

Alla c.a. del Presidente del Consiglio dei Ministri, Dott. Mario Draghi  
[presidente@pec.governo.it](mailto:presidente@pec.governo.it)  
e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dott. Enrico Giovannini  
[segreteria.ministro@pec.mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@pec.mit.gov.it)

e p.c. al  
Ministro della Transizione Ecologica, Dott. Roberto Cingolani  
[segreteria.ministro@pec.minambiente.it](mailto:segreteria.ministro@pec.minambiente.it)  
Ministro dell'Interno, Dott.ssa Luciana Lamorgese  
[gabinetto.ministro@pec.interno.it](mailto:gabinetto.ministro@pec.interno.it)  
Ministro per i Beni e le Attività Culturali, On. Dario Franceschini  
[mbac-sg@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sg@mailcert.beniculturali.it)  
Ministro per il Coordinamento di iniziative nel settore del turismo, On. Massimo Garavaglia  
[mbac-dg-tu@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-tu@mailcert.beniculturali.it)

25 febbraio 2021

**Oggetto: Richiesta di interventi e politiche per la ciclabilità in Italia e istituzione di Bike Manager nazionale**

Muoversi in bicicletta è un valore aggiunto: lo è per la salute e il benessere di chi lo fa, lo è per la sostenibilità ambientale della mobilità, lo è per la vivibilità delle nostre città, lo è per l'economia del Paese, lo è per il futuro del turismo. La forza della bicicletta è enorme, una forza finora sottovalutata. Non ci sarà transizione ecologica se la bicicletta non diventa il mezzo più usato nelle nostre città, non ci sarà benessere per i cittadini italiani se non si cambia radicalmente una mobilità urbana congestionata, antieconomica, pericolosa, inquinante e distruttiva dell'enorme potenziale di socialità e bellezza delle nostre città.

Esprimendo apprezzamento per le positive intenzioni manifestate dal Governo circa la mobilità e la questione ambientale, chiediamo che questo Governo, soprattutto attraverso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sia artefice di una nuova politica nazionale a favore della ciclabilità, assumendosi in pieno il compito di guidare il cambiamento, come gli viene indicato dalla legge 2/2018. L'azione dello Stato è fondamentale per cambiare la mobilità urbana, aiutando i Comuni e le Regioni, e per sviluppare il turismo sostenibile a favore delle aree interne, di cui la bicicletta è protagonista.

Le risorse destinate dai governi precedenti, ampiamente insufficienti, sono oltretutto state erogate e gestite in modo scoordinato, discontinuo e senza una chiara visione. Chiediamo pertanto che gli investimenti siano accresciuti in modo significativo destinando alla ciclabilità una quota importante del Recovery Fund, che al contempo si riorganizzi la governance delle politiche della ciclabilità presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e che si attivi un coordinamento con gli altri ministeri coinvolti, in particolare il Ministero dell'Ambiente, ora Transizione Ecologica, il Ministero dell'Interno, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Ministero per il Coordinamento di iniziative nel settore del turismo.

Le attività a favore della ciclabilità di competenza del Governo sono varie, ma per semplicità le possiamo enucleare in tre grandi temi.

**Il Codice della Strada** e i regolamenti di attuazione dello stesso e tutto quanto può rendere più sicure e umane le nostre strade, in particolare quelle delle città. Questa attività vede un ruolo fondamentale del Dipartimento trasporti del MIT in stretto rapporto con il Ministero degli Interni e la Polizia Stradale.

**Il finanziamento** e il supporto alla realizzazione della ciclabilità in ambito urbano. Il MIT deve definire obiettivi chiari in termini di quota modale della bicicletta da inserire nei PUMS e nei Biciplan dei Comuni e indirizzare a questi i contributi, anche rifinanziando i fondi in precedenza istituiti.

**La Rete Ciclabile Nazionale Bicalia**, un progetto importante preso in carico dal MIT e svolto attraverso l'azione delle Regioni che sta andando a rilento. Le ciclovie nazionali sono molto meno costose di qualsiasi altra infrastruttura, ma molto più importanti per il rilancio del turismo e per lo sviluppo delle aree interne. Il MIT e il MIBAC e il Ministero del Turismo dovrebbero collaborare e farne un progetto di punta da sviluppare in tempi brevi.

Ci sono poi altre attività importanti, come coordinare le norme e le predisposizioni per l'accesso ai treni e al trasporto pubblico locale, il sostegno all'acquisto di bici e mezzi di micromobilità elettrica, lo sviluppo del bike to school e bike to work, la logistica in bici, la formazione dei tecnici, la comunicazione e tante altre, che assieme alle azioni principali dovrebbero trovare opportuna definizione nel Piano Generale della Mobilità Ciclistica, che il MIT avrebbe dovuto approvare entro luglio 2018.

Finora l'attività dei governi si è rivelata insufficiente, e non parliamo solamente dei finanziamenti. **Chiediamo che, oltre allo stanziamento di fondi adeguati per una rapida transizione verso una nuova mobilità basata in ambito urbano su trasporti pubblici, bicicletta e piedi, le politiche per la ciclabilità siano meglio organizzate e in questo senso proponiamo e chiediamo di:**

1. **Istituire una Direzione per la mobilità ciclistica all'interno del Dipartimento trasporti**, con il mandato preciso di sviluppare e approvare in tempi rapidi il Piano Generale della Mobilità Ciclistica ed esprimere pareri vincolanti sulle modifiche al CdS.
2. **Attribuire a un Sottosegretario, con competenze e sensibilità adeguate, le deleghe per la ciclabilità, mobilità attiva e micromobilità elettrica** in combinazione con quelle relative al CdS e alla sicurezza stradale.
3. **Confermare nella Segreteria tecnica del Ministro una persona dedicata alla ciclabilità e alla micromobilità elettrica** con il compito di tenere il raccordo con le associazioni e tra queste e le varie direzioni del MIT.
4. **Individuare la nuova figura del "Bike Manager" all'interno della struttura tecnica di missione**, con l'obiettivo di sovrintendere all'attuazione della legge 2/2018 e più in generale verificare l'attuazione degli obiettivi del Ministro in questo settore.
5. **Recuperare all'interno della Struttura tecnica di missione il lavoro attualmente sospeso per la redazione del regolamento di attuazione del CdS per la moderazione del traffico**, avvalendosi del supporto di adeguate competenze tecniche e legali. Ricordiamo che è giunto il momento per portare a 30 km/h la velocità nelle aree urbane e salvare finalmente tante vittime innocenti della strada.

Vorremmo una politica nazionale sulla ciclabilità, combinata con criterio a:

- una politica nazionale per la mobilità sostenibile e attiva;
- una politica per le aree urbane che consideri un uso diverso dello spazio pubblico, più attento alle relazioni, alla vivibilità e alla qualità urbana;
- una politica nazionale della sicurezza stradale maggiormente attenta agli utenti vulnerabili della strada;
- una politica nazionale della sicurezza stradale che consideri prioritario lo sviluppo di zone/strade scolastiche e di percorsi casa-scuola in sicurezza, dove la priorità sia la sicurezza di chi va a scuola a piedi, in bici, con il monopattino o altri mezzi non motorizzati;
- una politica delle infrastrutture non subordinata solo al valore e impatto economico delle opere;
- una politica per il turismo sostenibile e la mobilità attiva, che valorizzi borghi e aree interne in contrasto con spopolamento e dissesto idrogeologico.

Sappiamo che di questa visione nuova beneficeranno le città, l'ambiente, il turismo, le scuole, la salute, il benessere delle persone e l'economia del Paese.

Coordinamento  
Associazioni e Movimenti  
Cicloattivisti e Ambientalisti

Alleanza Mobilità Dolce

Bike4city A.p.s.

Bikeitalia.it

Bike to school

Ciclostile – ciclofficina popolare del Centro Sociale Bruno di Trento

Cittadini per l'aria Onlus

Comitato Torino Respira

Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità - Roma Capitale

Consulta Comunale della Bicicletta di Bologna

Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico della città di Torino

Ecoborgo Campidoglio – Torino

FIAB – Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta

Fridays For Future – Milano

Fridays For Future – Como

Famiglie senz'auto

Fondazione Michele Scarponi Onlus

Genitori Antismog

Greenpeace Italia

Associazione hub.MAT – Olbia

Italian Cycling Embassy

Legambici – Legambiente per la mobilità attiva e la ciclabilità APS

Legambiente Onlus

Massa Marmocchi - In bici a scuola Milano

Milano Bicycle Coalition ASD

Napoli Pedala

Kyoto Club

Rete Vivin strada – Associazioni per la cultura e prevenzione stradale

Salvaiciclisti Roma A.p.s.

Salvaiciclisti Bologna A.p.s.