

CICLO virtuoso

**A Groenningen, Olanda,
le bici per numero sorpassano
le auto. Oslo e Parigi partono
in volata per migliorare.
L'Italia insegue, divisa in due**

di Mara Accettura

NEWS



Foto di J. Purcell/Getty

Un incrocio ciclabile
a Copenhagen.
In Danimarca la città
campione di mobilità
verde è Odense.

D87



NEWS

Un parcheggio per biciclette in Danimarca. In Italia i più grandi sono a Mestre e Firenze, circa 800 posti.

Semafori intelligenti che danno la precedenza ai ciclisti in caso di pioggia, piste che riscaldano il manto stradale quando nevicata... In Italia sembra fantascienza ma a Groeninger è già realtà. Nella città olandese, 200mila abitanti, considerata il modello europeo per il trasporto sostenibile, le misure per rendere la bici il mezzo per eccellenza sotto tutte le condizioni atmosferiche sono sempre più all'avanguardia. Già oggi ci sono già 205 km di piste e il 61% del trasporto si svolge in bicicletta: ogni casa ne possiede in media più di tre. Ma per il Comune non è abbastanza. Si sta progettando di incrementare il numero delle piste per collegare anche l'hinterland, fare piazza pulita di autobus dal centro e portare il numero dei parcheggi ciclabili vicino alla stazione da 10 a 15mila posti.

A 350 chilometri di distanza anche Odense, la terza città della Danimarca, poco meno di 200mila abitanti, si sta gio-

cando il suo futuro postindustriale sul trasporto sostenibile. Con 560 km di piste e 123 ponti per le bici, Odense è riuscita a eliminare le auto dal centro. Oggi la metà dei viaggi è fatta in bici e questo attira più residenti. Le strade sono così sicure che l'80% dei bambini vanno a scuola pedalando anche da soli e si insegna l'uso della bici partire dall'asilo.

Certo, parliamo di città compatte, di media grandezza, con una popolazione giovane. E che, soprattutto, hanno iniziato molto tempo fa, dagli anni '70, a realizzare le prime misure antitraffico. Ma l'onda verde si è già estesa anche alle capitali. A Oslo, 650mila abitanti, la nuova giunta ha stabilito di costruire più di 60 km di piste ciclabili e di espellere tutte le auto dal centro entro il 2019, ignorando le proteste degli shopping mall. A Parigi il bike sharing, modellato su Lione, ha raggiunto il numero di 1.800 stazioni, a distanza di 300 metri una dall'altra, con una flotta di 14mila bici (in tutta Italia il bike sharing ne conta 10mila). Le piste scorrono per

**PENDOLARI A PEDALI**

Una novità importante per chi va in bici al lavoro. Fino allo scorso anno chi aveva un incidente in itinere non aveva diritto ad alcun indennizzo. L'Inail infatti rifiutava la copertura con la scusa che si poteva utilizzare un mezzo pubblico alternativo. Con l'approvazione della legge 221 del 28/12/15, finalmente non è più così, i ciclisti sono tutelati, il che sottolinea che la mentalità sta cambiando e c'è rispetto per chi usa un mezzo non inquinante. La stessa legge ha stanziato 35 milioni di euro a favore dei comuni con più di 100mila abitanti, per finanziare progetti di mobilità sostenibile al fine di limitare il traffico e l'inquinamento.

circa 500 km e ora il sindaco socialista, Anne Hidalgo, vuole chiudere al traffico buona parte della riva sinistra della Senna, creando un percorso che attraverso giardini potrebbe portare i ciclisti da Place de la Bastille alla Tour Eiffel. E sta diventando una città per gli entusiasti delle due ruote anche Londra. Il sindaco Boris Johnson, che ha fatto della bici un simbolo politico, ha stanziato ben 913 milioni di sterline per costruire nuove infrastrutture: le super highways, strade protette ad alta velocità, che collegano i diversi punti cardinali della città. Il Bike sharing fa la sua parte con 700 stazioni e una flotta di 10mila biciclette. E i risultati si vedono: dal 2000 al 2014 in centro il numero delle auto nelle ore di punta è crollato da 137mila a 64mila, mentre il numero dei ciclisti è triplicato, da 12mila a 36mila. Secondo le ultime proiezioni dell'autorità dei trasporti (TfL) nei prossimi anni ci sarà il sorpasso.

Anche in Italia si pedala, ma c'è ancora molta strada da fare. All'ultimo summit della bicicletta, tenuto a Lussemburgo lo scorso ottobre, dove si sono incontrati i ministri dei Trasporti europei per individuare una strategia comune, Graziano Delrio ha ammesso che «l'esperienza italiana è ancora insoddisfacente». Secondo dati Istat del 2011 solo il 3,3% degli italiani utilizza la bici ogni giorno - la media europea è del 7,2% - contro il 60,8% che preferisce l'auto. «Ci siamo mossi con trent'anni di ritardo e soprattutto in maniera disomogenea», dice Antonio Dalla Venezia, consigliere nazionale di Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta). «All'estero, e penso a Francia, Olanda e Germania, i ministeri si sono riorganizzati proprio per rispondere a questa esigenza. Da noi manca ancora una legge quadro che stabilisca priorità e forme di finanziamento. Così l'iniziativa è lasciata all'intraprendenza e alla lungimiranza delle diverse amministrazioni, il Veneto in testa che sin dal 2000 ha adotta-

NEWS

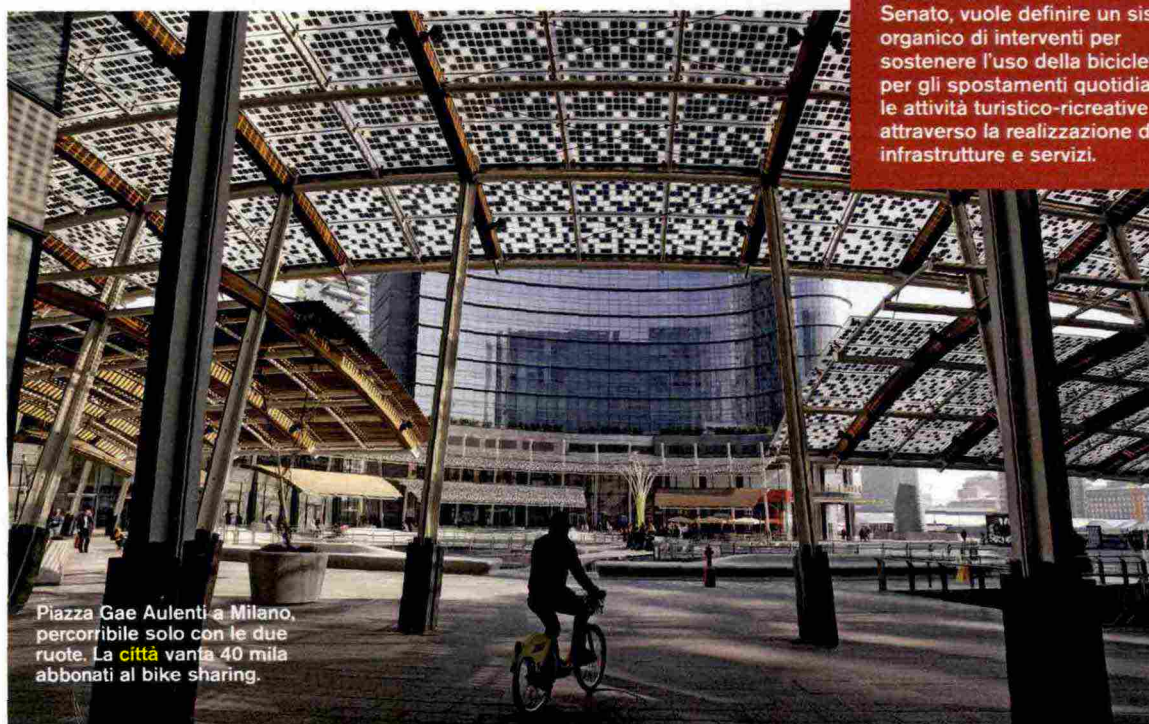
to un Biciplan (manuale per la progettazione dei sistemi di sicurezza stradale e moderazione del traffico) e che in molti casi hanno attinto a finanziamenti europei».

In questa realtà frastagliata ogni città (e parliamo di quelle del nord perché il sud arranca) ha fatto a modo suo. Milano, in aggiunta all'area C, la zona del centro che tassa l'ingresso delle auto, ha investito sul bike sharing: oggi dispone di 3.650 bici e 1.000 a pedalata assistita, in quasi 400 stazioni. Gli abbonati sono 40mila. Lo stesso succede a Torino, dove ci sono 132 stazioni per circa 900 biciclette e 21.500 abbonati. Bologna ha pedonalizzato il centro e creato la tangenziale ciclabile lungo i viali. A Roma, dove il bike sharing è clamorosamente fallito, si punta sul Grab, progetto di ciclovia anulare di 44 km che dovrebbe unire tutti i luoghi di interesse storico e culturale e le periferie con il centro. Ma secondo l'ultimo rapporto di Legambiente sono soprattutto una ventina di medie e piccole città, tra cui Bolzano, Pesaro e Ferrara, a poter essere paragonate ai modelli nordeuropei. Successi dovuti non tanto all'abbondanza di piste o di bike sharing (che nei piccoli centri si è rivelato un costo insostenibile) ma a un approccio integrato alla mobilità. «Sono città che si sono battute per la demotorizzazione e in cui prendere la macchina è diventato effettivamente meno vantaggioso», dice Alberto Fiorillo, responsabile Aree Urbane di Legambiente. Come? Prendiamo Bolzano. Grazie a una riorganizzazione della viabilità che ha collegato in un anello tutte le zone scolastiche, sportive e ricreative a misura di bici, ai divieti di parcheggio per auto e una segnaletica su misura, oggi il 30% degli spostamenti è a pedali e un altro 30 su mezzi pubblici o a piedi. Anche a Ferrara, la prima città a dotarsi di un Ufficio biciclette, sportello che promuove la cultura della mobilità ciclistica presso le istituzioni, gli spostamenti avvengono al 30% su due ruote, ma curiosamente c'è anche un uso elevato dell'auto (56%), perché la gente ama pedalare ma non camminare né usare mezzi pubblici. Per la Fiab è Reggio Emilia la città più bike friendly d'Italia. «C'è un ufficio biciclette, un biciplan attivo dal 2008, una rete ciclabile di 200km e un bicibus per gli scolari», dice Silvia Zamboni, tra gli autori di *Muoversi in*

città (Edizioni Ambiente). «Ma soprattutto Reggio si è data molto da fare per garantire la sicurezza dei ciclisti col "traffic calming". Il centro storico ha un limite di velocità di 30 km/h e una rete di sensi unici che le bici possono percorrere tranquillamente contromano». Un altro caso virtuoso è quello di Venezia-Mestre: ufficio biciclette, Biciplan, otto itinerari ciclabili e soprattutto un megaparcheggio da 830 posti accanto alla stazione, il più grande d'Italia insieme a quello di Firenze (800 posti). Venezia finanzia queste operazioni con i proventi della sosta a pagamento a Mestre: 10 milioni di euro in otto anni, quello che il nostro governo ha stanziato nello stesso periodo per tutto il Paese. A Pesaro, unica città bike friendly del centro, invece, la carta vincente è stata la Bicipolitana, un percorso di 77 km (linee gialla, rossa, verde e arancione) che collega diversi punti della città e il limite di velocità a 20, 30 km dei veicoli a motore in determinate aree. Le città virtuose si fermano a questa altezza. Il sud, ammettono le associazioni, è un disastro a parte iniziative sporadiche. Bari, che si è dotata di una Velostazione con officina, ha varato un Biciplan per 180 km di piste urbane e periurbane (al momento ce ne sono 32) e aree pedonalizzate. Lecce ha il limite dei 30 km in tutto il centro storico. **In tutta Italia però rimane un grande problema di sicurezza.** Secondo dati AcI-Istat le nostre città registrano la percentuale più alta a livello europeo di mortalità sulle strade urbane. Nel 2014 sono morti 273 ciclisti (+8,8% rispetto all'anno prima), feriti 16.994. Per questo la Fiab, con la campagna #30elode, sostiene la modifica del codice della strada per il limite di velocità a 30km in tutti i centri urbani. «La velocità è la prima causa di morte per chi va in bici», dice Edoardo Galatola, responsabile sicurezza delle Fiab. «Per questo i 30 all'ora devono diventare lo standard. Si decongestionerebbe e renderebbe più regolare il traffico, permettendo di riappropriarci di città che, a differenza di quelle americane, non sono nate per andarci in automobile».

UNA LEGGE IN PIÙ

La proposta di legge quadro, firmata da Diego Zardini, Paolo Gandolfi e altri 24 deputati, attualmente in discussione al Senato, vuole definire un sistema organico di interventi per sostenere l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani e le attività turistico-ricreative attraverso la realizzazione di infrastrutture e servizi.



Piazza Gae Aulenti a Milano, percorribile solo con le due ruote. La città vanta 40 mila abbonati al bike sharing.

Foto di G. Croppi/Sime