

# **CIVICO22, la politica della Città scritta dai cittadini**

**Laboratorio sulla Mobilità Sostenibile**

**presentazione di  
ALESSIO FRAGNITO**



## DEFINIZIONE DI MOBILITA' SOSTENIBILE

**La mobilità sostenibile**, nella definizione riportata nella strategia europea in materia di sviluppo sostenibile approvata nel 2006 dal Consiglio Europeo, ha l'obiettivo di garantire che i sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative sull'economia, la società e l'ambiente.



Secondo il Ministero dell'Ambiente,  
in Italia una forte criticità deriva dal **trasporto  
stradale** che, oltre a provocare morti e feriti,  
**contribuisce alle emissioni totali di gas serra**  
nella misura del **23%** (di cui il 60% circa  
attribuibile alle autovetture), alle **emissioni di  
ossidi di azoto** per circa il **50%** e alle emissioni di  
particolato per circa il **13%**  
(Fonte: ISPRA, 2017).



**L'automobile è la principale causa di morte  
per tutte le persone sotto i 35 anni,  
in Italia, in Europa, nel Mondo.**

In termini assoluti, ogni anno nel mondo muoiono  
oltre 1.300.000 persone in incidenti  
automobilistici. In Italia ogni anno **oltre 3.000**  
persone muoiono in incidente e **oltre 18.000**  
vengono ferite gravemente e il 75% di loro morirà  
nei successivi 5 anni.





L'uso dell'automobile determina un aumento dell'**inquinamento atmosferico**, che ogni anno causa oltre **3.000.000 di morti nel mondo**, quasi mezzo milione solo in Europa, circa **90.000 in Italia**, di cui **circa 20.000 riconducibili direttamente alle emissioni provocate dalle automobili.**

A queste cifre vanno aggiunte significative percentuali (circa il 40%) dei morti per problemi cardiaci, causati dall'uso eccessivo dell'auto, come sostiene la OMS (circa **90.000 morti** all'anno solo in Italia)



## Esempio: **nel 2016 sono morte:**

- **3.283** persone in incidente automobilistico, a cui sommiamo circa **13.000** feriti gravi che moriranno nei successivi 5 anni,
- **10.520** persone a causa della quota d'inquinamento da biossido di azoto che viene prodotto dalle automobili,
- **8.662** persone a causa della quota d'inquinamento da PM2,5 che viene prodotta dalle automobili,
- circa **92.000** persone a causa di problemi al cuore che potevano essere evitati grazie alla rinuncia all'uso dell'auto e alla sua sostituzione con la bicicletta per realizzare gli spostamenti principali.
- Inoltre anche il 40% delle morti per tumore potrebbero essere evitate se si usasse la bicicletta invece dell'auto ogni giorno (circa **45.000** morti)

**Il totale è di 172.465 morti all'anno, solo in Italia.**

**Ovvero 3 volte i morti Covid al 3 /12 / 2020**



Ogni auto occupa 10 mq di suolo pubblico, spesso gratuitamente

**Ogni auto resta ferma e inutilizzata per almeno 22 ore al giorno**

Tutte le auto di Benevento occupano **380.000 mq** di suolo pubblico in maniera improduttiva e gratuita, sottraendo spazi alle attività umane.

Ogni automobilista vorrebbe avere parcheggio ovunque, arrivando a pretendere circa 150 mq per ogni singola automobile, (25 mq per ogni destinazione giornaliera) per un totale di **570 ettari** da sottrarre alle attività umane e da destinare esclusivamente a parcheggio



# Nel 2016 gli incidenti automobilistici sono costati alla collettività italiana (in euro):

Costi amministrativi degli incidenti = **2 miliardi**

Costi giudiziari incidenti = **87 milioni**

Costi gestione servizi RCA = **3,2 miliardi**

Costi sanitari incidenti gravi = **178,5 milioni di euro**

Costi sanitari incidenti lievi = **41 milioni di euro**

Danni morali e biologici ai disabili da incidente = **1,2 miliardi**

Danni morali e biologici ai feriti lievi (5% di invalidità) = **1,7 miliardi**

Costi materiali di ricostruzione dopo incidenti = **10 miliardi circa**

Risarcimento per morti in incidente stradale = **1,5 miliardi circa**

Perdita capacità produttiva per i morti in incidente = **2,4 miliardi**

Perdita capacità produttiva per i feriti lievi = **107 milioni**

Perdita capacità produttiva per i feriti gravi = **880 milioni**





- A questi costi dobbiamo aggiungere:
- i costi sanitari di assistenza ai malati di malattie cardiovascolari, malattie respiratorie e tumori che potrebbero ridursi del 40-50 % se le persone usassero la bicicletta per i principali spostamenti (intorno ai **6 miliardi all'anno**)
  - i costi di manutenzione e realizzazione delle strade (superiore ai **100 miliardi all'anno** secondo la SITEB)



Secondo 27 ricerche diverse,  
**l'automobile favorisce i centri commerciali e  
danneggia i piccoli negozi**

Secondo la matematica,  
usare l'automobile ci costa  
circa **19 euro per ogni ora di utilizzo**,  
il TAXI è più economico



## LA MOBILITA' NELLE CITTA'

- In tutte le città del mondo **oltre il 50% degli spostamenti urbani** avviene all'interno di una zona molto circoscritta: il proprio quartiere, la propria borgata, la propria circoscrizione municipale, il che significa che oltre la metà degli spostamenti è **di lunghezza minima**;
- **Il 75% degli incidenti avviene in città**;
- La **velocità media di un'auto in città è 25 km/h**, nelle grandi città (Roma, Napoli, etc) scende a 22 km/h



## **BENEFICI DELL'USO DELLA BICICLETTA**

- **drastica riduzione degli incidenti**

(il 49% dei traumi cranici avviene in auto, solo l'1% dei traumi cranici avviene in bicicletta)

- **drastica riduzione dell'inquinamento**

(la bicicletta non emette CO2 né gas serra)

- **aumento degli spazi pubblici a disposizione delle attività umane**

- **riduzione delle spese sanitarie generali**

- **aumento del benessere di chi la usa**

(8 anni di vita in più, riduzione dei rischi di morire di cancro o infarto del 50%)



# LE TRE TIPOLOGIE DI CICLISTI

- **i ciclisti esperti** (vanno in bici a prescindere dalla presenza o meno di infrastrutture ciclabili)
- **i ciclisti di media esperienza** (fanno tragitti ben definiti e non vanno fuori la propria zona)
- **i ciclisti esigenti** (vorrebbero usare di più la bici ma necessitano di infrastrutture che garantiscano la **SICUREZZA**)



## A chi servono le ciclabili?

La costruzione di infrastrutture non serve ai ciclisti esperti ma serve principalmente ai ciclisti esigenti, per cui la costruzione di **una pista ciclabile** in sede propria all'interno di un territorio urbano fa aumentare il numero di persone che utilizzano la bici, ma tale pista **deve essere costruita secondo criteri di: efficienza, sicurezza, velocità degli spostamenti.**



# IL BOOM MONDIALE DEL CICLISMO URBANO

Il numero di ciclisti negli ultimi anni è aumentato dell'**800%** in Europa e del **400%** in Italia grazie alla diffusione delle **bici elettriche a pedalata assistita**, che consentono un uso prolungato della bici anche a chi non ha esperienza e non vuole sudare troppo. In particolare il loro uso è diffuso **tra gli anziani** di tutta Europa, anche per motivi legati alla propria salute e alla prevenzione di malattie respiratorie, cardiovascolari e tumorali.



# LE INFRASTRUTTURE CICLABILI

1) **Strada a prevalenza delle bici**, ovvero Fahraddsttrasse in Germania e **Bike Lane** nel resto del mondo: abbassa notevolmente il rischio di un incidente automobilistico.

Tali infrastrutture possono essere facilmente sostituite da “**zone 30**”, ovvero da zone urbane in cui il limite di velocità sia appunto di 30 km/h, limite che deve essere garantito con diversi sistemi di rallentamento forzato, come isole salvapedoni, dossi artificiali, strettoie artificiali, etc.

2) **Pista ciclabile in sede propria**: si tratta di una corsia ciclabile protetta da un cordolo e quindi ben separata dalla strada principale,

3) **Corsia ciclabile**: si tratta di una corsia ciclabile separata dalla strada riservata alle automobili solo da una linea dipinta sull'asfalto, per cui la sicurezza di ciclista è garantita solo da una stretta ossevanza delle regole da parte degli automobilisti,

4) **Percorso ciclabile extraurbano o intraurbano**: si tratta di percorsi in prevalenza non asfaltati, ma ricavati da sterrati presenti all'interno dei parchi, dei giardini urbani o all'interno di territori destinati all'agricoltura e all'allevamento, oppure nei pressi di stabilimenti balneari, zone naturalistiche, etc.

5) **Il percorso promiscuo**, ovvero l'area pedonale o il marciapiede:

6) **Attraversamento ciclabile**: si tratta di piccole infrastrutture che devono collegare le strade per le bici sia all'interno di territori urbani che dei territori rurali.





# IL CICLOTURISMO

Ogni anno **27 milioni di europei** vanno in vacanza con la loro bicicletta, spendendo circa **55 miliardi di euro**, dei quali solo **2 miliardi vengono spesi in Italia**.

Il cicloturismo è un fenomeno in continua ascesa e per questo la ECF ha individuato 15 itinerari internazionali a lunga percorrenza, definiti EuroVelo.

L'**EuroVelo 5**, corrispondente alla via Francigena, passa per Benevento ed attraversa **Corso Garibaldi**.

Attualmente sono circa mille i cicloturisti che passano ogni anno a Benevento. Molti di loro non spendono in città per via dell'assenza di infrastrutture. Una valorizzazione ed implementazione del percorso EuroVelo 5 potrebbe far decuplicare questa cifra.



# ALTRE PRIORITA' DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

La bicicletta è funzionale alla riduzione dei danni sociali, economici e biologici provocati dall'uso eccessivo dell'automobile, ma da sola non basta, c'è bisogno anche di:

- 1) **pedonalizzazione** di ampie zone della città, in ogni quartiere
- 2) istituzione delle **STRADE SCOLASTICHE**; ovvero di aree pedonali rigorosamente chiuse alle automobili davanti le scuole cittadine, in particolare durante gli orari di ingresso ed uscita
- 3) istituzione di un **PEDIBUS**, ovvero di un sistema di trasporto scolastico a piedi
- 4) incentivazione e **razionalizzazione del trasporto pubblico**
- 5) **eliminazione totale del concetto stesso di parcheggio gratuito**



# La situazione a BENEVENTO

- 1) chi usa la bici come mezzo di trasporto è considerato un criminale e/o spacciatore di droga dal sindaco, dai suoi assessori e dai loro sostenitori ed elettori, tra cui anche molti automobilisti che si definiscono “ciclisti” perchè usano la bici circa 40 giorni all'anno, rigorosamente come attrezzo sportivo
- 2) nell'area pedonale di Corso Garibaldi il sindaco ha autorizzato il tranisto di decine di migliaia di automobili negli ultimi 5 anni ma ha sempre invitato i vigili urbani a **MULTARE** chi usa la bici
- 3) il comandante dei vigili urbani si accanisce contro chi protesta contro la campagna di criminalizzazione
- 4) i vigili urbani tollerano il parcheggio abusivo ovunque, anche e soprattutto nei pressi del loro comando mentre si dimostrano repressivi contro l'uso della bici nell'area pedonale
- 5) le piste ciclabili vengono costruite senza criteri di efficienza perchè l'unico movente è l'arricchimento di progettisti e ditte realizzatrici



# CHE FARE a BENEVENTO

È del tutto inutile fare proposte all'attuale giunta comunale, visto che tutti i suoi esponenti hanno più volte dichiarato che **le biciclette sono pericolose** (e ciò va contro le leggi della Fisica) .

Per avviare serie politiche di mobilità sostenibile occorre:

- 1) mandare a casa l'attuale amministrazione
- 2) rimuovere l'attuale comandante dei vigili urbani dal suo incarico (peraltro incompatibile per la PCM)
- 3) rimuovere l'attuale mobility Manager del Comune dal suo incarico (non ha mai attuato politiche di MS)
- 4) far progettare le piste ciclabili sotto la consulenza e supervisione di ciclisti esperti e con la finalità di far aumentare il numero di ciclisti

Per questo la prossima amministrazione comunale dovrà lavorare alla realizzazione di infrastrutture ciclabili urbane ed extraurbane, sia per favorire l'uso della bici in città sia per favorire il cicloturismo

