

L'uomo che insegna la bicicletta agli olandesi

Letizia Tortello A PAGINA 17

L'uomo che insegna la bicicletta agli olandesi

Un torinese consulente della superciclabile di Amsterdam

LETIZIA TORTELLO
 TORINO

Fortuna che al Comune di Torino assessori e tecnici non hanno mai risposto a quell'email. Era marzo. Paolo Ruffino, 26 anni, chiedeva con gentilezza di poter dedicare la sua tesi di laurea a ripensare la mobilità su due ruote del capoluogo sabauda. È andata buca, e vabbè pazienza. Sai, sotto elezioni saranno impegnati, si è detto. Oggi, questo studente di Scienze umane, al secondo master in sviluppo sostenibile, è diventato consulente della provincia di Amsterdam per la **progettazione** di una nuova autostrada delle bici, che verrà costruita da Hoofddorp ad Aalsmeer.

Un'infrastruttura che l'Italia si sogna. Valore economico 15 milioni di euro. Valore sociale? È proprio quello che il torinese deve calcolare: l'impatto qualitativo e quantitativo della gran-

de opera, anche in termini di felicità. Già, perché Ruffino questo fa: «Valuto il rapporto costi e benefici della bicicletta - spiega -. Essere contro le due ruote è essere contro i numeri. La città di Amsterdam, in 10 anni, avrà un budget di mezzo miliardo da spendere sulla mobilità di chi pedala, vuole essere sicura di spenderlo bene».

Ma per progettare una pista ciclabile, figuriamoci un'autostrada di sette chilometri e larga 4 metri, non basta una testa da ingegnere. Ci vogliono i conti, tanti, e ci vuole pure la sociologia. La formula della felicità su due ruote, ha calcolato Ruffino con il suo «team delle biciclette» pagato dallo StadsRegio (praticamente la città metropolitana della capitale olandese), recita: «Per ogni automobilista che inforca la bici si generano 12 centesimi al chilometro di risparmi sociali». Se si pensa che in un semplice incrocio di Utrecht, dove lui vive, «passano 40 mila ci-

clisti al giorno», in 24 ore sull'autostrada da 7 chilometri che sta studiando, la società risparmierà 33 mila euro. In un anno sono 12 milioni di benessere. Ed ecco che le Scienze umane si fanno indispensabili e gli ingegneri stanno a guardare. Il 26enne trapianato ad Amsterdam ha capito che «i ciclisti preferiscono pedalare in un ambiente bello e dove ci sono altri ciclisti». Il valore della socialità su due ruote aumenta il gradimento di un percorso: «È per questo che spesso investire soldi su una ciclabile che fa il tragitto più corto per collegare un punto da A a B non è la strategia migliore, i ciclisti prenderanno sempre le strade più gradevoli o frequentate». Le infrastrutture ciclabili hanno regole tutte loro, per questo esiste la professione di Ruffino, che Torino si è fatta sfuggire.

Eppure, questo ragazzo che dal primo viaggio ad Amsterdam, al liceo, si è innamorato delle due ruote e non è più sce-

so, nella città d'origine vuole ritornare. «Qui hanno scelto me anche perché ho un approccio alla mobilità che non dà la bicicletta per scontato», afferma. Mentre lavora, sta ancora studiando. Quando terminerà il contratto a progetto con la provincia della capitale, entrerà a lavorare con il privato, per la società Decisio, che ha tra i prossimi business quello di tirare la volata all'Italia sull'economia della bicicletta. «A settembre verrò a tenere tre conferenze sulla "bikenomics" a Verona, Trento e Rho, per la settimana europea della mobilità - racconta -. Ma è Torino una delle città con più alto potenziale». Ha la stessa popolazione di Amsterdam, il doppio della densità. E se ce l'ha fatta l'Olanda, Paese grande poco più del Piemonte, che dagli Anni 70 ha costruito oltre 16 mila chilometri di piste ciclabili (come andare e tornare dalla Nuova Zelanda), prima o poi possiamo farcela anche noi.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



La vita su due ruote
 Paolo Ruffino, 26 anni, consulente della provincia di Amsterdam per la **progettazione** di una nuova autostrada delle bici

