

# FOCUS

## CAMBIARE RAPPORTO

**Ovvero cosa si è fatto e cosa ancora si può immaginare per una quotidianità a due ruote.**

Il desiderio di considerare la bicicletta come mezzo, senza per forza doverlo qualificare come "alternativo", ha buone potenzialità di essere esaudito. Molti infatti, probabilmente più di quanti l'opinione comune potrebbe ipotizzare, sono gli italiani che non solo rimangono in sella nonostante le insidie del traffico cittadino medio, ma si uniscono e organizzano in associazioni. Questo passaggio si rivela fondamentale, dal momento che, oltre a dare un tono di ufficialità

al movimento, lo mette nella condizione di connettersi con organi pubblici e privati e di instaurare con essi nuove norme e convenzioni, fertili premesse perché culture "altre" possano radicarsi. Le conferme di tale interesse crescente sono state l'affluenza ai padiglioni e la partecipazione agli incontri a Milano presso la fiera Eicma Bici dell'inizio di novembre, durante la quale si è tenuta la prima Conferenza Nazionale sulla Bicicletta, promossa da Fiab

(Federazione Italiana Amici della Bicicletta). Questo corale impegno per la bicicletta ha messo in moto la tre giorni di conferenze: interventi e relazioni i cui temi ormai travalicano l'amatoriale e coinvolgono sempre più direttamente l'istituzionale.

### Appunti e modifiche

Partendo dall'assunto che è più spinto a pedalare chi ce l'ha come passione, ciò che viene più naturale da chiedersi è: come fare per orientare la scel-



ta del cittadino in generale (e non già ciclomane) a spostarsi in bicicletta. Questo aspetto della locomozione urbana che pareva marginale solo alcuni anni fa, ultimamente si sta dimostrando un argomento degno di nota. Le amministrazioni locali ingaggiano battaglie contro la congestione che blocca i flussi di veicoli attraverso i centri abitati, contro i limiti di velocità rispettati in maniera aleatoria, contro l'insalubrità dell'aria di città. È per vincere questi nemici pubblici che da più parti non ci si limita più "solamente" a incentivare l'uso della bicicletta, ma si escogita di modellare gli spazi in sua funzione, di scoraggiare i viaggi a bordo di veicoli a motore se per brevi tratti, di creare modalità di spostamento ibrido: per questi scopi, come completamento del codice stradale, risultano indispensabili convenzioni di segnaletica, l'assicurazione di servizi, l'approntamento di mappe per la ciclabilità, organismi ramificati di informazione e aggiornamento e garanzie di maggiore tutela per pedoni e ciclisti.

### A misura di ruota

Per non uscire dall'ambito nazionale, qui non si approfondirà il caso del cantone di Berna, dove parlamento ed esecutivo hanno collaborato per concepire un piano di mobilità che integrasse la bicicletta come veicolo rilevante, tanto quanto i veicoli a motore, all'interno del traffico cittadino. Tuttavia un approccio simile ha caratterizzato le scelte del comune di Bolzano, che nel 1977, cogliendo l'occasione della deviazione della linea ferroviaria Bolzano-Merano, ha deliberato di convertire l'antica arteria su rotaia nel primo tratto ciclabile e subito dopo di far correre parallelamente al fiume un secondo tratto. L'obiettivo era di riuscire a creare un sistema di viaggiare alternativo all'automobile: ciò implicava una modifica radicale della rete urbana e l'apertura di tutta l'area del centro città a pedoni e biciclette. Con la realizzazione di 43 km di piste ciclabili cittadine, il chiaro intento è stato di mettere a disposizione dei cittadini una rete di viabilità che permettesse di

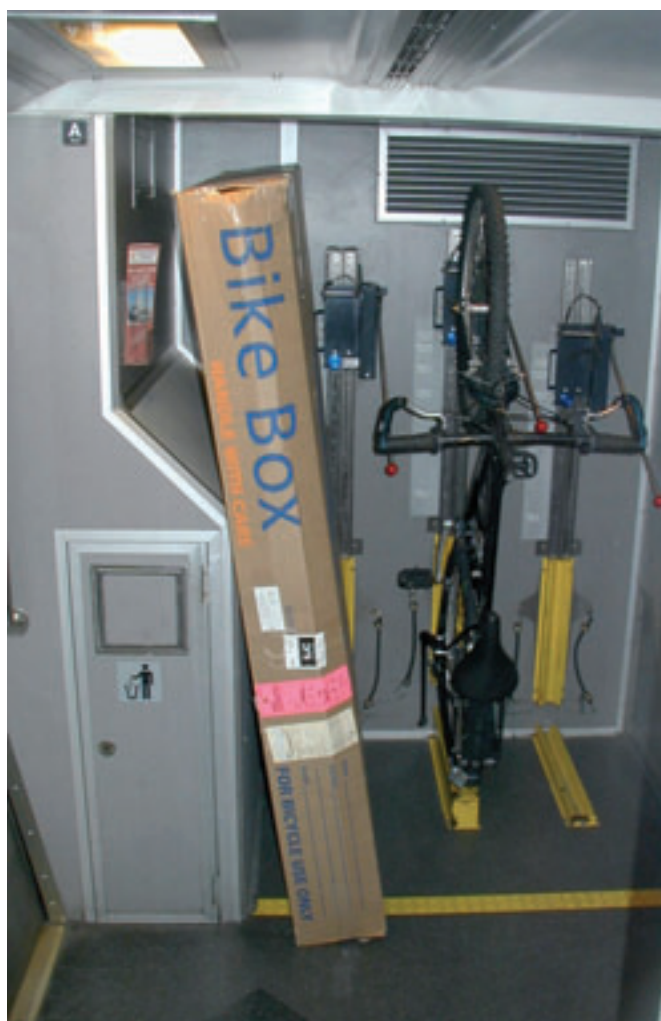
raggiungere tutti i punti di maggior interesse pubblico e sociale. L'unione della tradizione con la costante disponibilità al finanziamento per costruire infrastrutture (ponti, parcheggi funzionali ecc.), l'offerta di servizi per assistenza e manutenzione della bicicletta (noleggio, cambio perno del mozzo posteriore), lo studio di condizioni di sicurezza (sia in ambito giuridico, sia con modifiche urbanistiche) hanno reso possibili tali risultati. Con l'ambizione di incrementare del 40% l'uso della bicicletta tra il 2001 e il 2005, è stata essenziale la propaganda tramite depliant, poster e pubblicità sugli autobus e l'organizzazione di info-point per i turisti. La reazione a tali stimoli è stata positiva, nonostante si sia rilevato che i "convertiti" alla bicicletta nella maggior parte dei casi erano coloro che prima si spostavano a piedi o con i trasporti pubblici: l'amministrazione trentina, ora, attraverso monitoraggi, indagini e segnalazioni, punta non solo a fare proseliti tra gli automobilisti con percorsi che si sostituiscano e assicurino le condizioni che finora hanno fatto preferire i veicoli a motore, ma anche a conformarsi a una lingua comune che la possa collegare ai circuiti ciclabili mitteleuropei.

### Soluzione intermodale

Ogni rivoluzione sociale necessita di propri tempi fisiologici e non sempre le buone speranze di chi crede nelle potenzialità di un'idea si concretizzano ricalcando forme radicali. È il motivo per cui bisogna fuggire gli integralismi e tentare di mediare, come ha dimostrato un esperimento condotto a Genova, dove lo spostamento alternativo non significa solo bicicletta. Il capoluogo ligure ha una conformazione che varia tra pendenze e piani, oltre a dispiegarsi parallelamente al mare seguendo il litorale. Due vettori principali tessono la rete dei mezzi pubblici urbani: uno segue l'andamento lineare costiero della città tra est e ovest (di cui fa parte la linea metropolitana), l'altro sale verso l'entroterra collinare (ascensori e funicolari per escursioni turistiche estive). Mentre il primo rap-

presenta l'arteria su cui si sposta, o meglio si intasa, il maggior numero di veicoli, soprattutto motorizzati, il secondo rimane appannaggio degli escursionisti. Quale condizione più originale per testare un sistema di integrazione modale tra bicicletta e varie forme di trasporto pubblico? È stato fatto provare a tre cittadini non ciclisti l'uso quotidiano di un velocipede pieghevole perfezionato, che permette di muoversi pedalando su strada e di ridurre l'ingombro nel caricamento su differenti tipi di vetture. Il progetto, infatti, contemplava l'incentivazione all'uso del servizio pubblico tramite l'abbassamento delle tariffe per gli utenti ciclomuniti e l'adattamento di vani e strutture per poter stipare in modo rapido e comodo le biciclette sui mezzi: tale soluzione ibrida per viaggiare in città, nata come proposta teorica, è stata poi la scelta pratica dei tre casi esaminati. Ma è forse prematuro pensare a treni





nazionali normalmente strutturati per ospitare biciclette e soprattutto a costi di biglietti per cicloturisti che non spingano a delegare alle due ruote le sole gite domenicali. Sembra che qualcosa possa progredire, a livello nazionale, in merito all'integrazione modale e voci di cambiamento compaiono nei buoni propositi delle aziende del pubblico trasporto. Tuttavia, il quadro generale non appare omogeneo se rifugge solo qualche successo locale, come la celeberrima abitudine ciclofila emilio-romagnola o coraggiose sporadicità nella dispersività di grandi amministrazioni più concentrate su priorità altre. Per esempio a San Donato Milanese sono state promosse iniziative per prediligere la bicicletta che impegnino tanto le logistiche urbane, quanto la cooperazione tra enti pubblici e privati nel riqualificare gli spazi: alla stazio-

ne ferroviaria un parcheggio abusivo sfruttato in prevalenza da auto è stato riqualificato per le biciclette corredato da servizi di noleggio, custodia, riparazione e vendita di ricambi, e da infopoint; inoltre un nuovo regolamento edilizio impone nella progettazione di nuovi stabili o negli interventi su edifici già esistenti la creazione di posti per la sosta dei cicli. Gli interventi sull'assetto stradale stanno diventando oggetto di attenzione per chi ha potere decisionale e responsabilità della pubblica sicurezza. Ora vengono applicati alla realtà, come è avvenuto a Cattolica, semplici principi di prevenzione o deterrenza per contrastare i comportamenti pericolosi degli automobilisti e per favorire il moto a due ruote: carreggiate che si restringono per costringere a diminuire la velocità e per impedire sorpassi, attraversamenti rialzati, mini-

rotatorie e rotatorie, chicane con corsia ciclabile, nonché isole ambientali interdette a determinate tipologie di veicoli ecc., il tutto accompagnato da una capillare campagna di informazione e sensibilizzazione (ad esempio, quella per mantenere la velocità di 30 km/h nei centri abitati).

### Bene comune

Oltre a essere una passione condivisibile, la bicicletta può essere anche un utensile condiviso. Questa opinione, già piuttosto radicata in alcune città straniere (Parigi col progetto Velib, Lione, Barcellona) e italiane (Parma), si chiama bike sharing e significa per il cittadino la possibilità di usufruire di una bicicletta pubblica sganciandola da un rastrelliera collettiva, per mezzo di una chiave meccanica, a chiamata oppure con una tessera elettronica o magnetica. Il sistema più diffuso e promettente è il terzo, poiché la tessera, letta da un sensore, sblocca il veicolo che può essere parcheggiato in uno qualsiasi degli altri punti di raccolta dislocati nei diversi quartieri. La fruizione è garantita dal versamento di una quota di cauzione e sono acquistabili abbonamenti annuali. Sussistono certo delle criticità, come il sovraffollamento delle rastrelliere o, per esempio in seguito ad atti di vandalismo, gli elevati costi della manutenzione delle stazioni che impiegano una tecnologia ad alto livello; d'altro canto, intraprendere simili percorsi non solo fa risparmiare alla collettività in carburante, tempo, emissioni e spese inerenti a danni da incidente, ma i costi vengono coperti dai versamenti degli abbonati e addirittura si ottiene un guadagno dalla pubblicità a essi connessa.