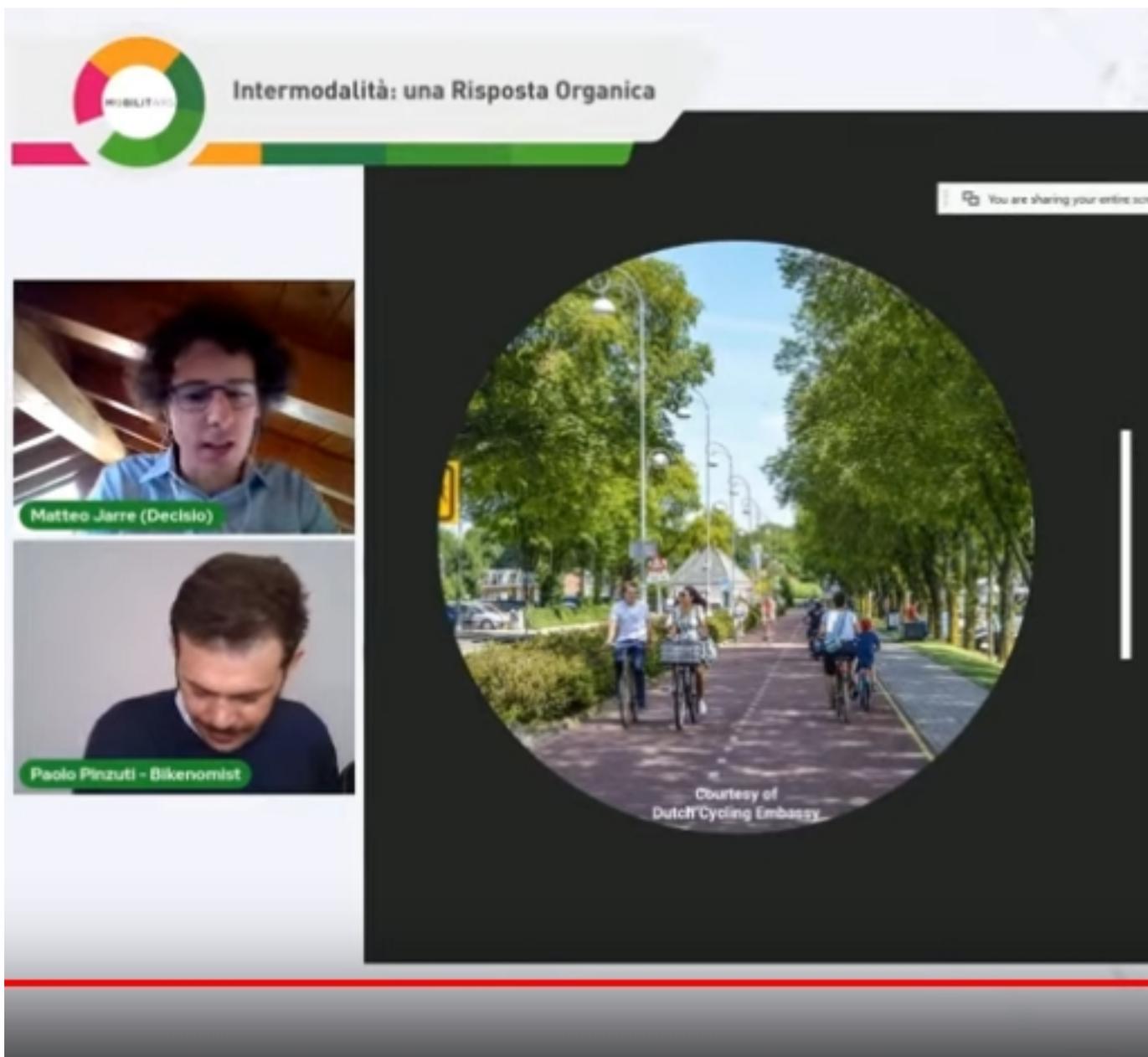


ILITÀ Superciclabili: che cosa sono e perché servono per cambiare la mobilità in Italia

22 FEBBRAIO 2021 [CICLABILITÀ](#) [MOBILITARS](#) [SUPERCICLABILI](#)

Nell'ambito del simposio digitale formativo MobilitARS – durante il terzo appuntamento di mercoledì 17 febbraio 2021 – un'interessante relazione si è soffermata su un tipo di infrastruttura ciclistica che è diffusa in Olanda e Danimarca – dove come sappiamo la ciclabilità è una pratica quotidiana, popolare ed efficiente – e che potrebbe segnare una svolta se introdotta anche in Italia: la superciclabile.



https://www.bikeitalia.it/wp-content/uploads/2021/02/Superciclabili_Jarre_1-280x157.png 280w,
https://www.bikeitalia.it/wp-content/uploads/2021/02/Superciclabili_Jarre_1-541x304.png
541w,

https://www.bikeitalia.it/wp-content/uploads/2021/02/Superciclabili_Jarre_1-768x432.png

768w" sizes="(max-width: 843px) 100vw, 843px"

style="box-sizing:border-box;vertical-align:middle;border-style:none;max-width:100%;height:auto;important;overflow-wrap:break-word">

Per farlo, abbiamo discusso con Matteo Jarre, Mobility Analyst presso DECISIO, analista che si occupa ogni giorno di progetti di ciclabilità per portare in Italia le migliori best practice adottate nel Nord Europa.

Ecco che cosa ci ha raccontato.

Le molte facce della superciclabile

Fin dall'esordio del suo intervento, Jarre ha voluto chiarire che una superciclabile non è definibile semplicemente come una infrastruttura ciclistica: è molto di più.

E' un

presidio medico

, perché come già discusso nella seconda giornata di MobilitARS, è una infrastruttura che permette la mobilità attiva e la salute degli utenti; è una

linea del trasporto pubblico

perché integrata nella rete del trasporto locale; è un

mezzo di educazione

per le nuove generazioni che imparano la condivisione dello spazio, l'educazione civica e un rapporto sano con lo spazio che li circonda; è una

politica di welfare sociale

, per distribuire benessere e salute alla popolazione.

High tech & Green

Cordolo a 45°:
Sul lato ciclabile
è previsto un cordolo
privo di spigoli vivi, per
aumentare la sicurezza
in caso di caduta.



MOBILITÀ

Intermodalità: una Risposta Organica

Matteo Jarre (Decisio)

5

Ragioni fonda

per costr

superciclabili

https://www.bikeitalia.it/wp-content/uploads/2021/02/Superciclabili_Jarre_4-280x158.png 280w,
https://www.bikeitalia.it/wp-content/uploads/2021/02/Superciclabili_Jarre_4-541x305.png
541w,
https://www.bikeitalia.it/wp-content/uploads/2021/02/Superciclabili_Jarre_4-768x433.png
768w" sizes="(max-width: 842px) 100vw, 842px"
style="box-sizing:border-box;vertical-align:middle;border-style:none;max-width:100%;height:auto;important;overflow-wrap:break-word">

- Perché il 75% dei nostri spostamenti quotidiani avviene entro i 10km: ciò significa che potrebbero essere fatti con agio in bicicletta, magari elettrica, e una superciclabile porterebbe un notevole vantaggio nel processo di cambiamento;
- Perché la ciclabilità si lega strategicamente al trasporto pubblico, diventando un alleato di

quest'ultimo (non un competitor, come purtroppo è la considerazione generale in Italia) e contribuendo a fornire un sistema di trasporto alternativo all'auto privata efficiente e sostenibile;

- Perché le superciclabili, rispetto ad una strada statale di ugual lunghezza, sono estremamente più economiche (meno di 1mln €/km contro un costo variabile tra 5 e 30 mln €/km), decisamente più veloci da realizzare (in media dai 3 ai 7 anni contro le decine di anni di una superstrada) e infine ripagano la società del loro costo entro 5 anni (contro i decenni di una strada per auto);

- Perché permettono spostamenti sostenibili, ambientalmente ed economicamente. Gli spostamenti in bicicletta, infatti, generano impatti positivi che valgono decine di centesimi al km per l'economia nazionale – poiché le persone che si muovono attivamente sono più sane, più produttive e più felici – al contrario dell'auto, che genera impatti negativi su PIL e salute;

- Le superciclabili riescono ad ospitare strategicamente le nuove evoluzioni del mercato del ciclo, dalle cargo bike per la logistica alle biciclette elettriche per gli spostamenti privati;

MOBILITÀ

Intermodalità: una Risposta Organica

Risparmio sui costi sanitari

Prolungamento di

Aumento della qualità

Incremento della pr

Matteo Jarre (Decisio)

Paolo Pinzuti - Bikenomist

<https://www.italia.it/news/2021/02/24/superciclabili-ja-re-5-1163-158-1-180-wi>

Come fare per portare le superciclabili in Italia?

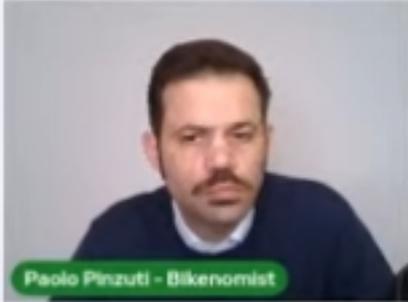
Matteo Jarre ha voluto spiegare, al termine del suo intervento, non tanto quali norme tecniche o ingegneristiche utilizzare per la costruzione di questa moderna infrastruttura, ma ha scelto di raccontarci che il problema principale che si incontra nella realizzazione di queste opere è politico.



Intermodalità: una Risposta Organica



Matteo Jarre (Decisio)



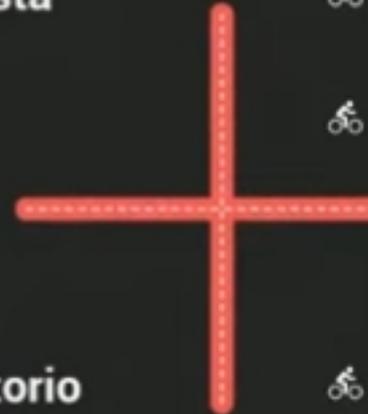
Paolo Pinzuti - Bikenomist

Infrastruttura Fisica

- 🚲 Evitare le intersezioni
- 🚲 Quantità e qualità della sosta
- 🚲 Illuminazione smart

Infrastruttura Sociale

- 🚲 Gruppi di lavoro con il territorio
- 🚲 Forte marketing territoriale
- 🚲 Comunicazione e partecipazione



https://www.youtube.com/watch?v=6Q9Dv4G0V8w