

A tutti i Sindaci e rispettivi Assessori
dei Comuni della Provincia di Bergamo

Come un piccolo "Ambrogino d'Oro" dedicato alla mobilità sostenibile, anche quest'anno A.Ri.Bi. – Associazione per il Rilancio della Bicicletta ASD – è pronta a proclamare quale Comune della nostra provincia conquisterà il titolo di

"PICCOLA COPENAGHEN 2025"
6ª edizione

Un riconoscimento simbolico ma dal valore profondissimo, che premia quelle amministrazioni che, con dedizione, lungimiranza e senso del bene comune, hanno saputo investire nella sicurezza quotidiana di chi si muove in bicicletta. Comuni che, pur tra mille difficoltà e priorità, hanno trovato il coraggio di ampliare chilometri protetti, sostenere il Bike to Work, accompagnare i bambini nel Bike to School, e farlo senza rinunciare alla qualità degli altri servizi alla persona.

È un gesto che nasce da una provincia generosa, da sindaci e assessori che ogni giorno si impegnano per costruire città più vivibili, più accoglienti, più attente al futuro. Per questo, il 24 dicembre 2025 condivideremo con tutti voi la gioia dell'annuncio ufficiale: un momento che ogni anno si rinnova e che, per i dodici mesi successivi, farà della città premiata un esempio virtuoso, un faro capace di ispirare le altre amministrazioni a proseguire, migliorare, osare.

Il nostro grazie va a tutti i Sindaci, agli Assessori alla Mobilità, ai tecnici comunali della provincia di Bergamo: a chi pedala ogni giorno, e a chi magari la bici non la usa, ma sa ascoltare, comprendere e valorizzare il suo ruolo straordinario per la salute, l'ambiente, la socialità e la qualità della vita.

Alla città vincitrice verrà consegnata anche una targa da esporre nell'Ufficio del Sindaco: un segno di stima, di riconoscenza e di alleanza per un percorso che riguarda tutti noi.

Perché costruire territori più sicuri, più umani e più sostenibili è un'impresa collettiva. E noi, insieme, stiamo già pedalando nella direzione giusta.

Per partecipare alla nostra selezione, è sufficiente inviare alla nostra segreteria aribiufficio@gmail.com il questionario in calce, debitamente compilato, entro il 15 Dicembre 2025.

QUESTIONARIO

Compilato da ……

Comune di …….

Esiste la figura del *Mobility Manager* nel Vostro Comune?

SI NO

Nome del *Mobility Manager*

……

Avete già partecipato al nostro Concorso?

SÌ NO

- Elencare, in chilometri totali e nello specifico quelli realizzati nel 2024, di piste ciclabili, le ciclopedonali , le Bike lane o i percorsi rurali in ambito urbano/extraurbano, atti a favorire il Bike to Work o Bike to School:

PISTE CICLABILI

KM totali .....

KM realizzati nel 2025 .....

PISTE CICLOPEDONALI

KM totali .....

KM realizzati nel 2025 .....

BIKE LANE

KM totali .....

KM realizzati nel 2025 .....

PERCORSI RURALI

KM totali .....

KM realizzati nel 2025 .....

EDUCAZIONE STRADALE

Proporre percorsi di educazione stradale alle scuole, e favorire la conoscenza e il rispetto delle norme che regolano il comportamento degli utenti della strada, in modo più specifico il comportamento del bambino sia come ciclista sia come pedone, è un'attività che riveste un'importanza fondamentale per far crescere "CITTADINI" che abbiano piena consapevolezza dei propri diritti, ma anche dei propri doveri.
Inoltre è importante che l'educazione stradale abbia nel programma i seguenti contenuti di base:

- Comportamenti corretti da osservare come pedone e ciclista sulla strada;
- I principali mezzi di trasporto: bicicletta, motocicletta, automobile, autobus, treno, barca, nave, aereo;
- La figura dell'Agente di Polizia Locale: ruolo, incarichi, divisa, strumenti di lavoro, ecc;
- Conoscenza dei principali segnali stradali.

DESCRIVERE QUANTITÀ E QUALITÀ DELL'EDUCAZIONE STRADALE EROGATA DAL CORPO DELLA POLIZIA LOCALE DEL PROPRIO COMUNE O, EVENTUALMENTE, ATTRAVERSO IL COINVOLGIMENTO E LA COLLABORAZIONE DELLE VARIE ASSOCIAZIONI DEI CICLISTI PRESENTI SUL TERRITORIO

- Nel proprio Comune, d'intesa con gli Istituti Scolastici, si promuovono la bicicletta e l'educazione stradale?

  SÌ NO
- E' inserito il percorso di educazione stradale collegato all'utilizzo della bicicletta nel Piano di Diritto allo Studio delle Vostre Scuole?

  SÌ NO
- Chi svolge gli incontri nelle vostre scuole?

  ……..
- Presso quali e quante classi della scuola Primaria intervenite?

  ……
  - Numero alunni coinvolti? ……
- Presso quali e quante classi della scuola Secondaria di Primo grado intervenite?…….
  - Numero alunni coinvolti?……
- Esiste presso le scuole Primarie e Secondarie la figura del Mobility Manager?……

  SÌ NO
- Il Mobility Manager quali azioni ha intrapreso per favorire la scelta del mezzo bicicletta da parte del personale scolastico?

  ……..……
  ……
  ……..……
  ……

CREAZIONE - UBICAZIONE - NUMERO ZONE 30

La disciplina trasportistica a livello europeo, e le linee guida elaborate, nel tempo, dai paesi comunitari più avanzati hanno ampiamente dimostrato che la decisione di istituire aree improntate alla condivisione dello spazio stradale (ZONE 30), per essere realmente efficace, deve prevedere una riprogettazione dello spazio stradale che induca all'effettivo rallentamento della velocità dei veicoli indirizzata a una migliore convivenza dei diversi utenti della strada (traffico motorizzato, pedoni, ciclisti) in sicurezza.
Nelle ZONE 30 il ciclista e l'automobile condividono in sicurezza gli spazi e la mobilità dolce è equiparata alla mobilità veicolare.
L'istituzione di una ZONA 30 deve essere accompagnata dalla definizione di porte di ingresso/uscita alla ZONA 30, con segnaletica verticale ed orizzontale e/o interventi di *traffic calming*, che permettano all'automobilista di percepire l'ingresso in una zona a ciclabilità privilegiata, dove il limite di velocità a 30 km/h consente la condivisione in sicurezza dello spazio stradale al veicolo e alla bicicletta.
La creazione di "ZONE 30" accompagnata da interventi di moderazione del traffico è funzionale al raggiungimento degli obiettivi di riduzione del rischio per tutte le categorie di utenti e, in particolare, per gli utenti deboli.

DESCRIVERE LA MODALITÀ DI CREAZIONE E DI UBICAZIONE DELLE ZONE 30 NONCHÉ IL LORO E NUMERO, NEL PROPRIO COMUNE

- Modalità seguita nella creazione delle Zone 30?

  ……
  ……
  ……
  ……
  ……
  ……
  ……
  ……
  ……
  ……

- Ubicazione delle Zone 30?

  ……
  ……
  ……
  ……

- Numero delle Zone 30?

  ……

MODALITÀ DI REALIZZAZIOE E DI IMPLEMENTAZIONE STRADE SCOLASTICHE E ALTRO

Con il termine *School Streets / Strade scolastiche* si identificano gli interventi di chiusura delle strade davanti alle scuole per limitare il traffico dei veicoli a motore, attraverso la creazione di zone pedonali e ciclabili, quantomeno in orario di entrata e uscita da scuola.
Le *Strade scolastiche* si stanno affermando perché costituiscono interventi semplici e a basso costo per ridurre l'uso dei veicoli e l'inquinamento, migliorare la sicurezza e incoraggiare gli spostamenti a piedi e in bicicletta nel tentativo di migliorare la salute della comunità e aumentare il benessere dei bambini e delle loro famiglie.
La loro rapida diffusione, principalmente nelle città europee, può essere collegata alla necessità di distanziamento sociale nei pressi delle scuole durante la pandemia da COVID-19, ma rappresenta anche una risposta alle problematiche della sicurezza stradale, della salute e della qualità dell'aria, al crescente movimento dal basso a favore di città a misura di bambino, nonché alla diffusione di nuovi approcci sperimentali e innovativi, come l'urbanismo tattico, le *open streets*, le *slow streets* e le *play streets*.
La crescita di *Strade scolastiche* può anche essere attribuita alla convenienza, alla semplicità concettuale, alla facilità di realizzazione, agli impatti positivi ottenuti e agli insegnamenti tratti dagli interventi passati, che ne incoraggiano la riproduzione.
La valutazione e il monitoraggio delle iniziative esistenti mostrano impatti positivi e misurabili nella maggior parte dei casi e dimostrano che le *Strade scolastiche* possono contribuire a fornire soluzioni reali ad alcune delle nostre sfide urbane più urgenti.

DESCRIVERE MODALITÀ DI REALIZZAZIONE E IMPLEMENTAZIONE DELLE STRADE SCOLASTICHE

- Avete introdotto o previsto di introdurre la chiusura al traffico veicolare delle vie d'accesso alle scuole "Strade Scolastiche" ?

  SÌ NO

- Possedete un servizio di *Bike Sharing* Comunale?

  SÌ NO

  - Numero mezzi ……
  - Costo totale del servizio ……
  - Costo annuale del servizio ……
  - Tipologia mezzi (*biciclette muscolari o e-bike*

    ……

- Avete biciclette al servizio dei dipendenti del Comune, e dei servizi Comunali esempio Biblioteca?

  - Numero mezzi …….
  - Numero Utilizzatori Frequenti

    ……..

- Avete o state predisponendo uno studio di Biciplan?

  SÌ NO

• Avete avviato trattative per gli espropri bonari per realizzare percorsi ciclopedonali in ambito urbano o su percorsi rurali?

SÌ NO

• Se SÌ, potete descriverci il Progetto?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

- Avete installato sul vostro territorio infrastrutture di ricarica per *E-BIKE* ?

SÌ NO

- Avete cartelloni elettronici sui quali diffondete messaggi sulla sicurezza stradale in sella alla due ruote almeno in due lingue?

SÌ NO

- Avete sensibilizzato la cittadinanza all'utilizzo dei dispositivi di sicurezza previsti dal Codice della Strada (CdS)?

SÌ NO

- L'Amministrazione Comunale, ha partecipato alle iniziative promosse da A.Ri.Bi. come conferenze, manifestazioni, condivisioni?

SÌ NO

Se SÌ, quali?

……..
……..
……..

- Esiste una mappa del Vostro territorio che sia di utilità ad un ciclista in transito?

SÌ NO

- Anno di pubblicazione…….
- A cura di…….

- Se volete, potete aggiungere qualche iniziativa, o evento, legato alla bicicletta che avete promosso nel 2025, vi chiediamo di elencarceli qui:

1. Iniziativa svolta in data …….
   Denominata ……
   ……..……
   Tipologia Persone coinvolte ……
   ……..……
   Numero Persone coinvolte ……

2. Iniziativa svolta in data …….
   Denominata ……
   ……..……
   Tipologia Persone coinvolte ……
   ……..……
   Numero Persone coinvolte ……

3. Iniziativa svolta in data …….
   Denominata ……
   ……..……
   Tipologia Persone coinvolte ……
   ……..……
   Numero Persone coinvolte ……

4. Iniziativa svolta in data …….
   Denominata ……
   ……..……
   Tipologia Persone coinvolte ……
   ……..……
   Numero Persone coinvolte ……

5. Iniziativa svolta in data …….
   Denominata ……
   ……..……
   Tipologia Persone coinvolte ……
   ……..……
   Numero Persone coinvolte ……

INCIDENTI STRADALI

In Italia, viene ucciso 1 pedone ogni 16 ore e un ciclista ogni 45 (DATI ASAPS - Associazione Amici della Polizia Stradale).
Dal primo gennaio 2023 al 24 dicembre del 2023, in Italia, sono stati uccisi 434 pedoni.
Una “strage” che non si è fermata nemmeno nell'ultima settimana, quella delle festività natalizie, dove ne sono morti 13, travolti sulle strisce pedonali o sui marciapiedi dei centri urbani.
Sono stati 197 i ciclisti morti sulle strade italiane nel 2023.
Sono i dati presentati dall' Asaps, l'Associazione Amici della Polizia Stradale.
Per l’Associazione sostenitori e amici della Polizia Stradale, che si occupa di monitorare le condizioni di sicurezza stradale sul territorio nazionale, i numeri potrebbero essere parziali, perché nel conteggio non vengono spesso considerati i feriti gravi che perdono la vita negli ospedali dopo il ricovero.

STORICO DEGLI INCIDENTI STRADALI, NEGLI ULTIMI TRE ANNI, NELLO SPECIFICO DEGLI INCIDENTI CHE COINVOLGONO I CICLISTI E I PEDONI, NONCHÉ IL LORO LIVELLO DI GRAVITÀ AVVENUTI NEL TERRITORIO DI PROPRIA COMPETENZA

Anno 2023

Numero Totale incidenti …….

Numero incidenti che hanno visto coinvolti ciclisti ……

Loro livello di gravità ……..……

……..……..……

Numero Totale Persone coinvolte .....

Tipologia Persone coinvolte *(bambini, giovani o anziani)* ……..

……..……..……

……..……..……

……..……

……..……..……

Numero incidenti che hanno visto coinvolti pedoni ……

Loro livello di gravità ……..……..……

……..……..……

Numero Totale Persone coinvolte .....

Tipologia Persone coinvolte *(bambini, giovani o anziani)* ……..……..

……..……

……..……..……

……..……

……..……..……

Anno 2024

Numero Totale incidenti …….

Numero incidenti che hanno visto coinvolti ciclisti ……

Loro livello di gravità …….

……..……..……..

Numero Totale Persone coinvolte .....

Tipologia Persone coinvolte *(bambini, giovani o anziani) ……..*

……..……..……

……..……..……

……..……

Numero incidenti che hanno visto coinvolti pedoni ……

Loro livello di gravità …….

……..……..……

Numero Totale Persone coinvolte .....

Tipologia Persone coinvolte *(bambini, giovani o anziani) ….……..……..*

……..……

……..……..……

……..……

Anno 2025

Numero Totale incidenti …….

Numero incidenti che hanno visto coinvolti ciclisti ……

Loro livello di gravità …….

……..……..……..

Numero Totale Persone coinvolte .....

Tipologia Persone coinvolte *(bambini, giovani o anziani) ……..*

……..……..……

……..……..……

……..……

Numero incidenti che hanno visto coinvolti pedoni ……

Loro livello di gravità …….

……..……..……

Numero Totale Persone coinvolte .....

Tipologia Persone coinvolte *(bambini, giovani o anziani) ….……..…..……..*

……..……..……

……..……..……

……..……..

SOSTA SELVAGGIA

La sosta selvaggia è un problema che attanaglia numerose città del territorio italiano, soprattutto nelle grandi città. Furgoncini che scaricano merci, cittadini che comprano qualcosa al volo o macchine in doppia fila sono solo alcuni esempi. La sosta selvaggia non è solo una violazione pura del Codice della Strada. La sosta fuori dagli spazi consentiti è un vero e proprio ostacolo alla mobilità di tutti i cittadini automuniti, ma **è un ostacolo** anche alla mobilità d'emergenza, come ad esempio il passaggio di ambulanze o **a forme di mobilità ecologica**, **come la bicicletta**. La sosta selvaggia non è solo un problema delle grandi città commerciali. È un problema anche per città che si stanno impegnando per fornire una viabilità più responsabile e un'alternativa più ecologica all'uso dell'auto. Se, da un lato, la sosta nelle grandi città per motivi commerciali viene giustificata dalla mancanza di spazi, **anche un solo parcheggio su una pista ciclabile in qualsiasi territorio non può essere giustificato**.
Infatti, **un parcheggio su una pista ciclabile è potenzialmente un danno sia economico sia psicologico**. È un danno economico perché non permette l'utilizzo corretto di un progetto che ha avuto un costo per la città, ed è un danno psicologico per tutti quei cittadini che preferiscono un mezzo di trasporto alternativo, che hanno a cuore l'ambiente cittadino o che semplicemente non hanno la patente o vogliono farsi una passeggiata. Una sosta selvaggia su una pista ciclabile può essere percepita come una mancanza di rispetto verso tematiche ambientaliste e addirittura una forma di discriminazione degli automobilisti nei confronti di chi non lo è.

NUMERO DI SANZIONI, NEGLI ULTIMI TRE ANNI, PER DIVIETO DI SOSTA, IN MODO PARTICOLARE SU PISTA CICLABILE, (e se possibile) IN RAPPORTO AI VEICOLI CIRCOLANTI, NEL TERRITORIO DI PROPRIA COMPETENZA

Anno 2023

Numero Totale sanzioni per Divieto di Sosta ……..

Numero Totale sanzioni per Divieto di Sosta in rapporto ai veicoli circolanti nel territorio di propria competenza ……..

Numero sanzioni per Divieto di Sosta su pista Ciclabile ……..

Anno 2024

Numero Totale sanzioni per Divieto di Sosta …….

Numero Totale sanzioni per Divieto di Sosta in rapporto ai veicoli circolanti nel territorio di propria competenza …….

Numero sanzioni per Divieto di Sosta su pista Ciclabile …….

Anno 2025

Numero Totale sanzioni per Divieto di Sosta …….

Numero Totale sanzioni per Divieto di Sosta in rapporto ai veicoli circolanti nel territorio di propria competenza …….

Numero sanzioni per Divieto di Sosta su pista Ciclabile …….

VELOCITÀ ELEVATA

L'**elevata velocità** è la prima causa di morte negli incidenti stradali ed il fattore di maggior pericolo per la gravità delle lesioni e danni riportati negli incidenti. Basti pensare che, secondo la **formula dell'energia cinetica** il danno si quadruplica al raddoppio della velocità, diventa nove volte maggiore quando la velocità si triplica e così via. Questo comporta gravissime conseguenze, spesso purtroppo fatali, per chi rimane coinvolto in un incidente stradale a velocità elevata**, soprattutto per gli utenti deboli o fragili della strada**.

NUMERO DI SANZIONI, NEGLI ULTIMI TRE ANNI, PER INFRAZIONE DEI LIMITI DI VELOCITÀ NEL TERRITORIO DI PROPRIA COMPETENZA

Anno 2023

Numero Totale sanzioni per Infrazione dei Limiti di velocità ……..

Numero sanzioni per Infrazione dei Limiti di velocità nelle strade con limite SUPERIORE ai 50 KM/H ……..

Numero sanzioni per Infrazione dei Limiti di velocità nelle strade con limite 50 KM/H ……..

Numero sanzioni per Infrazione dei Limiti di velocità nelle ZONE 30 ……..

Anno 2024

Numero Totale sanzioni per Infrazione dei Limiti di velocità ……..

Numero sanzioni per Infrazione dei Limiti di velocità nelle strade con limite SUPERIORE ai 50 KM/H ……..

Numero sanzioni per Infrazione dei Limiti di velocità nelle strade con limite 50 KM/H ……..

Numero sanzioni per Infrazione dei Limiti di velocità nelle ZONE 30 ……..

Anno 2025

Numero Totale sanzioni per Infrazione dei Limiti di velocità ……..

Numero sanzioni per Infrazione dei Limiti di velocità nelle strade con limite SUPERIORE ai 50 KM/H ……..

Numero sanzioni per Infrazione dei Limiti di velocità nelle strade con limite 50 KM/H ……..

Numero sanzioni per Infrazione dei Limiti di velocità nelle ZONE 30 ……..

DESTINAZIONE DELLE “MULTE” E LORO

La destinazione degli incassi riconducibili alle sanzioni amministrative per infrazioni al Codice della Strada è dettata dal Codice della Strada medesimo, all'art. 208 e in parte all'art. 142, con un criterio semplice: **gli incassi vanno all'Ente per cui lavora chi ha fatto l'accertamento**. I beneficiari predestinati delle multe subite dai cittadini sono lo **Stato**, le **Regioni**, le **Province** e i **Comuni**. Ma cosa ne fanno, concretamente, di queste entrate? Servono a rimediare buchi del bilancio pubblico o hanno finalità specifiche? Anche in questo caso, soccorrono gli **articoli 208 e 142 del Codice della Strada,** che stabiliscono **vincoli di utilizzo** delle somme acquisite con le multe. Da quanto si legge nella norma, di queste somme complessive c'è un 50% di libera disposizione dell'Ente locale che lo ha incassato e un altro 50% che è invece vincolato per legge a determinati usi: sicurezza urbana e alla sicurezza stradale.

DESTINAZIONE E TIPO DI UTILIZZO, NEGLI ULTIMI TRE ANNI, CHE IL COMUNE FA IN MERITO AL DENARO RACCOLTO ATTRAVERSO LE SANZIONI, DI SUA COMPETENZA, PER COMPORTAMENTI NON CONFORMI AL CODICE DELLA STRADA

Anno 2023

Valore in Euro dell’Introito dato dalle sanzioni per Infrazione del CdS

……..……..

Destinazione dell’Introito dato dalle sanzioni per Infrazione del CdS

……..……..

Investimento in Sicurezza Stradale dell’Introito dato dalle sanzioni per Infrazione del CdS

……..……..

Anno 2024

Valore in Euro dell’Introito dato dalle sanzioni per Infrazione del CdS

……..……..

Destinazione dell’Introito dato dalle sanzioni per Infrazione del CdS

……..……..

Investimento in Sicurezza Stradale dell’Introito dato dalle sanzioni per Infrazione del CdS

……..……..

Anno 2025

Valore in Euro dell’Introito dato dalle sanzioni per Infrazione del CdS

……..……..

Destinazione dell’Introito dato dalle sanzioni per Infrazione del CdS

……..……..

Investimento in Sicurezza Stradale dell’Introito dato dalle sanzioni per Infrazione del CdS

……..……..

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)

L'Unione Europea ha individuato il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) quale strumento strategico per i comuni e le città metropolitane, per affrontare le sfide della mobilità urbana di persone e merci, conciliando la lotta al cambiamento climatico e la sostenibilità ambientale con le esigenze di mobilità dei territori. Redigere il PUMS significa quindi dare avvio ad un processo complesso di pianificazione della mobilità e dei trasporti, in grado di elaborare soluzioni innovative e sostenibili dal punto di vista finanziario, sociale ed ambientale, per rispondere alle dinamiche endogene ed esogene che influenzeranno l'assetto del territorio negli anni a venire.

Dopo la costituzione del GRUPPO DI LAVORO, per la redazione del PUMS, tra le attività preliminari che spettano al gruppo di lavoro stesso, è la **Progettazione del percorso partecipato,** che consiste nella definizione dei tempi e delle modalità di **coinvolgimento di cittadini e stakeholder nel processo di pianificazione del PUMS**. Le Linee guida italiane, dopo aver precisato che il percorso partecipato deve essere definito ex-ante, lasciano ampia libertà nell'approccio e nelle tecniche da adottare, in relazione alle caratteristiche territoriali ed alle risorse disponibili.

La progettazione del percorso partecipato richiede innanzitutto di individuare i cittadini e gli stakeholder da coinvolgere. Rispetto alla cittadinanza, oltre ai singoli cittadini, può essere opportuno coinvolgere enti ed associazioni che rappresentano specifiche categorie di utenti, incluse quelle più fragili (es. dirigenti scolastici, associazioni ciclistiche, associazioni di tutela delle persone con disabilità, ecc.).

AVVENUTA REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS), SUA APPROVAZIONE NONCHÉ LIVELLO E MODALITÀ DEL COINVOLGIMENTO DEI CITTADINI DEGLI STAKEHOLDER E DELLE ASSOCIAZIONI NELL'ELABORAZIONE E NELLO SVILUPPO DEL PUMS

- Il Comune dispone di un PUMS?

SÌ NO

se SÌ:

- ✓ in che anno è stato redatto? ……
- ✓ in che anno è stato approvato? ……
- ✓ ì CITTADINI sono stati coinvolti?

SÌ NO

se SÌ:

con quali strumenti?……..

……..

……..

- ✓ gli *stakeholder* sono stati coinvolti?

SÌ NO

se SÌ:

con quali strumenti?……..

……..

……..