

F Mobilità | Urbanistica | Bikeconomy

Lo scatto della città con la bicicletta

Le due ruote scardinano i modelli culturali urbani. Dando vita a un'economia che offre opportunità di sostenibilità e innovazione

di Pierangelo Soldavini

Al posto dei grandi magazzini ai margini delle città con immensi parcheggi auto, Ikea ha lanciato un paio d'anni fa il progetto pilota di un negozio urbano, ad Amburgo, proponendo un modello diverso di spesa: spazi limitati per le automobili, grandi rastrelliere per biciclette e la consegna dei mobili a domicilio fatta attraverso biciclette con carrello. Quel modello è ora disponibile, con tanto di rimorchio, in tutti i negozi del colosso svedese diventando l'icona di un nuovo modo di mobilità urbana. «Come mezzo di trasporto integrato, la bicicletta si trasforma in strumento che scardina i modelli culturali e comportamentali, rivoluzionando la concezione urbana», commenta Luca Tamini, docente di Urbanistica al Politecnico di Milano.

Il suo gruppo di lavoro sta studiando modelli innovativi con più d'una città di provincia italiana, guardando a modelli come Barcellona, dove un'intera area prossima al centro cittadino, decuplicata a 700 ettari, è stata dedicata a pedoni e ciclisti, con il risultato di aver ridotto del 21% il traffico auto. «Una mobilità fondata sulla ciclabilità - prosegue Tamini - diventa una leva per innalzare la qualità e l'attrattività urbana, diventando una potente arma di marketing territoriale».

La riscoperta delle due ruote passa quindi attraverso una rivoluzione della mobilità che non si limita alle città, ma che ha bisogno di un'evoluzione culturale che trasformi la bicicletta da oggetto ludico a vero e proprio mezzo di trasporto, da integrare in un sistema

multimodale efficiente. Un mezzo in grado di innescare un'economia valutata in Europa oltre i 200 miliardi di euro. La London School of Economics ha stimato il "gross cycling product" inglese, stimando un valore attorno ai 2,9 miliardi di sterline.

Con l'obiettivo di declinare una bikeconomy all'italiana i protagonisti delle due ruote si ritrovano a Roma, al Maxxi, il 18 e 19 novembre (www.bikeconomyforum.com). «Il potenziale per l'Italia è enorme - afferma Beniamino Quintieri, presidente della Fondazione Manlio Masi, che ha organizzato l'evento -: siamo il secondo produttore europeo, esportatori netti di biciclette e accessori. Oltre agli evidenti benefici in ambiente e salute, la bicicletta è un'opportunità per valorizzare il nostro paese dal punto di vista turistico, artistico ed enogastronomico».

Uno studio della Fondazione Manlio Masi, curato da Silvia Sopranzetti, mette insieme i vari tasselli della "bikeconomy". A partire dai vantaggi diretti: ogni milione aggiuntivo di euro di fatturato dell'industria ciclistica crea dieci nuovi posti di lavoro contro 2,5 nel settore automobilistico, mentre un milione di dollari di infrastrutture per biciclette genera 11,4 posti di lavoro (7,8 nelle strade). Tenendo conto che l'Italia è uno dei paesi europei con la domanda interna più bassa (il 60% degli italiani non usa mai la bici), è evidente il potenziale di crescita.

L'economia della bicicletta si traduce anche in risparmi, a partire da quello in spesa sanitaria connesso alla maggiore attività fisica e al miglioramento dell'aria: l'Organizzazione mondiale della sanità ha stimato questo risparmio in 110 miliardi di euro in Europa. Consistente per l'Italia potrebbe essere la ricaduta in termini di miglioramento della mobilità urbana: la velocità media nei maggiori centri urbani italiani oscilla intorno ai 15 km/h calando a 7-8 nelle ore di punta, sui valori di fine '700. Secondo Confcommercio la congestione stradale ha un costo economico e sociale che supera i 50 miliardi di euro l'anno. E che potrebbe evidentemente ridursi con un maggior ricorso alle due ruote, con

l'effetto di ridurre anche le emissioni di CO₂ e polveri sottili. A incentivare l'utilizzo in città, anche su percorsi complessi, può contribuire un'innovazione come la pedalata assistita che da semplice nicchia si sta rilevando un più ricco segmento di mercato.

La politica pubblica - fatta di infrastrutture, piste ciclabili e intermodalità - è fondamentale. Ma anche i privati prendono coscienza delle opportunità. Un progetto come il Grab, il Grande raccordo anulare per biciclette di Roma, una ciclovia da oltre 40 km che unisce l'Appia Antica al Quadraro e Torpignattara passando per il centro, sta catalizzando l'interesse di diversi attori che hanno aderito alla Grab Card fornendo sconti di vario genere e un'ampia offerta culturale. Il Maxxi punta a fregiarsi come primo museo "bike friendly": la vicinanza con il Grab permette di proporsi come luogo di interscambio, tanto più grazie al parcheggio interrato in costruzione che avrà un punto di assistenza tecnica per ciclisti, mentre l'accordo con i noleggiatori di biciclette punta ad aumentare l'afflusso di visitatori stranieri, già oggi superiori a quelli italiani.

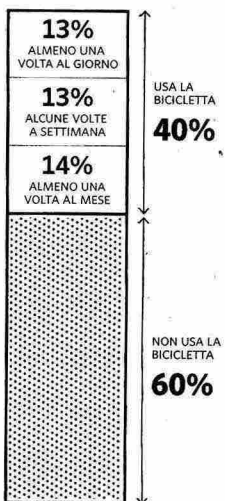
Uscendo dai confini urbani l'offerta coinvolge anche il cicloturismo, stimato oggi attorno a 1,6 miliardi di euro in Italia, con enormi margini di crescita sulla base dei paesi più virtuosi. Ne è un esempio il Trentino che da tempo ha scommesso sul settore: la provincia di Trento ha 450 km di piste ciclabili con una ricaduta economica stimata in circa 400 milioni di euro. Compreso il maggior polo italiano di innovazione nella bici con sei startup a due ruote attive nel Polo Manifattura di Rovereto: «Abbiamo l'esperienza di diversi piccoli artigiani produttori di biciclette cui abbiamo unito le competenze tecnologiche di centri di ricerche di livello e incentivi fiscali», spiega Mauro Casotto, direttore di Trentino Sviluppo. Qui è nato, per esempio, Free Duck2, il disco meccatronico che trasforma una normale bici in pedalata assistita. Anche l'innovazione diventa un volano che moltiplica la bikeconomy.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'Italia che pedala

CHI USA LA BICI

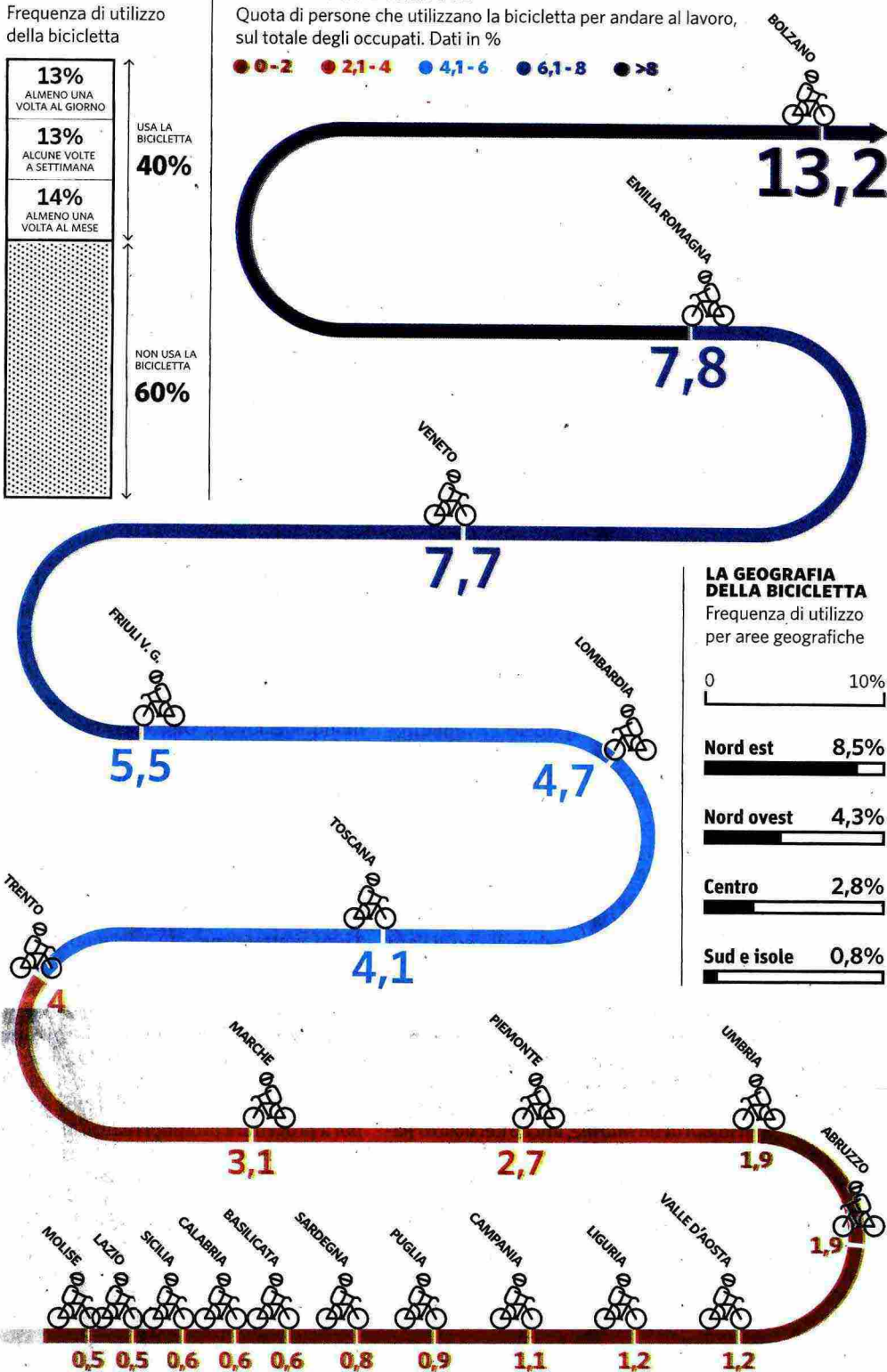
Frequenza di utilizzo della bicicletta



AL LAVORO SU DUE RUOTE

Quota di persone che utilizzano la bicicletta per andare al lavoro, sul totale degli occupati. Dati in %

● 0-2 ● 2,1-4 ● 4,1-6 ● 6,1-8 ● >8



LA GEOGRAFIA DELLA BICICLETTA

Frequenza di utilizzo per aree geografiche

0 10%

Nord est 8,5%

Nord ovest 4,3%

Centro 2,8%

Sud e isole 0,8%

Fonte: Elaborazione Fondazione Manlio Masi su dati Istat ed Eurobarometro