



Gentile Ministro Sergio Costa

Ministro dell'Ambiente, per la Tutela del territorio e del Mare

accogliendo il Suo invito in occasione della Tavola rotonda sulla mobilità sostenibile presso il MATTM lo scorso lunedì 16 settembre, come principali Associazioni ambientaliste e della mobilità attiva, **Le avanziamo unitariamente alcune proposte** di carattere prioritario per incentivare la mobilità sostenibile in Italia, con particolare attenzione a quella ciclistica e pedonale, che, come illustrato anche nella tavola rotonda, risulta essere la più efficace in termini di benefici ambientali e la meno onerosa da sostenere, sia per lo Stato, sia per le famiglie. **Confidiamo che Lei possa valutare di inserire le nostre proposte all'interno della prossima Legge di Bilancio 2020.**

Non siamo in grado di individuare i riferimenti alla disponibilità nel bilancio dello Stato delle risorse necessarie a sostenere le nostre proposte per la ciclabilità, ma ci confortano due elementi che Lei ha illustrato durante l'incontro:

- il fatto che tutte e tre le forze politiche che hanno dato vita al nuovo Governo abbiano esplicitamente affermato di voler investire sulla sostenibilità ambientale si traduca in un impegno concreto, come Lei stesso ha auspicato;
- la possibilità di intervenire attraverso la Legge di Bilancio ad una revisione dei SAD (sussidi ambientalmente dannosi) la cui entità permette di recuperare risorse economiche significative senza il bisogno di prevedere nuove entrate. In particolare, anche durante l'incontro di lunedì, è emerso il contrasto tra la volontà di "decarbonizzare" il sistema dei trasporti, oltreché quello produttivo, e la sussistenza di sussidi alla mobilità insostenibile attraverso detrazioni e incentivi a mezzi e combustibili inquinanti.

Prima di illustrarle le proposte per il Suo Ministero vorremmo richiamare tre punti fondamentali che possono necessitare di coordinamento con altri Ministeri, ringraziandola per aver invitato all'incontro il Dott. Mautone del MIT che ha permesso di dare alla tavola rotonda un quadro completo della mobilità sostenibile. Confidiamo che Lei possa avere l'occasione di sostenere questi punti nelle occasioni collegiali dell'attività di Governo.

Serve una modifica radicale ed organica del **Codice della Strada** e dei relativi regolamenti attuativi, improntata in particolare alla sicurezza stradale nei centri urbani a favore delle utenze vulnerabili.

Occorre sviluppare il **trasporto pubblico locale**, con particolare attenzione all'intermodalità con la bicicletta.

Occorre procedere alla redazione del **Piano Nazionale della Mobilità Ciclistica** ed incentivazione della realizzazione dei **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile** e dei **Biciplan**.

Di seguito le proposte rivolte direttamente al MATTM

1) Fondo ciclabilità

Stabilizzare nel bilancio dello Stato un fondo che permetta di sviluppare le infrastrutture ciclabili, al pari di ciò che oggi avviene per le infrastrutture stradali, ferroviarie, per i porti e gli aeroporti, come indicato dalla legge 2/2018. Il fondo, che individuiamo pari ad 1 miliardo di Euro in 10 anni, con una dotazione di **100 milioni l'anno dal 2020 al 2030**, deve essere finalizzato alla progettazione e realizzazione di interventi infrastrutturali e azioni promozionali dei "Biciplan" (piani della mobilità ciclistica di Città metropolitane e Comuni). Il modello di riferimento è quello già adottato per garantire investimenti strutturali e continuativi nel tempo per la realizzazione della Rete delle Ciclovie Nazionali, che prevede risorse dedicate e un ruolo specifico di direzione e coordinamento da parte del Governo, attraverso la collaborazione di più Ministeri. Lo stesso fondo per le Ciclovie turistiche andrebbe implementato, così come quello per la realizzazione di velostazioni presso le stazioni ferroviarie e l'accessibilità dei treni con le biciclette.

2) Bici-bonus

Introduzione sperimentale, almeno per tre anni, di incentivi per l'acquisto di biciclette nuove, destinate all'uso urbano, sul modello inglese "Cycle to Work Scheme", o come **bonus all'acquisto, o come deduzione o detrazione Irpef al 50%** della spesa sostenuta, per aumentare il numero di bici in Italia. Il "bici-bonus" potrebbe coprire fino a 300€ per bici convenzionale, fino a 400€ per la pieghevole, fino a 800€ per la pedalata assistita, fino a 1.200€ per la cargo/risciò e fino a 1.500€ per la cargo/risciò assistita. I bonus per le bici cargo/risciò dovrebbero essere concessi a società imprenditoriali, artigiani e cooperative di trasporto e logistica urbana anche in assenza di rottamazione di un veicolo fino ad un massimo di 5.000€ una tantum per singolo soggetto imprenditoriale, incrementabile di 3.000€ a fronte della rottamazione di un veicolo da trasporto diesel. Il bici-bonus dovrebbe essere cumulabile con quelli regionali già esistenti fino a eventuale copertura totale del costo acquisto.

3) Incentivi fiscali per le imprese a favore dell'uso della bicicletta

Previsione dell'esenzione IVA e/o di altre agevolazioni fiscali (ad esempio sulla TARI, compensando gli enti locali), per:

- le imprese commerciali che promuovono l'utilizzo della bicicletta da parte della clientela, da destinare ad esempio a parcheggi bici attrezzati per clienti;
- le imprese, aziende ed enti pubblici, purché dotate di mobility manager, che inseriscono la mobilità attiva nei pacchetti di welfare aziendale, destinate alle attività previste dal piano mobilità casa-lavoro, quali: formazione dei mobility manager, incentivi economici per chi usa ogni giorno la bicicletta, depositi biciclette protetti, attrezzature per i dipendenti che usano la bicicletta (compresi locali uso spogliatoio), acquisto app e dispositivi per certificare i percorsi, bonus in busta paga, flotte bici aziendali;

· le imprese del settore bici, che utilizzano la bici come bene strumentale o si rivolgono all'utenza ciclistica, per le prestazioni di servizi di manutenzione, riparazione, locazione, noleggio, deposito, trasporto di persone o cose, organizzazione di tour turistici, etc., nonché servizi accessori e complementari, che, in via esclusiva, hanno ad oggetto o sono effettuati mediante biciclette.

4) Finanziamento dei progetti di mobilità scolastica attiva

In continuità con i progetti del "Piano nazionale sperimentale degli spostamenti casa-scuola, casa-lavoro" già previsto nell'ultimo Collegato Ambientale, si dovrebbero **finanziare progetti rivolti ai Comuni e/o agli Istituti scolastici per progetti di bicibus, pedibus e allontanamento delle automobili dalle scuole**. Il finanziamento dei progetti può comprendere i costi per le attrezzature destinate agli scolari e agli accompagnatori, quali pettorine e caschi, la remunerazione degli accompagnatori, oneri assicurativi e degli operatori coinvolti dai progetti, attrezzature necessarie all'allontanamento del traffico dalle scuole negli orari di entrata/uscita, rastrelliere bici e eventuali cicloparcheggi coperti nei cortili scolastici, incentivi annuali per i mobility manager scolastici coinvolti (che oggi svolgono la funzione in modo del tutto gratuito) in misura comparabile con quella delle altre funzioni-obiettivo attualmente remunerate.

5) Campagna di comunicazione e formazione a favore dell'uso della mobilità attiva

Come Lei stesso ha annunciato durante la tavola rotonda, sarebbe utile finanziare una campagna di comunicazione da affidare a diversi canali e media - Lei stesso citava l'uso della Pubblicità Progresso - di concerto con le esperienze e le competenze del mondo del cicloattivismo e delle associazioni, tale da supportare la visione del Governo e del Ministero e stimolare l'attenzione e l'interesse da parte dei cittadini verso la possibilità di cambiare le proprie abitudini quotidiane di mobilità. Oltre alla comunicazione sarebbe utile che il Governo mettesse lo Stato nelle condizioni di esercitare la propria funzione direttiva finanziando corsi di formazioni per i tecnici, finalizzati all'acquisizione delle competenze necessarie ad adeguare la pianificazione e progettazione della mobilità e delle infrastrutture di trasporto alle esigenze di sicurezza e sostenibilità ambientale, recentemente inserita all'art.1 del Codice della Strada.

Consideriamo queste proposte fondamentali, fattibili ed efficaci, per promuovere finalmente una mobilità più sostenibile, migliorare la qualità dell'aria e democratizzare lo spazio pubblico nelle nostre città, dando un messaggio politico e culturale nuovo all'opinione pubblica e contribuendo, anche nel settore della mobilità e dei trasporti, al contrasto all'emergenza ambientale e climatica in cui il pianeta e anche il nostro paese sono coinvolti.

Prima di salutarla e ringraziarla per l'attenzione avanziamo una ulteriore richiesta di nessun costo economico e che potrebbe essere assolta anche con un Decreto Ministeriale.

Come emerso durante la tavola rotonda le declinazioni possibili della mobilità sostenibile possono essere molto diverse tra loro e a volte in contrasto. **Non esiste in Italia una definizione ufficiale dei "mobilità sostenibile". Questa definizione sarebbe molto utile ed è nelle specifiche competenze del Suo Ministero.**

Si tratta di determinare formalmente cosa è e cosa non è mobilità sostenibile, con quale ordine e priorità si devono organizzare gli strategie, obiettivi ed interventi. Una definizione che risulti utile ad ordinare l'azione dello Stato, degli enti locali e di tutti gli operatori interessati.

A titolo di esempio può essere richiamato quanto esiste da anni in materia di rifiuti grazie a specifiche direttive europee e legislazione nazionale e regionale, da cui risulta molto chiaro ed evidente che l'obiettivo della riduzione della produzione dei rifiuti è prioritario. Non è sostenibile un processo di gestione dei rifiuti che non parta dalla riduzione della produzione degli stessi, altresì non si può immaginare politiche di mobilità sostenibile se a monte non vi è la riduzione dell'uso di automobili.

La definizione della mobilità sostenibile è in realtà già presente in letteratura e in disciplina, ma occorre che sia tradotta formalmente in un atto di natura direttiva se non legislativa.

Assieme alla definizione del concetto di mobilità sostenibile **occorre determinare un criterio univoco per la misurazione della ripartizione modale (modale split) in ambito urbano**, in modo che da questo siano poi desumibili target di risultato in termini di incremento delle quote di mobilità attiva e del trasporto pubblico locale, quali indicatori univoci e riconosciuti dell'efficacia delle politiche adottate. In tal senso si era espresso anche il direttore di Ispra anche durante la tavola rotonda.

Naturalmente consideri la nostra disponibilità a seguire e contribuire allo sviluppo di tutte queste proposte nelle forme che lei dovesse ritenere utile.

Rimaniamo in attesa di un Suo gentile riscontro e a disposizione per ogni confronto in merito.

FIAB Onlus

#Salvaiciclisti

Legambici

Alleanza Mobilità Dolce

Kyoto club

Bike to school

Italian Cycling Embassy

Rete #vvinstrada

Fondazione Guccione

Fondazione Michele Scarponi

Milano Bicycle Coalition

Famiglie Senz'auto

Napoli Pedala

Bikeitalia

Roma, 23 settembre 2019