

I finanziamenti nazionali ed europei per la mobilità ciclistica

II PON METRO e la mobilità ciclistica

Francesco Valentini

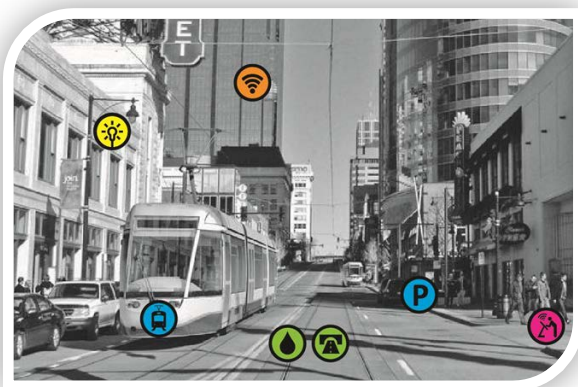
PON Città Metropolitane 2014-2020

Agenzia per la Coesione Territoriale

Sala Spazio Europa. Roma, 28 marzo 2017

La Mobilità Sostenibile nell'Accordo di Partenariato 2014-20

L'Accordo di Partenariato 2014-2020 prevede una serie di misure volte a promuovere la Mobilità Sostenibile in **ambito urbano (Obiettivo Tematico 4)**:



- Infrastrutture e nodi di interscambio per la mobilità collettiva
- Rinnovo dei mezzi pubblici di trasporto
- Sistemi di trasporto intelligenti
- **Infrastrutture per i mezzi a basso impatto ambientale**

Il PON Metro

Smart city
per il ridisegno e la
modernizzazione dei
servizi urbani



Asse 1 - Agenda digitale metropolitana (FESR)

Asse 2 - Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana (FESR)

Inclusione sociale
dei segmenti di
popolazione più fragili e
delle aree e quartieri
disagiati



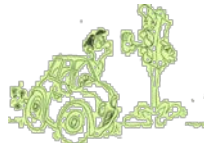
Asse 3 - Servizi per l'inclusione sociale (FSE)

Asse 4 - Infrastrutture per l'inclusione sociale (FESR)



La Mobilità Sostenibile nel PON Metro

PRINCIPALI Linee di Azione



▶ INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEM



▶ MEZZI PUBBLICI DEL TPL



▶ PISTE CICLABILI

Altre AZIONI

- ▶ **Nodi di interscambio** - Potenziamento in termini infrastrutturali light e di servizi dei nodi di interscambio modale
- ▶ **Corsie preferenziali** - Creazione e Potenziamento delle corsie preferenziali dedicate al TPL, dotate di sistemi ITS finalizzati al monitoraggio e controllo
- ▶ **Sharing mobility** - Sviluppo di forme di mobilità condivisa come soluzioni integrate / complementari all'uso del TPL (bike sharing e car sharing elettrico)

PON METRO: perché la mobilità ciclabile

“La diffusione della mobilità in bicicletta contribuisce a rendere città più vivibili, un trasporto urbano più efficiente, strade meno congestionate e meno rumorose, un’attività fisica individuale utile a combattere la sedentarietà, maggior sicurezza delle strade. Inoltre favorisce la lotta ai cambiamenti climatici, il risparmio dei carburanti fossili, lo sviluppo del turismo sostenibile.”

Carta di Bruxelles, 15 maggio 2009
XV Conferenza internazionale sulla ciclabilità Velo-City

Il ruolo centrale della pianificazione di settore

Tutti gli interventi devono essere contenuti all'interno di una pianificazione di settore comunale/metropolitana dal quale si evinca il collocamento dell'intervento previsto nel PON Città Metropolitane.

Gli Enti Pubblici, nell'ambito dei loro strumenti di Pianificazione dei Trasporti e della Mobilità (Piani del Traffico, della Mobilità, Strategici, Strutturali), devono individuare le politiche legate alla diffusione della mobilità ciclabile all'interno del proprio territorio.



La realizzazione di Piani specifici dedicati alla mobilità ciclistica, come i Piani comunali strategici per la mobilità ciclistica, Piani Quadro della Ciclabilità e i piani ciclistici della città, o **Biciplan** permettono di definire strategie implementative mirate alle reali esigenze dei cittadini e nel rispetto dei vincoli esistenti.

Il Biciplan in quanto programma della mobilità ciclistica di medio periodo, individua attraverso un percorso partecipativo i principali percorsi ciclabili da realizzare con l'individuazione di obiettivi, strategie, azioni e forme di monitoraggio e marketing.

Gli interventi di mobilità lenta nel PON Metro

- 1) interventi di moderazione del traffico e utilizzo di apposita segnaletica, nonché di garantire la continuità della rete,
- 2) servizi quali bike sharing, campagne informative, velostazioni, ecc.,
- 3) la sosta e l'intermodalità.

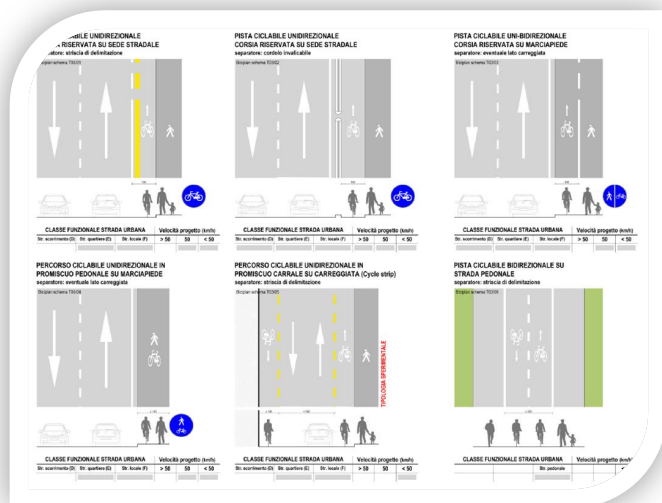
Realizzazione di piste ciclabili intese come tratti completi di piste (creazione di nuovi assi portanti alla rete ciclabile primaria).

Realizzazione di tratti necessari al rammagliamento di tratti di piste ciclabili esistenti.

Adeguamento, messa in sicurezza e/o miglioramento delle attuali condizioni di piste esistenti purché per tali interventi sia evidente il valore aggiunto che viene apportato rispetto alla situazione esistente (realizzazione di cordoli, illuminazione, ecc.).

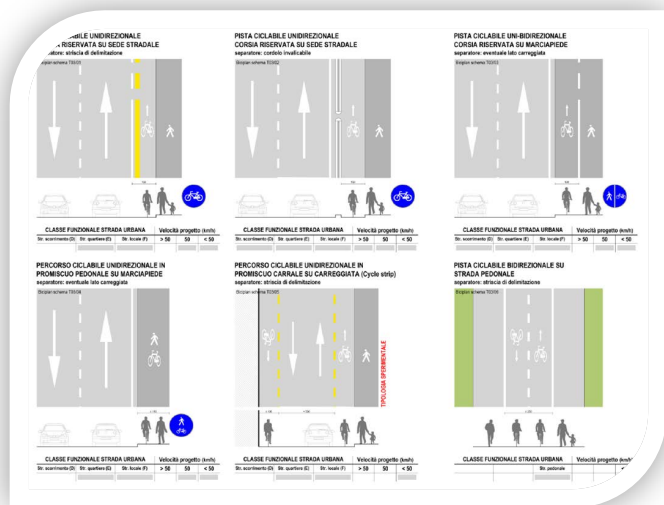
Percorsi/aree pedonali e "zone 30" che favoriscano la mobilità pedonale in sicurezza e che incrementino lo sviluppo della mobilità dolce in vaste aree delle città.

Criteri di selezione: ammissibilità della spesa



- Coerenza con gli strumenti di pianificazione della mobilità e del traffico previsti dall'ordinamento nazionale per il livello comunale o l'area vasta di riferimento (Biciplan, PUMS, PUM, PGTU, etc.)
- Coerenza con il Codice della Strada e con il Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 30 novembre 1999, n. 557 (GU n.225 del 26-9-2000) recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.
- Collegamento ed integrazione con i sistemi ITS e con il TPL

Criteri di selezione: valutazione della qualità dei progetti



- Grado di integrazione delle infrastrutture dedicate alla mobilità dolce con il TPL (ciclostazioni, nodi di interscambio etc)
- Grado di interconnessione con i percorsi ciclabili esistenti (riammaglio)
- Coinvolgimento del partenariato nella progettazione
- Previsione di nuovi servizi (es. ciclofficine) sui percorsi di mobilità dolce
- Messa in sicurezza e grado di usabilità dei percorsi
- Impatto ambientale e paesaggistico

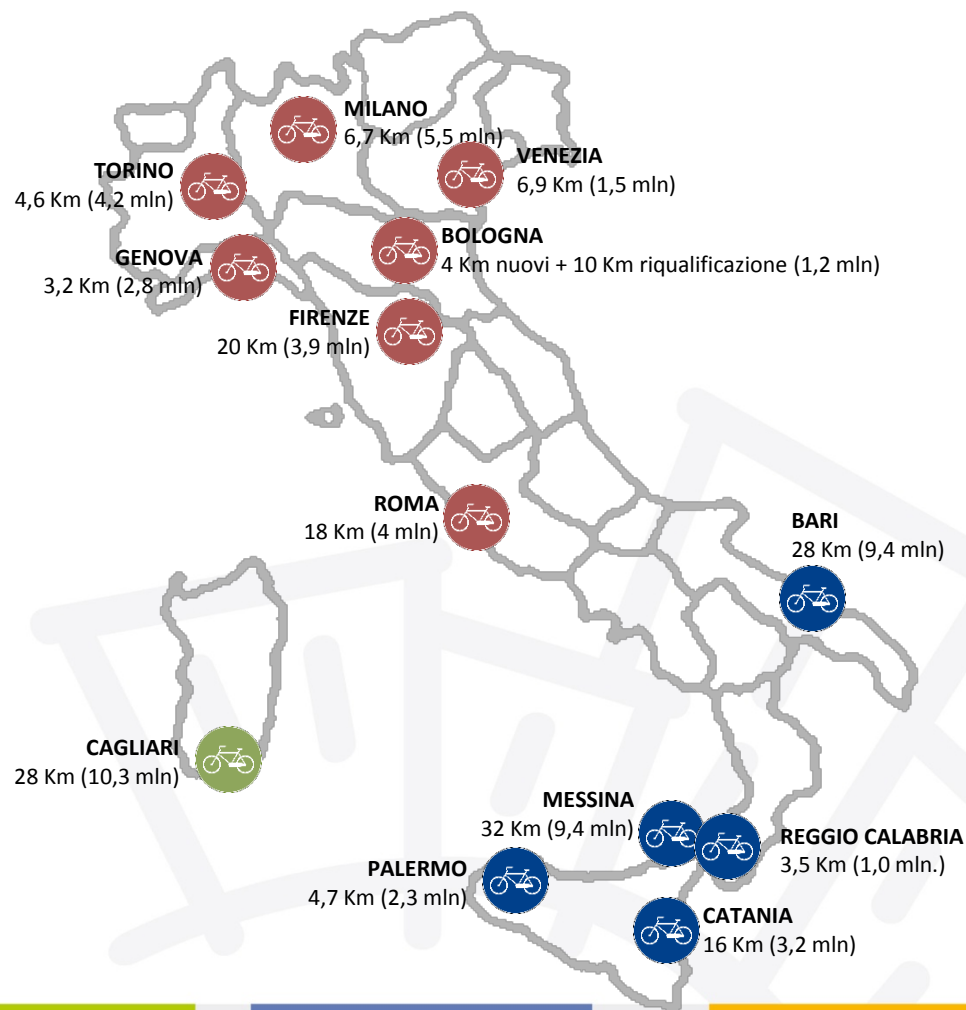
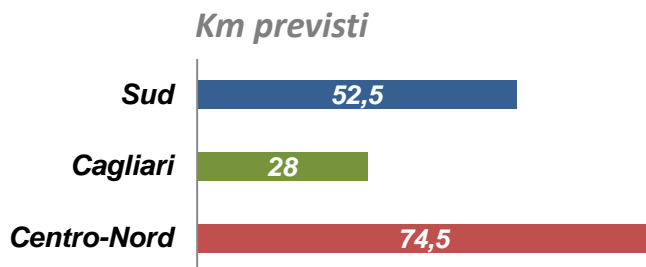
PON METRO: i numeri della mobilità ciclabile



- ✓ 54 milioni di euro
- ✓ 27 progetti
- ✓ 155 km di piste ciclabili



PON METRO: i progetti di ciclabilità nelle città



Grazie per l'attenzione!

Francesco Valentini

Ufficio 4 di Staff - AdG PON Metro

Unità Tecnica **"Gestione attuativa dei progetti"**

Via Sicilia 162/c - 00187 ROMA

Tel. 06 9651 7875

francesco.valentini@agenziacoesione.gov.it