aggancio del telaio per limitare il rischio di furto.

F. AGGIORNAMENTO DEL PUM 2010 IN RELAZIONE ALL'OBIETTIVO DI USO DELLA BICI PER GLI SPOSTAMENTI QUOTIDIANI

Il PUM 2010 prevede tra gli obiettivi la crescita della quota di spostamenti quotidiani in bici dal 7,5% al 12% nel 2017. Tenuto conto da un lato delle politiche e degli interventi a favore della mobilità ciclistica adottati dall'Amministrazione comunale negli ultimi anni, dall'altro lato dei miglioramenti che si prevede potranno derivare dall'attuazione delle misure indicate nella presente mozione, si chiede di aggiornare nel PUM l'obiettivo relativo alla quota di spostamenti quotidiani in bicicletta (ripartizione modale) fissando i seguenti **nuovi target: 15% di spostamenti in bici entro il 2020 e 20% entro il 2025.**

⁸ Il tratto di percorso ciclopedonale tra la rotatoria di Via Maccani e Via Maestri del Lavoro è stato finanziato con la Delibera di variazione bilancio 2016 approvata dal Consiglio Comunale nella seduta del 31.05.2016-01.06.2016

Tutto ciò premesso e considerato, il Consiglio comunale di Trento

IMPEGNA il Sindaco e la Giunta a

A. Azioni in ambito informativo, comunicativo e marketing:

- 1) **promuovere la cultura della bicicletta** realizzando una **campagna “Bike to School”** di informazione e sensibilizzazione alla mobilità ciclistica coinvolgendo in modo particolare le scuole⁹;
- 2) **promuovere il servizio Bicibus nelle scuole elementari e medie** che possono fruire di percorsi ciclabili casa-scuola in sicurezza, in collaborazione con le scuole stesse e i genitori volontari¹⁰; il nuovo servizio si va così ad affiancare ai progetti “A Piedi sicuri” e “Pedibus¹¹” promossi da diversi anni dall’Amministrazione comunale;
- 3) **promuovere l'intermodalità e la multimodalità**, principi cardine del PUM, con una campagna informativa ad hoc e con particolare attenzione agli spostamenti casa-scuola, casa-università, casa-impianti sportivi e casa-lavoro. Si propone di attivare delle **campagne di marketing** di tipo innovativo (*viral marketing – guerrilla marketing*¹²) per promuovere in maniera coinvolgente e dinamica l’uso della bicicletta, nell’ottica di ampliare il più possibile il target di riferimento;
- 4) **sviluppare un sistema di segnaletica univoco**, ben leggibile, in grado di garantire la più efficace promozione e fruibilità della rete dei percorsi ciclabili (identificazione dei percorsi principali con colori diversi, utilizzo di una grafica coordinata, cartelli direzionali, ecc.)¹³;
- 5) **installare totem/contatori** nei punti nevralgici della rete ciclabile urbana per **misurare i flussi di biciclette**; con l’obiettivo di promuovere l’uso della bicicletta, prevedere la visualizzazione delle informazioni in tempo reale attraverso pannelli luminosi e rendere consultabili i dati statistici sul sito istituzionale del comune, valutando anche l’integrazione con i progetti comunali *Trento Smart City e Open Data*¹⁴;
- 6) **effettuare ogni 2-3 anni un’indagine tra i cittadini per valutare** la ripartizione modale negli spostamenti urbani quotidiani, al fine di raccogliere informazioni importanti per supportare le scelte in tema di pianificazione della mobilità compresa quella ciclistica;
- 7) **programmare l’iniziativa “Mese della bicicletta”** preferibilmente in settembre, già valorizzato dalla presenza della manifestazione “Settimana Europea della Mobilità”. Un coordinamento di iniziative che permettano l'emersione delle potenzialità legate alla

⁹ L'art. 230 del Codice della Strada impone di “promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale” nonché di “promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto”.

¹⁰ Bicibus: accompagnamento in bicicletta a scuola di gruppi di studenti delle scuole primarie e secondarie inferiori, nonché raggiungimento in bicicletta della scuola da parte di studenti delle scuole secondarie inferiori, lungo percorsi definiti e protetti. Per un esempio virtuoso di progetto Bicibus si veda il Comune di Reggio Emilia con progetto attivo dal 2003 premiato anche dall'estero.

¹¹ Pedibus o Piedibus: accompagnamento a scuola di gruppi di studenti delle scuole primarie e secondarie inferiori, nonché raggiungimento a piedi della scuola da parte di studenti delle scuole secondarie inferiori, lungo percorsi definiti e protetti.

¹² Marketing virale e Guerriglia Marketing: campagne di marketing di tipo non convenzionale, a basso costo e ad alto impatto.

¹³ Un caso virtuoso di progetto di sviluppo di segnaletica uniforme e riconoscibile è quello del Comune di Bolzano: in verticale adozione di linee cromatiche, in orizzontale utilizzo del colore rosso sulle ciclabili, in particolare nelle intersezioni, per rendere più sicura l'individuazione e la fruizione dello spazio urbano da parte di tutti (auto, pedoni, bici).

¹⁴ Riferimenti per strumenti conta-bici: il bicibarometro installato a Bolzano nel 2006, il contatore mobile, il totem conta-bici.

ciclomobilità che la città offre. Le opportunità potrebbero essere varie, da condividere e costruire creando una rete tra i molti soggetti interessati (prestabici, riparabici, vacanze in bici, ecc.)¹⁵;

- 8) **organizzare e promuovere una volta all'anno il Concorso a premi "Al lavoro in bici"**, insieme alle associazioni del territorio (già promosso nella precedente legislatura dal Comune di Trento), tenendo conto anche delle progettualità esistenti a livello provinciale e in particolare del Cicloconcorso "TrentinoPedala" attivato da marzo 2016 dalla Provincia autonoma di Trento;
- 9) **valutare l'adesione alla campagna europea "Bike to Work – smart choices for commuters" (Al lavoro in bici – scelte intelligenti per i pendolari)**, considerando anche la possibilità di **sperimentare un sistema di incentivazione monetaria chilometrica** per i pendolari che si recano al lavoro in bicicletta¹⁶;
- 10) **mappare i percorsi ciclabili in città e nei dintorni, per riscoprire la natura e/o l'arte e/o la storia** (anche per scuole e turisti), attraverso la collaborazione attiva con le Circoscrizioni per identificare i percorsi diretti e già standardizzati per muoversi da un quartiere/sobborgo all'altro. Collocare e distribuire le mappe, insieme a opuscoli sulle buone prassi del muoversi in città (pedoni, ciclisti, automobilisti);
- 11) **integrare l'applicazione per smartphone dedicata alla mobilità urbana - "Viaggia Trento"** – con altri servizi informativi utili per ciclisti residenti e turisti quali, ad esempio, cicloparcheggi e ciclofficine;
- 12) **promuovere la fruizione quotidiana del centro urbano in bici nell'ottica del sostegno alle attività produttive e al commercio attraverso un progetto** da elaborare in collaborazione con le associazioni di categoria (campagna "Bike to Shopping");
- 13) **promuovere la diffusione della "cargo-bike"**, quale mezzo ecologico utilizzabile per il trasporto e la consegna di merci nei centri storici¹⁷;
- 14) **proporre l'adozione di tratti di piste ciclabili**: cogliendo le potenzialità offerte dal *Regolamento sulla collaborazione tra cittadini e amministrazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani* si propone di promuovere l'adozione di tratti di piste ciclabili ad associazioni di quartiere e/o gruppi di persone sensibili che possono contribuire almeno al controllo, alla segnalazione di anomalie ed alla proposta di interventi. I soggetti attivi possono costituire un Gruppo Permanente che potrà fornire un primo elenco non esaustivo delle proposte di miglioramento ed essere "richiamato" di tanto in tanto per la valutazione dello stato delle piste;
- 15) **istituire la "Giornata della manutenzione dei percorsi ciclabili"**, occasione di confronto dell'Amministrazione comunale con Circoscrizioni, associazioni e cittadini sullo stato di manutenzione dei percorsi;

¹⁵ Si propone di seguire l'esempio di Bolzano, dove il Comune organizza da anni "Bolzano in bici - La grande festa cittadina delle 2 ruote". La migliore occasione per pedalare su ciclabili e strade chiuse al traffico e scoprire così una città diversa, meno trafficata, più attraente ed accogliente

¹⁶ L'incentivo monetario viene applicato in Francia dal 2014 (Comune di Parigi in primis), in Italia il comune capofila è Massarosa (provincia di Lucca) ed è allo studio in diversi comuni tra i quali Torino, Milano, Bologna e Bari. rimborso è stato fissato in 25 centesimi a chilometro, con un tetto massimo di 50 euro mensili. Il programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro (decreto 2016 del Ministero dell'Ambiente in corso di pubblicazione) prevede finanziamenti (una parte dei 35 milioni disponibili) anche per progetti di incentivazione monetaria per pendolari ciclisti.

¹⁷ A livello europeo il progetto di riferimento dal 2011 è Cycle Logistics finanziato dal programma Intelligence Energy Europe che promuove, per ragioni energetiche ed ambientali, la diffusione di cargobike per la logistica dei centri storici europei; nella città di Ferrara tale progetto è attivo dal 2011. A Trento hanno avviato progetti la Ciclofficina "Gira la ruota" della Cooperativa Kaleidoscopio e la Ciclofficina "CiclOstile" del Centro Sociale Bruno.

- 16) **riprendere la partecipazione all'iniziativa "Giretto d'Italia - Campionato nazionale della ciclabilità urbana"**, che assegna la maglia rosa al Comune capace di mettere più ciclisti in circolazione. A Trento si è tenuta dal 2011 al 2014, con check-point sulle piste più frequentate, gestiti dai volontari di FIAB e Legambiente con i ragazzi del Servizio Civile;
- 17) **riprendere l'iniziativa "La grande sfida"**, tenutasi a Trento nel 1992 e 2011, una singolare gara tra diversi mezzi di spostamento: a piedi, in bici, in bus e in auto su percorsi cittadini;
- 18) **pubblicizzare le opportunità di "Targa la bici"**, servizio di targatura della bicicletta promosso dall'Amministrazione comunale per incentivare l'uso della bici e contrastare il fenomeno dei furti;
- 19) **realizzare uno studio di fattibilità**, in collaborazione con Università di Trento, per promuovere l'uso della bicicletta a noleggio (**bike sharing**) per gli studenti e per tutto il personale del sistema universitario (studenti, docenti, ricercatori, personale tecnico e amministrativo);
- 20) **organizzare un evento di presentazione delle opere concluse** con una pedalata cittadina o un concerto (iniziativa "Palco a pedali", ad impatto zero) o una serata a teatro (numerosi sono gli spettacoli a tema bicicletta).

B. Azioni nell'ambito della pianificazione della mobilità e della struttura comunale:

- 1) **realizzare in modo partecipato** - con il coinvolgimento preventivo del Consiglio comunale riunito in seduta tematica - un **BICIPLAN per la città**, ovvero un Piano strategico della Mobilità Ciclistica¹⁸; per l'elaborazione del BICIPLAN - considerato integrativo del PUM - verranno coinvolti le associazioni del territorio, gli utenti e i cittadini interessati, utilizzando anche strumenti innovativi di partecipazione tramite la rete Internet. Il Piano favorisce l'incremento delle infrastrutture e dei servizi legati alla bicicletta, ma soprattutto la diffusione della cultura della ciclabilità nella cittadinanza. Il BiciPlan si occupa, tra l'altro, di analizzare la domanda di ciclabilità, di pianificare la rete ciclabile urbana, di proporre interventi necessari, di stendere le linee guida per la progettazione delle sezioni tipo e delle intersezioni, di proporre servizi legati alla ciclabilità a partire dal piano della sosta ciclabile, di proporre una strategia di comunicazione e marketing¹⁹;
- 2) **definire gli standard di progettazione della futura rete ciclabile urbana**, attraverso l'elaborazione di un documento progettuale capace di definire gli standard specifici per il completamento e l'espansione della rete ciclabile di Trento, con l'obiettivo di stabilire standard quantitativi e qualitativi capaci di rendere i nuovi percorsi ciclabili più funzionali, più fruibili in sicurezza e più attrattivi²⁰;
- 3) **istituire un "Ufficio Biciclette"** (o Ufficio Mobilità Ciclistica), una struttura interna all'Amministrazione sull'esempio delle città italiane più virtuose in tema di mobilità ciclistica (Ferrara per prima nel 1996, poi Verona dal 2003 e tante altre), alla quale compete la promozione dell'uso della bicicletta. Un ufficio specifico per la ciclabilità, che interagisce con gli Uffici tecnici per implementare il Biciplan, coinvolge cittadini, associazioni, scuole in ogni genere di progetti di promozione della mobilità ciclistica, sviluppa eventi e campagne di sensibilizzazione, attività di marketing, monitoraggio degli spostamenti, informa sulle facilities pro-bike (noleggio, targatura, officina mobile, ciclostazioni, mappe, intermodalità);

¹⁸ Tra le città che si sono dotate di piani della mobilità ciclistica: Ferrara, Bolzano, Reggio Emilia, Modena, Padova, Bergamo, Bassano del Grappa, Ravenna, Torino, Lodi, Bologna, Brescia.

¹⁹ Sui contenuti raccomandati per il BiciPlan si veda anche il sito di FIAB Onlus (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), Bici in città, Mobilità ciclistica urbana. Link utile: http://www.fiab.info/download/FIAB_scheda_div_1.pdf

²⁰ Esempio di riferimento: *The Oslo Standard for Bicycle Planning*, un innovativo documento elaborato nel 2016 dal Comune di Oslo

C. Azioni in ambito normativo, urbanistico e di partecipazione attiva dei cittadini

- 1) recepire nel Regolamento Edilizio comunale alcune raccomandazioni **del Protocollo LEED²¹ mirate a favorire l'uso della bicicletta²²** negli spostamenti casa-lavoro: in particolare l'obbligo nella costruzione di nuovi edifici a destinazione produttiva o terziaria o ristrutturazione di edifici preesistenti, sempre a destinazione produttiva o terziaria, di disporre di spogliatoi per consentire il cambio dei viaggiatori e l'obbligo di dotazione di idonei servizi con doccia, a completamento del già vigente obbligo di spazi per il deposito di biciclette (ex art. 57 bis, comma 2);
- 2) inserire nel **Regolamento Edilizio comunale** o nelle Norme Tecniche di attuazione del PRG l'obbligo di eseguire, prima di ogni intervento di trasformazione urbanistica del territorio, una **Valutazione di Impatto sulla mobilità ciclistica** al fine di garantire un adeguato accesso ai vari servizi di mobilità;
- 3) durante la fase di progettazione dei singoli interventi infrastrutturali relativi alla mobilità ciclistica, **condividere il progetto con i cittadini e le associazioni** e raccogliere le osservazioni degli interessati.

D. Azioni in ambito progettuale, infrastrutturale e del confronto con i cittadini sui progetti

- 1) **dare priorità**, nell'ambito della programmazione degli interventi di completamento ed estensione della rete ciclabile della città, agli interventi di **messa in sicurezza dei percorsi ciclabili casa-scuola e casa-centri sportivi e ricreativi a beneficio delle generazioni più giovani**. E' un'attenzione coerente anche con il progetto in corso dell'Amministrazione comunale "Trento città amica dei bambini e delle bambine";
- 2) **dare priorità**, nell'ambito della pianificazione della rete ciclabile, alla **realizzazione di quei tratti che mettono in collegamento percorsi ciclabili discontinui**, al fine di garantire una miglior fruibilità degli itinerari ciclistici;
- 3) **realizzare i percorsi ciclopedonali già approvati** negli anni scorsi dalla Giunta comunale dopo che saranno resi disponibili dalla Provincia Autonoma di Trento i finanziamenti in un primo tempo previsti dal F.U.T. e poi "congelati";
- 4) **avviare una collaborazione con la Provincia autonoma di Trento** per produrre un deciso salto di qualità nell'**integrazione modale fra treno e bicicletta** sulle tre linee che interessano la città (Brennero, Valsugana, Trento-Marilleva), agendo su più livelli di intervento:
 - a. aumentare il numero degli stalli per bici sulle carrozze;
 - b. organizzare escursioni in treno con bici al seguito per far scoprire questa potenzialità;
 - c. ampliare/raddoppiare il cicloparcheggio di via Dogana;
 - d. rimuovere le barriere architettoniche che impediscono alle bici di raggiungere i binari con l'installazione di "canaline-scivolo" lungo le scale della stazione;

²¹ LEED® sta per Leadership in Energy and Environmental Design ed è lo standard di certificazione energetica più diffuso al mondo. L'ottenimento della certificazione LEED permette di ottenere sia vantaggi economici che ambientali. La PAT adotta il sistema LEED dal 2008 e lo promuove tra gli Enti del sistema pubblico locale (ITEA, Comuni, ecc.).

²² Raccomandazioni previste nel Protocollo LEED: il luogo di lavoro deve essere entro il raggio di 150 m da fermate di mezzi pubblici (autobus, metro, ecc.); il luogo di lavoro deve essere raggiungibile attraverso percorsi ciclabili sicuri; nel luogo di lavoro si devono realizzare le strutture di accoglienza del lavoratore che viene in bicicletta; un numero di posti auto superiore allo standard minimo determina punti di penalizzazione difficilmente recuperabili. Per strutture di accoglienza si intendono spazi allestiti per il ricovero delle biciclette, spogliatoi per consentire il cambio dei viaggiatori e dotazioni di idonei servizi con doccia.

- e. ripristinare un deposito bagagli a disposizione dei cicloturisti che vogliono visitare la città in bici ma senza il peso delle borse, recuperando un vano nella Stazione FS o uno spazio in zona Ponte San Lorenzo (ex distributore?);
- 5) concordare con la PAT un **potenziamento** del numero delle postazioni del progetto “**Bike sharing Trentino e.motion**” (e proporzionalmente delle biciclette);
 - 6) realizzare uno **studio di fattibilità** per valutare costi e benefici di un Progetto volto a “Sostegno e diffusione dell'utilizzo della **bicicletta a pedalata assistita (bici elettrica)** nel territorio comunale”;
 - 7) **sollecitare la Provincia autonoma di Trento a prevedere e finanziare il collegamento ciclopedonale tra Trento nord - Campotrentino e il fiume Adige** sfruttando il progetto di realizzazione del nuovo svincolo di collegamento tra la tangenziale di Trento e la Strada Provinciale n° 235 dell'interporto - Loc. Campotrentino (sottopasso ciclopedonale);
 - 8) **sollecitare la Provincia autonoma di Trento nel completamento della rete ciclopedonale per connettere la dorsale della Valle dell'Adige con Val di Non, Valle dei Laghi e Valsugana**, come da impegno preso nel Programma di Mandato del Presidente della PAT nel 2013²³;
 - 9) realizzare, in sinergia con la Provincia autonoma di Trento, uno **studio di fattibilità per l'insediamento di un BICIGRILL** a Trento-Nord a servizio della ciclabile dell'Adige.

E. Azioni nell'ambito dei parcheggi e dei servizi:

- 1) **realizzare il Piano della sosta ciclabile**, integrato nel BiciPlan della città;
- 2) **potenziare l'offerta di cicloparcheggi protetti**, realizzandone entro il 2020 almeno altri n. 3 (tre) coperti e sicuri, con almeno 500 stalli complessivi e con accesso elettronico riservato agli utenti in possesso di un qualsiasi badge del trasporto pubblico provinciale (abbonamento o carta a scalare), scegliendo l'ubicazione in relazione alla capacità attrattiva esercitata dalle diverse strutture e ai punti di interscambio con il mezzo pubblico e con l'auto privata, con priorità al polo del trasporto pubblico in **Piazza Dante** dove da anni l'offerta di posti bici protetti è decisamente inferiore alla domanda;
- 3) **prevedere**, nell'eventuale realizzazione dell'ipotizzata nuova **Stazione intermodale** di livello provinciale **sull'area “ex-SIT”** (progetto PAT), **un cicloparcheggio coperto e sicuro** di adeguate capacità al fine di facilitare l'interscambio modale;
- 4) **potenziare la diffusione di rastrelliere di qualità²⁴**, che consentano di legare agevolmente telaio e ruota al fine di ridurre il rischio di furti e il fenomeno delle bici disordinatamente attaccate ai pali; collocarle in numero adeguato presso scuole, centri museali, sedi dei servizi pubblici, punti di interscambio modale, parchi cittadini, in generale presso tutti i luoghi dove sono situati i servizi per i cittadini.

²³ Provincia autonoma di Trento, Programma di Ugo Rossi Presidente della PAT, 2013, Sezione “Qualificare le nostre reti”, pag. 57

²⁴ Rastrelliere “bloccatelaio”, in grado di garantire la possibilità di solido aggancio del telaio della bicicletta per limitare il rischio di furto.

F. Azione di aggiornamento del PUM con riguardo all'obiettivo dell'uso della bici negli spostamenti quotidiani:

- aggiornare nel PUM l'obiettivo relativo alla quota di spostamenti quotidiani in bicicletta (ripartizione modale), sostituendo l'attuale previsione di crescita dal 7,5% del 2010 al 12% nel 2017 con i seguenti nuovi target:

- 1) 15% di spostamenti in bici entro il 2020;
- 2) 20% di spostamenti in bici entro il 2025.

Cons. com. Michele Brugnara - Gruppo PD-PSI Trento *Michele Brugnara*

Cons. com. Roberta Zalla - Gruppo PD-PSI Trento *Rosetta Zalla*

Cons. com. Corrado Bungaro - Gruppo PD-PSI Trento *Corrado Bungaro*

Cons. com. Emanuele Lombardo - Gruppo PD-PSI Trento *Emanuele Lombardo*

Cons. com. Paolo Serra - Gruppo PD-PSI Trento *Paolo Serra*

Cons. com. Roberta Calza - Gruppo PD-PSI Trento *Roberta Calza*

Cons. com. Stefano Bosetti - Gruppo PD-PSI Trento *Stefano Bosetti*

Cons. com. Renato Tomasi - Gruppo Cantiere Civico Democratico *Renato Tomasi*

Cons. com. Lucia Coppola - Gruppo Verdi, Ecologisti e Civici *Lucia Coppola*

Cons. com. Paolo Scaldi - Gruppo PD *Paolo Scaldi*

GIOVANNI SCALDI

ELIZABETTA BOZZAREM

Elizabetta