

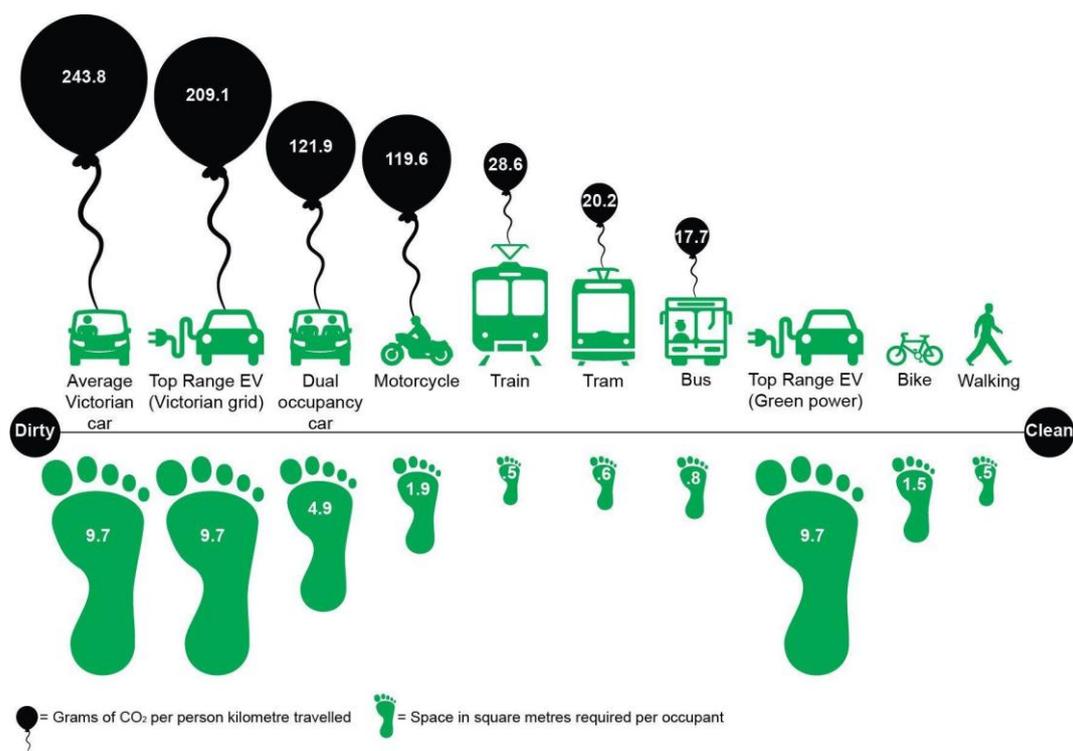
Salvaiciclisti Bologna per l'Assemblea per il Clima

Chi siamo e cosa facciamo

Salvaiciclisti Bologna è una associazione di promozione sociale nata nel 2013 sulla scia del movimento nazionale #salvaiciclisti. Nata come gruppo informale, è cresciuta nel tempo grazie al progetto della Velostazione, con centinaia di soci desiderosi di trovare una casa per radicare e alimentare i tanti gruppi di lavoro e le attività di pressione (advocacy), coordinamento della comunità ciclistica bolognese ed eventi.

La nostra missione è lo sviluppo e la diffusione di una cultura individuale e collettiva della sostenibilità, a partire dalla mobilità: il nostro primo scopo statutario è infatti la sensibilizzazione all'uso dei mezzi a propulsione umana e la promozione della mobilità ciclistica quotidiana, vedendo nella bicicletta un potentissimo strumento di mitigazione del cambiamento climatico.

Oltre ad **azzerare le emissioni di CO2**, infatti, la bici può essere un modo affidabile per spostarsi rapidamente e in modo sicuro quando altre opzioni di trasporto sono limitate; situazione che nostro malgrado abbiamo visto verificarsi più volte negli scorsi mesi, con eventi climatici straordinari che diventano sempre più frequenti, causando problemi alle infrastrutture stradali e al trasporto pubblico. Gli [studi dicono che, se tutti usassimo la bici quanto la usano gli olandesi, risparmieremmo 686 milioni di tonnellate di CO2 all'anno.](#)



Non vanno poi sottovalutati gli aspetti sanitari: [la mobilità attiva migliora la salute complessiva](#), mitigando in particolare i rischi cardiovascolari, di obesità e di salute mentale, e riducendo, di conseguenza, il carico sul sistema sanitario nazionale.

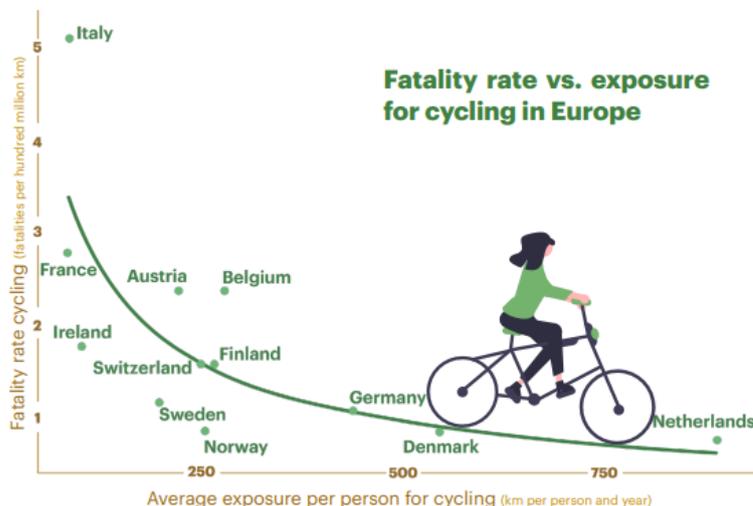
La bicicletta quindi catalizza e incrocia politiche di natura diversa, urbanistica, sanitaria, sociale e può davvero essere il mezzo da cui partire per costruire strategie che migliorino le capacità di adattamento della nostra comunità locale, a Bologna e nell'area metropolitana.

È un lavoro che come associazione continuiamo a svolgere dal basso, mettendo sempre più persone in sella, insegnando come muoversi a chi non sa andare in bicicletta e motivando chi la tiene in cantina.

Quali proposte proponiamo all'Assemblea di sostenere

Il nostro lavoro di *advocacy* “dal basso”, per diventare ancora più efficace, ha bisogno di essere affiancato da un mix di strumenti tecnici e politici, che rendano ancora più (1) **sicuro**, (2) **conveniente** e (3) **facile** muoversi in bicicletta.

- 1) La mancanza di **sicurezza** è una delle ragioni principali per cui le persone sono restie a pedalare in città. [L'Italia è il paese in Europa dove si muore di più, in rapporto ai chilometri pedalati](#): 5,1 morti per milione di km percorsi, contro gli 0,9 di Norvegia, Danimarca e Paesi Bassi. C'è bisogno di abbassare questo rapporto: sia con misure strutturali come la “Città 30”, sia con interventi sempre più diffusi e di qualità, che permettano di avere infrastrutture ciclabili su ogni percorso possibile, adeguate alla pericolosità dello stesso.



A questo riguardo, proponiamo all'Assemblea di sostenere e promuovere i “[Sette principi per buoni progetti ciclabili](#)” che la Consulta Comunale della Bicicletta ha proposto al Comune di Bologna come linea guida da adottare per la progettazione delle future piste e corsie ciclabili in città.

Non vanno sottovalutati, inoltre, gli aspetti legati al parcheggio sicuro. È necessaria una disponibilità diffusa di rastrelliere: i dati ci dicono che nel nostro centro storico il numero totale di posti bici su strada è sostanzialmente fermo da 6 anni, con il risultato che in certe aree è aumentata fortemente la sosta impropria di biciclette su pali, ringhiere o altro arredo urbano.

A questo riguardo, abbiamo chiesto al Comune di attuare un piano straordinario che preveda l'inserimento di 2500 nuovi posti bici in centro storico, per recuperare il gap che

si è creato negli ultimi sei anni. Proponiamo all'Assemblea di sostenere e condividere questa richiesta.

Offerta di sosta ciclabile in centro storico

(dati Comune di Bologna)



- 2) La **convenienza** è una scelta ancora più politica: se ancora oggi il Comune incentiva in forma diretta o indiretta l'uso dell'auto (per esempio tramite sconti parcheggio, sostegno ad auto aziendali etc.), la nostra proposta è di rendere più allettante il Bike To Work, allocando risorse sia per la comunicazione e la sensibilizzazione pubblica, sia per premiare economicamente chi lo sceglie, [come avviene in molte altre realtà europee](#) e anche in Comuni vicini al nostro.

Bisogna dare spinta e sostanza al cambiamento culturale di cui abbiamo parlato in apertura, smettendo di sovvenzionare la mobilità inquinante, in maniera diretta o indiretta.

Una riflessione analoga può essere fatta per la disponibilità di parcheggi in strada. A nessuno piacciono i parcheggi a pagamento, ma lo spazio stradale, percepito come un diritto che deve essere garantito e "gratuito", viene in realtà pagato da tutta la comunità. Se lo destiniamo a parcheggio, non possiamo utilizzarlo per altri scopi: rinunciamo a piste ciclabili, marciapiedi e verde pubblico a favore di posti auto asfaltati.

Tuttora, **nel solo centro storico di Bologna ci sono più posti auto che posti bici: si registrano circa tre posti auto su strada per ogni due posti bici su strada.** E il rapporto diventa ancora più sfavorevole appena si esce fuori porta.

Proponiamo all'Assemblea di sostenere un riequilibrio di questo rapporto, nella consapevolezza che lo spazio pubblico è limitato, e quindi va equamente condiviso tra tutte le modalità di trasporto.

- 3) La **facilità**, infine, nasce dall'integrazione dei vari mezzi di trasporto.

Sempre più pendolari caricano la propria bici pieghevole in una stazione e scendono in un'altra, per percorrere l'ultima tratta in bicicletta. Un uso che, negli ultimi anni, è esploso anche tra i turisti.

Purtroppo l'intermodalità non è ancora agevolata e semplificata.

Se dopo il treno devo prendere un bus mi serve **un nuovo biglietto, emesso da una**

compagnia diversa, con altre regole.

Se il treno è soppresso e il collegamento è servito da un autobus sostitutivo, come spesso accade in occasione di lavori infrastrutturali o (sulle linee minori) nei giorni festivi e nei mesi estivi, **il trasporto bici non è consentito**, perché, a differenza di quanto avviene in molti paesi europei, generalmente **i nostri bus extraurbani non sono muniti di portabici.**

Proponiamo all'Assemblea di chiedere che il Comune persegua con urgenza l'obiettivo, promesso ormai da decenni e mai raggiunto, dell'**integrazione tariffaria** tra i vari mezzi di trasporto presenti a Bologna e in città metropolitana: con lo stesso biglietto occorre poter usare indistintamente il treno, l'autobus e, in futuro, il tram, con una tariffa che dipende solo dal percorso, e non dalla scelta del mezzo di trasporto.

Speriamo di avere dato a questa Assemblea qualche spunto utile per promuovere dei piani di adattamento e delle strategie per una transizione climatica efficace per tutti e tutte.

Rimaniamo a disposizione per qualsiasi domanda sulle nostre proposte e, nel frattempo, continuiamo a fare la nostra parte presidiando i tavoli di lavoro e le consulte, ma soprattutto le strade, pedalando ogni giorno.