

È PARTITA LA CICLORIVOLUZIONE

In città su due ruote, gli italiani comprano due milioni di bici, il doppio delle auto

In Germania, Gran Bretagna e Francia va anche meglio, ma il gap è sulle piste ciclabili.

Erasmus D'Angelis

Non accadeva da 52 anni. L'automobile ha sempre guardato dall'alto in basso i ciclisti e invece l'Italia patria delle quattruote si è allineata ad un fenomeno **urbano** europeo dove il sorpasso è compiuto in 26 nazioni su 28 (solo in Belgio e Lussemburgo regge il primato dei motori). Se sono al top le vendite di biciclette in Germania (3,9 milioni all'anno), Gran Bretagna (3,6), Francia (2,8), per la prima volta il record non è monopolio dei Paesi del centro-nord Europa, tradizionalmente abituati alla bicicletta, ma coinvolge anche Italia che può uscire dall'anno zero delle infrastrutture leggere per le due ruote da Paese con condizioni atmosferiche ideali per la mobilità ciclistica. La nostra penisola, per dire, offre poco più di 3.000 km di piste ciclabili contro i 40.000 della Germania, i 17.000 dell'Inghilterra, tutte concentrate al centro-nord. Ma il paradosso dei paradossi sta in una parolina contenuta nel Codice della strada, che sta per essere cancellata dal parlamento.

E' un residuo della Belle Epoque ma definisce ancora il ricco catalogo di bici "velocipede". La pigrizia della burocrazia e della politica non ha avuto limiti e il nuovo Codice finalmente inserirà tra i mezzi di trasporto privato **urbano** anche la bicicletta.

E' una ciclorivoluzione. Ma in fondo la bicicletta siamo noi. Edalando vediamo le città e il mondo da un'altra prospettiva. E pedalare ostringe a cambiare. Ieri Ségolène Roal con una mossa antismog formidabile ha decretato 25 centesimi di indennità a chilometro nelle tasche di ogni pagino che lascia l'auto e sale sulle due ruote per andare a lavoro. Una svolta. Siamo pronti anche noi alla volata? Basta crederci e inseguire il gruppo di mischia i amministrazioni comunali dove un terzo dei cittadini pedala ogni santo giorno (da Treviso a Ferrara, da Pesaro a Bolano, da Reggio Emilia a Firenze), basta crearsi ai progetti ciclabili come il GRAB il grande raccordo anulare delle bici a Roma capitale dove gli spostamenti urbani fatti in bici sono un misero 0,6 per cento del totale, o alle ciclovie. Gli italiani stanno usando le loro bici come un grimaldello a pedali per dire basta al modello di predominio culturale e fisico, unico al mon-

do, dell'auto privata che ha piegato cinquant'anni di storia della mobilità privata urbana italiana, lo sviluppo delle reti, le attenzioni, le infrastrutture e un mare di risorse.

Automobilisti lo siamo tutti, ma se la grande crisi diventa l'occasione per ripensare a noi stessi, alla qualità della nostra vita e dei nostri polmoni, e alla rigenerazione delle città collassate nel traffico, la bicicletta, veicolo teoricamente più lento ma in realtà si muove più rapidamente, può ribaltare la moderna ed ecologica gerarchia dei mezzi di trasporto che parte dalle gambe, passa dalle due ruote, sale su bus e metrò e considera ormai l'auto privata quasi un sottoprodotto o automezzo da weekend. Le più avanzate città del mondo non sono più autocentriche ma autofree.

La politica deve semplicemente creare prima possibile soluzioni: velostazioni per il deposito e la riparazione delle bici, riconoscimento dell'Inail dell'infortunio in itinere negli spostamenti in bici casa-lavoro, progettazione di itinerari continui di reti ciclabili e non più semplice arredo **urbano**, sicurezza dei ciclisti, obbligo di chi va in bicicletta alla conoscenza delle regole della strada e al rispetto delle norme più elementari come accendere le luci di notte. Gli italiani faranno il resto.

3 40

MILA KM IN ITALIA

— Pur essendo aumentate le piste ciclabili restano un fenomeno ancora marginale nel nostro Paese

MILA KM IN GERMANIA

— Al Nord Europa la leadership delle piste ciclabili. Ci sopravanzano tutti i Paesi e non di poco

