

ESTERI
TUTTI IN SELLA

di Antonio Calitri

LA NUOVA mobilità su due ruote è stato un tema calcolato da quasi tutti i partiti durante l'ultima campagna elettorale tedesca. E Andreas Scheuer, ministro federale dei trasporti della Csu, per tentare di fermare l'avanzata dei Verdi che effettivamente non hanno avuto il boom che si aspettavano, per dare un abito più green al suo partito da mesi aveva chiesto alle università di insegnare la gestione e i segreti della bicicletta.

L'università di Scienze applicate Ostfalia di Salzgitter, nella Bassa Sassonia, è stata tra le prime a introdurre un corso di Gestione del ciclismo. È diretto da Jana Kühn, ormai considerata in Germania la prima docente universitaria "di bicicletta". L'abbiamo intervistata per capire quali sono le ricette che propone per migliorare la convivenza tra auto, bici e pedoni. Ricette spesso anche controcorrente: ad esempio la docente dice no all'obbligo del casco: «Rallenterebbe la diffusione delle due ruote».

Professoressa Kühn, cosa insegna esattamente?

«Nel corso base gli studenti imparano le linee guida per una buona pianificazione delle infrastrutture per la mobilità ciclistica, le soluzioni integrate per collegare il trasporto pubblico e la bicicletta, e anche lo sviluppo di quartieri e insediamenti in cui la mobilità sostenibile è una priorità. Ma anche la gestione dei conflitti tra gruppi di interesse».

E dove potrebbero trovare lavoro gli studenti una volta che hanno terminato di frequentare i suoi corsi?

«Per esempio negli uffici pubblici di pianificazione e consulenza urbanistica. Ma potrebbero anche diventare esperti di *intermodalità* e *multimodalità* presso operatori privati o in aziende che offrono modelli di



ANDARE IN BICI È UNA SCIENZA: IN GERMANIA LA INSEGNANO

LA MOBILITÀ SU DUE RUOTE ORA È MATERIA DI STUDIO. JANA KÜHN, LA PRIMA DOCENTE A SALIRE IN CATTEDRA, SPIEGA PERCHÉ NON BASTANO PISTE CICLABILI E OBBLIGO DEL CASCO. **INTERVISTA**

business che ruotano intorno alla bicicletta».

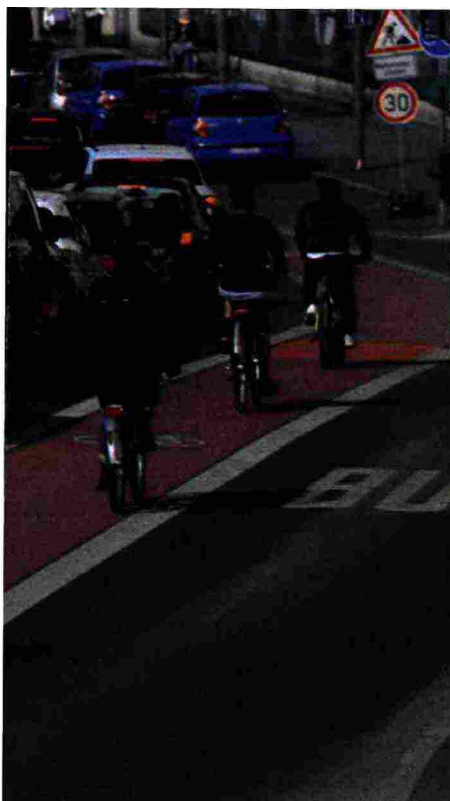
Crede che il ciclismo come materia di studio si diffonderà in tutta Europa, oltre che nel suo Paese?

«Le nostre città non possono sopportare più traffico automobilistico di quello attualmente sopportato. Allo stesso tempo, dobbiamo ridurre drasticamente le emissioni dannose per l'ambiente e la salute. Tutto ciò significa inevitabilmente allontanarsi da un'attenzione unilaterale all'automobile e andare verso una

maggiore presenza di trasporti pubblici, e a un maggior impiego dei piedi e della bicicletta. Direi che, data la situazione attuale, la promozione della bicicletta deve diventare una parte standard del lavoro di chi è chiamato a pianificare il sistema dei trasporti in una qualsiasi città».

Che tipo di infrastrutture servono perché i ciclisti possano convivere pacificamente con auto e pedoni?

«Dove è possibile, infrastrutture strutturalmente separate che permettono ai diversi utenti della stra-



GETTY IMAGES

te. Intendo dire che perché i diversi utenti della strada si trattino a vicenda con più considerazione occorre un cambiamento radicale nella stessa cultura della mobilità».

Contro i ciclisti indisciplinati può essere utile targare le bici, come suggeriscono in tanti?

«Le violazioni delle regole possono essere riscontrate tra tutti gli utenti della strada, automobilisti, ciclisti o anche pedoni. Va però considerato anche il fatto che spesso, per i ciclisti, è quasi impossibile muoversi secondo le regole se poi le infrastrutture mancano. Quanto all'introduzione delle targhe, sarebbe un carico amministrativo inimmaginabile, anche finanziariamente».

Quali sono le misure che potrebbe suggerire ai sindaci delle grandi città per rendere il ciclismo urbano una opzione più realisticamente praticabile?

«Senza grandi investimenti si può pensare alla riduzione della velocità in alcune zone, ai sensi unici per le auto, oltre ovviamente a prevedere corsie ciclabili ben delineate e a colorare quelle in prossimità di luoghi pericolosi come le intersezioni stradali. Devo dire che sono risultate utili anche le campagne che richiamano l'attenzione sui vantaggi della bicicletta e le campagne di buona cooperazione tra i diversi utenti della strada».

Negli ultimi dieci anni in Germania (ma anche da noi in Italia), con la crescita del numero dei ciclisti in circolazione è molto aumentato anche il numero di incidenti che li coinvolge. Come se ne viene a capo?

«Il problema è che l'uso della bicicletta in città è in forte crescita ovunque ma gli adeguamenti fatti per rendere le infrastrutture più sicure sono stati troppo pochi».

Quali sono i luoghi e i veicoli più pericolosi per i ciclisti e cosa si può fare per limitare gli incidenti?

«Le intersezioni e gli incroci stradali nelle aree urbane, la collisione nel traffico longitudinale con veicoli a motore che girano a destra sono i punti dove statisticamente avvengono più incidenti. I mezzi più pericolosi sono ovviamente quelli pesanti. Tuttavia non è

«PER EVITARE INCIDENTI INTRODUCIAMO BARRIERE E UTILIZZIAMO LA PRESA OLANDESE»

tanto il veicolo che conta, ma piuttosto il comportamento del conducente. Nel caso delle svolte a destra, una riduzione obbligatoria della velocità quando i veicoli a motore girano può però certamente aiutare. Come pure la colorazione sulla carreggiata può aumentare l'attenzione da parte degli automobilisti. Più in generale sono assai utili in questo senso, la separazione strutturale e le barriere fisiche come i bordi d'erba, i dissuasori o le vasche di fiori che impediscono ai ciclisti di attraversare. Per limitare poi gli incidenti dovuti alle portiere delle auto aperte può essere utile la "presa olandese", cioè l'apertura della portiera con la mano destra in modo che l'automobilista necessariamente si giri e veda per tempo l'eventuale ciclista».

E rendere i caschi obbligatori?

«In realtà i caschi obbligatori dissuaderebbero molte persone dall'andare in bicicletta, anche se indossare un casco per evitare gravi conseguenze di incidenti ha senso, soprattutto nelle attuali condizioni del traffico. Ma nei Paesi Bassi, per esempio, solo pochi ciclisti indossano il casco: semplicemente perché andare in bicicletta è più sicuro».

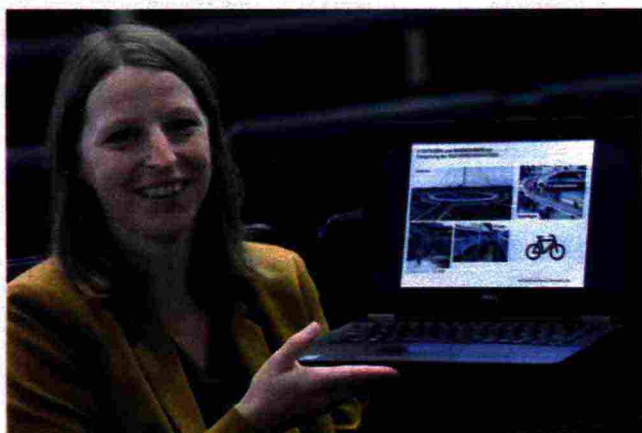
da di incontrarsi e incrociarsi il meno possibile. Dove questo non è possibile, occorre inevitabilmente pensare a una riduzione della velocità di marcia».

Altri esempi concreti?

«Oltre alle piste ciclabili, ovviamente sicure e continue, servono strutture di parcheggio per biciclette e una facilitazione delle regole per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici. Allo stesso tempo, però, è molto importante che la bicicletta venga percepita come un'opzione di mobilità attraen-

+

In alto, una pista ciclabile a **Francoforte**. A destra, **Jana Kühn**, docente dell'Università di Scienze applicate Ostfalia di Salzgitter nella Bassa Sassonia, mostra alcune delle slide che usa con i suoi studenti



ALAMY/IFA

© RIPRODUZIONE RISERVATA