

**Ai candidati Presidenti della Regione Abruzzo, elezioni regionali 14 e 15/
11/2008**

**Ai candidati consiglieri della Regione Abruzzo, elezioni regionali 14 e 15/
11/2008**

Al Presidente della Provincia di Teramo

Ai Sindaci dei Comuni della Val Tordino

Al gruppo di lavoro provinciale per il Piano d'Area Val Tordino

Per una politica di promozione della mobilità ciclistica

PREMESSA:

- La **crescita abnorme della motorizzazione privata** ha condotto a un vicolo cieco per le gravi **conseguenze su:**
 1. **ambiente e salute:** qualità dell'aria, emissione di gas serra, vittime di incidenti, malattie cardiovascolari da scarsa attività fisica, costi sanitari;
 2. **qualità della vita:** congestione del traffico e tempo perduto negli spostamenti, pregiati centri urbani italiani saturati da 35 milioni di auto;
 3. **economia:** modello di crescita che necessita di continui, costosi ed alla lunga controproducenti incentivi alla rottamazione; quota di PIL bruciata per l'acquisto e il mantenimento dell'abnorme parco veicoli in circolazione;
 4. **sicurezza energetica:** la motorizzazione privata di massa rende il paese più dipendente e vulnerabile dal punto di vista energetico;
 5. **turismo:** la contraddizione di un paese a vocazione turistica con strade congestionate e aria pesantemente inquinata.
- Molte nazioni, in particolare europee, hanno da tempo puntato sulla ciclabilità come componente fondamentale di un modello di mobilità sostenibile, complementare ai mezzi pubblici su gomma e su ferro, sia nei contesti cittadini sia per il pendolarismo.
- Ormai l'opinione pubblica ha compreso l'importanza della bici e dei mezzi pubblici per contrastare uno dei problemi considerati prioritari: il traffico e la sicurezza stradale sono priorità al pari della criminalità (rapporto ISTAT del 12/11/2008).
- Anche il cicloturismo deve trovare il sostegno dei pubblici poteri centrali e locali, tenuto conto delle positive ricadute anche occupazionali, di sviluppo delle economie locali.
- La bici non consuma risorse non rinnovabili e non produce emissioni, non ingombra e non fa rumore; è un mezzo ecologico per definizione, ad alta efficienza energetica, ad elevata accessibilità (mobilità di bambini, anziani), consente elevati risparmi economici e di tempo.
- Il nostro Paese (e l'Abruzzo più di altre regioni del Nord Italia) accusa ritardi sia nella promozione della mobilità su bici, sia nella realizzazione di una rete ciclabile.

RICHIESTE:

Alla politica spetta il ruolo di comprendere e governare la transizione verso un nuovo modello di mobilità attraverso azioni coerenti e coordinate a tutti i livelli amministrativi, con una visione che superi l'episodicità e sia di sistema.

Per dare impulso dunque alla mobilità ciclistica, sia a livello urbano, sia per la pratica del ciclo-escursionismo, visto anche l'interesse suscitato dal convegno e dalla manifestazione ciclistica, svoltisi a Giulianova l'8 e il 9 novembre 2008, dove è emersa la necessità di una più incisiva azione della parte politica alla risoluzione delle problematiche legate allo sviluppo della viabilità ciclabile,

le Associazioni sotto elencate chiedono che si dia priorità assoluta alle seguenti opere:

1. **Il completamento del *Corridoio Verde Adriatico*.** La pista ciclopedonale è parte integrante del ramo n. 6 della rete nazionale BicItalia (www.bicitalia.org). Una volta completata diventerà un percorso essenziale per la mobilità longitudinale costiera ed un itinerario cicloturistico strategico ai fini della creazione di un flusso prevedibile in decine di migliaia di viaggiatori l'anno (il tracciato sul Danubio, da Passau a Vienna, è percorso, a tappe di più giorni, da oltre 1 milione di cicloturisti l'anno). Si chiede che tale intervento sia **considerato di Priorità Regionale** e pertanto venga completato **anche con interventi diretti della Regione** nel caso di Comuni che, con le loro inadempienze e ritardi, creino pregiudizio alla sua realizzazione.
2. **I percorsi mare-monti lungo le valli fluviali (in primis la Teramo-mare ciclabile** e a seguire i percorsi lungo le valli del Vibrata, Salinello, Vomano e Piomba) in grado di intercettare e convogliare i grossi flussi cicloturistici della costa verso l'interno, permettendo al visitatore di scoprire la fascia collinare e montana dei parchi. Essi costituirebbero un volano allo sviluppo dell'entroterra, contribuendo al riequilibrio ed allo sviluppo del territorio. Con il servizio bici + treno verrebbe ampliata l'offerta turistica della provincia e della regione, rispondendo alla crescente domanda di turismo "lento" che permette la conoscenza riflessuta dei luoghi (l'ambiente fluviale con la sua flora e la sua fauna, i borghi, le emergenze storiche e artistiche, gli antichi mulini, ecc.), potendo avvicinare ed apprezzare anche le realtà collinari e montane con appositi percorsi indicati per le bici da strada, la mountain bike, le ippovie. Non da ultimo è da considerare il ruolo di "presidio permanente" che andrebbero a svolgere i cicloturisti, i velo-clubs, le associazioni ambientaliste ed i centri di educazione ambientale contribuendo al mantenimento ed al monitoraggio sul campo di realtà territoriali altrimenti abbandonate all'incuria e al degrado (problematica delle micro discariche lungo le sponde dei fiumi).
3. **I percorsi all'interno dei centri abitati.** Percorsi ciclopedonali in questi ambiti favoriscono non solo la mobilità su due ruote ma anche la circolazione dei pedoni (in particolare di anziani, bambini, madri con le carrozzine, persone con disabilità).

Le Associazioni chiedono inoltre una politica della mobilità coerente e articolata, attraverso:

1. l'adozione, da parte della Regione Abruzzo di un *Piano Regionale della Mobilità Ciclistica* (PRMC) nel quale vengano definiti gli obiettivi di sviluppo dell'uso della bicicletta, come mezzo di trasporto e per la pratica del cicloturismo, da perseguire nel corso della prossima legislatura;
2. la promozione di un sistema integrato, in primis bici+treno ed eventualmente bici+autobus e bici+taxi, mediante adeguamento del parco mezzi pubblici e con politiche di sostegno economico (ad esempio con l'eliminazione del biglietto supplementare per la bici sui treni);
3. il rifinanziamento della L.R. 14 settembre 1999, n. 72 e/o la promulgazione di una nuova legge regionale che favorisca la realizzazione ed il completamento di un ampio sistema di mobilità ciclabile in ambito regionale;
4. l'istituzione del *Servizio Regionale per la Mobilità Ciclistica*, con eventuali diramazioni presso le Province, per:
 - la competenza istruttoria di tutti i provvedimenti in materia di sostegno alla mobilità ciclistica;
 - la gestione del *Piano Regionale della Mobilità Ciclistica*;
 - la rilevazione e il monitoraggio, attraverso l'apporto della Regione e delle Province, dell'estensione delle reti urbane ed extraurbane di itinerari e piste ciclabili (*Censimento della Ciclabilità*);
 - la predisposizione della parte di competenza territoriale della *Rete nazionale di percorribilità ciclistica* (prevista dalla delibera CIPE del febbraio 2001) a partire dalla proposta della FIAB di rete *BICITALIA*;
 - la promozione di politiche che incrementino l'uso modale della bicicletta con l'obiettivo di conseguire in un quinquennio il 10% degli spostamenti totali quotidiani con la bicicletta;
 - la definizione di standard e di linee guida in materia di ciclabilità e di moderazione del traffico;
 - il sostegno verso campagne di attenzione e di educazione ai contenuti della mobilità sostenibile;
 - l'individuazione di forme di incentivazione e defiscalizzazione per sviluppare l'uso della bicicletta;
 - l'individuazione di standard unificati al livello sovra comunale per la realizzazione e la gestione dei servizi di *bike sharing*, per agevolare la diffusione in tutte le aree metropolitane e comprensoriali;
 - l'organizzazione di eventi regionali, azioni pubblicitarie e di "marketing territoriale" per la promozione della bicicletta, quali ad esempio: l'adesione convinta alla *settimana europea della mobilità sostenibile* all'interno della quale dedicare una o più giornate alla bicicletta, invitando i Comuni e le Province ad attivarsi per organizzare specifiche iniziative; la messa a fuoco della bicicletta all'interno della giornata nazionale per la *sicurezza stradale* e della *giornata nazionale dell'ambiente*;
5. l'adozione, da parte delle Province, di un piano di intervento strategico per promuovere e sviluppare la mobilità a due ruote nel territorio di competenza, similmente a quanto già sperimentato dalla Provincia di Milano con il progetto **MiBici** (www.provincia.mi.it/pianificazione_territoriale/MiBici/)

[index.html](#)) da inserire all'interno dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale. Tale piano dovrebbe permettere la connessione della rete ciclabile esistente, completando e rimuovendo gli ostacoli e gli elementi di pericolo, estendendola in tutto il territorio provinciale in modo da permettere che la bicicletta non sia solo un mezzo utile per il tempo libero, ma diventi uno strumento effettivo di spostamento quotidiano tra la casa e l'ambito di lavoro e di studio e per raggiungere i luoghi delle principali funzioni pubbliche, i nodi di trasporto collettivo, i parchi;

6. l'inserimento nei nuovi Piani Regolatori Generali Comunali di percorsi ciclopedonali, possibilmente in sede propria, raccordati con la viabilità ciclabile intercomunale, che costituiscano un sistema di interconnessione tra aree verdi, impianti sportivi, scuole, punti rilevanti del territorio comunale, ecc.;

7. garantire che tutte le stazioni appaltanti di opere viabilistiche nella regione (Comuni, Province, ANAS e Regione) rispettino il Decreto Legislativo n. 366/98 che impone per le nuove strade e la manutenzione straordinaria di quelle esistenti la realizzazione di apposita viabilità ciclistica.

Alle Amministrazioni, alle forze politiche ed ai candidati impegnati nella campagna per le elezioni regionali del 2008 si chiede di valutare con attenzione il fatto che le risorse da dedicare alla promozione della mobilità ciclistica sono di contenuta entità e risultano ben spese, con un rapporto costi/benefici (e costi/consenso!) di gran lunga più favorevole – in taluni casi con rapporto da uno a dodici – rispetto ad ogni altro comparto degli investimenti nel settore dei trasporti [\[1\]](#).

[\[1\]](#) Si vedano, al riguardo, gli atti della IX Conferenza internazionale *Vivere e camminare in città*, organizzata da CeSCAM del Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università di Brescia sul tema *Il ruolo della bicicletta* e svoltasi a Brescia e Piacenza il 13 e 14 giugno 2002. Al termine della conferenza, all'unanimità, è stata approvata una mozione nella quale si fa presente “*che a livello scientifico è da ritenersi assolutamente acquisito l'elevato significato e ruolo della bicicletta quale modalità di trasporto ad elevatissima potenzialità, in ambiente urbano, sia sotto il profilo trasportistico (in quanto sistema di mobilità ad elevata capacità e flessibilità di impiego) che sotto il profilo urbanistico (in quanto sistema di mobilità sostenibile, del tutto compatibile con l'ambiente urbano oltre che generatore di benefici effetti sociali di vitalizzazione della città)*”.

Si chiede altresì alle Amministrazioni, ai candidati Presidenti regionali e candidati consiglieri, alle forze politiche, **di sottoscrivere un impegno per dare attuazione alle proposte** contenute nel presente documento.

Aderiscono a questo documento

1. WWF Abruzzo
2. WWF sezione di Teramo
3. Centro di Educazione Ambientale di Giulianova
4. Centro Comunale di Educazione, Tutela, Ricerca e Documentazione Ambientali del Comune di Notaresco

5. Comitato per = st1 ns = "urn:schemas-microsoft-com:office:smarthtags" />la Tutela della Val Tordino
6. Comitato Riserva Naturale Regionale Guidata Borsacchio
7. Associazione sportiva dilettantistica RuotaLibera Veloteam Teramo
8. Associazione sportiva dilettantistica Polisportiva Life Club
9. Associazione sportiva dilettantistica Ciclilaga.it
10. Associazione Xteam Mountain Bike Racing
11. Associazione sportiva dilettantistica Monti Gemelli Bike
12. Associazione sportiva dilettantistica CISM Ciclismo Montorio
13. Associazione culturale quartiere Gammarana
14. Legambiente Circolo di Giulianova
15. Legambiente Abruzzo
16. Asd Us Acli Teramo
17. Asd D'Ascenzo Bike
18. Asd Scuola di MTB Prati di Tivo – Gran Sasso d'Italia
19. Palestra Man and Woman – Teramo
20. Palestra Wellness Club - Teramo
21. Palestra New Olimpia – Teramo
22. Club Interamnia – Teramo
23. Palestra Athena Club- Teramo
24. Associazione sportiva dilettantistica Acquaviva nuoto Teramo
25. Italia Nostra Sezione di Atri
26. Italia Nostra Sezione di Teramo
27. Associazione I.T.A.C.A.
28. Accordo di programma 4C per lo sviluppo amministrazioni comunali Canzano-Castellalto-Cellino-Attanasio-Cermignano
29. Associazione di Promozione Sociale Ambientiamoci Giulianova
30. Associazione La Boscaglia
31. Associazione Culturale Il Poliorama – Teramo
32. FIDAS – Associazione Donatori di Sangue di Teramo
33. ADMO- Associazione Donatori Midollo Osseo – Sezione di Teramo

Enti che si impegnano a patrocinare e sostenere le iniziative a favore della mobilità ciclabile

34. BIM - Consorzio dei Comuni del Vomano e Tordino e della Provincia di Teramo