



# LETTERA APERTA DI FIAB CAGLIARI APS

## AI CANDIDATI SINDACO PER LE ELEZIONI COMUNALI DI CAGLIARI 2024

### IL SISTEMA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE SIA AL CENTRO DELLE POLITICHE DEL FUTURO GOVERNO DELLA CITTÀ DI CAGLIARI E DELLA CITTÀ METROPOLITANA

**FIAB Cagliari** è un'associazione il cui scopo è promuovere la bicicletta nell'utilizzo quotidiano quale mezzo di trasporto ecologico, salutare e rispettoso dell'ambiente. Aderisce alla FIAB - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, ed è iscritta al **RUNTS**, Registro Unico Nazionale del Terzo Settore e nell'Albo delle Associazioni del Comune di Cagliari.

**FIAB** considera la mobilità sostenibile e il cicloturismo elementi fondamentali per **una moderna politica di sviluppo** in grado di coniugare la **crescita economica** con la **tutela della salute e dell'ambiente** e, più in generale, per una **migliore qualità della vita dei cittadini**.

Purtroppo, **l'automobile privata** rappresenta il mezzo più utilizzato dai cittadini mentre le **modalità di spostamento alternative e sostenibili**, seppure in crescita negli ultimi dieci anni, risultano ancora scarsamente utilizzate.

La sfida per le città che adottano la **mobilità sostenibile** può essere vinta solo attraverso la costruzione di un **sistema di mobilità pubblica** collettiva ed individuale moderno e innovativo, con la mobilità ciclistica che ne sia parte integrante, come **alternative all'uso dell'auto privata**.

La **mobilità attiva**, in particolare quella legata alla bicicletta, rappresenta una delle forme di trasporto più sostenibili, economiche e benefiche per la salute perché determina:

- Una riduzione dei costi a **carico del Servizio Sanitario Nazionale**;
- **Una riduzione dell'inquinamento nei centri abitati ed il miglioramento della vivibilità**;
- **Un maggiore spazio a disposizione dei cittadini**, precedentemente destinato all'uso delle auto private.

## LA BICI È PARTE DELLA SOLUZIONE, NON DEL PROBLEMA!

Tutto ciò premesso, **FIAB Cagliari APS**

## CHIEDE

### 1) Un sistema di mobilità ciclistica diffuso nell'area Metropolitana di Cagliari

La definizione di una città ciclabile non può basarsi solamente sulla lunghezza delle piste ciclabili, ma anche sulla **facilità con cui i cittadini di tutte le età possono spostarsi in bicicletta**. I ciclisti urbani si muovono meglio in città lungo **percorsi sicuri**. Di conseguenza, l'obiettivo di un'amministrazione dovrebbe essere quello di **garantire che i cittadini possano scegliere il mezzo di trasporto più adatto per ogni spostamento**, senza essere costretti a utilizzare necessariamente l'auto per muoversi. La realizzazione di piste ciclabili all'interno del territorio comunale, con il collegamento di tutti i quartieri e dei parchi, così come con il sistema ciclabile metropolitano e regionale, **dovrebbe essere una delle priorità della prossima amministrazione comunale**.



## 2) L'Ufficio Mobilità Ciclistica: nodo dello sviluppo della mobilità ciclistica

Riteniamo che per gestire la mobilità ciclistica in tutte le sue fasi (programmazione, pianificazione, progettazione, comunicazione, organizzazione, servizi, ecc.) sia fondamentale istituire un apposito Ufficio in forma di struttura interna all'amministrazione comunale e metropolitana, che si prefigga lo scopo di **incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto** realmente alternativo all'uso dell'auto. Per raggiungere tale obiettivo, si devono mettere in campo azioni di **promozione e comunicazione**, anche attraverso il raccordo e il confronto con figure professionali specifiche, come i **"Mobility Manager aziendali"** e il **"Mobility Manager di area"**.

## 3) Rete interconnessa con la realizzazione di nuove infrastrutture ciclo-pedonali

Affinché la pedonalità e ciclabilità possano ulteriormente svilupparsi, bisogna limitare i percorsi promiscui con la mobilità veicolare e accorciare le percorrenze, in modo che la mobilità attiva diventi rapida e sicura, con la realizzazione di infrastrutture urgenti ed indispensabili per dare continuità ai quartieri isolati:

- La rete ciclabile cittadina deve svilupparsi maggiormente in senso bidirezionale attorno **all'anello ciclabile urbano**, dalla Piazza Matteotti attraversando le principali vie cittadine: viale Diaz, via Dante, via dei Giudicati, via Is Mirrionis, via Sant'Avendrace, viale Trieste e la via Roma.
- Dallo **stesso anello** dovrebbero partire le diramazioni che dovranno consentire di raggiungere il maggior numero possibile di **quartieri, i parchi comunali e regionali, tutte le spiagge cittadine**, e tutti i **paesi compresi nell'area metropolitana** e le interconnessioni con il **sistema ciclabile regionale**.
- **Ponte ciclopedonale per il quartiere di Giorgino**, indispensabile per il percorso religioso di Sant'Efisio e per consentire agli abitanti di Giorgino di raggiungere con maggiore facilità il centro città, potendo scegliere di muoversi a piedi o in bicicletta.
- Collegamento ciclopedonale tra i **quartieri di Monte Mixi/Amsicora e La Palma**, che l'asse mediano ha isolato, per dare continuità pedonale ai quartieri ed agli impianti sportivi.
- Continuità precedentemente esistente, ora interrotta, **tra Monte Urpinu e il parco di Molentargius**, che permetterebbe il raggiungimento rapido e sicuro, senza auto, verso il Poetto e il centro di Quartu.
- Collegamento tra il **viale Trieste e la nuova Ciclovía della Sardegna**, con i prossimi impianti sportivi della zona di via San Paolo, superando la presenza dei binari ferroviari.
- Attraversamento ciclopedonale **VV.FF – Is Pontis Paris**.

La recentissima apertura del ponte ciclopedonale Su Siccu-Parco Nervi/Parcheeggio Cuore ha permesso di **accorciare il percorso centro città-Poetto di ben 15 minuti**.

## 4) Un modello complessivo di mobilità che punti anche sulla bicicletta attraverso azioni mirate

Per migliorare la mobilità nelle nostre città si tende a realizzare infrastrutture impattanti come tranvie, strade, circonvallazioni ecc. Tuttavia, possono essere attuate soprattutto **azioni "soft"**, che richiedono tempi brevi e che hanno effetti di lungo periodo, intervenendo sugli stili di vita dei cittadini, uscendo dalla logica dell'emergenza e rafforzando le infrastrutture ciclistiche e legate al trasporto pubblico, come le corsie preferenziali. Le indicazioni generali di salute e finanza pubblica propongono **di premiare bici, pedoni e TPL e di frenare l'uso dell'auto privata**. Le azioni "soft" sono da tempo radicate e ben accettate in tutte le città moderne dell'Europa e del mondo. Gli ingredienti fondamentali per una buona politica per la mobilità ciclistica sono:

→ **Un PUMS con un Biciplan complessivo** della città di Cagliari che si integri con quello della Città



Metropolitana di Cagliari;

- La riorganizzazione di un unico sistema **di bike sharing cittadino e metropolitano**;
- La creazione della **consulta delle associazioni ciclistiche**, che si confronta con le figure rappresentative operative, come il **"Mobility Manager di area"**.
- Una **programmazione pluriennale certa delle risorse finanziarie**.

## 5) Favorire l'intermodalità per una maggiore mobilità ciclistica

A Cagliari e in tutte le stazioni dell'area Metropolitana, nelle stazioni ferroviarie e in quelle della Metropolitana, deve essere possibile parcheggiare la bici in stazione e prendere il treno o il bus; questa pratica richiede ciclo-parcheggi efficienti, sicuri, e possibilmente chiusi e custoditi, nei quali assicurare il telaio della bici al ciclo-parcheggio, ripararla se necessario, oppure noleggiarla.

## 6) L'attività di promozione della mobilità sostenibile e alternativa all'auto

Cagliari purtroppo è molto lontana da potersi definire **una città ciclabile**, non tanto per motivi altimetrici, anche perché sono ormai diffuse le bici a pedalata assistita, quanto per motivi culturali e politici. I percorsi ciclabili attualmente realizzati e in fase di realizzazione **sono ancora discontinui** in alcune vie cittadine. **Nonostante l'ingente finanziamento di risorse ministeriali e comunitarie**, il progetto della mobilità ciclistica non è stato affrontato con la dovuta competenza e considerazione.

### Attività da intraprendere:

- Favorire iniziative di promozione della mobilità ciclistica: es. **Bike to Work, e Bike to school**, con l'utilizzo di finanziamenti specifici della Finanziaria nazionale e/o utilizzo di risorse proprie, contravvenzioni del CdS, **dall'Applicazione effettiva dell'art. 18 della legge 472/99**.
- Favorire iniziative di promozione dell'educazione stradale e della mobilità ciclistica con attività di sensibilizzazione **nelle piazze, nei quartieri ed educative con le scuole di ogni ordine e grado**.
- Farsi promotori verso il governo nazionale per una **revisione del Codice della Strada** in senso ciclistico, per una maggiore attenzione verso le categorie vulnerabili, pedoni e ciclisti.
- Incentivare l'attivazione **di parcheggi sicuri** (rastrelliere) diffusi in tutta la città.

### Sottolineiamo che:

- Ogni persona che sceglie di spostarsi in bicicletta o con i mezzi pubblici rappresenta un'auto in meno sulle strade cittadine;
- Meno auto in circolazione significa meno inquinamento, meno traffico e disponibilità di più parcheggi;
- Meno auto in circolazione si traducono in una riduzione dell'incidentalità stradale.

La FIAB non intende imporre l'uso della bicicletta a tutti. Piuttosto, si propone di promuovere l'adozione di mezzi alternativi all'auto per coloro che ne hanno la possibilità.

Infine, è auspicabile che i consiglieri comunali, che sostengono questo approccio alla politica della mobilità, agiscano coerentemente, dando l'esempio e riducendo l'uso dell'auto privata a vantaggio della bicicletta per gli spostamenti brevi e del trasporto pubblico.

Cagliari, 21 Aprile 2024

Presidente  
Virgilio Scanu

