

Giulianova 15 e 16 ottobre, Ancona 23 ottobre,
Terni 24 ottobre, Forlì 30 e 31 ottobre

Affiancamenti on the Job 2019

Pianificazione strategica e Biciplan: obiettivi, indicatori, target

Massimo Ciuffini, UTS L7

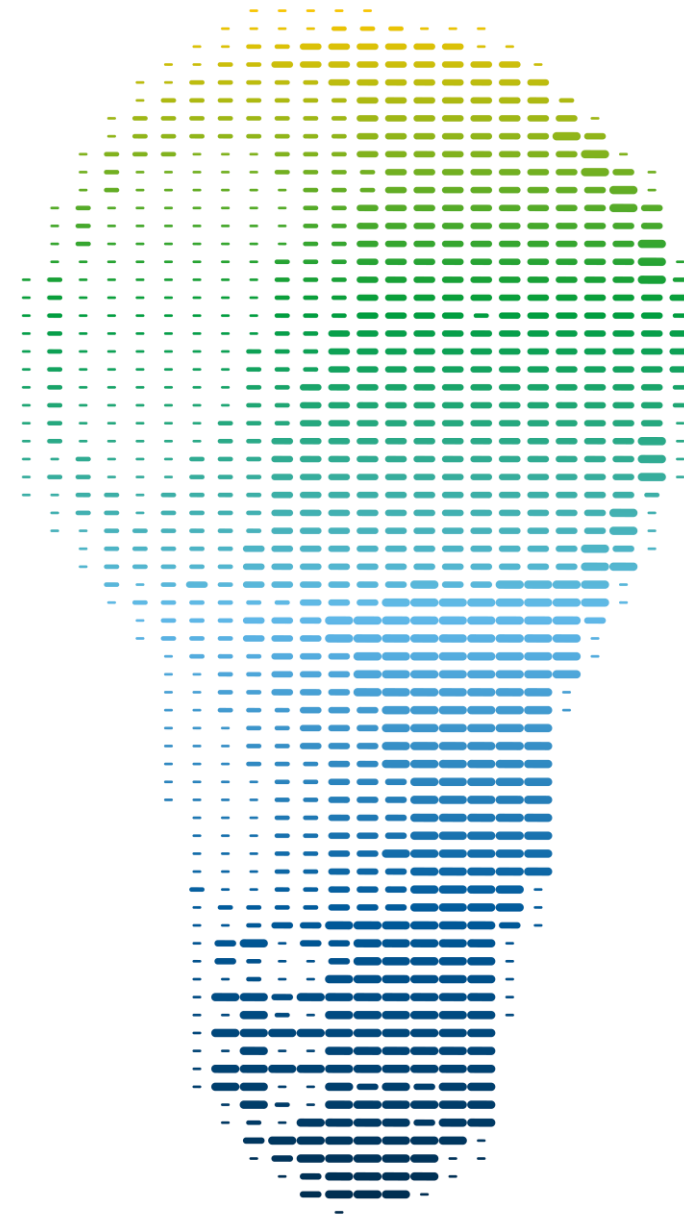


CReIAMO PA

Per un cambiamento sostenibile



C + R

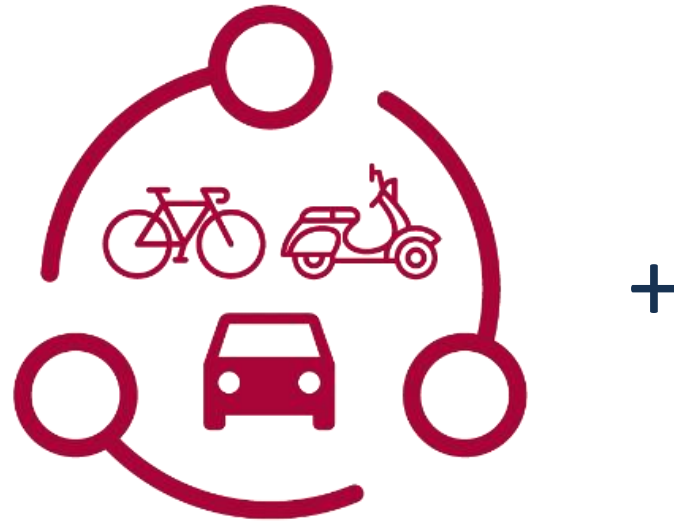


CReIAMO PA

L'attività formativa: gli ingredienti



Modulo Frontale



Buone pratiche



Rete



L'attività formativa: focus

Focus

Mobilità ciclistica
urbana

+

Strumenti operativi
(Biciplan)

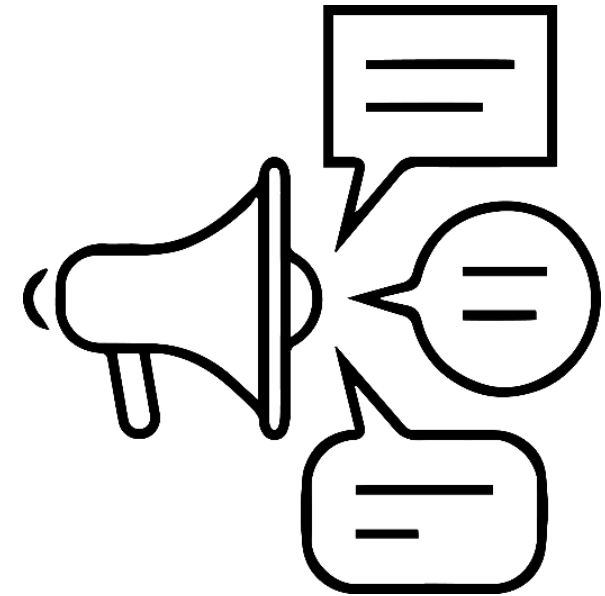


Target Audience



Personale Unità Tecniche +
Mobility Manager d'area

Approccio



Scambi di esperienze tra
personale tecnico della PA



Programma Provincia di Teramo

Giulianova, 15 ottobre 2019

Il modulo dedicato relativo alla Provincia di Teramo riguarda il tema dell'integrazione tra le reti ciclabili nazionali/regionali (Ciclovía adriatica) e le reti urbane della Provincia di Teramo.

Registrazione dei partecipanti (9:00 – 9:30)

Introduzione (9:30 – 10:00)

- Introduzione a cura di Arch. Massimo Ciuffini – UTS L7

Misure per la promozione della bicicletta: Integrazione tra reti ciclabili regionali/provinciali e reti comunali (10.00 - 11.00)

- Presentazione di 45 minuti a cura di Raffaele Di Marcello (Provincia di Teramo)
- Discussione – 15 minuti

Sopralluogo (11:00 – 13:00)

- Sopralluogo di 120 minuti aperto ai partecipanti all'affiancamento

Pausa pranzo (13:00 – 14:00)

Seminario sul tema dell'integrazione tra reti nei Biciplan nell'ambito della regione Abruzzo (14:00 – 16:00)

- Introduzione di 15 minuti a cura di Raffaele Di Marcello (Provincia di Teramo)
- Discussione facilitata da arch. Gastone Baronio (Esperto buone pratiche del Tavolo Tecnico/Modulo formativo frontale CRElAMO PA) tra personale amministrazione ospitante, UTS L7 (Arch. Massimo Ciuffini) e Alessandro Tursi (Presidente FIAB) – 120 minuti

Giulianova, 16 ottobre 2019

Registrazione dei partecipanti (9:00 – 9:30)

Introduzione: mobilità urbana sostenibile e promozione della ciclabilità (9:30 – 10:30)

- Introduzione a cura di un rappresentante dell'Amministrazione locale
- Introduzione a cura di UTS L7

Pianificazione strategica e Biciplan: obiettivi, indicatori, target (10:30 – 11:30)

- Presentazione di 45 minuti a cura di Arch. Massimo Ciuffini – UTS L7
- Discussione – 15 minuti

Pausa caffè (11:30 – 11:45)

Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan (11:45 – 13:00)

- Presentazione di 45 minuti a cura di Prof. Andrea Chiodi – UTS L7
- Discussione – 15 minuti

Pausa pranzo (13:00 – 14:00)

La pianificazione della rete ciclabile urbana in un Biciplan: modelli di riferimento, approcci, metodi (14:00 – 15:00)

- Presentazione di 45 minuti a cura di Ing. V. Bagnato – UTS L7
- Discussione – 15 minuti

Biciplan: misure soft per la promozione della bicicletta (15:00 – 16:00)

- Presentazione di 45 minuti con una rassegna delle principali misure soft cofinanziate dal Mattm per la promozione dell'uso della bicicletta adottate dalle Amministrazioni locali italiane. A cura di UTS L7 a cura di Arch. Massimo Ciuffini – UTS L7
- Discussione – 15 minuti
- 20 minuti



Programma Regione Marche

Ancona, 23 ottobre 2019

Registrazione dei partecipanti (9:00 – 9:30)

Pianificazione strategica e Biciplan: obiettivi, indicatori, target (9:30 – 10:30)

- Presentazione a cura di Arch. Massimo Ciuffini – UTS L7 + Discussione

Pausa caffè (10:30 – 10:45)

Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan (10:45 – 12:00)

- Presentazione a cura di Prof. Andrea Chiodi – UTS L7

La pianificazione della rete ciclabile urbana in un Biciplan: modelli di riferimento, approcci, metodi (12:00 – 13:30)

- Presentazione a cura di Ing. V. Bagnato – UTS L7 + Discussione

Pausa pranzo (13:30 – 14:30)

Biciplan: misure soft per la promozione della bicicletta (14:30 – 15:30)

Rassegna delle principali misure soft cofinanziate dal Mattm per la promozione dell'uso della bicicletta adottate dalle Amministrazioni locali italiane. A cura di UTS L7 Arch. Massimo Ciuffini – UTS L7

Discussione (15:30 – 16:00)



Programma Comune di Terni

Terni, 24 ottobre 2019

Registrazione dei partecipanti (9:00 – 9:30)

Pianificazione strategica e Biciplan: obiettivi, indicatori, target (9:30 – 10:30)

- Presentazione a cura di Arch. Massimo Ciuffini – UTS L7 + Discussione

Pausa caffè (10:30 – 10:45)

Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan (10:45 – 12:00)

- Presentazione a cura di Prof. Andrea Chiodi – UTS L7

La pianificazione della rete ciclabile urbana in un Biciplan: modelli di riferimento, approcci, metodi (12:00 – 13:30)

- Presentazione a cura di Ing. V. Bagnato – UTS L7 + Discussione

Pausa pranzo (13:30 – 14:30)

Biciplan: misure soft per la promozione della bicicletta (14:30 – 15:30)

Rassegna delle principali misure soft cofinanziate dal Mattm per la promozione dell'uso della bicicletta adottate dalle Amministrazioni locali italiane. A cura di UTS L7 Arch. Massimo Ciuffini – UTS L7

Discussione (15:30 – 16:00)



CReIAMO PA

Programma Comune di Forlì

Forlì, 30 ottobre 2019

Registrazione dei partecipanti (9:00 – 9:30)

Introduzione: mobilità urbana sostenibile e promozione della ciclabilità (9:30 – 10:30)

- Introduzione a cura di Giuseppe Petetta, Assessore alla Mobilità e Viabilità del Comune di Forlì
- Introduzione a cura di arch. Massimo Ciuffini

Pianificazione strategica e Biciplan: obiettivi, indicatori, target (10:30 – 11:30)

- Presentazione a cura di arch. Massimo Ciuffini – UTS L7 + Discussione

Pausa caffè (11:30 – 11:45)

Le strade giuste: esperienze di mobilità giusta, sicura, condivisa e sostenibile (11:45 – 13:00)

- Presentazione a cura di arch. Gastone Baronio (Esperto buone pratiche del Tavolo Tecnico/Modulo formativo frontale CReIAMO PA) + Discussione

Pausa pranzo (13:00 – 14:00)

Progetti e buone pratiche di riqualificazione delle strade esistenti nel Comune di Cesena (14:00 – 16:00)

- Presentazione a cura di arch. Gastone Baronio (Esperto buone pratiche del Tavolo Tecnico/Modulo formativo frontale CReIAMO PA) + Discussione

Discussione

(16:00 – 16:30)



CReIAMO PA

Programma Comune di Forlì

Forlì, 31 ottobre 2019

Registrazione dei partecipanti (9:00 – 9:30)

Introduzione: le attività dell'Amministrazione in corso di realizzazione in tema di promozione della ciclabilità (10:00 – 10:30)

Presentazione di 30 minuti a cura di Claudio Maltoni (Direttore di Forlì Mobilità Integrata)

Il tema tecnico: l'itinerario ciclabile (oltre alle attrezzature dedicate come la Velostazione) dalla stazione ferroviaria alla sede dell'università (10:30 – 11:30)

Presentazione di 30 minuti che introduce il tema tecnico proposto a cura di Dario Pinzarrone (Servizio Infrastrutture Mobilità Verde ed Arredo Urbano – Comune di Forlì)

Discussione – 30 minuti

Sopralluogo (11:30 – 13:30)

Pausa pranzo (13:30 – 14:30)

Seminario sul tema tecnico proposto dall'Amministrazione (14:30 – 16:30)

Discussione con n. 2 esperti buone pratiche del Tavolo Tecnico/Modulo formativo frontale CReIAMO PA arch. Gastone Baronio e arch. Alberto Marescotti



CReIAMO PA

Prima del Biciplan: considerazioni semi-serie sulla pianificazione strategica

- Breve presentazione:
- Architetto
- Mobilità alternativa
- Fondazione per lo sviluppo sostenibile/Osservatorio Sharing Mobility
- CReIAMO PA UTS L7
- ...ma anche



Da «L'arte della Guerra» di Sun Tzu

1° Capitolo

Piani strategici

L'arte della guerra si regge su cinque imprescindibili fattori i quali debbono essere tenuti in considerazione nelle proprie decisioni quando si cerca di determinare la strategia.

Essi sono: (a) il Tao (la Via); (b) il Cielo (Il clima); (c) la Terra (il terreno); (d) il Comando; (e) Metodo e disciplina.



“Volontà politica e visione”

«Il Tao fa sì che la gente sia in pieno accordo con il suo sovrano, fa sì che essa lo segua senza riguardo della vita e senza temere alcun pericolo.»

Promuovere la mobilità sostenibile, la mobilità ciclistica, cambiare i modelli comportamentali dei cittadini e cambiare il modo di muoversi in una città è un atto eminentemente politico.

Il ruolo dei decisori politici è fondamentale.



Londra

THE MAYOR'S VISION FOR CYCLING IN LONDON

An Olympic Legacy for all Londoners



MAYOR OF LONDON

Transport for London



THE MAYOR'S VISION FOR CYCLING IN LONDON – An Olympic Legacy for all Londoners 4

FOREWORD BY THE MAYOR OF LONDON

Imagine if we could invent something that cut road and rail crowding, cut noise, cut pollution and ill-health – something that improved life for everyone, quite quickly, without the cost and disruption of new roads and railways. Well, we invented it 200 years ago: the bicycle.



Like so many of the best things, the bike owes a lot to London. In 1818, at his Covent Garden coachworks, one Denis Johnson – not necessarily a relation – helped create the first bicycle in something like its modern form, with a curved metal frame and metal spokes for the wheels.

After that early inventorial spurt, I confess, London rather forgot the Johnson 'velocipede'. Gyrotrikes and Flyovers carved up the city. Humbler roads sprouted railings, roundabouts and fast-moving traffic. Ownership of a car became how an ambitious young man showed off to an upwardly-mobile young woman.

But in the past decade, cycling on the Transport for London (TfL) road network has almost trebled. The Thames bridges throng with commuter cyclists, wearing colours not found in nature. In the cooler parts of east London, a bike is the fifth limb for everyone under 30. Hundreds of thousands of people have discovered that their transport future is lying in their garage under a pile of disused barbecue equipment.

The success of our policies to increase cycling means we must now greatly increase our provision for cyclists – and, above all, for the huge numbers of Londoners who would like to cycle, but presently feel unable to.

In this document, I set out my plans for substantial – eventually transformative – change. Cycling will be treated not as niche, marginal, or an afterthought, but as what it is: an integral part of the transport network, with the capital spending, road space and traffic planners' attention befitting that role.

Among the greatest joys of London's Olympics were our triumphs in cycling. I today announce that the main cross-London physical legacy of the 2012 Olympic Games will be a proper network of cycle routes throughout the city, a substantial increase in cycling, and all the benefits – fitness, enjoyment and easy travel for millions, cleaner air and less traffic for all – that will follow.



CREIAMO PA

Parigi

ACCUEIL / JDD PARIS

Anne Hidalgo : "Je veux que Paris soit la capitale mondiale du vélo"

23h00, le 6 juillet 2019, modifié à 14h58, le 7 juillet 2019

Par Bertrand Gréco et Robert Melcher

PREMIUM Malgré les critiques, Anne Hidalgo assume l'objectif de favoriser la circulation à bicyclette. La maire de Paris assure que de nombreux chantiers s'achèveront cet été et promet 1.000 kilomètres de pistes cyclables en 2020.



Partager sur :



Anne Hidalgo avait fait de la bicyclette un "enjeu majeur" de sa mandature. A neuf mois des prochaines élections municipales, elle dresse le bilan dans une interview au JDD. En 2020, les rues parisiennes compteront 1.000 kilomètres de pistes cyclables, "soit une augmentation de 50% du linéaire au cours du mandat". Elle en avait promis 1.400 kilomètres, mais elle a "préféré la qualité à la quantité". La maire de Paris explique aussi comment elle va mettre davantage de ses administrés sur des bicyclettes : "Nous allons augmenter les aides financières à hauteur de 10 millions d'euros ; jusqu'à 400 euros par exemple pour l'achat d'un vélo à assistance électrique..."

MAIRIE DE PARIS

DOSSIER DE PRESSE

Paris dévoile son Plan Vélo 2015-2020



CONTACT PRESSE :

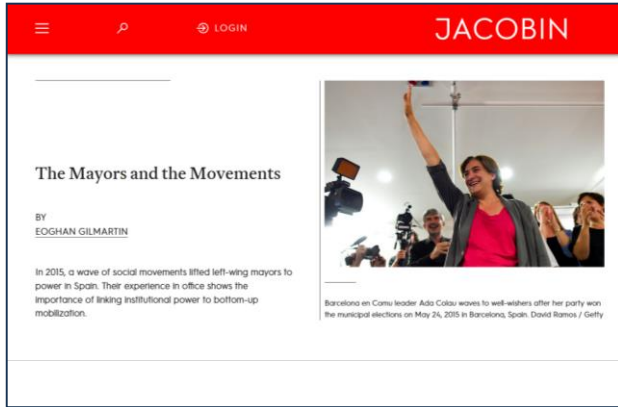
NADHERA BELETRECHE / 01.42.76.49.61 / presse@paris.fr

1



CReIAMO PA

Barcelona



Urban Mobility Plan of Barcelona PMU 2013-2018



October 2014



CReIAMO PA

Strumenti:

- *Utilizzare modelli positivi e di successo*
- *Spiegare le ragioni del successo, i vantaggi conseguiti e i punti di contatto con la propria realtà*
- *Fare delle visite (tecnici e decisori politici) e incontrare coloro i quali hanno implementato le soluzioni di riferimento*
- *Invocare lo Spirito Santo*



Consapevolezza/Consenso/Collaborazione



Federal Ministry
for Economic Cooperation
and Development

Sustainable mobility: getting people on board

Module 1e
GIZ Sourcebook on Sustainable Transport for Policy Makers in Cities
Update 2018

GIZ-SUTP is proud partner of:

Published by **giz** Technische Universität
Darmstadt

SUTP.

**Transformative
Urban Mobility
INITIATIVE**

Steps of an Awareness and Behaviour Change (ABC) Strategy – Where to find what

Step	Create project team	Define goals	Identify groups	Gather information	Review goals	Design and implement strategy	Choose Initiatives, Interventions	Monitor and review
Description	Identifying the best professionals to implement a complete ABC strategy	Describe what needs to be done in terms of awareness, ASI goals, respect or others	Identifying target groups in terms of their relation to transport policy or transport mode	Collect knowledge and perceptions on issues surrounding sustainable transport	Based on previous steps, revisit goals, identify complementary needs, compare goals and groups	Choose media, define messaging, inform/persuade/act and strengthen complements	e.g. Travel feedback programmes, commuter challenge, Tactical Urbanism, gamification, Bike rides, car-free events	Review results of strategy in short, medium, long term and review goals, groups or components accordingly
Section with more info	Introduction	Chapter 2	Chapter 3 and 4	Chapter 4	Chapter 2	Chapter 5	Chapter 5	Chapter 4

Quick guide for urban policy-makers and activists

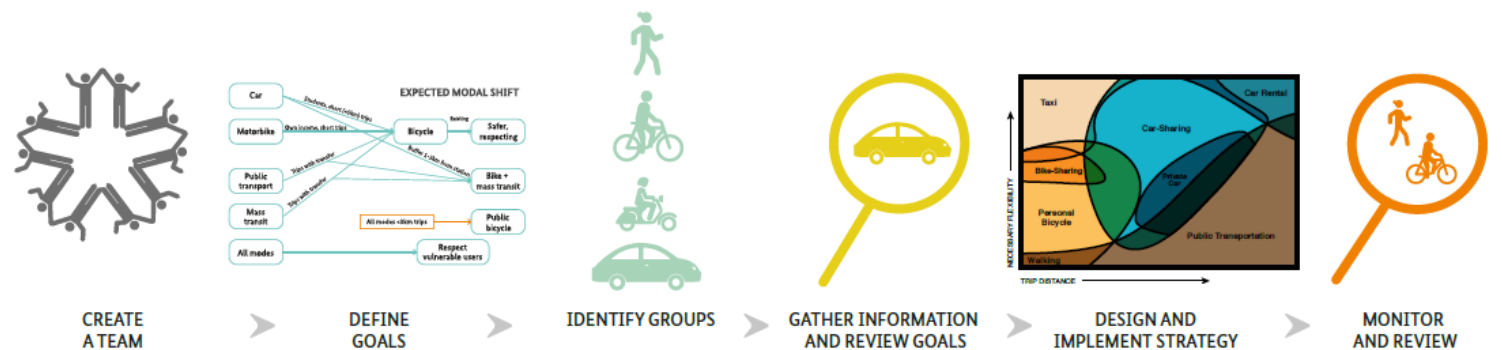


Figure 1. Steps of an ABC strategy, shown graphically. Source: Own elaboration.

Definire obiettivi chiari e condivisi

Promuovere la mobilità ciclistica non può ridursi ad avere come obiettivo il fatto che ci siano più persone che vanno in bicicletta. Si tratta di un obiettivo tecnico il quale non ha assolutamente presa né tra i politici né tra i cittadini se questo non è inserito in un contesto più ampio.

Ciò che deve essere comunicato - e che in ultima analisi è l'obiettivo ultimo - è perché sia un bene che più persone vadano in bicicletta.

Proviamo insieme...

Qualche esempio...

- **Ridurre la congestione, il rumore, l'inquinamento e le malattie...**
- **Miglioramento della vita, rapidamente**
- **con minori costi rispetto ad altre soluzioni.**

« Imagine if we could invent something that **cut** road and rail crowding, cut noise, cut pollution and ill-health – something that **improved life** for everyone, quite **quickly, without the cost** and disruption of new roads and railways. Well, we invented it 200 years ago: the bicycle.

Like so many of the best things, *the bike owes a lot to London*. In 1818, at his Covent Garden coachworks, one Denis Johnson – not necessarily a relation – helped create the first bicycle in something like its modern form, with a curved metal frame and metal spokes for the wheels. »



KEY OUTCOMES

1. **A Tube network for the bike.** London will have a network of direct, high-capacity, joined-up cycle routes. Many will run in parallel with key Underground, rail and bus routes, radial and orbital, signed and branded accordingly: the 'Bakerloo Superhighway'; the 'Circle Quietway', and so on. A 'bike Crossrail' will run, substantially segregated, from west London to Barking. Local routes will link with them. There will be more Dutch-style, fully-segregated lanes and junctions; more mandatory cycle lanes, semi-segregated from general traffic; and a network of direct back-street Quietways, with segregation and junction improvements over the hard parts.
2. **Safer streets for the bike.** London's streets and spaces will become places where cyclists feel they belong and are safe. Spending on the junction review will be significantly increased, and it will be completely recast to prioritise major and substantial improvements to the worst junctions, though other junctions will still be tackled. With government help, a range of radical measures will improve the safety of cyclists around large vehicles.
3. **More people travelling by bike.** Cycling across London will double in the next 10 years. We will 'normalise' cycling, making it something anyone feels comfortable doing. Hundreds of thousands more people, of all ages, races and backgrounds, and in all parts of London, will discover that the bike has changed their lives.
4. **Better places for everyone.** Our policies will help all Londoners, whether or not they have any intention of getting on a bicycle. Our new bike routes are a step towards the Mayor's vision of a 'village in the city', creating green corridors, even linear parks, with more tree-planting, more space for pedestrians and less traffic. Cycling will promote community safety, bringing new life and vitality to underused streets. Our routes will specifically target parts of the Tube and bus network which are over capacity, promoting transfers to the bike and relieving crowding for everyone. Cycling will transform more of our city into a place dominated by people, not motor traffic.



Una metropolitana per le biciclette

Strade sicure per le biciclette

Più persone che si muovono in

bicicletta

Un luogo migliore per tutti



Des objectifs ambitieux

15% des déplacements effectués à vélo d'ici 2020

Paris s'est fixée des objectifs ambitieux pour être une ville cyclable : l'Exécutif compte tripler les déplacements à vélo d'ici 2020, dont la part passera de 5% à 15% du total des déplacements effectués.

Création d'un réseau express vélo

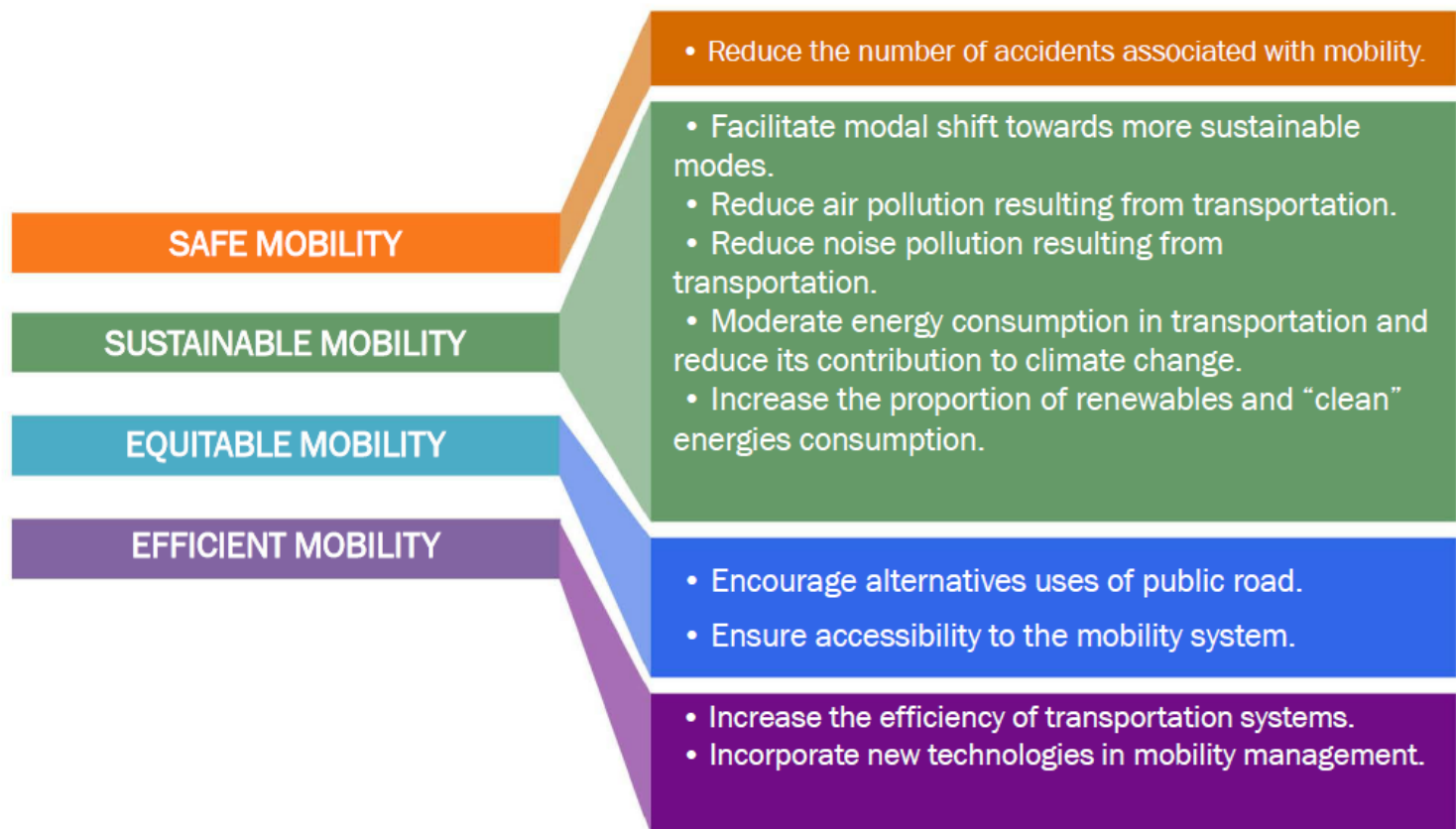


Le réseau principal cyclable s'organisera autour de deux axes (Nord-Sud et Est-Ouest), d'un axe reliant les Bois de Boulogne et de Vincennes et les rocares des Maréchaux, des Fermiers Généraux et des Grands Boulevards et Boulevard Saint-Germain.





OBJECTIVES OF PMU



36%
of all trips to work or educational institutions in Copenhagen are by bicycle,* equalling 0 tonnes of CO₂ emissions.
This high percentage of the modal share is a key element in the declared goal of making Copenhagen

CO₂-neutral by 2025
* Average 2008-2010

A BETTER BICYCLE CITY A MORE LIVEABLE CITY

A bicycle-friendly city is a city with more space, less noise, cleaner air, healthier citizens and a better economy. It's a city that is a nicer place to be in and where individuals have a higher quality of life. Where accessibility is high and there is a short route from thought to action if one wants to head out into nature, participate in cultural or sports activities or buy locally. Bicycle traffic is therefore not a singular goal but rather an effective tool to use when creating a liveable city with space for diversity and development.

Fortunately, it pays off to invest in urban cycling. Increased cycling levels give society less congestion, fewer sick days, longer life expectancy, less wear and tear on the roads and less pollution. Cycling initiatives are also inexpensive compared with other transport investments.

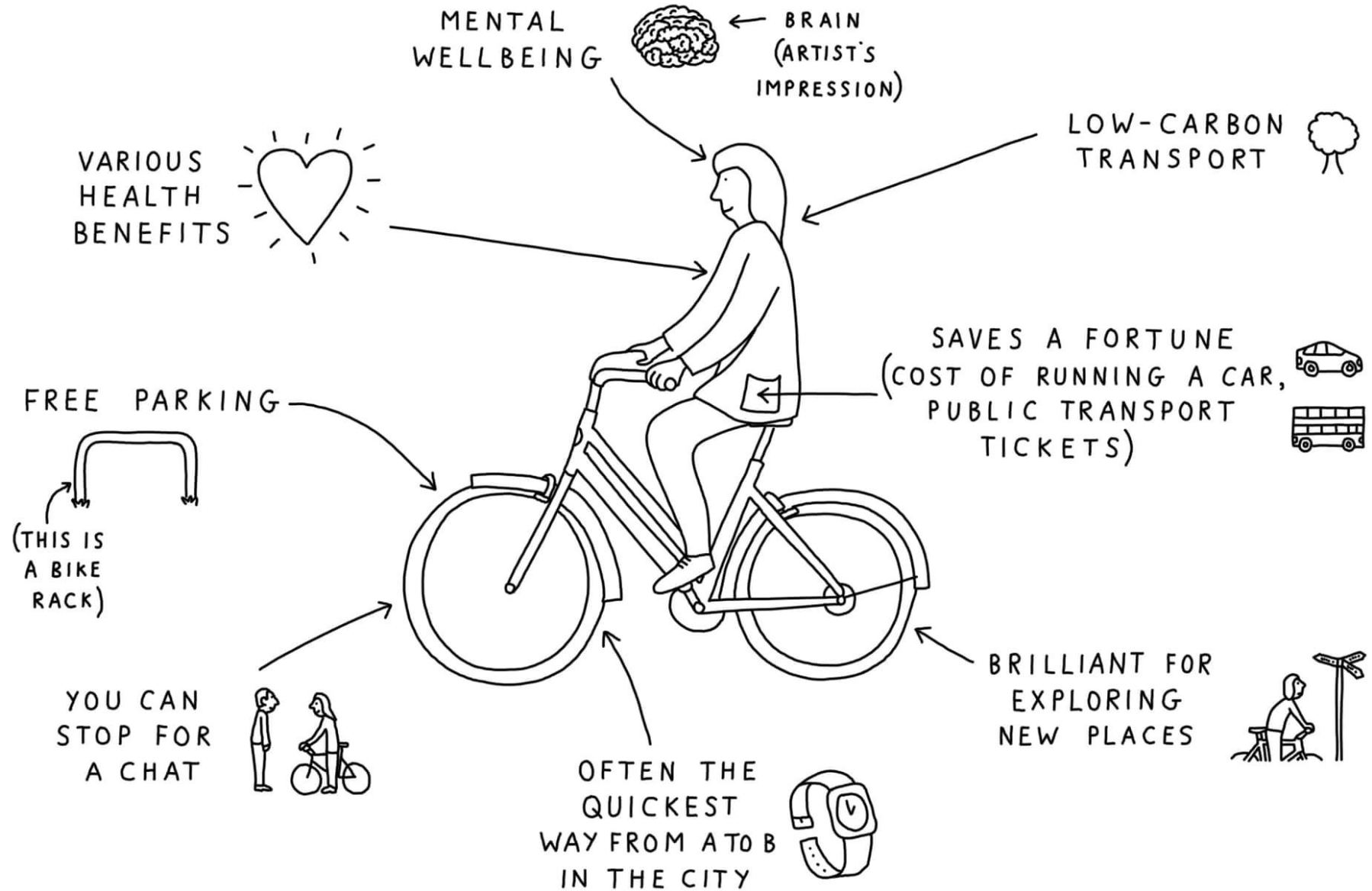
The eyes of the world are already focused on Copenhagen - The City of Cyclists. By continuing the ambitious work towards becoming the world's best cycling city, we maintain the many positive stories about the city. Stories that brand Copenhagen as a liveable, innovative, sustainable and democratic city with a political will to lead the way in the battle for an improved quality of life for the citizens. By striving to be the best in the world we can show the way for other cities around the world and raise the bar for what is possible in the area of urban cycling.



Dico la mia...

WHY WE LOVE CYCLING

IN THE CITY



CReIAMO PA

Definire i target e gli indicatori di performance

Definiti gli obiettivi è il momento d'individuare una loro quantificazione. Anche questo è un passaggio che rischia di essere troppo tecnico se non si tiene conto di chi deve recepire questo messaggio. A cosa serve la quantificazione? È solo una questione di monitoraggio?

Qualche esempio:

- Riduzione di gas serra in tonnellate o milioni di tonnellate...
- Riduzione di inquinanti atmosferici...
- Riduzione degli incidenti
- Riduzione della congestione
- Riduzione del tasso di motorizzazione
-

ATTENZIONE! Spesso i Target sono già definiti





DEFINITION

SMART TARGETS

- Specific – precisely described using quantitative and/or qualitative terms that are understood by all stakeholders.
- Measurable – the current situation has been measured and is known. Resources are also in place to measure the changes (qualitative and quantitative) that occur.
- Achievable – based on the technical, operational and financial competencies available and stakeholder agreements/commitments that have been made

- Realistic – based on the risks that are known and managed, as well as on resources
- Time-bound – key dates for the achievement of the target are clearly defined

Source: BUSTRIP Project 2007, Moving sustainably – Guide to Sustainable Urban Transport Plans, www.movingsustainably.net/index.php/movsus:planning_process



Des objectifs ambitieux

15% des déplacements effectués à vélo d'ici 2020

Paris s'est fixée des objectifs ambitieux pour être une ville cyclable : l'Exécutif compte tripler les déplacements à vélo d'ici 2020, dont la part passera de 5% à 15% du total des déplacements effectués.

Création d'un réseau express vélo



Le réseau principal cyclable s'organisera autour de deux axes (Nord-Sud et Est-Ouest), d'un axe reliant les Bois de Boulogne et de Vincennes et les rocades des Maréchaux, des Fermiers Généraux et des Grands Boulevards et Boulevard Saint-Germain.

Chiffres clés

- 150 M€ engagés pour développer la pratique du vélo
- 40M de locations de Vélib' ont été réalisées en 2014. Fin 2014, on comptait 286.000 abonnés annuels à ce service innovant.
- 225.000 déplacements quotidiens sont effectués en vélo à Paris, dont plus d'un tiers à Vélib'
- 13.800 vélos à assistance électrique ont été achetés depuis 2009 avec l'aide de la ville, dont 3.800 en 2014
- 10.000 nouvelles places de stationnement seront créées sur la voirie
- 7.000 nouveaux sas vélo seront créés d'ici 2020
- 35 % des déplacements à vélo sont effectués en Vélib' d'ici 2020.
- 15% des déplacements seront effectués à vélo en 2020, contre 5% aujourd'hui

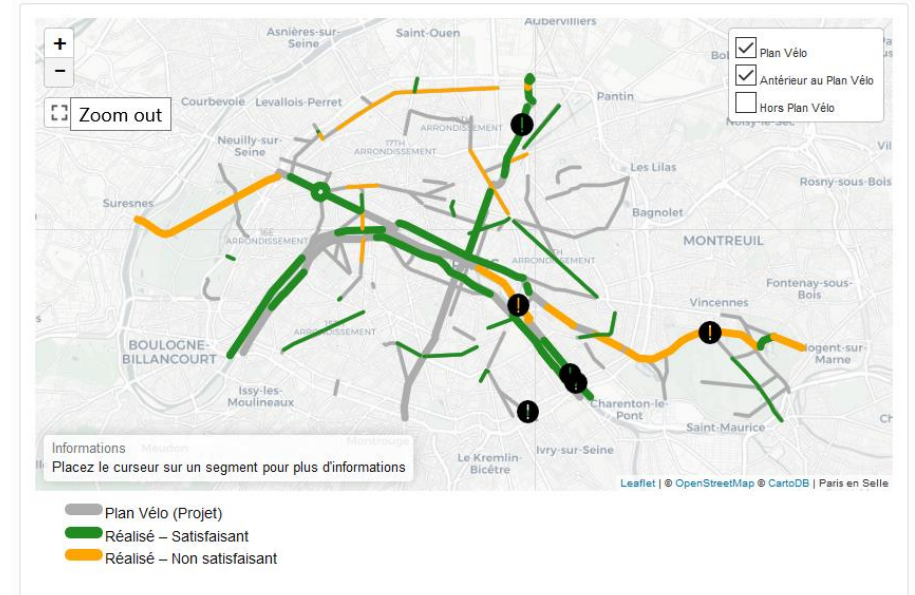
Avancement de la réalisation des infrastructures cyclables du Plan Vélo



Avancement du déploiement des places de stationnement vélo



Temps de mandature écoulé



Méthodologie de construction de l'observatoire

GOOD, BETTER, BEST – here is the recipe for success:

GOALS:

MODAL SPLIT FOR BICYCLES: 2015 2020 2025

Share of all trips by bicycle to work and school in

Copenhagen (2010: 35%) 50% 50% 50%

QUALITY:

Share of the network that has three lanes (2010: 25%) 40% 60% 80%

Relative to 2010, cyclists' travel time

is reduced by 5% 10% 15%

Percentage of Copenhageners that feel safe cycling

in traffic (2010: 67%) 80% 85% 90%

Relative to 2005, the number of seriously

injured cyclists will fall by 50% 60% 70%

Percentage of Copenhagen cyclists who find

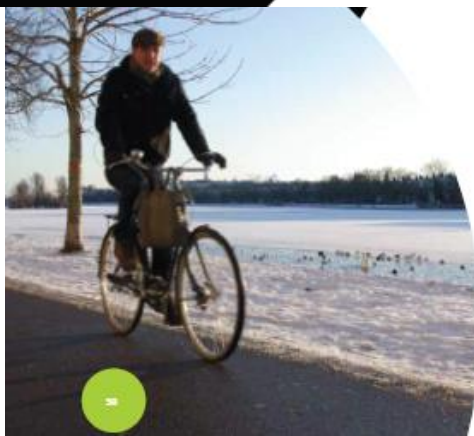
the cycle tracks well maintained (2010: 50%) 70% 75% 80%

Share of Copenhageners who think that bicycle culture

positively affects the city's atmosphere (2010: 67%) 70% 75% 80%



CReIAMO PA



For success:

TRAVEL TIME

- Bicycle Superhighways (network of routes in the capital region).
- Small short cuts (200-400 m in all, including contrailow on one-way streets, shunts, etc.).
- Large short cuts (5-8 bridges/underpasses).
- ITS on, for example, routes with Green Waves for cyclists.
- E-bikes - (infrastructure and promotion).
- Information about the best routes (signage, GPS solutions).
- Lower speed limits for cars where necessary, for example around schools.
- Better combination of metro/train/bus and bicycles, including a bike share programme and better parking facilities at stations.
- Increased population density.
- Behavioural campaigns focusing on signalling and overtaking with care.
- Cooperation with the police regarding changing traffic laws, including creating contrailow on one way streets, as well as solutions that make it possible to turn right at red lights.

SENSE OF SECURITY

- Green bicycle routes.
- Intersection redesign (including cycle tracks running right up to the intersection as standard and pulled back stop lines for cars).
- Wider cycle tracks where there are bottlenecks.
- New cycle tracks and lanes (30-40 km).
- Wider cycle tracks in general (10-30 km).
- Painting lanes on wide and busy cycle tracks.
- Bicycle and bus streets.
- Campaigns related to consideration and behaviour.
- Safer routes to schools.
- Traffic policy at various schools in Copenhagen.

COMFORT

- Smoother asphalt on the cycle tracks.
- Improved snow clearance and sweeping.
- Effective bicycle parking (infrastructure, partnerships, and collecting abandoned bicycles).
- Services (air pumps, fountains, 'bicycle buddy' apps, weather reports, etc.).
- Partnerships with workplaces and educational institutions regarding bicycle facilities and information.
- Better conditions for city employees (parking, changing rooms, bike repair, etc.).
- Development of new products (valet parking for cyclists, surface treatment for cobblestones, etc.).

TWO EXTRA INGREDIENTS

The recipe has two added ingredients with accompanying activities that aren't covered on the previous pages, but that are just as important on the journey to creating the world's best bicycle city and encouraging more people to ride.

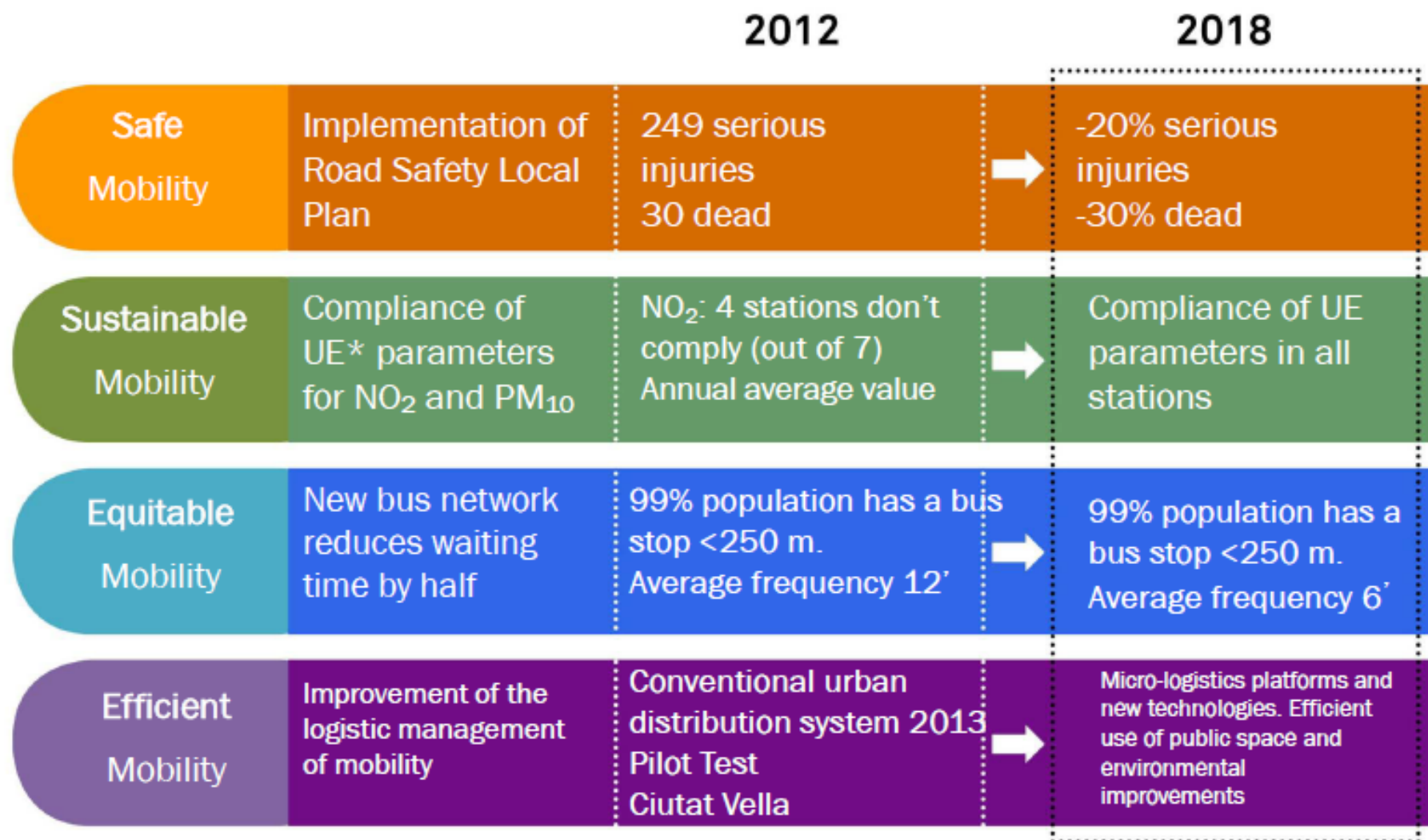
LIFESTYLE AND IMAGE

- Marketing relating to image, lifestyle, the advantages of cycling.
- Campaigns aimed at specific target groups who have the potential to cycle more, including newcomers, the elderly and people who use the car for short trips.
- A sense of ownership, for example campaigns like Your Bicycle City, Your Mother's Bicycle City.
- Online - a one-stop bicycle portal.

EXPERIENCES

- Integrating the experience of wind and weather into cycle track design.
- Communicating positive bicycle experiences (including ideas like Your Favourite Route, Your Favourite Short Cut).





* The annual average value of NO₂ and PM₁₀ must not exceed 40 microgr/m³ in any of the measuring stations of the city. The daily limit value of PM₁₀ (50 microgr/m³) must not exceed either more than 35 times¹⁰ a year, or hourly limit value of NO₂ (200 microgr/m³) more than 18 times a year. 10

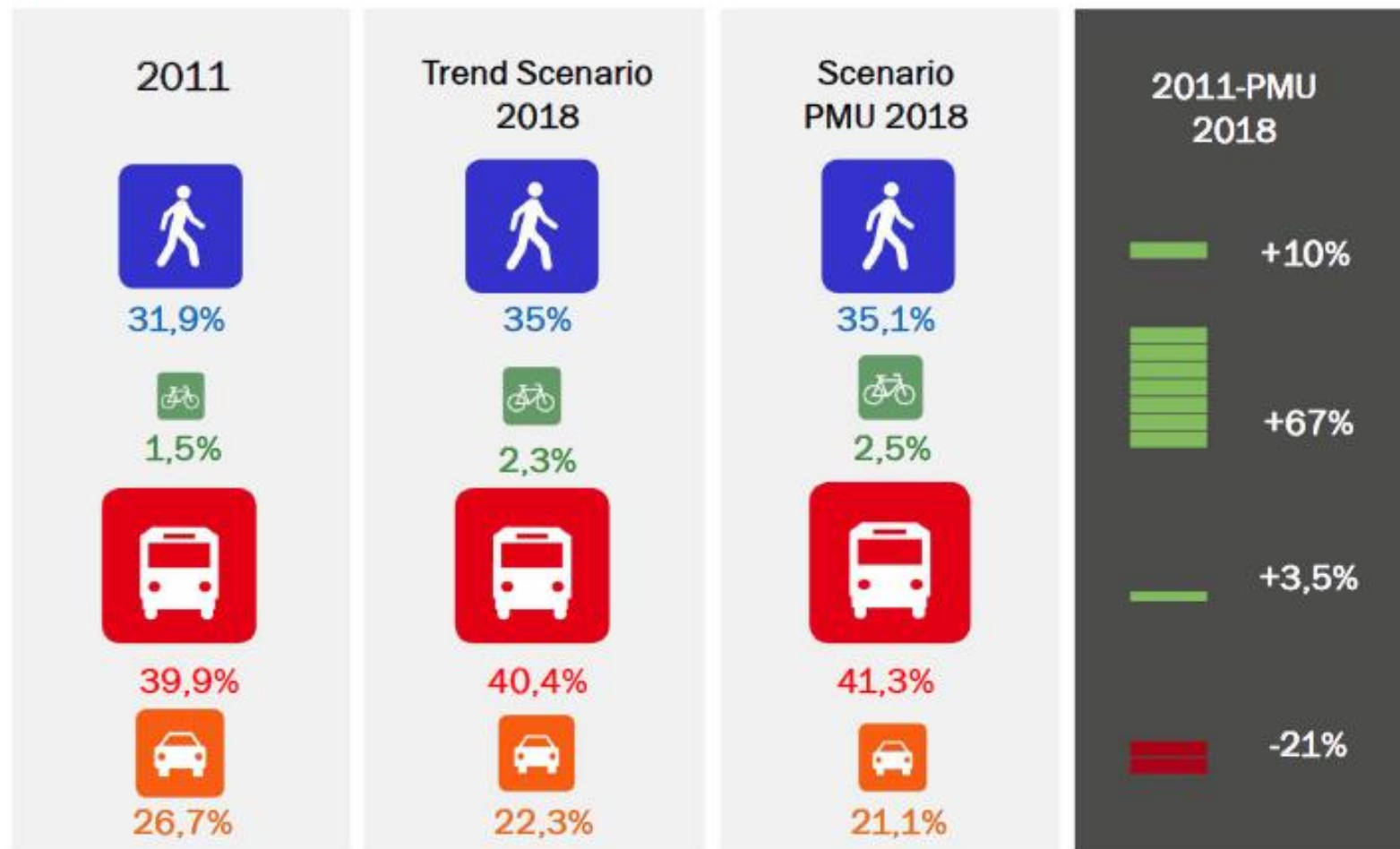




Ajuntament
de Barcelona

Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2018

MODAL DISTRIBUTION



CReIAMO PA

Come stabilire dei target se prima non è stato redatto un Piano dettagliato?

- *Ricorrere a dei confronti*
- *Ipotizzare di allinearsi a dei casi considerati esemplari /modelli in ragione degli obiettivi raggiunti*
- *Target vincolanti*



Definire le risorse che s'immagina di mobilitare nell'arco del tempo e individuare le principali fonti di finanziamento

Anche in questo caso è difficile stabilire quali sino i fondi che è necessario mobilitare per implementare una strategia se prima non è stato redatto un vero e proprio piano.

Cosa è possibile fare in fase preliminare:

- *anche in questo caso ricorrere a dei confronti, cioè ipotizzare di allinearsi a dei casi considerati simili*
- *riflettere sulle forme di finanziamento e quali siano la potenziale incidenza*
- *misure cosiddette "fiscali" o "regolamentari" di riequilibrio come fondi provenienti dalle multe, dalla sosta, dal pedaggio per l'uso dello spazio pubblico*
- *risorse non pubbliche che possono comunque convergere verso la realizzazione della strategia*

Dilemma dell'uovo e della gallina: prima le risorse o prima le soluzioni?



Chiffres clés

- 150 M€ engagés pour développer la pratique du vélo
- 40M de locations de Vélib' ont été réalisées en 2014. Fin 2014, on comptait 286.000 abonnés annuels à ce service innovant.
- 225.000 déplacements quotidiens sont effectués en vélo à Paris, dont plus d'un tiers à Vélib'
- 13.800 vélos à assistance électrique ont été achetés depuis 2009 avec l'aide de la ville, dont 3.800 en 2014
- 10.000 nouvelles places de stationnement seront créées sur la voirie
- 7.000 nouveaux sas vélo seront créés d'ici 2020
- 35 % des déplacements à vélo sont effectués en Vélib' d'ici 2020.
- 15% des déplacements seront effectués à vélo en 2020, contre 5% aujourd'hui



Definire le idee portanti

Un Piano, il Biciplan non fa eccezione, è un documento articolato e complesso composto di tante componenti. Per non smarrirsi, per rendere sempre tutto trasparente e comunicabile, è necessario individuare gli assi portanti della strategia di piano.

In altre parole: **qual è l'idea?**



Una metropolitana per le biciclette

« Nothing must reduce cyclists' right to use any road, we favour segregation »

« We will install **Dutch-style full segregation** on several streets without bus routes »



Visualisation of Royal College Street, Camden, an example of semi-segregation in London



Proposals for the Cycle Superhighway extension to Stratford

« Where it is not possible to segregate without substantially interfering with buses, we will install **semi-segregation**: shared bus and bike lanes, better separated from the rest of the traffic.. 35



CReIAMO PA

Una metropolitana per le biciclette

« A cross-London network of **high-quality guided Quietways** will be created on low-traffic back streets and other routes so different kinds of cyclists can choose the routes which suit them.»



« Segregation is not always necessary or appropriate. In some places we will prefer **filtered cycle Permeability**. Permeability means not completely separating bikes and cars but making the existing streets join up better for cyclists (and pedestrians) than they do for cars. It means **blocking streets**, removing one-way streets, gyratories and complicated crossings of big roads.»

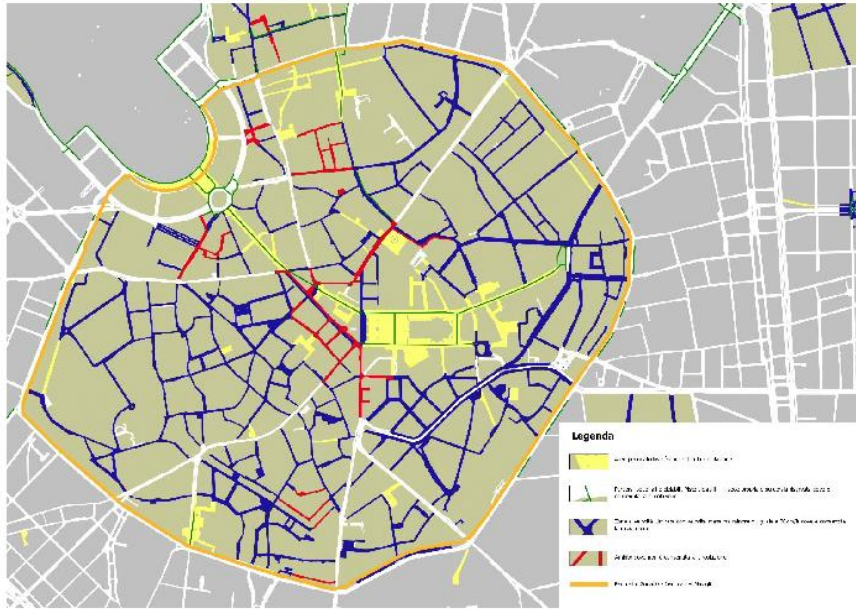


CReIAMO PA

ALL. A alla proposta di deliberazione di G.C. n. 3081/2019

il Direttore Area Pianificazione e Programmazione Mobilità
ing. Stefano Razzola
(firmato digitalmente)

il Direttore dell'Area Trasporti e Sosta
dott.ssa Elena Sala
(firmato digitalmente)



Firmato digitalmente da Razzola Stefano Fabrizio in data 24/09/2019, sala elena in data 24/09/2019





Ajuntament
de Barcelona

MODAL HIERARCHY



1

BY FOOT
mobility



2

BICYCLE
mobility



3

PUBLIC TRANSPORT
mobility



4

Urban distribution of
GOODS



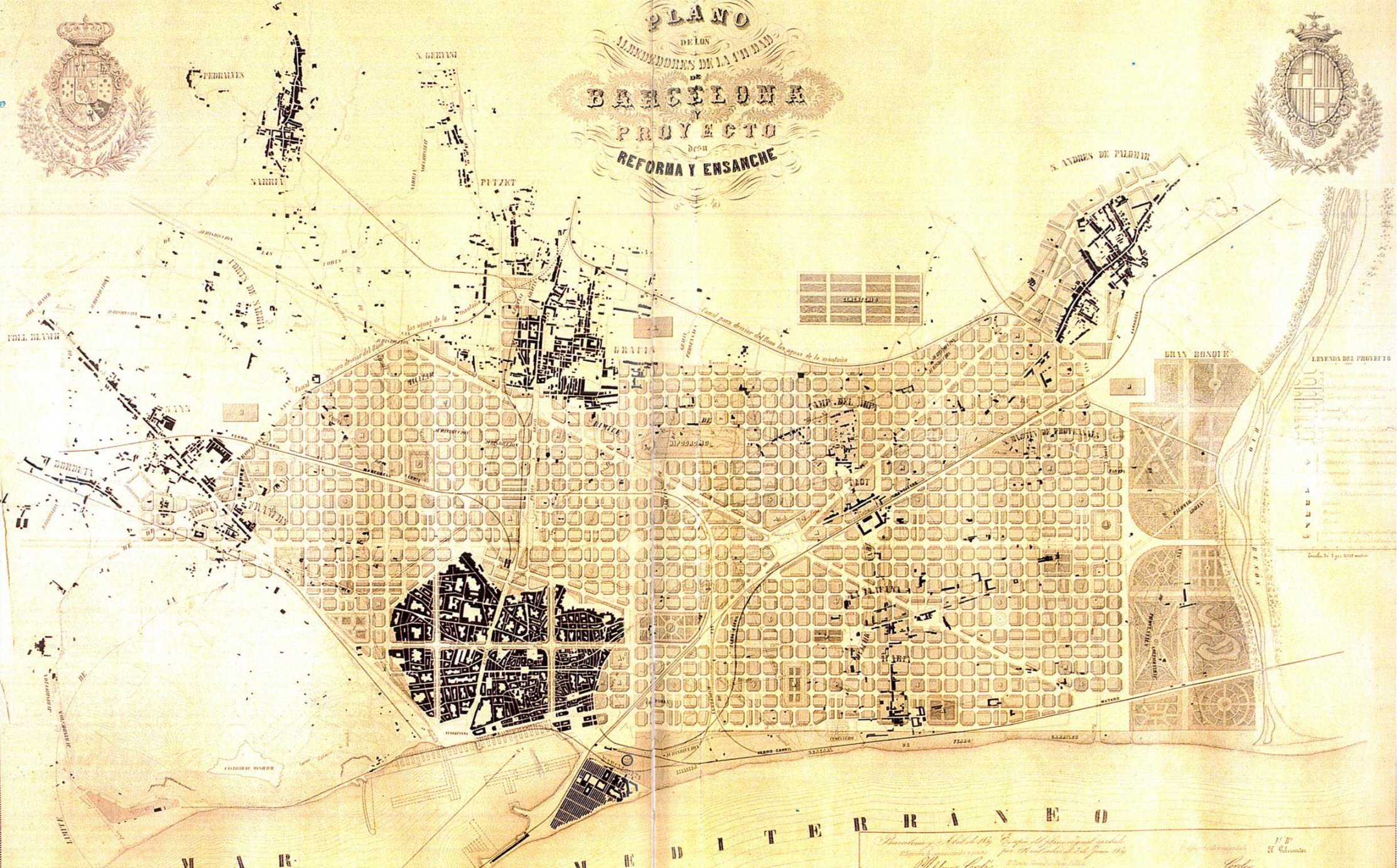
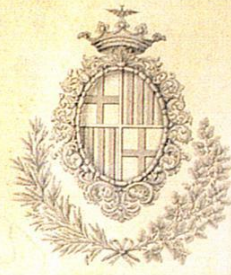
5

PRIVATE TRANSPORT
mobility



CReI

PLANO
DE LOS
ALREDEDORES DE LA CIUDAD
DE
BARCELONA
Y
PROYECTO
de su
REFORMA Y ENSANCHE



1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
11	12	13	14	15
16	17	18	19	20

LEYENDA DEL PROYECTO

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----



MEDITERRANEO

Escuela de Arquitectura de Barcelona, 1858

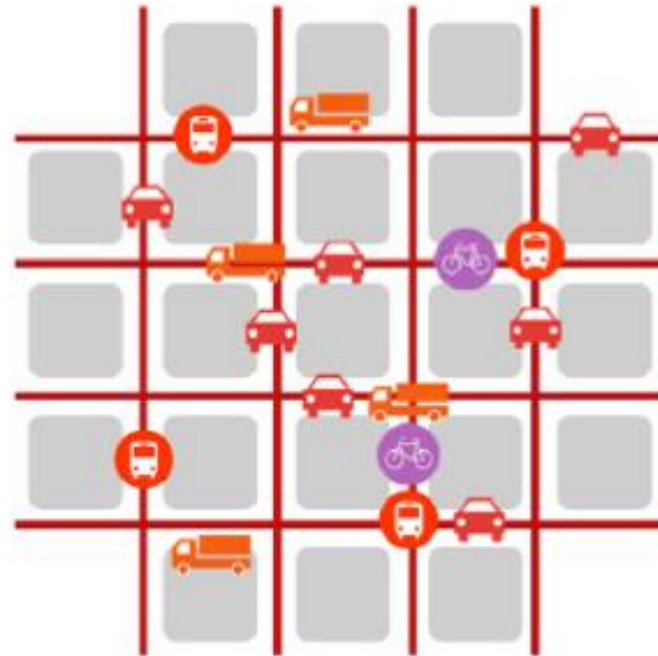
Wolffensberg

1858



SUPERBLOCKS MODEL

Current Model



Superblocks Model



- | | | | | | |
|--|--|--|------------------------------|--|--|
| | PUBLIC TRANSPORT NETWORK | | PRIVATE VEHICLE PASSING | | DUM PROXIMITY AREA |
| | BICYCLES MAIN NETWORK (BIKE LANE) | | RESIDENTS VEHICLES | | ACCESS CONTROL |
| | BICYCLES SIGNPOSTS (REVERSE DIRECTION) | | URBAN SERVICES AND EMERGENCY | | BASIC TRAFFIC NETWORK |
| | FREE PASSAGE OF BICYCLES | | DUM CARRIERS | | SINGLE PLATFORM (PEDESTRIANS PRIORITY) |





**Ajuntament
de Barcelona**

Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2018

The superblocks in Barcelona



CREIAMO PA

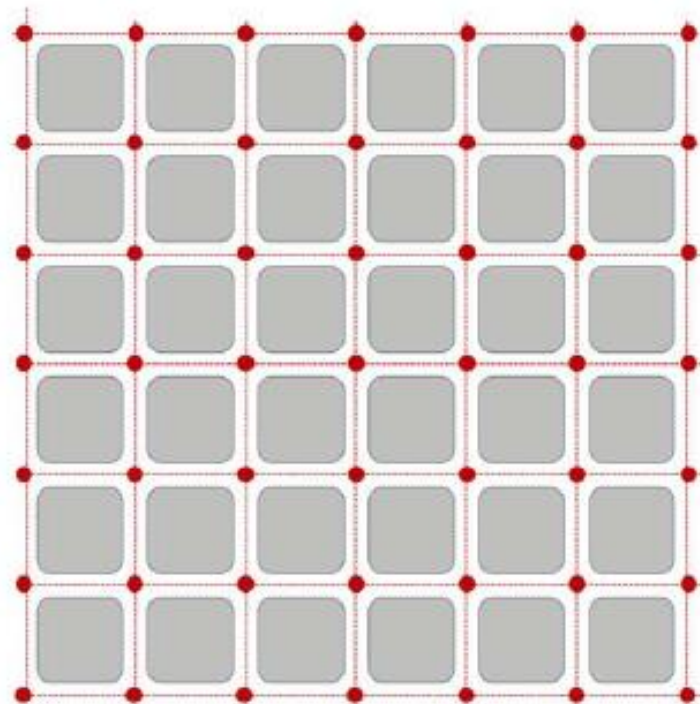


Ajuntament
de Barcelona

Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2018

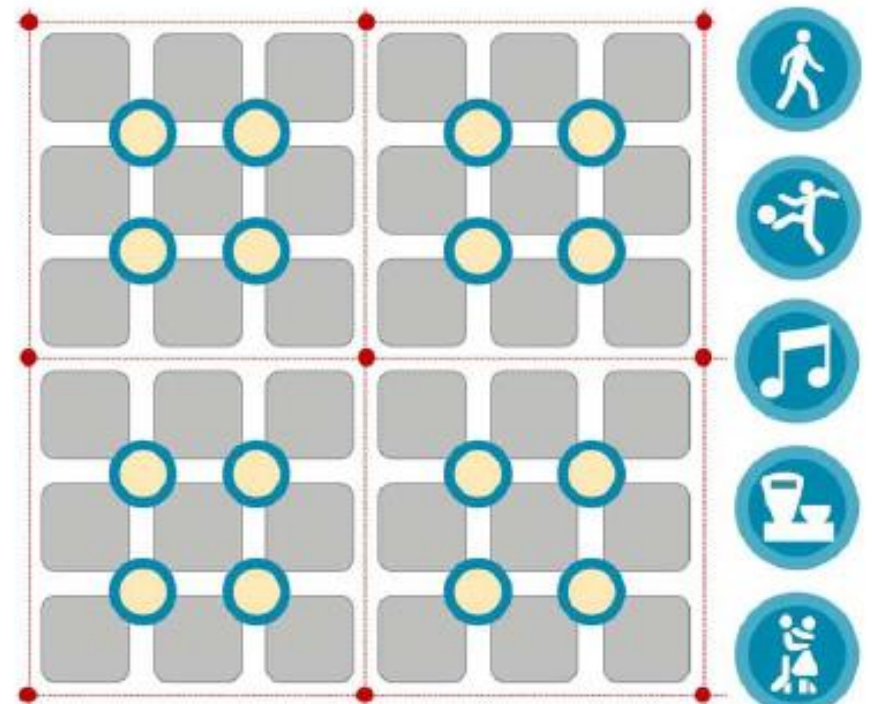
Current Model

SINGLE USE: RIGHT OF WAY



Superblocks Model

MULTIPLE USES AND FUNCTIONS



CREIAMO PA



Ajuntament
de Barcelona

Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2018

Superblocks Model

120 = 23 ha.
potential intersections



CREIAMO PA





Ajuntament
de Barcelona

Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2018



ACTIONS

7



BY FOOT
mobility

13



BICYCLE
mobility

19



PUBLIC TRANSPORT
mobility

9



Urban distribution of
GOODS

18



PRIVATE TRANSPORT
mobility

Total:
66 actions



CREIAMO PA



Bicycle



BICYCLE NETWORK



REGULATING THE USE OF BICYCLES IN THE CITY



MEASURES TO PREVENT THEFT



CYCLING AND PUBLIC TRANSPORT INTERMODALITY



PUBLIC AND/OR SHARED BICYCLE

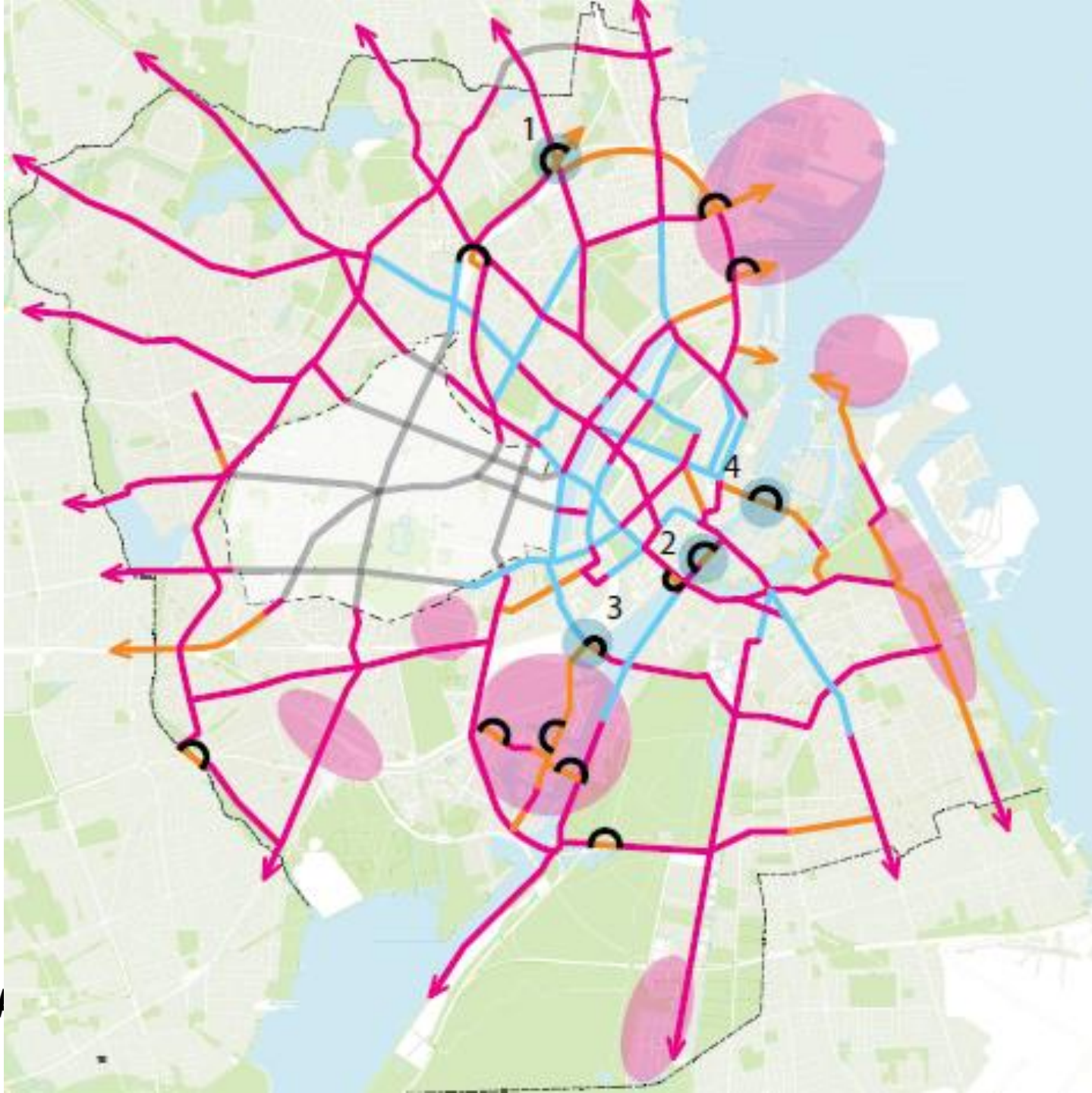


ELECTRIC BICYCLE



BICYCLE PROMOTION





THE PLUSnet SHOWS THE NETWORK FOR DEVELOPMENT.

- MINOR - only minor adjustments required
- NEW GREENWAYS
- LARGE-SCALE IMPROVEMENTS - start from scratch
- NEW BRIDGES - started for bicycles and pedestrians
- NEW URBAN DEVELOPMENT - areas with perspectives beyond 2025

PLUSnet

It also takes into account the need for cyclists to cooperate, including a shared cycle lane, stop the responsibility and to make changes to the route. This means creating a high level of quality for space, infrastructure and maintenance so that every cyclist can feel welcome and comfortable at all times.

CONVERSATION CYCLING

On the PLUSnet, cooperation can continue with a series of cyclists in both directions or one-way traffic. This means that the direction of the cycle lane is not always the same as the direction of the road network. It is important to note that the cycle lane is not always the same as the road network.

WE'RE ON OUR WAY

The PLUSnet is a network of routes that are being developed and improved. This means that the network is not always the same as the road network. It is important to note that the cycle lane is not always the same as the road network.

EXAMPLES OF APPROVED PROJECTS

BRIDGES:

- 1 Bridge over Lyngbyvej and the coming Nordhavnvej
- 2 Chalkbøen
- 3 Dyggårdsvej
- 4 Bridge across the Inner Harbour

STRETCHES:

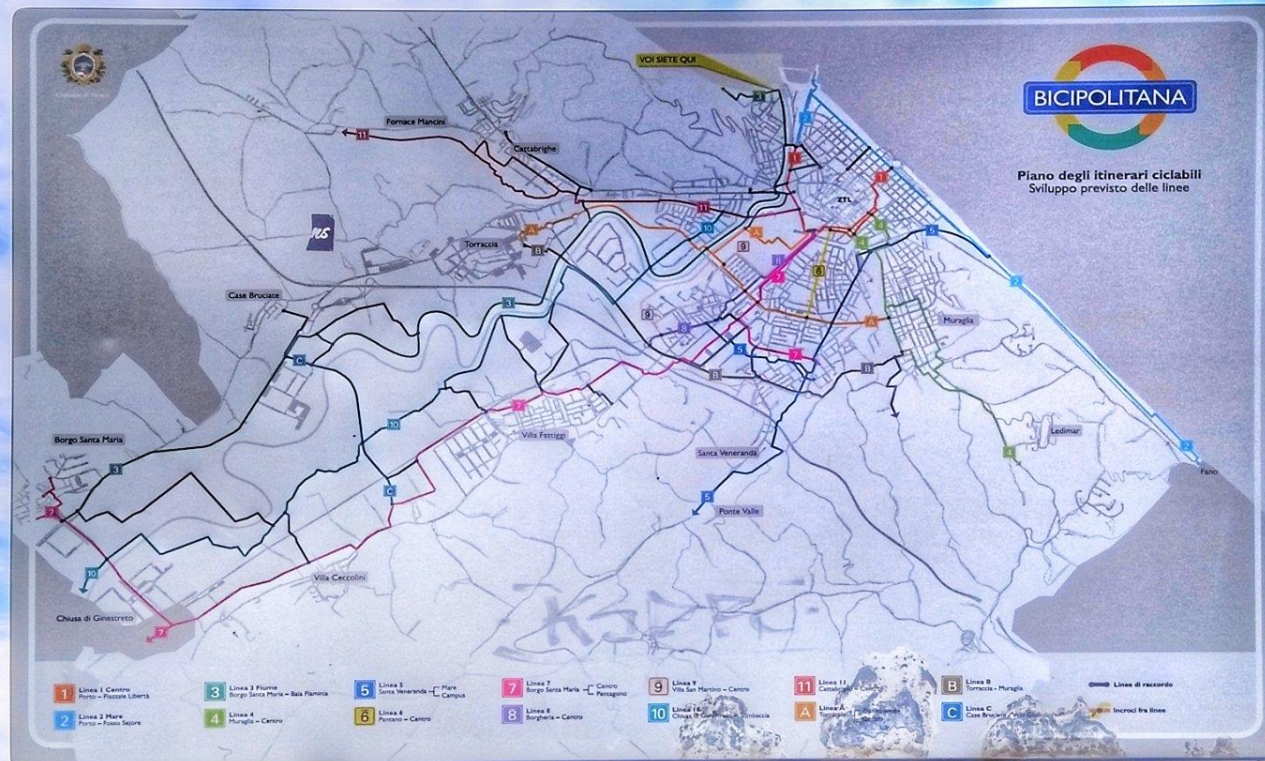
- Nørrebrovej (wider cycle roads, among other projects)
- Fælledvej (Bicycle Superhighway)
- Århusvej (Bicycle Superhighway)
- Svanemøllevej (Green Cycle Route)
- Nørrebrovej, Århusvej - Jægersvej (Green Cycle Route)

PLUSnet

In 2025 there will be a PLUSnet for cyclists in Copenhagen, consisting of chosen Green Routes, Bicycle Superhighways and the most congested bicycle routes. The PLUSnet ensures a high level of quality for space, intersections and maintenance so that many cyclists can travel securely and comfortably at the tempo that suits each individual.



1 immagine = 5000 parole



CREIAMO PA

Conclusioni

- Volontà politica e visione sono ingredienti fondamentali di un piano che ambisce ad essere strategico
- Gli obiettivi devono essere chiari e condivisi, altrettanto devono esserlo i problemi che s'intende affrontare
- Agli obiettivi devono essere associati dei risultati quantificabili, misurabili, raggiungibili, realistici, con scadenze temporali (ricostruendo anche le serie precedenti)
- Anche soluzioni complesse devono poter essere ricondotte ad alcuni assi portanti, comprensibili e comunicabili
- Le idee servono e si trovano solo cercandole

**Il piano non è nulla,
la pianificazione è tutto.**

Winston Churchill



L. 11/1/2018 , Art. 6

tera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti.

5. Il piano regionale della mobilità ciclistica è approvato con deliberazione della regione ed è inviato, entro dieci giorni dall'approvazione, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In sede di prima attuazione della presente legge il termine di approvazione del piano regionale della mobilità ciclistica è stabilito in dodici mesi a decorrere dalla data di approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 2, comma 1. Il piano regionale della mobilità ciclistica è pubblicato nel sito internet istituzionale dell'ente.

Art. 6.

Biciplan

1. I comuni non facenti parte di città metropolitane e le città metropolitane predispongono e adottano, nel rispetto del quadro finanziario definito ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti, i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati «biciplan», quali piani di settore dei piani urbani della mobilità

h) eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;

i) gli interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;

l) le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;

m) le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;

n) eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (*bike-sharing*);

o) le tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;

p) eventuali attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;



L. 11/1/2018 , Art. 6

- Azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola casa - lavoro (Bike to Work)
- Interventi finalizzati all'intermodalità
- Azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti
- Azioni contro il furto delle biciclette
- Parcheggi in prossimità di edifici pubblici, scuole nodi di trasporto pubblico
- Bikesharing
- Trasporto merci/logistica urbana
- Attività di promozione e educazione alla mobilità sostenibile



BICYCLE NETWORK



REGULATING THE USE OF BICYCLES IN THE CITY



MEASURES TO PREVENT THEFT

Furto bici

Repertorio

Intermodalità

mezzi



CYCLING AND PUBLIC TRANSPORT INTERMODALITY



PUBLIC AND/OR SHARED BICYCLE

Ebike



ELECTRIC BICYCLE



BICYCLE PROMOTION

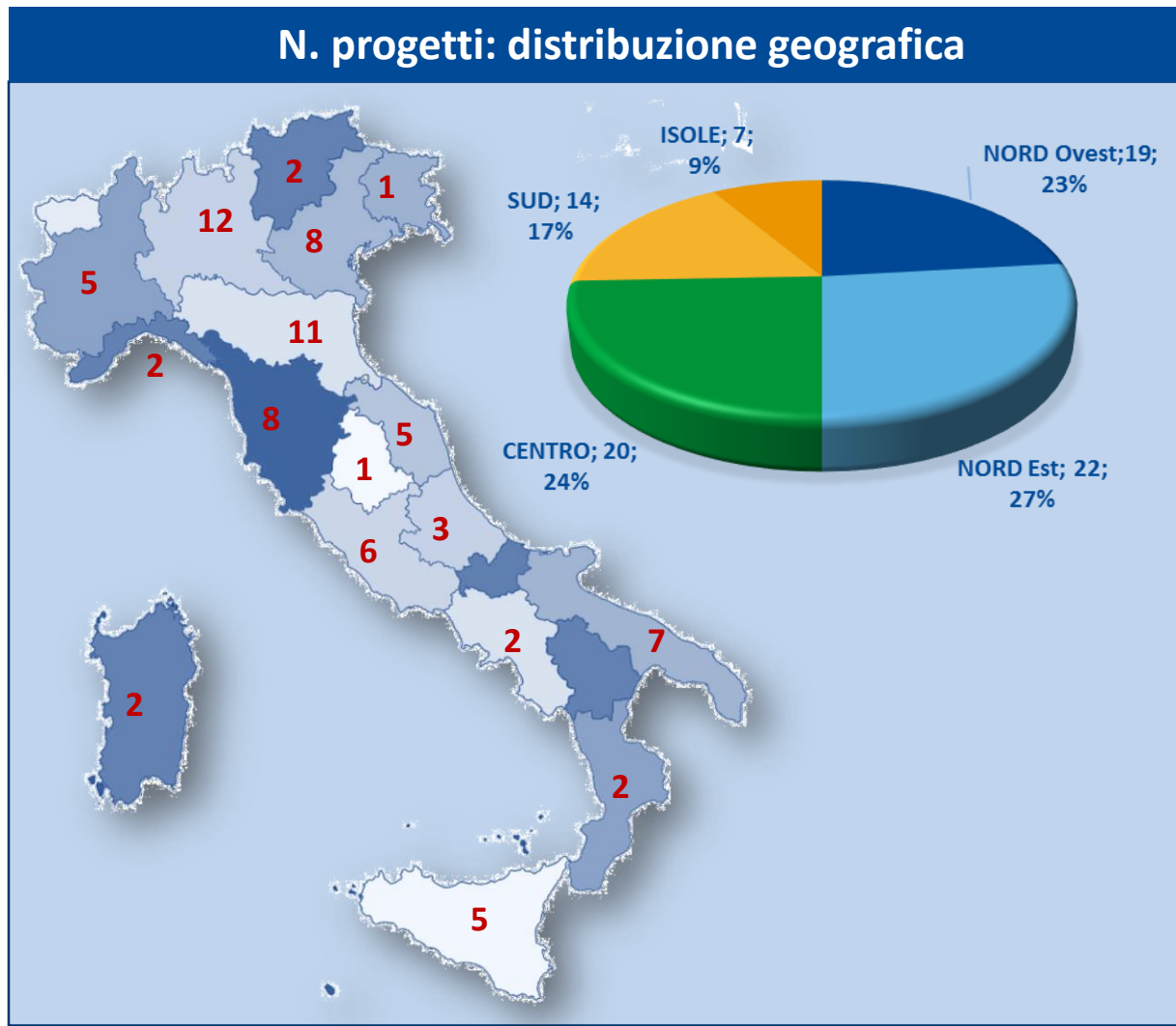


Normativa: Programmi Nazionali per la mobilità sostenibile a favore di Enti Locali

Anno	Risorse impegnate (Milioni di €)
1994 – 1996	62,9
1999	52,5
2000	29,6
2000	15,4
2000	30
2006	8,3
2007 - 2009	239
TOTALE	438



2. DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DEI PROGETTI

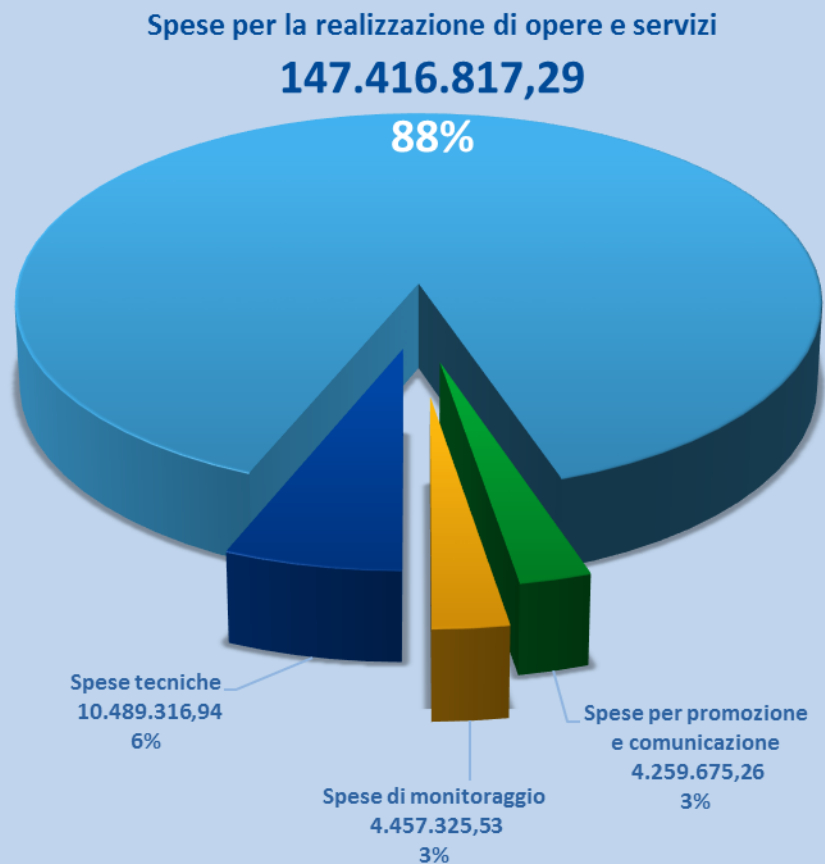


AREA GEOGRAFICA	N. PROGETTI	N. ISTANZE EE.LL. SINGOLI	N. ISTANZE EE.LL. ASSOCIATI
NORD Ovest	19	8	11
Liguria	2	1	1
Lombardia	12	5	7
Piemonte	5	2	3
NORD Est	22	15	7
Emilia Romagna	11	9	2
Friuli Venezia Giulia	1	1	
Trentino Alto Adige	2	1	1
Veneto	8	4	4
CENTRO	20	8	12
Lazio	6	2	4
Marche	5	2	3
Toscana	8	3	5
Umbria	1	1	
SUD	14	7	7
Abruzzo	3	1	2
Calabria	2	1	1
Campania	2	1	1
Puglia	7	4	3
ISOLE	7	4	3
Sardegna	2	2	
Sicilia	5	2	3
TOTALE	82	42	40

Elaborazione dati a cura del Ministero dell'Ambiente

2. COSTO COMPLESSIVO DEI PROGETTI

Costo complessivo dei progetti



VOCI DI SPESA	IMPORTO PROGETTI (€)
Spese tecniche	10.489.316,94
Spese per la realizzazione di opere e servizi	147.416.817,29
Spese per promozione e comunicazione	4.259.675,26
Spese di monitoraggio	4.457.325,53
TOTALE	166.623.135,02

Elaborazione dati a cura del Ministero dell'Ambiente

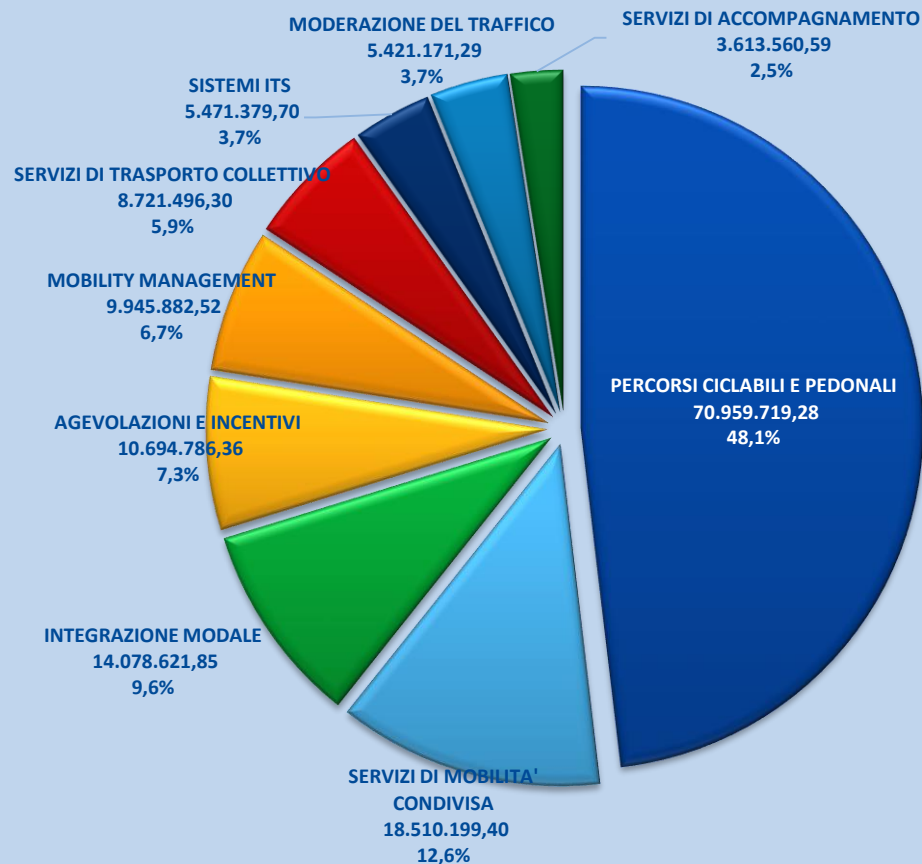
3. MACROCATEGORIE DI INTERVENTI

Macrocategorie di interventi	
1	SERVIZI E INFRASTRUTTURE DI MOBILITÀ CONDIVISA
2	OPERE PER L'INTEGRAZIONE MODALE
3	PERCORSI CICLABILI E PEDONALI
4	SPOSTAMENTI DI GRUPPO VERSO SEDI SCOLASTICHE E AZIENDALI
5	MODERAZIONE DEL TRAFFICO
6	SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO (ITS)
7	AZIONI DI MOBILITY MANAGEMENT
8	AGEVOLAZIONI E INCENTIVI
9	SERVIZI E INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO COLLETTIVO

Elaborazione dati a cura del Ministero dell'Ambiente

4. ANALISI DEI PROGETTI PER MACROCATEGORIA DI INTERVENTI

Importo progetti per macrocategoria



MACROCATEGORIA DI INTERVENTI	N. PROGETTI (SU 82 ISTANZE)	IMPORTO (€) PROGETTI	% IMPORTO
PERCORSI CICLABILI E PEDONALI	62	70.959.719,28	48,1%
SERVIZI DI MOBILITA' CONDIVISA	60	18.510.199,40	12,6%
INTEGRAZIONE MODALE	43	14.078.621,85	9,6%
AGEVOLAZIONI E INCENTIVI	49	10.694.786,36	7,3%
MOBILITY MANAGEMENT	65	9.945.882,52	6,7%
SERVIZI DI TRASPORTO COLLETTIVO	23	8.721.496,30	5,9%
SISTEMI ITS	61	5.471.379,70	3,7%
MODERAZIONE DEL TRAFFICO	27	5.421.171,29	3,7%
SERVIZI DI ACCOMPAGNAMENTO	44	3.613.560,59	2,5%
TOTALE		147.416.817,29	100%

Elaborazione dati a cura del Ministero dell'Ambiente