

# **MOBILITY MANAGEMENT E UFFICI MOBILITÀ CICLISTICA**

## **PREMESSA**

Secondo i dati Euromobility (2009), l'Italia è il paese con il più alto indice di motorizzazione privata in Europa: 62% contro il 43% della media europea. Secondo i dati ISFORT (2006) l'83% circa degli spostamenti quotidiani in Italia avviene su gomma mentre solo lo 0,6% su mezzi pubblici e collettivi. Aumentano gli spostamenti brevi inferiori ai 10 Km.

Secondo la Conferenza Nazionale sulla Sicurezza Stradale il 60% degli spostamenti quotidiani non supera i 5 Km al giorno. Per percorrere tali distanze ogni auto, che trasporta mediamente 1,5 persone, circola per solo due ore al giorno. Nelle altre 22 rimane parcheggiata da qualche parte. Da qui, non solo la nota e permanente occupazione di suolo pubblico (es. piazze trasformate in parcheggi a raso invece che in luoghi di socializzazione), anche la sempre crescente domanda di parcheggi interrati o autosilo che comportano sottrazione di suolo e spazi trasformati in nuovi attrattori di traffico veicolare.

Secondo la Società Geografica Italiana (dossier 2009) negli ultimi 50 anni il cemento ha soffocato una superficie di 3,5 milioni di ettari quanto Umbria e Lazio messi insieme, mentre ogni anno le superfici agricole si riducono mediamente di 200 Km<sup>2</sup>.

Le implicazioni del trasporto motorizzato sono sotto gli occhi di tutti: inquinamento atmosferico (CO<sub>2</sub>, polveri sottili, ecc.) e acustico, consumi energetici, danni alla salute e all'ambiente, congestione delle strade, consumi energetici, incidenti stradali. Ogni anno in Italia i costi sociali dell'incidentalità stradale ammontano a 35 milioni di euro. Probabilmente ridurre il numero di viaggi individuali con il mezzo privato contribuirebbe a ridurre anche il rischio di incidenti stradali.

I danni alla salute del pianeta e dei singoli individui a causa delle emissioni atmosferiche tra cui gas serra e CO<sub>2</sub> sono noti, ma evidentemente non abbastanza. Per esempio il superamento dei limiti previsti dalla direttiva UE sulle polveri sottili per più di 35 giorni in un anno, comporta pesanti sanzioni economiche per il nostro Paese. Però non esiste ancora una reale percezione e una consapevolezza comuni. Qualsiasi azione che riduca congestione stradale, consumo di suolo e di energia (carburanti) incidenti e costi sociali, diventa una priorità. I cambiamenti climatici sono ormai una realtà di cui iniziamo tutti a pagarne le conseguenze.

## **DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO CICLISTICO (O MOBILITÀ CICLISTICA)**

*proposta di istituzione al Ministero Infrastrutture e Trasporti*

Se in un paese come il nostro, parlando di mobilità delle biciclette, sono ancora in tanti coloro che usano erroneamente l'aggettivo ciclabile invece che ciclistica, probabilmente di strada da fare ne corre ancora molto prima che la cultura della bicicletta diventi patrimonio comune.

Ma è pure vero che cultura e politica della ciclabilità vanno di pari passo. E la politica della mobilità ciclistica non è ancora considerata parte essenziale delle politiche dei trasporti, dell'ambiente, del territorio, del turismo, dell'energia, ecc.

Da cosa dipende? Una delle ragioni può essere che in Italia non esiste una politica nazionale della mobilità ciclistica. Ci sono iniziative locali, ma a macchia di leopardo che, evidentemente risentono di un coordinamento sovra regionale.

Il dato è lampante e la FIAB l'ha evidenziato nel corso degli anni. Di mobilità ciclistica si parla estemporaneamente solo e limitatamente alla presenza di finanziamenti nazionali, peraltro erogati da Ministeri diversi, ognuno seguendo logiche diverse.

Così è stato all'epoca della legge 208/91 sugli itinerari ciclopedonali nelle aree urbane, quando il Dipartimento delle aree urbane (presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri), successivamente soppresso, fu per un anno competente della materia. Poi la competenza passò alle Regioni.

Successivamente - all'epoca della legge n. 366/98 sulla mobilità ciclistica - il Ministero dei Trasporti entrò in gioco perché deputato alla gestione annuale di un fondo da ripartire tra le Regioni, senza però essere coinvolto tecnicamente nella attuazione pratica della legge. Tuttavia, proprio per questioni di riparto, i rappresentanti delle Regioni italiane ebbero l'occasione di incontrarsi e confrontarsi sulle questioni attuative della legge. Contemporaneamente assumeva un ruolo importante il Ministero ex Lavori Pubblici, titolare del regolamento tecnico di attuazione della legge n. 366 (DM 557/99). Però, per il suo ruolo più tecnico e quasi esterno a tutto il procedimento di predisposizione dei piani regionali della mobilità ciclistica richiesti per il riparto dei fondi - spesso soltanto un elenco di progetti - non aveva alcuna relazione programmata con gli enti territoriali e locali. In tutti i casi mancavano le occasioni per una crescita reciproca.

Infine, ma non per importanza, assunse un ruolo chiave pure il Ministero dell'Ambiente che, titolare del decreto 27 marzo 1998 su "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" e segg., erogando finanziamenti per attivare gli uffici dei mobility manager e i relativi piani degli spostamenti, e per dare attuazione ai primi interventi radicali per la mobilità sostenibile, iniziò a concedere eco-incentivi alle bici a pedalata assistita, di fatto dando risposte al mercato dell'industria delle due ruote, senza porsi il problema dell'esistenza di piani di interventi infrastrutturali.

Un tentativo importante di creare un Tavolo tecnico (a seguito della Delibera CIPE di febbraio 2001 che aveva previsto la rete di percorribilità ciclistica nazionale) tra rappresentanti dei tre Ministeri citati e quelli delle associazioni tra cui la FIAB (anche se non chiamata direttamente), fu utile ma ebbe vita breve. Come succede spesso, ad ogni cambio di Governo, lo spoil system bloccava ogni iniziativa che faticosamente si era cercata di mettere in piedi.

Affinchè la mobilità ciclistica entrasse nell'agenda politica nazionale, a partire dal 2005 la FIAB ha messo a punto proprie "Proposte programmatiche ai partiti ed ai candidati alle elezioni politiche". Tra le principali richieste, l'istituzione di una struttura che si occupi di mobilità ciclistica a livello nazionale, in pieno coordinamento con tutti i Ministeri che a diverso titolo si occupano del settore, al fine di ottimizzare e razionalizzare le energie.

Molto probabilmente l'istituzione di un'apposita struttura nazionale, che noi abbiamo immaginato di collocare all'interno del MIT (Ministero Infrastrutture e Trasporti) quale "Direzione Generale per la Mobilità Ciclistica" potrà vedere la luce a seguito di una legge di finanziamento nazionale e che, una volta avviata, sia nelle condizioni di attingere a finanziamenti europei. Di seguito i Servizi che possono comporre la D.G. Mobilità Ciclistica:

## **Piani e Programmi**

- a) Predispone e aggiorna il Piano Generale della Mobilità Ciclistica a valenza quinquennale, nel quale vengano definiti gli obiettivi di sviluppo dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano e del tempo libero (turismo);
- b) predispone e aggiorna "Linee guida e standard tecnici" per la progettazione di interventi di moderazione del traffico, ciclabilità e intermodalità bicicletta e mezzi di trasporto collettivi;
- c) predispone e aggiorna la Rete Ciclabile Italiana sulla base del progetto di percorribilità ciclistica "Bicitalia", in attuazione alla delibera CIPE del 1° febbraio 2001 e si occupa della sua realizzazione;
- d) individua la segnaletica stradale per le ciclovie e ne cura le proposte di aggiornamento e revisione;
- e) assicura il coordinamento con gli altri Ministeri per gli aspetti connessi alla mobilità ciclistica.

## **Studi e ricerche**

- a) Predispone la rilevazione e il monitoraggio, attraverso l'apporto delle Regioni e delle Province, dell'estensione delle reti urbane ed extraurbane di itinerari e piste ciclabili attraverso il "censimento della ciclabilità";
- b) predispone lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti per individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza stradale;
- c) individua forme di incentivazione e defiscalizzazione per sviluppare l'uso della bicicletta;
- d) predispone le necessarie modifiche del Codice della Strada (per tenere conto delle specifiche esigenze della mobilità ciclistica e per dare effettiva attuazione al principio programmatico contenuto nell'art. 1 del CdS stesso: *Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico*)

## **Comunicazione e promozione**

Svolge tutte le funzioni attribuite dalla legge 150 del 2000 sulla Comunicazione pubblica e riconducibili all'art 1 comma 4. Vale a dire:

- a) informazione ai mezzi di comunicazione di massa, attraverso stampa, audiovisivi e strumenti telematici;
- b) comunicazione esterna rivolta ai cittadini, alle collettività e ad altri enti attraverso ogni modalità tecnica ed organizzativa;
- c) comunicazione interna

Rientra nelle attività di comunicazione:

1. l'educazione alla mobilità, in attuazione del comma 1, art. 230 del DL 30 aprile 1992, n. 285, modificato dalla legge 29 luglio 2010, n. 120 ( G.U. n. 175 del 29 luglio 2010 suppl. ord.) per la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e della sicurezza del traffico e della circolazione, con particolare riferimento alla promozione e all'incentivazione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto. Collabora con il MIUR nella predisposizione di appositi programmi;

2. l'organizzazione di eventi nazionali per la promozione della bicicletta, anche all'intero di iniziative per l'ambiente e la sicurezza stradale, tra cui la *settimana europea della mobilità sostenibile; la Giornata nazionale della Bicicletta.*
- **Attività internazionali.** Cura i rapporti con organismi e istituzioni estere impegnati nello sviluppo di politiche a favore del trasporto ciclistico. Cura il reperimento di finanziamenti comunitari; partecipa a programmi e progetti europei per la realizzare (o partecipare alla realizzazione) di reti ciclabili transnazionali (EuroVelo) e di qualsiasi altra iniziativa riguardante la mobilità ciclistica

## MOBILITY MANAGEMENT

Tra le norme di carattere ambientale per la tutela della qualità dell'aria, la prevenzione e il controllo dell'inquinamento atmosferico e la lotta ai cambiamenti climatici (protocollo di Kyoto), il DM 27 marzo 98 sulla "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", ha significato una svolta importante nella gestione delle problematiche legate alla mobilità.

Il decreto, sottoscritto dal Ministro dell'Ambiente, di concerto con i Ministeri dei Lavori Pubblici, della Sanità e dei Trasporti Pubblici, esordisce (articolo 1) richiamando le Regioni all'adozione, entro il successivo 30 Giugno 1999, del Piano Regionale per il Risanamento e la Tutela della Qualità dell'Aria, di cui al D.M. 20/5/1991.

Il DM si pone l'obiettivo di ridurre le diverse forme di impatto del traffico veicolare, limitando il carico di traffico stradale, scoraggiando quindi l'uso individuale dell'auto privata, senza pregiudicare il diritto alla mobilità di persone e merci e lo sviluppo delle attività economiche di tutti i giorni. Come?

Attraverso l'introduzione di tutti i possibili sistemi di mobilità alternativi al mezzo privato (sia per modalità che per tipologia di carburante) e mediante l'istituzione di nuove figure: il "Mobility Manager aziendale" e il "Mobility Manager di area".

Il MM aziendale, sulla base di un'indagine sugli spostamenti di ciascun dipendente "origine-destinazione" effettuata mediante la somministrazione di un questionario, elabora tutti i dati rilevati e predispone un piano degli spostamenti (chiamato anche della mobilità aziendale) con cui vengono individuate una serie di azioni da perseguire. Il Piano, aggiornato annualmente, viene trasmesso al "Mobility Manager di area" presso il Comune, la Provincia o un ente delegato tra più comuni. Il "MM di area", figura intermedia tra il livello politico e quello gestionale, ha il compito di assistere, supportare e coordinare i MM aziendali previa azione di sensibilizzazione, e di fornire alle Aziende assistenza tecnico-legale per la stipula degli accordi di programma e per l'erogazione dei contributi e incentivi diretti a forme di trasporto sostenibili; integrare i Piani di Spostamento e le politiche dell'Amministrazione Comunale; costituire un osservatorio e una rete di collegamento e di scambio informativo con le diverse esperienze di mobility management a livello nazionale ed internazionale.

La norma si applica alle imprese e gli enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e alle imprese con complessivamente più di 800 addetti ubicate nei comuni più a rischio d'inquinamento secondo liste predisposta dal Ministero dell'Ambiente e integrate da elenchi definiti dalle Regioni. Le imprese e gli enti con singole unità locali con meno di 300 dipendenti possono individuare i responsabili della mobilità aziendale ed usufruire della struttura di supporto (MM di area). Tale struttura potrà avvalersi di consulenze esterne.

Il successivo decreto Ministero Ambiente 20 dicembre 2000 che ha introdotto norme integrative ed attuative del DM 27 marzo 1998, pur non modificando direttamente il numero dei dipendenti delle aziende assoggettate, ha previsto che potevano essere ammessi a finanziamento anche piani della mobilità di aziende più piccole, ma della stessa area, e di scuole, ospedali, luoghi di divertimento "**o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico**". Quindi oltre agli spostamenti sistematici il piano della mobilità è stato esteso ai grandi eventi.

### **Un nuovo approccio**

A differenza della diffusa visione, concentrata esclusivamente sull'offerta e sulla dotazione di nuove infrastrutture viarie (strade e parcheggi) e sull'utilizzo di metodi coercitivi in materia di viabilità (es. ordinanze e divieti), il DM 27 marzo 1998 introduce in Italia un nuovo approccio nella gestione delle problematiche determinate dagli spostamenti di persone e merci. Fanno il loro esordio la gestione della domanda di mobilità (mobility management) e l'utilizzo di misure "soft" finalizzate a modificare le abitudini di spostamento di ciascuno di noi e attraverso specifiche azioni che fanno leva su negoziazione, persuasione, promozione, marketing, coordinamento, consultazione e partecipazione. L'obiettivo finale è: limitare l'uso individuale del mezzo provato a motore e incentivare l'utilizzo di modalità di trasporto alternative all'auto privata ed eco-sostenibili.

Il DM 27 marzo 1998 richiama al senso di responsabilità le strutture datoriali (aziende ed enti pubblici) chiamandole ad essere non più spettatori passivi delle iniziative assunte dalle Amministrazioni locali, ma protagonisti principali nella gestione delle politiche dei trasporti. Ciò in considerazione del contributo che essi stessi danno, in quanto attrattori e generatori di traffico automobilistico al congestionamento delle strade, all'inquinamento atmosferico ed acustico, al degrado ambientale, agli incidenti stradali, ai costi sociali.

Oltre ad usufruire direttamente di finanziamenti nazionali o comunitari, l'esperienza maturata in altri paesi europei (Regno Unito, Austria, Svizzera, Olanda, Belgio, Germania), ha evidenziato come i soggetti pubblici o privati che si sono attivati per attuare politiche di mobility management hanno ottenuto benefici, anche economici, diretti o indiretti. Tra cui:

- a) diminuzione della congestione e contestuale miglioramento dell'accessibilità all'area dell'azienda o dell'ente da parte di persone e merci;
- b) razionalizzazione dell'uso delle risorse economiche aziendali;
- c) miglioramento dell'immagine aziendale;
- d) miglioramento del benessere e della produttività dei dipendenti.

Tra le misure introdotte dai mobility manager aziendali oltre al car sharing (auto in multiproprietà), car pooling aziendale (uso collettivo dell'auto), taxi collettivo, trasporto pubblico, uso di veicoli elettrici, a gas o con altro tipo di carburante pulito e loro integrazioni, i programmi di mobility management siano stati incentrati sulla promozione dell'uso della bicicletta, mezzo di trasporto eco-compatibile per eccellenza. Col risultato stupefacente che la bicicletta, scelta addirittura dal 30-40% dei dipendenti, ha contribuito notevolmente a ridurre il congestionamento delle strade, il rischio di incidenti e i livelli di inquinamento ambientale.

Si sottolinea che le politiche di mobility management in diversi paesi europei sono parte essenziale degli altri strumenti di pianificazione come i PUM (Piani Urbani della Mobilità) e i Piani Urbanistici. L'esperienza di Friburgo insegna.

Da questa breve introduzione emergono due aspetti:

- a) Le politiche e le tecniche di mobility management sono fondamentali ai fini della diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto negli spostamenti quotidiani casa-scuola, casa-lavoro – e pertanto vanno sostenute - perché, contribuendo a spostare quote di traffico dal trasporto privato a motore verso le altre modalità di trasporto, di fatto creano le condizioni affinché si sviluppino adeguate politiche di mobilità e sicurezza ciclistica;
- b) Il nostro Paese, in Europa, è tra quei pochi che ancora non riconosce al tema la dovuta importanza per un evidente ritardo culturale. Da ciò deriva che la normativa, introdotta con decreto ministeriale e non con una legge dello stato, si rileva debole nella sua applicazione. Inoltre la mancanza di sanzioni ha reso ancora più inefficace le sue azioni e i suoi obiettivi, nonostante le molteplici direttive europee sulla qualità dell'aria impongano interventi radicali per contenere le emissioni in atmosfera prodotte dal trasporto veicolare. Pertanto, nonostante l'Italia sia l'unico paese in Europa dove il mobility management è nato per decreto, è evidente che sarà necessario introdurre dei correttivi nella normativa nazionale agire sul legislatore regionale le azioni di mobility management abbiano una reale efficacia.

Va anche fatto presente che nel 1997, a seguito della prima conferenza europea sul Mobility Management (ECOMM) tenuta ad Amsterdam, nacque la Piattaforma europea sul Mobility Management (EPOMM) finanziata con fondi europei, con lo scopo di mettere in rete tutti i governi nazionali, attraverso le loro istituzioni (Ministeri) impegnati in politiche di mobility management al fine di facilitare lo scambio di esperienze e sviluppare nuove iniziative attraverso l'organizzazione di nuovi progetti e iniziative. Solo lo scorso anno ha finalmente aderito il governo italiano attraverso il Ministero dell'Ambiente. Purtroppo non l'ha fatto direttamente ma delegando il tutto ad un "National focal point" rappresentato da Euromobility, oltre ad un portale specializzato sul tema. La mancanza di una presenza attiva del Ministero dell'Ambiente la dice lunga sui ritardi che a cascata si ripercuotono nel nostro paese.

A differenza di quanto avviene in Italia, il MM è parte essenziale, nel resto d'Europa, non solo delle politiche dei trasporti, ma di quelle della pianificazione territoriale. Al riguardo è bene considerare che **Amsterdam** da trent'anni ha assunto le politiche di mobility management come modello organizzativo dei trasporti urbani e della pianificazione territoriale, sensibilizzando cittadini, imprese ed enti in tal senso. Inoltre in Olanda i piani degli spostamenti si fanno anche per aziende con soli 50 dipendenti. Ma non è tutto:

- **Nottingham, UK dal 1995:** è stato ridotto il trasporto veicolare privato e privilegiato il trasporto pubblico, inclusi i nuovi servizi di mobilità come car-sharing e car pooling, e mobilità ciclistica;
- **Ghent, Belgio, dal 1997:** sono stati eliminati i parcheggi e l'accesso delle auto private, ampliate zone a traffico limitato e aree pedonali, sviluppati sistemi di trasporto pubblico e ciclistico;
- **Erlangen (Germania):** la parola d'ordine è l'intermodalità bici e mezzi pubblici. La mobilità ciclistica fa parte della pianificazione urbanistica che ha recepito i principi della "moderazione del traffico". Dal 1974 al 2000 si è avuto un incremento del 33% dell'uso della bicicletta. La stazione ferroviaria è dotata di 1.200 posti bici;
- **Monaco di Baviera (Germania):** il 30% delle famiglie non possiede l'auto. Ciò è possibile grazie ad un servizio di trasporto pubblico quasi impeccabile. Il 60% dei pendolari che giungono in città utilizza treni, metropolitane e tram. Capillare anche il sistema di viabilità dedicata alle biciclette;
- **Colonia, Friburgo, Brema, Edimburgo, Vienna.** Sono solo alcune delle città in Europa tra le più "demotorizzate". Sono stati infatti costruiti interi quartieri senz'auto, dove mancano strade (salvo quelle per i mezzi di soccorso), parcheggi o posti auto negli edifici. Di contro

esiste un efficiente sistema di trasporto pubblico e ciclopedonale. Qui è possibile vivere senz'auto.

### **Cosa resta da fare**

Proposte di modifica alle norme esistenti (a scala nazionale o regionale)

1. Va ridotto a 50-100 dipendenti il limite per estendere l'obbligatorietà dell'attuazione della normativa nazionale vigente (DM 27 marzo 1998 su "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" e segg.). Nelle more può essere opportuno tentare con proposte di legge regionali.
2. Va precisato che l'obbligo per l'adozione e l'attuazione dei Piani di gestione sostenibile della domanda di mobilità si estende anche alle aree industriali, artigianali, universitarie, scolastiche, ospedaliere, di servizi e ad aree ed assi commerciali oltre che a soggetti/eventi che generano in maniera permanente o anche temporanea grandi affluenze di traffico (manifestazioni fieristiche, sportive, culturali; strutture turistico-balneari).
3. Per incentivare l'utilizzo della bicicletta da parte dei dipendenti pubblici e privati, inclusi i propri dipendenti, all'interno dei Piani degli spostamenti casa-lavoro, possono essere fissati criteri di premialità e di limitazioni/restrizioni per la redazione e l'attuazione delle misure di intervento, facendo anche ricorso all'utilizzo di fondi regionali, nazionali ed europei per la qualità dell'aria e per l'efficienza energetica.
4. Destinare finanziamenti nazionali o comunitari sulla qualità dell'aria per finanziare le attività di mobility management.
5. Il ruolo e l'attività di Mobility Management, per soggetti privati e pubblici, diventano pre-requisito per l'accesso ai finanziamenti pubblici legati ad iniziative di politica ambientale, efficienza energetica e sistema dei trasporti in ambito urbano.
6. Per il rilascio delle certificazioni di sostenibilità ambientali, l'attuazione delle misure previste dai Piani di Mobiliy Management diventa requisito essenziale.
7. Aderire a reti e portali europei che favoriscono lo scambio e la crescita culturale in materia (ELTIS, EPOMM, POLIS, ecc).

### **UFFICI MOBILITÀ CICLISTICA. NODI DELLO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA LOCALE**

**Sul piano organizzativo, la creazione in ogni livello amministrativo, a partire dai comuni, di un "Ufficio Mobilità Ciclistica" è una condizione nodale per lo sviluppo di una politica ciclistica sul territorio realistica ed efficace.**

La FIAB ritiene che per gestire la mobilità ciclistica in tutte le sue fasi (programmazione, pianificazione, progettazione, comunicazione, organizzazione, servizi, ecc) ci sia bisogno di un apposito Ufficio in forma di struttura interna alle amministrazioni territoriali che si prefiggono lo scopo di aumentare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto privato realmente alternativo all'uso dell'auto. Per raggiungere l'obiettivo mette in campo azioni di promozione e comunicazione, nonché collabora con uffici tecnici fornendo contributi specialistici per una corretta definizione delle infrastrutture e delle "facilities" per ciclisti.

Tali uffici ricordano ad ogni livello decisionale che esiste la bicicletta come mezzo di trasporto ottimale in città.

In Italia, anche nelle realtà più avanzate, si fatica a comprendere il ruolo decisivo che può avere la bicicletta nell'ambito della mobilità urbana. C'è la tendenza ad includere questo mezzo tra le opzioni di mobilità sostenibile dimenticando un dato fondamentale, cioè che la bici, come e meglio dell'auto, permette la libertà di movimento individuale al contrario delle forme di trasporto di

massa, collettive o condivise, e si presta quindi alla sostituzione per molti scopi dell'auto come mezzo privato di trasporto.

L'Ufficio Mobilità Ciclistica dovrebbe comportare l'individuazione di un coordinatore presso l'amministrazione che dovrà ricordare la dimensione bicicletta e fungere da «personarisorsa» a tutti i livelli dell'amministrazione comunale (politico, decisionale, esecutivo e di controllo) e in tutti i servizi che trattano, direttamente o indirettamente, la mobilità in bici (urbanistica, ambiente, lavori pubblici, finanze, insegnamento e gioventù, polizia, trasporti ecc.). Il coordinatore dovrà essere affiancato da una segreteria e da tecnici adeguatamente formati. Non è secondario che i membri dell'ufficio debbano essere assolutamente favorevoli alla bicicletta o, meglio, usarla essi stessi ogni giorno o nel tempo libero. Per istituire la figura di un delegato alla ciclabilità è necessario che, tra le deleghe di un sindaco o il presidente di una provincia o una regione, ci sia la mobilità ciclistica. Questo tema deve essere pertanto iscritto nel programma di governo locale o territoriale. Affinchè ciò accada è indispensabile che fin dalle campagne elettorali le associazioni o i coordinamenti regionali preparino proposte sulla mobilità ciclistica e sostenibile da presentare ai candidati alle elezioni che includano l'istituzione dell'Ufficio Mobilità Ciclistica (UMC), indicando eventualmente anche l'assessorato nel quale l'UMC dovrà essere inserito. A cascata, l'assessore al ramo avrà anche la delega alla ciclabilità e il proprio dirigente tecnico avrebbe di conseguenza il ruolo occupato attualmente da alcuni coordinatori dei diversi "Uffici Biciclette" già presenti in Italia.

La FIAB nei suoi vari livelli, dal locale al regionale, può contribuire suggerendo o formando il personale e i dirigenti, allo stesso modo in cui, ad es., altre associazioni ambientaliste candidano o formano dirigenti di enti di gestione di parchi naturali.