

# Rivoluzione

## SU DUE RUOTE

*La bicicletta è il mezzo più comodo, e a volte più rapido, per spostarsi nelle aree urbane. Eppure l'Italia è il Paese più in ritardo: trasformare la cultura della mobilità vuol dire compiere un cambiamento epocale*

Luca Fazio

A parte una buona dose di coraggio, per cambiare profondamente il volto di una città basta un numero magico (il numero 30). E non ci vogliono nemmeno troppi soldi. A Parigi, per esempio, con soli 2,6 milioni di euro di stanziamenti, l'amministrazione di Bertrand Delanoë ha messo a punto un piano rivoluzionario. Un format esportabile in qualunque città europea (Italia compresa): dal prossimo settembre su 560 km di rete stradale il limite massimo di velocità consentito alle automobili sarà di 30 Km/h (il 37% delle strade cittadine). Il nuovo piano "La rue en partage" ("la strada in condivisione", ndr) non dovrebbe essere un dramma, eppure le questioni della mobilità urbana provocano sempre accesi dibattiti

politici e sociologici. Anche a Parigi. Per semplificare, da una parte ciclisti che rischiano la vita e dall'altra adepti del culto motorista sempre più rancorosi e su di giri. E dire che in nessuna metropoli europea la media di chilometri percorsi da un'auto ingolfata nel traffico si avvicina al numero magico: ovunque la bicicletta è il mezzo più veloce per spostarsi nelle aree urbane.

A Parigi questo limite verrà fissato in una trentina di quartieri, che vanno ad aggiungersi ad altre 74 zone della città dove la velocità è già regolata in questo modo. Ma non c'è limite al meglio: nella capitale francese sono già attive 23 "zone di incontro" dove le auto non possono superare i 20 Km/h; qui pedoni e ciclisti sono padroni della strada, e le automobili sono "avvisate" da strisce bianche perpendicolari alla carreggiata formate da piccoli rettangoli tipo pixel,

una via di mezzo tra segnaletica e arte di strada, un modo poco invasivo per invitare gli automobilisti a rallentare. L'obiettivo di questo programma che per noi sembra lunare è piuttosto semplice, invitare gli automobilisti a scegliere il mezzo di trasporto più semplice e moderno del mondo: la bicicletta. E a rispettare le due ruote: i ciclisti, nelle zone 30, potranno anche "bruciare" il semaforo rosso per svoltare a destra. Di questo passo, le automobili a Parigi diventeranno un mezzo di trasporto in via d'estinzione, e del resto lo confermano le statistiche: già ora il 60% degli spostamenti si fa a piedi, il 27% con i trasporti pubblici, il 7% in automobile e il 4% in bicicletta. Percentuali impensabili per l'Italia, il paese europeo più in ritardo rispetto allo sviluppo della ciclabilità e alla cultura della mobilità alternativa.

**CONTINUA** | PAGINA IV

# Non solo Fori • *L'utopia possibile di una città per pedoni e cicloamatori, libera dal traffico di auto*

A misura di **ciclista**, un obiettivo capitale  
*254 km di pista ciclabile, molto frammentata e utilizzata per lo 0,4 per cento degli spostamenti. La campagna del Coordinamento Roma ciclabile per arrivare a 1.000 km e realizzare una vera e propria rivoluzione culturale*

Roberta Biasillo

La prima volta che la questione della ciclabilità urbana entra nel dibattito normativo è il 12 ottobre 1988, quando il Parlamento Europeo approva la *Carta europea dei diritti del pedone*. La riduzione degli inquinanti atmosferici e acustici, la maggiore sicurezza e fruibilità degli spazi, una adeguata dotazione infrastrutturale e una migliore organizzazione del traffico veicolare venivano esplicitamente associati allo sviluppo di una rete di piste ciclabili e all'uso privato della bicicletta. Un programma di interventi volti a far nascere «una nuova e più umana mentalità urbana». Nonostante il crescente interesse per le politiche di recupero di vivibilità urbana e di mobilità sostenibile che a partire dagli anni 2000 ha caratterizzato le normative europee – il *Sesto programma comunitario di azione per l'ambiente*, *Agenda 21*, il programma *Aria pulita per l'Europa* – più del 20 per cento delle emissioni di gas a effetto serra deriva tutt'oggi dal settore dei trasporti. A questo dato si deve aggiungere la diminuzione dell'uso delle ferrovie e dei servizi collettivi e un tasso di crescita delle autovetture private superiore a ogni previsione.

Se da un lato la situazione romana non si discosta da questo quadro tutt'altro che felice, dall'altro è pur vero che i margini di azione sono decisamente ampi. I documenti istituzionali – il Piano Generale del Traffico Urbano di Roma aggiornato al febbraio 2005, il Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale del giugno 2011 e quello Provinciale del settembre 2011 – evidenziano il ritardo rispetto ad altre città europee e italiane. La rete ciclabile cittadina misura 254 km, è caratterizzata da una forte frammentazione dei percorsi e viene usata solo per lo 0,4 per cento degli spostamenti quando basterebbe una dotazione infrastrutturale adeguata per far salire questa percentuale al 34 per cento. Mentre si annunciano finanziamenti e piani per il futuro, il coordinamento spontaneo di ciclisti della Capitale *Di traffico si muore* continua a disseminare la città di bici bianche fantasma, in ricordo di chi sulle due ruote ha perso la vita, per sensibilizzare la cittadinanza al problema dell'insicurezza stradale.

Nonostante i dati mostrati non siano

confortanti e incoraggianti, moltissime associazioni romane oltre a denunciare l'inadeguato stato dell'arte, si impegnano quotidianamente sul fronte del miglioramento della qualità della vita urbana attraverso l'incremento dell'uso della bicicletta. Proprio le elezioni amministrative sono state per questi soggetti che lavorano da anni per una mobilità sostenibile un'occasione per ribadire il proprio impegno e per suggerire proposte concrete per il prossimo lustro. Il *Coordinamento Roma Ciclabile*, in cui confluiscono una trentina di associazioni, ha elaborato un documento di impegni per la nuova amministrazione capitolina volto a realizzare anche a Roma le condizioni per una mobilità sicura e competitiva con l'automobile. Gli obiettivi che vengono proposti sono molto ambiziosi ma sono del tutto in linea con normative europee ormai datate decenni e in alcuni casi con le direttive lanciate dal Piano quadro della ciclabilità dell'ex sindaco Gianni Alemanno; quindi nulla di impossibile o di utopico.

Le battaglie dei ciclisti sono battaglie di **riqualificazione** degli ambiti urbani che coinvolgono tutti: aumentare la percentuale di mobilità tra bici, pedoni e trasporto pubblico locale; ridurre lo spazio occupato dalle auto attraverso l'incremento delle isole ambientali e il ridisegno dello spazio pubblico; adottare i 30 km orari per la viabilità urbana secondaria; realizzare i 1000 km di percorsi ciclabili. Si tratta di un grande progetto di rivoluzione culturale che andrebbe a ridisegnare Roma proprio a partire dalle sue strade principali. Le vie Flaminia, Salaria, Tiburtina, Prenestina, Casilina, Appia Nuova, Ostiense, Marconi, Portuense e Gregorio VII potrebbero diventare i nuovi corridoi della mobilità dove sarebbe necessario creare piste ciclabili protette, ridurre lo spazio dei parcheggi lungo la carreggiata, rallentare la velocità delle auto, allargare i marciapiedi, aumentare le corsie preferenziali e il verde stradale. Un ripensamento complessivo e possibile da progettare e pianificare con impegni di spesa dell'ordine di almeno 50 o 60 milioni di euro annui, di cui gran parte sono già stanziati o previsti e di cui parte potrebbe venire dagli incassi delle multe fatte agli automobilisti. Molto in questo senso potrebbero fare le campagne di educazione nelle scuole, nelle università e nei luoghi

di aggregazione, la formazione di decisori e tecnici nelle pubbliche amministrazioni, l'istituzione di eventi *ad hoc*.

Negli ultimi anni a questi intenti programmatici si sono affiancate numerose iniziative legate al via via crescente numero dei ciclisti che popola la Capitale e che cerca di affermare la propria esistenza e i propri diritti. Quella dei ciclisti è una comunità che si articola sempre di più nel tessuto urbano romano e crea nuovi modelli di socialità, basti pensare alle innumerevoli attività che i *Ciclonauti* mettono in campo dal 2006. Dalle ciclofficine dove la bici non ha un valore di scambio ma un valore d'uso e dove le bici si assemblano e si riparano ma non si vendono, ai progetti Lovebike e Ri-Ciclo, svolto in collaborazione con l'Azienda Municipale Ambiente del Comune, che recuperano e mettono in circolazione le bici abbandonate, non più utilizzate dai singoli o addirittura buttate; dalle partecipazioni alle Domeniche Ecologiche del Comune e alla Settimana della Mobilità Ciclistica Urbana ai corsi di "ciclomeccanica". Ma la manifestazione che mostra in maniera più emblematica il lungo percorso delle due ruote ecologiche a Roma è dato dalla popolarità della Critical Mass, un appuntamento ormai fisso per chi vuole letteralmente impadronirsi di strade quotidianamente occupate dal traffico. L'evento, che ha preso il via nel 2002 con circa una cinquantina di partecipanti, nel 2013 ha raggiunto la decima edizione e migliaia di persone coinvolte regalando un colpo d'occhio delle strade e delle piazze veramente suggestivo.

Tutto nella Capitale sembra indicare un cambio di rotta per quanto riguarda la mobilità: un sindaco neoeletto che usa la bicicletta, una nuova idea di mobilità e un nuovo piano concreto del traffico che passa attraverso la pedonalizzazione di via dei Fori Imperiali e soprattutto una grande mobilitazione dal basso che ogni giorno sfida il traffico e l'inquinamento. Che una Roma veramente a misura di ciclista e pedone non sia lontana dall'arrivare?

# Critical mass • *Si è svolto a Roma il raduno internazionale. Migliaia i partecipanti*



UN CICLISTA NELLA  
CAPITALE / **FOTO**  
**REUTERS.**  
A SINISTRA, LUNGO  
I FORI IMPERIALI  
/ **FOTO AP.**  
A DESTRA, ALLA  
FIERA DEL CICLO  
A MILANO / **FOTO**  
**PAOLO**  
**SALMOIRAGO.**  
IN BASSO, CRITICAL  
MASS A ROMA  
/ **FOTO VINCENZO**  
**TERSIGNI - EIDON**

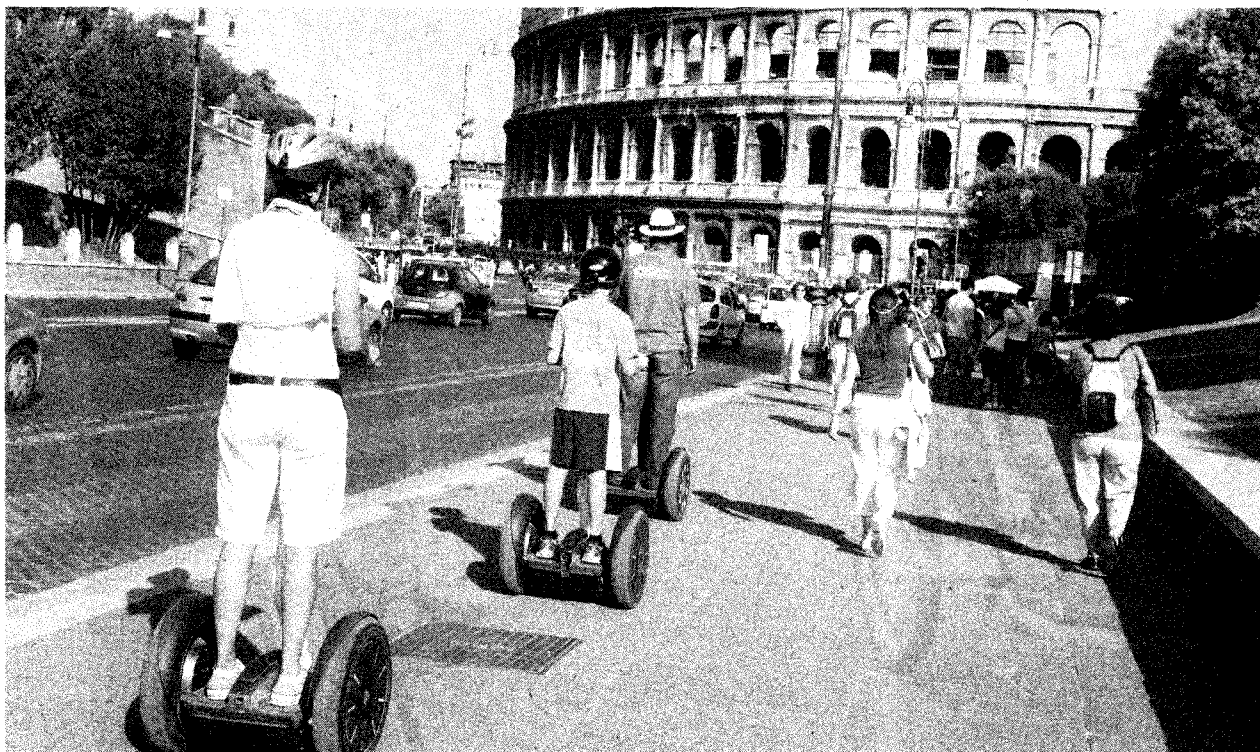


# 0,4%

**IN BICI** A tanto ammontano gli spostamenti su due ruote e no oil nella capitale. Una percentuale che la pone agli ultimi posti in Europa.

## BIKE MI • I milanesi vanno sempre più in bici

A Milano sono appena state inaugurate due nuove stazioni di "Bike-Mi", le bici gialle del Comune che si possono affittare per un'ora, un giorno e anche tutto l'anno (in via Crema da 30 stalli e in via Segantini-Darwin da 36 stalli). Arrivano così a quota 187 le stazioni in città, con 3.300 biciclette in circolazione e 5.616 stalli disponibili. Si tratta di una crescita del 55,8% rispetto al marzo dell'anno scorso, mese di inizio della "fase due" di BikeMi finanziata con 3 milioni di euro incassati con l'Area C (ingresso in centro a pagamento per le automobili). Nel mese di giugno, la media dei prelievi infrasettimanali ha regolarmente superato i 9 mila ogni giorno. Inoltre, il totale degli utilizzi notturni (dal 5 aprile allo scorso weekend) è stato di 42.382: nel solo mese di luglio sono stati 12.745 gli utilizzi notturni della bicicletta comunale, un +60,39 per cento rispetto a luglio 2012 (7.946). L'altra buona notizia è che nelle ultime settimane sono comparse "miracolose" strisce gialle lungo la circonvallazione e in altre zone ad alta densità di traffico. Sono nuove piste ciclabili realizzabili con poca spesa e con un po' di buona volontà. Le biciclette hanno scoperto nuovi spazi, e non sembra che gli automobilisti abbiano avuto da ridire.



CRITICAL MASS  
A ROMA / FOTO  
STEFANO MONTESI  
IN BASSO: DAVANTI  
A UNA CICLOFEDINA  
ROMANA / FOTO  
ANDREA SARRADINI

