

**Inchiesta.** Mobilità dolce  
**Se l'Europa pedala  
 l'Italia arranca  
 sulle poche ciclabili**

**ILARIA SESANA**

C'è una data che segna il punto di svolta nella storia di Amsterdam, è il 1971. Quell'anno nella piccola Olanda si registrarono ben 3.300 morti in incidenti stradali, di cui 400 bambini. La *Kindermoord* ("Strage di bambini") fu la molla che spinse tanti cittadini a mobilitarsi per chiedere alle autorità di intervenire e ridurre l'uso dell'auto in città. Il cambiamento intervenuto dovrebbe spingerci a pensare che, in fondo, città "amiche della bici" non sono mete inarrivabili. Quanto piuttosto il risultato di scelte politiche consapevoli.

A PAGINA 3

LA NUOVA MOBILITÀ «DOLCE» SI FA STRADA (POCO IN ITALIA)

# Piste ciclabili e non solo L'Europa si mette a pedalare

*Città trasformate limitando velocità e spazi per le auto*



di Iliaria Sesana

**C'**è una data che segna il punto di svolta nella storia di Amsterdam, è il 1971. Quell'anno nella piccola Olanda si registrarono ben 3.300 morti in incidenti stradali, di cui 400 bambini. La *Kindermoord* ("Strage di bambini") fu la molla che spinse tanti cittadini a mobilitarsi per chiedere alle autorità di intervenire e ridurre l'uso dell'auto in città. Richieste che, complice la crisi petrolifera del 1973, vennero accolte e misero fine allo strapotere delle auto nella vita cittadina di Amsterdam e di tante altre città olandesi.

Difficile oggi immaginare le strade della capitale olandese invase da auto e smog. E questo dovrebbe

spingerci a pensare che, in fondo, città *bike friendly* come Amsterdam o Copenhagen non sono mete inarrivabili. Quanto piuttosto il risultato di scelte politiche consapevoli che hanno ricadute positive sulla salute pubblica, sulla qualità dell'aria e sulla vivibilità delle città.

**L**a storia recente di alcune importanti città europee dimostra che il cambiamento è possibile. Anche senza realizzare chilometri di piste ciclabili. «L'esempio che più mi piace citare è quello di Bilbao», esordisce Alberto Fiorillo, responsabile aree urbane di Legambiente. La città spagnola (circa 350mila abitanti) negli ultimi anni ha pedonalizzato il centro storico e ha ridisegnato le due sponde del lungofiume, in passato assi portanti della mobilità su quattro ruote, lasciando spazio a una corsia pedonale, una ciclabile e una tramvia leggera. Alle auto è rimasta un'unica corsia, dove peraltro la velocità limitata a soli 30 chilometri l'ora. Inoltre sono stati tolti i parcheggi dalle aree centrali della città ed è stata introdotta una tariffazione progressiva della sosta: più lasci la macchina più paghi. «L'amministrazione di Bilbao è intervenuta per

disincentivare l'uso dell'auto privata – spiega Fiorillo – in questo modo gli spostamenti a piedi e in bicicletta e l'uso dei mezzi pubblici sono aumentati».

Cambiamenti importanti stanno avvenendo anche in altre grandi città europee. Parigi non è certo il paradiso delle due ruote, ma la situazione sta migliorando grazie alla decisione dell'amministrazione di puntare sulla riduzione della velocità delle auto: già oggi due terzi delle strade urbane della capitale francese sono "zone 30", dove non si possono superare i 30 chilometri orari. Inoltre è stata avviata la sperimentazione di 25 aree in cui la velocità è stata ulteriormente ridotta a 20 chilometri orari: ad esempio davanti alle scuole o agli impianti sportivi. A questo si aggiungono i provvedimenti voluti dal ministro dell'Ambiente Ségolène Royal che dal 1° luglio ha introdotto un incentivo economico (25 centesimi al chilometro) per tutti i lavoratori dipendenti che scelgono di andare a lavorare in bici. Una misura che Royal ha presentato come parte integrante di un pacchetto di misure contro l'inquinamento, accettando di coprire le spese del progetto con finanziamenti pubblici.

«I due interventi che maggiormente riescono a trasformare le città sono l'aumento della sicurezza, attraverso l'effettiva riduzione della velocità, uniti a interventi che rendono l'auto un'opzione molto più scomoda di quanto sia oggi», sintetizza Alberto Fiorillo. Gli esperti del mondo delle due ruote guardano con interesse ai fermenti che attraversano la Spagna. Oltre a Bilbao, la *vélorution* attraversa città insospettabili come Barcellona dove «fino a otto anni fa non c'erano tracce dell'uso della bicicletta», si legge nell'ultima versione del "Copenhagenize", l'indice delle città più amiche della bicicletta che attesta la città catalana all'undicesimo posto. L'aumento della diffusione delle due ruote in città è merito dell'applicazione di «un mix di misure che riducono il traffico e infrastrutture che rendono la bicicletta il mezzo di trasporto più efficace. È una delle città al mondo con la più vasta diffusione delle zone 30». Anche la municipalità di Siviglia (dove fino a pochi anni fa gli spostamenti su due ruote rappresentavano lo 0,5% del totale) ha investito in maniera consistente sulle due ruote puntando sulla realizzazione di infrastrutture e piste ciclabili. Risultato: il numero di bici che circolano quotidianamente in città è passato da poco più di 6mila a oltre 70mila.

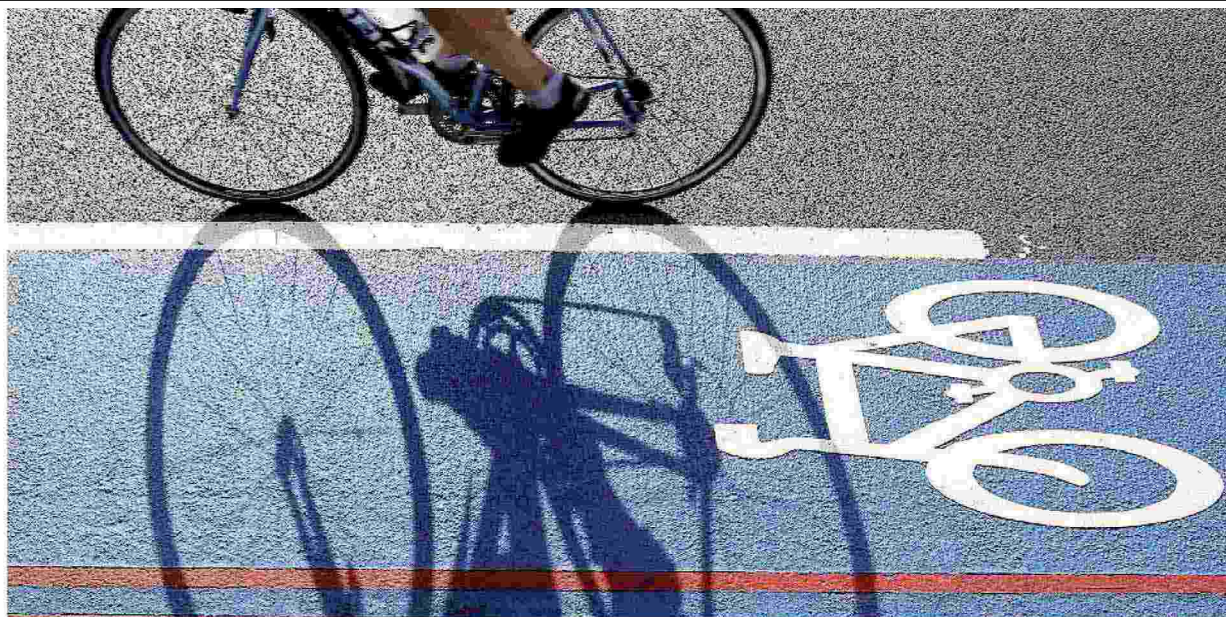
Che sia possibile vivere (bene) senz'auto lo dimostra anche l'esperienza di Friburgo dove solo il 42% degli abitanti ne possiede una: tutti gli altri si spostano agevolmente con i mezzi pubblici, in bicicletta o a piedi. Persino per andare allo stadio. Mentre in alcuni quartieri (Vauban, Rieselfeld e Sonnenschiff) le auto sono quasi inesistenti grazie a un'attenta **pianificazione**

della mobilità e degli spazi. Tra le venti città premiate dal "Copenhagenize" figurano Eindhoven (quinta in classifica), Dublino (15ma), Vienna (16ma) e la capitale slovena Lubiana che compare per la prima volta nella "top 20" con i suoi 130 chilometri di percorsi protetti per le bici e un importante piano di investimenti per le due ruote. Non stupisce che nella classifica danese (che valuta solo le città con più di 600mila abitanti, ndr) non compaia nemmeno una metropoli italiana. Del resto basta osservare un giorno qualsiasi di traffico a Roma, Milano o Bologna per rendersi conto di quanto sia inefficiente un sistema di mobilità basato sull'uso indiscriminato dell'automobile: in città la velocità media è di appena 15 chilometri l'ora, che arriva persino a dimezzarsi nelle ore di punta.

Una consistente riduzione del traffico avrebbe effetti positivi immediatamente visibili sulla qualità dell'aria (meno smog e meno inquinamento acustico), maggiore puntualità dei mezzi pubblici, minori costi per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade. Ma anche un calo del numero degli incidenti (il 76% di quelli registrati nel 2014 è avvenuto in città) e un calo delle spese per le famiglie: mantenere un'auto, infatti, costa circa 3.600 euro l'anno. C'è poi un'altra forma di "inquinamento" legata al consumo di suolo pubblico, come evidenzia Giulietta Pagliaccio, presidente della Federazione italiana amici della bicicletta (Fiab): perché le auto, in città, si mangiano anche lo spazio, oltre che l'aria. Piazze che, da luoghi di socialità e ritrovo, si trasformano in parcheggi. «Le realtà più avvedute hanno compreso che occorre rivedere gli spazi pubblici – spiega Giulietta Pagliaccio –. E per questo occorre identificare modalità di trasporto che non consumino suolo e che siano meno dannose». Una sfida non da poco in un Paese dove togliere i parcheggi (o farli pagare) solleva proteste e fa perdere voti.

Eppure, nonostante le condizioni spesso non siano favorevoli, «sempre più persone usano la bici in Italia. Moltissimi lo fanno per una questione di praticità: perché risparmiano tempo nei loro spostamenti quotidiani», spiega Giulietta Pagliaccio. Una realtà con cui sempre più spesso le amministrazioni locali devono fare i conti. E che permette di ottenere ottimi risultati. Uno su tutti, forse poco noto: Bolzano. Nel 2002, quando venne presentato il Piano della mobilità ciclabile, solo il 17% degli abitanti usava regolarmente la bicicletta, oggi sfiora il 30%. Un risultato che è stato raggiunto attraverso un'attenta riorganizzazione della mappa cittadina, con la realizzazione di piste ciclabili (una cinquantina di chilometri in tutto) e ampliando le aree pedonali, riducendo il numero di parcheggi in superficie per scoraggiare l'uso delle auto in centro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



---

Da Barcellona a Parigi, da Friburgo a Vienna la strategia vincente è rendere «scomodo» l'utilizzo delle automobili, favorendo gli spostamenti in bicicletta e con i mezzi pubblici. Bolzano fra i pochi esempi virtuosi nel nostro Paese

---

## I numeri

# 130 km

La lunghezza dei percorsi protetti a Lubiana

# 30%

Utilizzano la bici a Bolzano. Erano il 17% nel 2002

# 70mila

Le biciclette in circolazione a Siviglia. Erano 6mila pochi anni fa

# 25 cent/km

L'incentivo in Francia per l'utilizzo della bici