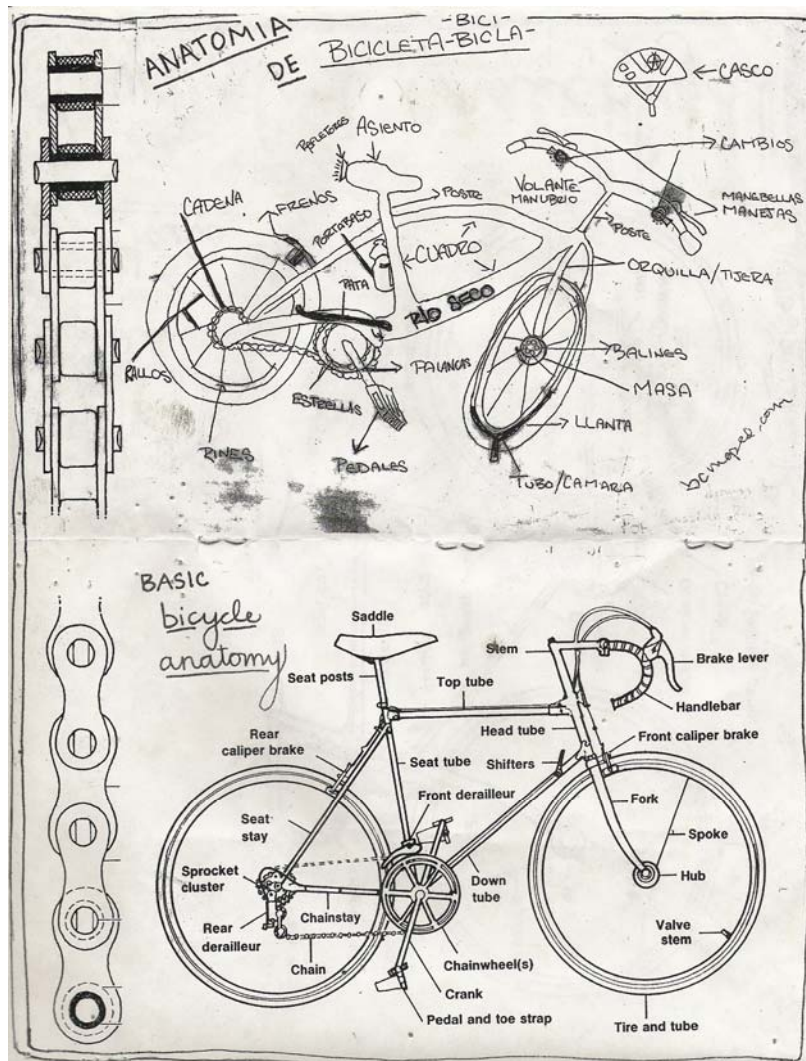


L'a-bici

Numeri, idee, proposte sulla mobilità ciclabile



*Dai un pesce a un uomo e lo nutrirai per un giorno.
Insegnagli a pescare e lo nutrirai per la vita.
Insegnagli ad andare in bicicletta
e subito capirà quant' è noiosa la pesca.*



LEGAMBIENTE

Padova, 15 Settembre 2010



La mobilità immobile

Se pensiamo alla bicicletta come a un **mezzo di trasporto**, qualsiasi ragionamento sulle due ruote non può che partire da un'analisi, anche veloce, della mobilità. Ossia dell'attuale **immobilità della mobilità urbana**. Il traffico è sempre più congestionato da un parco macchine che non ha pari in Europa, il trasporto pubblico è scarsamente attrattivo (gli abitanti dei capoluoghi, in media, fanno solo un viaggio e mezzo a settimana su autobus, tram e metropolitane), le isole pedonali sono praticamente immutate da un anno all'altro (0,35 mq per abitante), le zone a traffico limitato si sono rimpicciolite (da 2,38 mq per abitante dello scorso anno ai 2,08 attuali). E oramai nelle grandi città si passano (o meglio si buttano) due settimane all'anno in automobile a una **velocità media** che non supera mai i **25 chilometri orari**.

Nonostante la situazione della mobilità sia in costante peggioramento, le contromisure prese dalle amministrazioni locali sono in massima parte insignificanti, quando non addirittura assenti.



In mezzo a una teoria, davvero inconcludente, di stop parziali alla circolazione, di targhe alterne, di inviti (o obblighi) a rottamare le vetture Euro0 o Euro1, spiccano assai raramente interventi positivi (la riorganizzazione della mobilità a Bolzano a favore di pedoni e bici o le zone a traffico limitato senesi) o abbozzi di azioni

significative, come l'Ecopass milanese che si è però fermato allo stato embrionale. Per il resto è il nulla. Sembra quasi che prima ancora di un'opera di velocizzazione della mobilità stradale si debba lavorare per rendere più spedita la macchina delle pubbliche amministrazioni, dove oggi, come già in passato, ristagna pericolosamente una sorta di rassegnazione rispetto all'emergenza traffico e smog.



Anche la stragrande maggioranza dei cittadini sembra nuovamente assuefatta a smog, rumore, perdite di tempo. Sopporta remissiva l'abituale coda. Non vede nel trasporto pubblico un mezzo capace di garantire la flessibilità e la libertà di movimento dell'automobile. Non considera (almeno sulle brevi distanze) piedi e pedali una valida alternativa. Subisce come un male necessario quell'ora e passa che si perde negli spostamenti quotidiani e la lentezza con cui ci si muove.

Tempo impiegato in spostamenti nei giorni feriali, valori percentuali

	Comune di residenza					
	Roma	Milano	Napoli	Torino	Palermo	Genova
Non effettua spostamenti regolari	4	6	4	3	7	4
Fino a 30 minuti	12	22	20	26	32	27
Da 31 a 60 minuti	35	35	37	33	31	40
Da 61 a 120 minuti	35	30	29	28	21	23
Oltre 120 minuti	14	7	10	10	9	6
media approssimata (in minuti)	74	60	63	62	58	53

Fonte: Cittalia, 2009

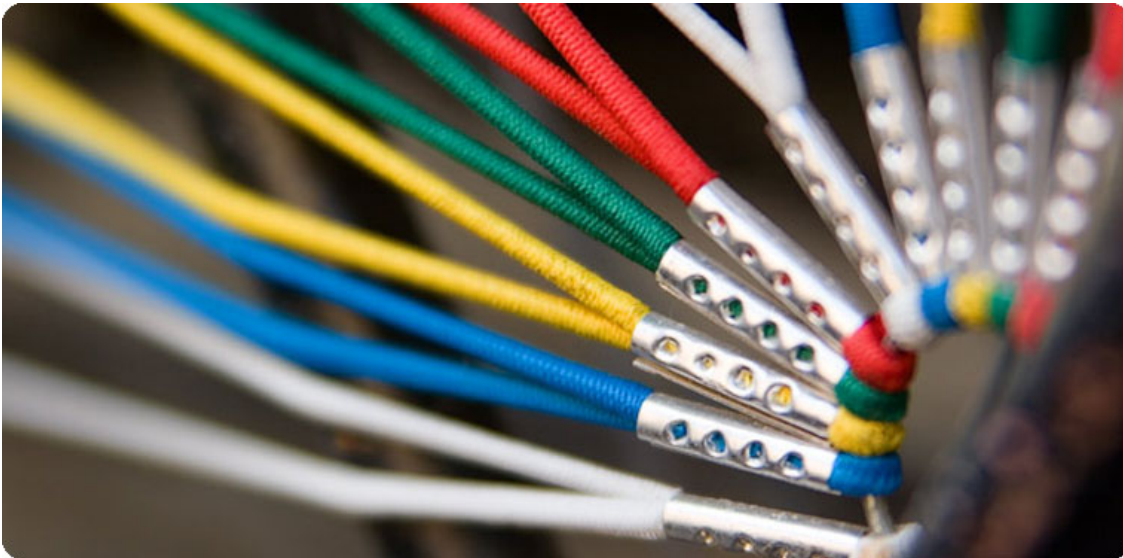
La velocità media di spostamento in auto e con i mezzi pubblici, valori in km/h e valori percentuali

	Comune di residenza					
	Roma	Milano	Napoli	Torino	Palermo	Genova
Velocità in AUTO	23	22	21	26	20	25
Velocità con i MEZZI PUBBLICI (*)	12	12	10	13	-	15
Scarto di velocità auto-mezzi pubblici	45%	45%	51%	49%	-	42%

(*) non sono considerate le metropolitane

Fonte: Cittalia, 2009

Al contrario in molte città europee ci si sta muovendo sui due fronti che consentono una mobilità più spedita, più pulita, più sicura, più attenta alla qualità della vita e dell'ambiente: il **contenimento della domanda di trasporto individuale motorizzato** e l'**incentivo a forme di trasporto diverse dall'auto privata**, favorendo i mezzi collettivi, elettrici e su rotaia, i trasporti a propulsione umana (bici, piedi) e lasciando alle macchine solo quegli spostamenti che non sono proprio realizzabili con altri veicoli, spingendo però su formule on demand o sul *pay per use* come il taxi, il noleggjo o il car-sharing, il car-pooling.



Nel nostro Paese, a dispetto di centri storici a misura di carrozza più che di Suv, c'è uno dei **più alti indici di motorizzazione al mondo**, che continua peraltro a crescere senza sosta: eravamo a 501 autovetture ogni 1.000 abitanti nel 1991, siamo a oltre 600 oggi. In tutto il mondo ci superano solo Stati Uniti (760), Lussemburgo (659), Malesia (640) e Australia (610), mentre la media Europea dei 27 Paesi dell'Unione si attesta a 463, con molte nazioni, non certo più povere della nostra, che hanno meno auto procapite: 463 ogni 1.000 abitanti nel Regno Unito, 429 in Olanda, 354 in Danimarca.



Il dato del parco auto in circolazione è ancora più sconcertante se si restringe lo sguardo alle città: **a New York ci sono 20 auto ogni 100 abitanti**, a Tokio 27, a

Londra 36, a Barcellona 41, a Parigi 45, a Los Angeles 57, a San Francisco 64. **Nel comune di Roma, invece, sono 76!**¹

Nei nostri centri urbani gli elevati livelli di congestione e la mediocre qualità ambientale che interessa con frequenza crescente un consistente numero di città dovrebbero rendere evidente l'esigenza, quando non l'urgenza, di sperimentare nuovi approcci alla gestione del traffico urbano, non più solamente ispirati alla logica dell'offerta (nuove strade, nuovi parcheggi, nuovi svincoli, nuovi bus...), ma finalizzati a governare e **orientare anche la domanda e il modo in cui viene soddisfatta**, ottimizzando dove possibile il critico rapporto fra flussi di traffico e capacità della rete stradale.

¹ Elaborazione Legambiente su dati Us Metropolitan Transport Commission ed Ecosistema Urbano



Una semplice operazione matematica spiega bene l'insostenibilità della mobilità su quattro ruote: 2×5 . Cos'è questa moltiplicazione? E' l'ingombro di un posto auto, che misura appunto 2×5 metri, ossia 10 mq. Ciò vuol dire, per esempio, che in una città come Milano per far posto alle 800mila auto che arrivano ogni giorno da fuori più le 820mila auto di proprietà dei residenti, si sacrificano alla sosta oltre 16 milioni di mq, 2250 campi da calcio, quasi il 10% del territorio cittadino. Spazio destinato ad abitacoli privati che rimangono fermi e inutilizzati per il 90% del tempo. E aumentare strade e parcheggi, come ormai è dimostrato, vuol dire solo attrarre più traffico.

Cosa fare, dunque, subito? Ci sono almeno tre interventi che si possono realizzare anche senza bisogno di impegnare ingenti risorse economiche.



Il primo: assicurare al trasporto pubblico di superficie la possibilità di una maggiore fluidità **estendendo il più possibile la rete (assai scarsa) di corsie preferenziali**. Un'azione di questo tipo potrebbe assicurare due risultati immediati, quasi a costo zero: la sottrazione di spazio alle automobili e una reale concorrenzialità del bus rispetto alle vetture private. Secondo: **l'adozione di un pedaggio urbano per le aree più congestionate**. Applicato in zone significativamente estese, ridimensionerebbe gli ingorghi, regolerebbe il traffico, migliorerebbe l'efficienza del trasporto pubblico, ridurrebbe le emissioni inquinanti. Si tratta di superare le obiezioni politiche (elettoralistiche in realtà) e di trovare un prezzo di mercato equo per questo bene assai scarso (lo spazio urbano) fino a oggi offerto gratis o quasi agli automobilisti. Terzo: andrebbe inaugurata una **politica per la mobilità dolce**, riducendo la velocità

dei mezzi a motore e rendendo più sicuri gli spostamenti a piedi o in bicicletta. Per fare queste tre cose non servono soldi (anzi il pedaggio li porta direttamente, le corsie preferenziali indirettamente riducendo i costi del tpl). Serve la voglia. La voglia di pensare che non è un destino cinico e baro a intrappolarci nell'ingorgo quotidiano, ma una precisa scelta degli amministratori e dell'insieme degli automobilisti.



La simpatia che ispira la bicicletta deriva anche dal fatto che nessuna invasione è stata fatta in bicicletta... Però attenzione! Quando vedrete passare un ciclista trasognato non fidatevi del suo aspetto inoffensivo e bonario: sta preparando la conquista del mondo. (Didier Tronchet)

Oltre la pista ciclabile

Con un certo compiacimento e talvolta con un' enfasi eccessiva, le amministrazioni locali inaugurano le nuove piste ciclabili, le esibiscono o annunciano quelle che verranno. Di solito questo **atteggiamento celebrativo** è analogo in ogni parte del Paese, nei centri urbani piccoli come in quelli grandi.

Per dire, il sindaco di Milano, **Letizia Moratti**, ha convocato i giornalisti per presentare il piano comunale per la mobilità su due ruote (11,5 milioni di euro da spendere entro il 2011) e assicurare che in primavera la città potrà contare su 30 chilometri di ciclabili in più rispetto al centinaio oggi disponibile. Il suo collega di Bari, **Michele Emiliano**, ha



spesso felicemente sottolineato come la decina di percorsi urbani per bici (lunghe complessivamente una decina di chilometri) rendano il comune pugliese la città più ciclabile del Sud. Mentre nella Capitale **Gianni Alemanno**, con la fascia tricolore delle grandi occasioni, ha mostrato a

Roma l'ambizioso obiettivo di una vasta rete di vie protette per le due ruote. Primo passo? La ciclabile che dal Grande raccordo anulare porta al mare, a Fiumicino: 12,5 chilometri al costo di 1,7 milioni di euro.



Questa premessa consente di entrare nel tema mobilità a pedali dall'infrastruttura principale - la **pista ciclabile** - e autorizza varie considerazioni. Partiamo da questa: 12,5 km in più a Roma e 30 km a Milano (in entrambi i casi ancora da cantierare e chissà quando utilizzabili), 1,8 km in più a Bari... gli spazi adibiti all'uso esclusivo dei ciclisti urbani, in sostanza, sono pochi, si sviluppano lentamente, mostrano la loro modestissima entità quando si azzarda un confronto con i mezzi a motore.

Anche se c'è qualche località dove chi pedala può stare al passo degli automobilisti (a Padova, ad esempio, ci sono 133,2 km di ciclabile ogni 100 km² e 286 km di viabilità per le auto) nel loro insieme i comuni capoluogo offrono 13,3 km di ciclabili per 100 km² di superficie comunale, contro i 222 su cui può scorrazzare chi sta al volante².

Km di ciclabili per km² di superficie comunale (2008)

Padova	133,2	Vercelli	44,1	La Spezia	16,6	Oristano	3,8
Brescia	130,3	Piacenza	42,2	Ravenna	14,4	Campobasso	3,6
Torino	91,8	Bergamo	41,9	Benevento	13,9	Arezzo	3,4
Bolzano	91,7	Milano	41,1	Lecco	13,1	Asti	3,2
Treviso	77,8	Pesaro	34,8	Gorizia	12,9	Ancona	2,7
Sondrio	73,4	Parma	33,4	Como	12,1	Macerata	2,6
Mantova	72,2	Pescara	33,2	Biella	11,8	Pistoia	2,5
Modena	71,2	Forlì	31,8	Palermo	11,7	Crotone	2,5
Lodi	70,7	Verona	31,4	Livorno	11,2	Tortoli	2,5
Firenze	64,6	Cuneo	30,9	Roma	8,8	Cagliari	2,3
Pavia	63,6	Massa	28,7	Catanzaro	8,5	Agrigento	2,0
Cremona	62,2	Aosta	28,1	Terni	7,8	Chieti	1,7
Reggio Emilia	61,8	Trieste	27,8	Alessandria	7,4	Foggia	1,7
Verbania	59,0	Trento	27,2	Bari	6,5	Brindisi	1,6
Udine	58,1	Ferrara	21,9	Lecce	5,9	Perugia	1,3
Pordenone	57,3	Rovigo	20,0	Grosseto	5,5	Messina	1,2
Bologna	55,4	Novara	19,4	Salerno	5,4	Avellino	1,0
Rimini	50,7	Pisa	18,9	Carbonia	5,1	Imperia	0,9
Prato	46,1	Venezia	18,8	Savona	4,6	Reggio Calabria	0,6
Vicenza	45,7	Varese	17,3	Belluno	4,4	Ragusa	0,2
		Lucca	17,0	Siena	3,9		

Fonte: Istat, Indicatori sui trasporti urbani, marzo 2010

² Istat, Indicatori sui trasporti urbani, marzo 2010; Istat, Le infrastrutture in Italia, 2006 (http://www.istat.it/salastampa/comunicati/non_calendario/20100317_00/) (http://www.istat.it/dati/catalogo/20060512_00/)



In generale, è l'impressione, il risalto dato dai primi cittadini al taglio del nastro di un nuovo percorso è un modo - legittimo e ragionevole ci mancherebbe - per mettere in bella mostra l'impegno dell'amministrazione locale per la mobilità sostenibile. Peccato che la riduzione di spostamenti motorizzati che si ottiene con chilometri e chilometri di ciclabili sia ampiamente controbilanciata (anzi sovrastata) dall'inaugurazione di un unico centro commerciale, grande attrattore di traffico automobilistico in aree dove prima la domanda di mobilità era spesso vicina allo zero. Ma un bilancio di questo tipo - che calcoli non solo la quantità di spostamenti in meno, ma anche quelli addizionali prodotti dalle decisioni delle varie amministrazioni - i sindaci evitano accuratamente di realizzarlo e soprattutto di pubblicizzarlo.



E ancora: per essere un mezzo di trasporto a tutti gli effetti la bicicletta deve potersi spostare da un qualsiasi punto "x" a un qualsiasi punto "y" di una città. Percorrendo esclusivamente le ciclabili questa possibilità è negata e in una città come Roma, ai ritmi di crescita attuali dei percorsi a due ruote, un ciclista dovrebbe aspettare secoli prima di avere strade riservate che lo portino ovunque senza impedimenti e interruzioni. La

Capitale, infatti, ha 4.800 chilometri di strade municipali e 123 chilometri di ciclabili. Aggiungendo una dozzina di chilometri pedalabili l'anno le due ruote avrebbero una rete viaria analoga a quella delle quattro ruote a motore soltanto dopo il 2410. Peraltra tra la spesa per la mobilità non motorizzata e quella motorizzata c'è la classica voragine. Sempre il sindaco di Bari, Emiliano, ha recentemente e in buona fede sottolineato che *"la città appartiene in primo luogo ai pedoni, poi a chi usa bici e mezzi pubblici e in ultimo agli automobilisti"*. Una lista completamente rovesciata. Prendendo ancora una volta Roma a mo' di esempio si può notare come la Capitale spenda ogni anno più di 41 milioni di euro solo per la manutenzione ordinaria delle strade (cioè in massima parte per riparare le buche) e circa 75 milioni di euro per quella straordinaria, ossia nella migliore delle ipotesi **tra le 100 e le 120 volte di più di quello che si spende per chi pedala o va a piedi**. E questo divario, dove più e dove meno, c'è in tutti i centri urbano italiani.



Rimanendo al contesto economico si può anche rilevare come, per le singole piste ciclabili, quando finalmente si spende, si spende troppo (e dunque male) in relazione al vantaggio che si ottiene. I sindaci tendono in effetti a realizzare tracciati rialzati a livello del marciapiede, in sede propria e con il fondo in conglomerato bituminoso rosso a un costo medio tutto sommato elevato: circa 150mila euro a chilometro.



Il motivo principale di questa scelta non è certo la sicurezza del ciclista. Più che altro una strada così si vede, si può inaugurare, consente al primo cittadino di dire: *questa l'ho fatta io*. In realtà una serie di interventi articolati per moderare la velocità delle automobili o ridurre

l'intensità degli ingorghi (zone 30kmh, zone a traffico limitato, isole pedonali, cunette, dossi e altri limitatori di velocità...) accompagnate da una semplice e chiara segnaletica orizzontale e verticale possono trasformare con bassi investimenti ampie aree di territorio urbano in spazi a misura di ciclista e di pedone.

La prova che la logica fino a oggi alla base della crescita della viabilità riservata alle biciclette sia stata nella stragrande maggioranza dei casi propagandistica e quasi mai abbia lavorato per trasformare questo veicolo in un mezzo di trasporto a tutti gli effetti sta nei numeri. Tra il 2000 e oggi l'estensione delle piste ciclabili urbane italiane è triplicata, passando da 1.000 a 3.227 chilometri. Tuttavia nello stesso periodo la percentuale di spostamenti urbani in bicicletta - calcolata sul totale degli spostamenti - è rimasta identica: era il 3,8% nel 2000, è il 3,8% adesso.





Insomma la realizzazione di infrastrutture dedicate, da sola, non produce particolari effetti positivi sulla mobilità leggera. Tant'è che in Italia alcune delle città dove si pedala di più (Bolzano, Parma, Ferrara...) non necessariamente sono quelle dove ci sono più ciclabili.

Attenzione però. Quanto detto finora non vuole essere affatto un de profundis della ciclabile. Piuttosto si tratta di cominciare a fare una netta distinzione tra la stragrande maggioranza delle ciclabili urbane realizzate finora (scoordinate tra loro, inadeguate per le esigenze quotidiane degli abitanti o al più concepite con finalità ricreative) ponendo le basi affinché questa infrastruttura sia pensata e realizzata all'interno di piani complessivi della mobilità, che puntino a favorire il movimento a piedi, in bici o col trasporto pubblico e scorraggino invece l'uso dell'auto privata.



In estrema sintesi: **le ciclabili sono necessarie sui grandi assi urbani di scorrimento, dove effettivamente la convivenza tra auto e bici è difficile (e anche pericolosa per la categoria meno protetta da carrozzerie e airbag), mentre tutta la viabilità secondaria deve avere caratteristiche tali da rendere possibile una felice coabitazione di mezzi diversi: piedi, pedali, motori.** Dal momento che la bici è un mezzo di trasporto le politiche che la riguardano non devono avanzare un pezzetto di ciclabile alla volta, ma devono essere parte integrante di un sistema di trasporti più sostenibile.



Che la bici sia un mezzo di trasporto lo dicono prima di tutto quelli che se ne servono abitualmente per muoversi. Si sta in sella - prima ancora che per ragioni economiche o ambientali (risparmiare o combattere lo smog) - proprio perché **la bici è un mezzo di trasporto**:

consente di saltare gli ingorghi, rende certi i tempi di percorrenza urbana, non rimane imbottigliata. Un sondaggio realizzato da Isfort nel 2007³ sottolinea infatti che le motivazioni che spingono i *frequent biker* urbani a preferire la bicicletta, nell'ordine, sono queste: evita traffico



e code (29,3%); fa bene alla salute (29,1%); è il miglior mezzo per trascorrere il tempo libero (19,2%); è una modalità di trasporto economica (11,6%); riduce l'inquinamento (10,9%).

Tanti di quelli che oggi non usano la bicicletta, viene sempre evidenziato dalle risposte al sondaggio Isfort, a determinate condizioni ci salirebbero su molto volentieri. Il 26,3% degli italiani lo farebbe a patto di poter disporre di una vera rete di percorsi ciclabili che attraversa le città; il 15,6% se ci fosse meno traffico e quindi una maggiore sicurezza per la viabilità ciclistica; un 13,7% se fosse meno scomodo a causa delle lunghe distanze da percorrere.

³ Isfort, La Riscoperta della bicicletta, settembre 2008
(http://www.isfort.it/sito/statistiche/Fermate_audimob/Testi_fermate/F06_Bici.pdf)



Le tre risposte più gettonate sono la riprova di quanto scritto finora. E' un fatto positivo che l'estensione delle ciclabili urbane sia molto aumentata nel corso dell'ultimo decennio, ma chi ha la quotidiana necessità di muoversi per studio, lavoro e altre attività in linea di massima non se n'è accorto o non vede in questa caotica e



disordinata fioritura infrastrutturale una soluzione pratica per i propri spostamenti sistematici. Quante saranno le persone in Italia che hanno l'itinerario che divide la loro abitazione dal posto di lavoro o dalla scuola interamente coperto da una ciclabile? Difficile dirlo, ma si può azzardare una grossolana stima: pochissime.

Per ottenere meno traffico e maggiore sicurezza per ciclisti (e anche pedoni) le amministrazioni locali, come detto, dovrebbero tendere a rendere più armonica la mobilità, disincentivando e rallentando quella motorizzata privata e favorendo trasporto pubblico, taxi, car-sharing, bike-sharing, ciclisti e pedoni. Anche la bicicletta può contribuire a rendere le strade più sicure. La crescita dei ciclisti urbani riesce a calmierare il traffico, educa la città a comportamenti stradali più civili.

Come già accaduto in passato con isole pedonali e zone a traffico limitato, un punto di partenza di una nuova mobilità possono essere i centri storici. Queste aree hanno una vocazione ciclo-pedonale e basterebbe poco per trasformarle in **zone a ciclabilità diffusa**. Già soltanto permettendo il transito delle biciclette in entrambi i sensi di marcia anche nelle strade a senso unico si concede al ciclista un piccolo incentivo obbligando chi sta al volante a procedere più piano e con maggiore attenzione.



*La vita è come andare in bicicletta:
se vuoi stare in equilibrio devi muoverti (Albert Einstein)*



La bicicletta in Italia

Fino a non molti anni fa, prima di essere rimpiazzata da un ingorgo pressoché costante, la bicicletta era il mezzo di trasporto urbano per eccellenza. In Italia si pedala ancora moltissimo, ma per sport e non per soddisfare l'esigenza di mobilità. Lo dimostrano, indirettamente, i numeri del parco circolante: nel nostro Paese ci sono circa 30 milioni di biciclette. In numeri assoluti siamo sesti al mondo, dopo Cina (450 milioni), Usa (100 milioni), Giappone (75 milioni), Germania e India (63 milioni). Ma nel traffico questa massa di manubri e catene (che pure non è lontana dal numero di 35 milioni di autoveicoli) non si vede.



La capacità di riconquistare le strade alla ciclopedità, anche in comuni che sembrano essersi completamente convertiti agli spostamenti motorizzati, appare senza dubbio possibile quando si fa un giro nelle città dei Paesi Bassi o della Danimarca o - rimanendo in Italia - dell'Emilia Romagna. Il fatto che alcune regioni siano più pedalabili di altre non deriva certo dalle condizioni meteo,

dall'orografia e nemmeno da una più spiccata predisposizione culturale della popolazione. L'abitudine alla mobilità dolce deriva, molto più semplicemente, dalle scelte della politica locale.



E' ancora generalizzata la convinzione che l'automobile sia in grado di soddisfare le esigenze di accessibilità dei cittadini a tutte le zone urbane e non urbane. Tuttavia proprio l'esagerato successo dell'automobile l'ha condannata all'ingorgo, alle code, a perdere tempo nella ricerca di un parcheggio. Anche per **consentire all'automobile di tornare in possesso delle sue qualità, c'è bisogno di meno automobili.**

In Europa il 30% dei tragitti in automobile è più corto di 3 km e il 50% è inferiore a 5 km. Gli italiani, quotidianamente, effettuano 5 milioni di spostamenti in auto solo per accompagnare a scuola i figli, sebbene l'86% delle famiglie abiti a non più di un quarto d'ora a piedi da asilo, elementari, medie o superiori (in Gran Bretagna il programma *bike it* per la promozione della bicicletta come mezzo per raggiungere la scuola ha fatto salire in un solo anno il numero degli studenti che si spostano in bici dal 10% al 27%).

Sempre nel nostro Paese gli spostamenti motorizzati nel raggio di 2 chilometri sono il 30,8% del totale, quelli tra 2 e 5 chilometri (sono il 22%), quelli tra 5 e 10 chilometri sono il 20,6%. Insomma, in oltre il 50% dei casi, una macchina non percorre tragitti superiori ai 5 chilometri. Su queste distanze le biciclette (come anche i piedi e il



trasporto pubblico) sono assolutamente concorrenziali. Ogni spostamento in bicicletta anziché in automobile genera economie e vantaggi importanti, sia per i singoli che per la collettività. In particolare c'è un vantaggio economico (si abbassa la spesa municipale e familiare per l'automobile), si riduce il tempo perso negli ingorghi, diminuisce il rischio sanitario

grazie a un'attività fisica regolare, diventa meno necessario il possesso di una seconda vettura. E poi c'è una minore occupazione di suolo, una maggiore attrattiva del centro città e delle zone commerciali, meno rumore, meno smog, meno emissioni di CO₂, una minore aggressione delle sostanze inquinanti al patrimonio monumentale, una riduzione diretta della congestione automobilistica e un indiretto aumento dell'efficienza dei trasporti pubblici.



Attualmente, però, ci sono i sintomi di una leggera, ma significativa inversione di tendenza, soprattutto nei grandi centri urbani (come Milano), dove la bicicletta sta conquistando uno spazio sempre crescente. Nel capoluogo lombardo, secondo un'indagine dell'Agenzia per la Mobilità e l'Ambiente del 2005, sono 132.176 spostamenti ciclistici giornalieri: in 10 anni la percentuale di chi utilizza la bicicletta è aumentata del 150% (il dato del 1995 era di 53.019). Il dato 2010 non è ancora disponibile, ma in questi cinque anni l'uso delle due ruote, grazie anche all'introduzione dell'Ecopass, è ancora in lenta ma costante ascesa.

Ci sono poi in Italia diverse situazioni di eccellenza, a partire da **Bolzano** che ha riorganizzato la modalità cittadina privilegiando i mezzi di trasporto più lenti. Grazie a una politica integrata di interventi (limitazioni della velocità delle auto, ciclopiste, segnaletica, campagne pubblicitarie e di informazione...)



la ripartizione modale dei 3,5 spostamenti quotidiani degli abitanti (misurata nell'autunno 2009) è la seguente: il 29,5% va a piedi, il 29% in bici, il 27,2% in auto, il 7,6 in bus e treno, il 6,7 in moto. A **Padova** c'è la più alta densità di vie ciclabili, ci sono 140mila spostamenti ciclistici giornalieri, con uno share per i pedali del 17% e l'obiettivo dell'amministrazione comunale di arrivare al 25% nei prossimi cinque anni.



A **Reggio Emilia** la bicicletta copre il 15% della domanda di mobilità (con punte anche del 30%) e rispetto al 2005 l'incremento degli accessi in bici in centro storico è del 5%. In tutta la Regione, inoltre, i percorsi per le due ruote sono aumentati dai 405 chilometri del 2000 ai 1.031 del 2008. Sempre in Emilia Romagna c'è poi quella che da tempo viene indicata come la città delle biciclette - **Ferrara** - con una percentuale di ciclisti urbani pari a un terzo della popolazione (il 56% degli abitanti si muove in auto, il 27% in bici, l'8% a piedi, il 5% in bus e treno, il 3% in moto, l'1% in taxi).

Uscendo da quei pochi Comuni che hanno lavorato bene su questo fronte, l'impressione è che ovunque ci sia una sorta di ripartenza della bicicletta, anche se il più delle volte sembra essere figlia dello spontaneismo dei singoli più che di interventi sul sistema dei trasporti tesi a favorire la mobilità ciclabile urbana (rete di itinerari protetti integrati nella normale rete viaria, zone30, segnaletica stradale dedicata, attenzione alla sicurezza...).



Ferma restando l'esigenza di una integrata politica dei trasporti urbani, coerente con la frequente promessa degli amministratori di rendere più sostenibile la mobilità nella propria città, a giudizio di Legambiente sono quattro gli ambiti su cui concentrare l'attenzione per favorire una rapida crescita dell'uso della bicicletta.



Infrastrutture e parcheggi: sui principali assi di scorrimento urbano vanno costruiti percorsi ciclabili in sede propria, idonei a garantire il massimo della sicurezza per chi li percorre; le ciclabili devono costituire una rete che assicuri la continuità degli spostamenti in zone diverse della città (collegando adeguatamente tra loro aree centrali e periferiche) moltiplicando a tal fine zone30, zone a traffico limitato, isole ciclopedonali per favorire la nascita di aree a ciclabilità diffusa; le ciclabili devono essere mantenute e protette dal parcheggio abusivo e dall’invadenza di altri mezzi di trasporto; le ciclabili urbane devono essere collegate a percorsi turistici e lunghi itinerari cicloescursionistici, anche nell’ottica della promozione della bicicletta come mezzo di trasporto turistico.

Sicurezza: proporre campagne educative e di informazione per bambini e adulti che trasmettano una approfondita conoscenza approfondita del codice della strada e promuovano il reciproco rispetto tra utenti della strada abituando chi si sposta con mezzi a motore ad avere la giusta attenzione verso ciclisti e pedoni.

Intermodalità: creare spazi sicuri e accessibili alle biciclette nei parcheggi vicini alle fermate dei mezzi pubblici; permettere il trasporto di bici su treni e trasporto pubblico locale; dotare i veicoli del trasporto pubblico di pedane o altri strumenti per il trasporto di biciclette; diffondere il bike-sharing.



Furti: costruire parcheggi coperti e controllati; diffondere suggerimenti sulle soluzioni antifurto; realizzare un pubblico registro ciclistico dove “immatricolare” le biciclette.

Più in generale la proposta di Legambiente punta su un obiettivo riassumibile nella formula **30-30-30**. Il traguardo da proporre, per il 2020, è quello di portare al 30% sul totale degli spostamenti la percentuale di spostamenti in bicicletta in ambito urbano; trasformare in corsia preferenziale almeno il 30% della rete del servizio di trasporto pubblico locale di superficie; ampliare le zone 30, le ztl e le isole pedonali.



La bicicletta in Italia – I numeri

Legambiente ha cercato di valutare l'offerta ciclabile di una città considerando i chilometri di piste ciclabili in sede propria, i chilometri di piste ciclabili in corsia



riservata, i percorsi misti pedonali e ciclabili, le zone con moderazione di velocità a 30 km/h, che, opportunamente pesati, hanno concorso a formare l'indice di "metri equivalenti" di percorsi ciclabili ogni 100 abitanti.

È opportuno fare una precisazione: i dati disponibili sono solamente in grado di misurare l'estensione dei percorsi ciclabili e non il grado di sicurezza, la funzionalità e la distribuzione all'interno della città.

Complessivamente le piste ciclabili, presenti nei 93 capoluoghi che hanno inviato i dati, si estendono per poco meno di 3.230 chilometri, in crescita rispetto ai dati del 2008 (circa 380 km in più) e del 2007 (730 km in più).



Analizzando l'indice di ciclopedonalità, 30 città hanno valori superiori ai 10 “metri equivalenti” ogni 100 abitanti: tra queste si segnalano **Reggio Emilia e Lodi**, che hanno valori superiori ai 30 “metri equivalenti” ogni 100 abitanti, e altre 9 città (Modena, Mantova, Vercelli, Cremona, Forlì, Ravenna, Cuneo, Ferrara, Piacenza) con valori superiori ai 20 “metri equivalenti”. La presenza di zone con moderazione di velocità a 30 km/h è invece segnalata in una cinquantina di città.

Considerando invece esclusivamente l'estensione lineare delle ciclabili urbane (ed escludendo le piste nelle aree verdi e quelle con finalità esclusivamente ricreative) sono 8 le città che hanno percorsi superiori ai 100 chilometri: Modena, Torino, Reggio Emilia, Padova, Brescia, Bologna, Roma e Parma.

Altri numeri interessanti arrivano dal bike sharing, servizio ormai attivo in 150 comuni italiani e che, si stima, nel corso del 2011 dovrebbe raggiungere i 200mila utenti. Le 6.000 bici condivise italiane, tuttavia, sono ancora poche, ma soprattutto è basso l'apporto che possono fornire a una migliore mobilità urbana.

A Parigi e Lione, ad esempio, dove la bici in affitto è ormai un mezzo di trasporto a tutti gli effetti il rapporto mezzi di bike sharing/abitanti è di 1 a 100 e di 1 a 160. Nelle nostre tre città con più mezzi a pedali a disposizione (Modena, Milano e Cuneo) il rapporto bici/abitanti è di 1 a 1.000.





Indice di ciclabilità delle principali città italiane (*)

Metri ciclabili per abitante calcolati tenendo conto di: lunghezza e tipologia piste ciclabili, estensione aree pedonali e zone30, interventi di traffic calming

Pos.	Città	mt/ab	Pos.	Città	mt/ab	Pos.	Città	mt/ab
1	Reggio Emilia	34,86	32	Trento	9,13	63	Lecco	2,75
2	Lodi	31,14	32	Asti	9,13	64	La Spezia	2,69
3	Modena	28,39	34	Bologna	8,71	65	Campobasso	2,53
4	Mantova	27,81	35	Massa	8,28	66	Roma	2,52
5	Vercelli	24,93	36	Vicenza	8,15	67	Frosinone	2,48
6	Cremona	24,57	37	Oristano	8,09	68	Livorno	2,09
7	Forlì	22,65	38	Catanzaro	7,50	69	Brindisi	2,08
8	Ravenna	22,40	39	Savona	7,20	70	Como	1,90
9	Cuneo	22,24	40	Cosenza	7,02	71	Macerata	1,86
10	Ferrara	21,11	41	Benevento	6,96	72	Milano	1,79
11	Piacenza	20,57	42	Torino	6,77	73	Pistoia	1,66
12	Brescia	19,63	43	Terni	6,14	74	Crotone	1,47
13	Verbania	19,19	44	Novara	6,06	75	Siracusa	1,13
14	Padova	19,02	45	Firenze	5,93	76	Salerno	1,10
15	Sondrio	18,57	46	Biella	5,73	77	Palermo	1,08
16	Lecce	16,74	47	Belluno	5,68	78	Sassari	1,05
17	Pavia	16,48	48	Arezzo	5,36	79	Ancona	0,95
18	Pesaro	16,40	49	Bergamo	5,32	80	Ragusa	0,91
19	Bolzano	16,16	50	Monza	4,53	81	Cagliari	0,85
20	Pordenone	15,98	51	Aosta	4,51	82	Trapani	0,73
21	Lucca	15,86	52	Varese	4,28	83	Messina	0,62
22	Parma	15,20	53	Rieti	4,19	84	Bari	0,58
23	Alessandria	13,73	54	Siena	4,06	85	Chieti	0,37
24	Treviso	13,67	55	Gorizia	3,88	86	Catania	0,22
25	Verona	13,26	56	Pescara	3,79	87	Reggio Calabria	0,18
26	Rimini	11,81	57	Foggia	3,78	88	Taranto	0,17
27	Prato	11,78	58	Teramo	3,64	89	Genova	0,16
28	Venezia	11,19	59	Perugia	3,60	90	Avellino	0,11
29	Udine	10,62	60	Trieste	3,03	91	Isernia	0
30	Pisa	10,29	61	Caserta	2,98	91	Nuoro	0
31	Rovigo	9,62	62	Latina	2,81		Cesena	nd

Legambiente 2010, elaborazione su dati comunali 2009

* dati provvisori



Piste ciclabili (*)

Estensione in chilometri delle piste ciclabili presenti nel territorio comunale

Pos.	Città	km tot	Pos.	Città	km tot	Pos.	Città	km tot
1	Modena	190	32	Vercelli	35	63	Catanzaro	7
2	Torino	175	33	Udine	33	63	Siracusa	7
3	Reggio Emilia	155	34	Lucca	32	65	Belluno	6,9
4	Padova	138	35	Bergamo	28	66	Bari	6,5
5	Brescia	118	36	Monza	27	67	Campobasso	6,4
6	Bologna	117	36	Pisa	27	68	Oristano	6
7	Roma	115	36	Massa	27	68	Aosta	6
8	Parma	100	39	Pordenone	25	68	Rieti	6
9	Ravenna	94	39	Verbania	25	68	Perugia	6
10	Ferrara	90	41	Terni	23	72	Biella	5,7
11	Venezia	83	42	Novara	22	73	Gorizia	5,2
11	Forlì	83	43	Palermo	21	73	Brindisi	5,2
13	Milano	75	44	Arezzo	19	75	Ancona	4,8
14	Rimini	73	44	Benevento	19	76	Salerno	4,6
15	Prato	70	46	Trieste	18	77	Crotone	4,5
16	Firenze	66	47	Rovigo	17	78	Frosinone	4
16	Cesena	66	47	Foggia	17	78	Macerata	4
18	Verona	56	49	Cosenza	15	80	Messina	3,8
19	Cremona	53	50	Sondrio	14	81	Lecco	3,5
20	Pesaro	52	50	Pescara	14	82	Genova	2,8
21	Piacenza	50	52	Asti	11	83	Sassari	2,7
21	Bolzano	50	53	Varese	10	84	Trapani	2,5
23	Treviso	43	53	Teramo	10	85	Cagliari	2
24	Trento	41	53	Latina	10	86	Reggio Calabria	1,5
25	Lecce	39	56	Livorno	9,4	87	Chieti	1
26	Mantova	38	57	La Spezia	8,6	87	Taranto	1
26	Vicenza	38	58	Caserta	8,2	89	Catania	0,9
26	Alessandria	38	59	Como	7,7	90	Ragusa	0,8
29	Cuneo	37	59	Siena	7,7	91	Avellino	0,3
30	Pavia	36	61	Savona	7,5	92	Isernia	0
30	Lodi	36	61	Pistoia	7,5	92	Nuoro	0

Legambiente 2010, elaborazione su dati comunali 2009
* dati provvisori



La bicicletta in Europa

Diversi Paesi europei hanno fatto un investimento sulla ciclabilità, sulla mobilità non motorizzata o sul trasporto pubblico e i risultati si vedono. In Olanda, ad esempio, il 27% degli spostamenti urbani viene effettuato in bicicletta, in Danimarca il 18%, in Svezia il 12,6%. Mediamente in Europa il 9,45% degli spostamenti è realizzato in bicicletta, percentuale più che doppia rispetto a quella italiana.

Ciclisti nel sistema modale urbano in alcuni Paesi europei ⁴							
Olanda	27%	Danimarca	18%	Giappone	14%	Svezia	12,6
Germania	10%	Belgio	10%	Svizzera	9%	Finlandia	7,4%
Norvegia	6%	Irlanda	5,5%	Austria	5%	Italia	3,8%
Francia	3%	Regno Unito	2%	Portogallo	1%	Spagna	0,7%

I dati che Legambiente ha raccolto sulle città europee mostrano anche come la diffusione degli spazi per le due ruote sia un fattore soprattutto culturale, indipendente dalle condizioni climatiche. L'offerta e l'utilizzo di piste ciclabili vede, infatti, primeggiare tante piccole città del nord: Turku, Aalborg, Tampere e Aarhus presentano tutte un'estensione complessiva della rete superiore ai 300 km. Se rapportate alla popolazione residente, si tratta di una disponibilità che varia dai 160 ai 200 metri ogni 100 abitanti. Le città danesi di Aalborg ed Aarhus, in particolare, confermano questa vocazione alla ciclabilità non soltanto in termini di dotazione infrastrutturale, ma anche con riferimento all'utilizzo vero e proprio, visto che un abitante su cinque sceglie abitualmente la bicicletta come mezzo per recarsi al lavoro.

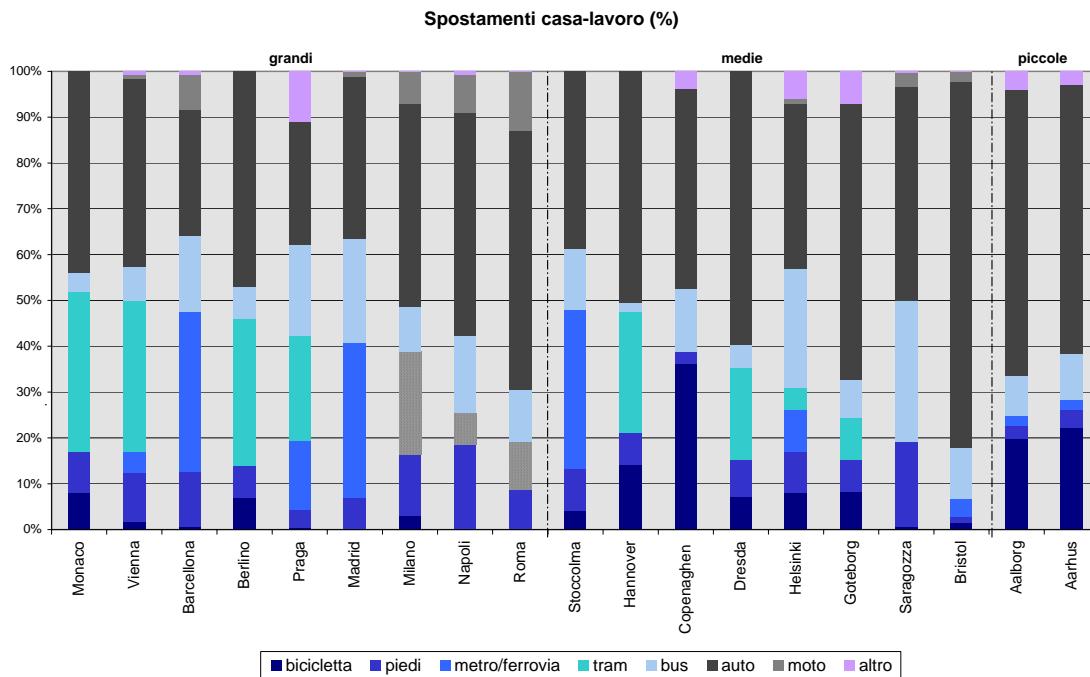
Tra le città europee di media dimensione, Helsinki possiede la rete ciclabile di gran lunga più estesa (oltre 1.500 km) seguita da Stoccolma e Hannover (circa 750 km). Una buona diffusione di piste ciclabili (intorno ai 350 km) è presente anche a Goteborg e

⁴ Fonte: Eu Energy and Transport in figures statistical pocket book, 2002



Copenaghen. Se guardiamo alla dotazione di piste ogni 100 abitanti, Helsinki si conferma al primo posto con 300 metri, seguita da Hannover e Stoccolma con 150 e 95 metri. Oltre alle piste ciclabili vere e proprie, Hannover e Copenaghen hanno previsto provvedimenti di moderazione del traffico - soprattutto attraverso la riduzione della velocità - su una parte consistente delle loro strade (rispettivamente 660 e 117 km). Sono proprio queste due città a registrare il maggiore utilizzo della bicicletta nei percorsi casa-lavoro. A Copenaghen, in particolare, la percentuale raggiunge il 29%, il valore più alto in tutta Europa.

% spostamenti in bici sul totale degli spostamenti in alcune città europee



La disponibilità di piste per abitante e le percentuali di utilizzo osservate nelle città di dimensione medio-piccola calano vistosamente nelle grandi città. Soltanto Vienna e Monaco riescono, in qualche modo, a reggere il confronto. A Vienna i 1.000 km di piste corrispondono ad una dotazione di 62 metri ogni 100 abitanti, che raddoppia se consideriamo anche i km di strade soggetti a provvedimenti di moderazione del traffico. Monaco, nonostante abbia una dotazione leggermente inferiore sia come lunghezza delle piste (750 km, 56 m/100 ab) che come strade a traffico moderato (450 km, 34

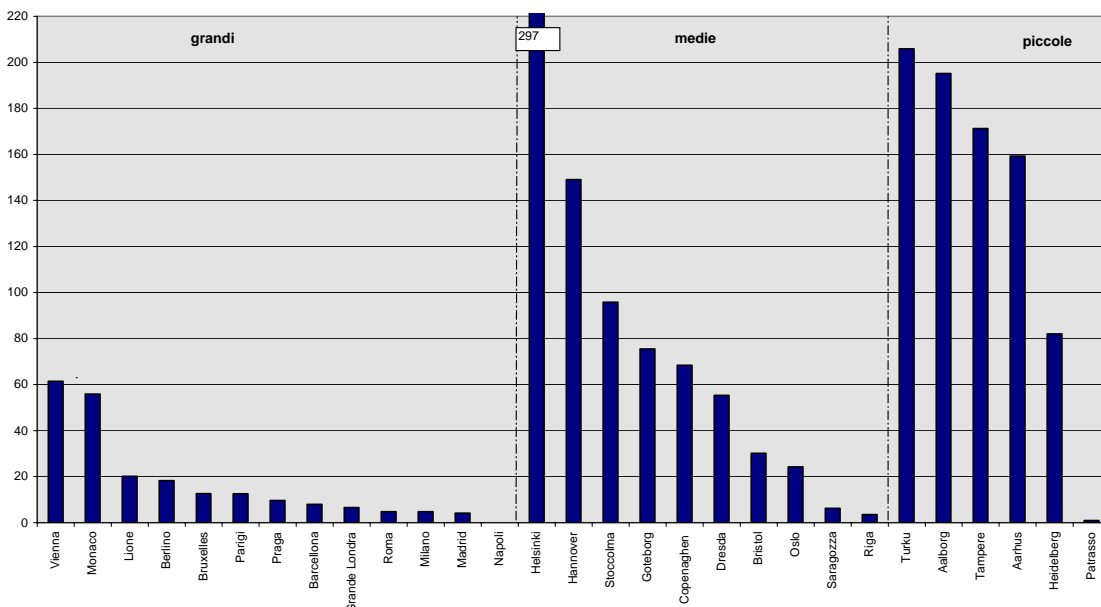


m/100ab), è la grande città dove è presente la più alta percentuale di persone che utilizzano abitualmente la bicicletta negli spostamenti casa-lavoro (8%).

Copenaghen è senz'altro un esempio mondiale per tutte le grandi città sia per quanto riguarda la ciclabilità del territorio che per quanto riguarda l'attenzione dell'amministrazione pubblica al tema. Secondo un'indagine compiuta dal Consiglio Cittadino nel 2000, il 34% degli spostamenti casa-lavoro avviene in bici. La percentuale di lavoratori che si reca al lavoro in bici eguaglia la percentuale di chi sceglie l'auto. Esiste a Copenaghen una rete di quasi 320 km ciclabili, costituita da 307 km di "bande ciclabili", ovvero porzioni ciclabili delle normali carreggiate, e 10 km di piste ciclabili autonome a cui si aggiungono anche 37 km di itinerari ciclabili inseriti nei parchi cittadini e coerenti con direttrici di attraversamento del nucleo urbano. Il 28% degli incroci riserva la priorità ai ciclisti.

Nel 2002, inoltre, è stato redatto un piano di "priorità ciclistiche" per migliorare la sicurezza delle piste esistenti e per estendere la rete di percorsi riservati. Il piano, che dovrebbe aumentare ulteriormente la rete ciclabile della capitale danese, ha come data obiettivo il 2016 ed ha ricevuto fondi per 123 milioni di corone danesi (circa 16,4 milioni di euro). L'obiettivo per il 2012 è quello di portare la quota di ciclopensionari al 40%, portare all'80% la percentuale di abitanti che si dichiara sicura mentre pedala (oggi è il 57%), aumentare del 10% la velocità di spostamento dei ciclisti per tragitti sotto i 5 km, aumentare il comfort affinché non più del 5% dei ciclisti si dichiarino insoddisfatto del fondo stradale dei percorsi per bici

Piste ciclabili (m/100 ab)





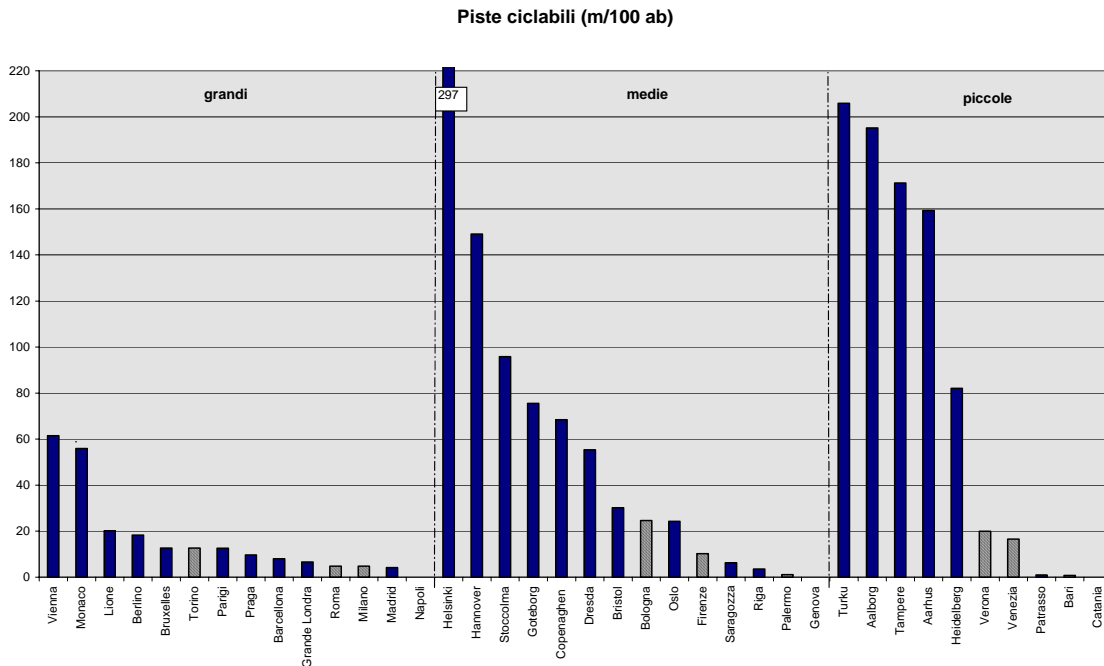
La distanza percorsa in Italia è molto più bassa rispetto a quella delle città europee più ciclabili. Nel nostro Paese si pedala mediamente per 400 metri al giorno, contro i 2,6 chilometri quotidiani dei danesi e i 2,3 degli olandesi. Gli europei mediamente si spostano in bici 50 volte l'anno e percorrono 125 chilometri. La media italiana è di 146 chilometri l'anno.

Chilometri percorsi quotidianamente in bicicletta da ogni abitante							
Danimarca	2,6	Olanda	2,3	Belgio	0,9	Germania	0,8
Finlandia	0,7	Svezia	0,6	Irlanda	0,5	Austria	0,4
Italia	0,4	Francia	0,2				



Anche prendendo in considerazione soltanto le migliori esperienze nazionali, il confronto con le città tedesche e del nord Europa rimane impari. Torino, con 175 km di piste ciclabili è, insieme a Roma (115 km), la grande città italiana con la più estesa rete ciclabile. Il dato, sicuramente rilevante a livello nazionale, è tra i più bassi a livello europeo: solo per fare un esempio, Stoccolma, Copenaghen ed Hannover hanno un numero di chilometri di piste ciclabili da tre a sette volte maggiore. Se consideriamo le

città italiane medio-grandi, Bologna, con i suoi 117 km di piste, è fra quelle che hanno investito maggiormente sulla ciclabilità. Anche in questo caso, però, il confronto con realtà europee di dimensioni simili è severo: sette città del centro e nord Europa tra i 150 ed i 500mila abitanti hanno un'estensione di piste ciclabili di oltre 300 km e sei di esse presentano una dotazione uguale o superiore ai 150 metri ogni 100 abitanti, cinque volte quella di Bologna.



La percentuale di cittadini che utilizza la bicicletta per recarsi al lavoro conferma, in qualche modo, il ritardo infrastrutturale. Poche città italiane si avvicinano al 10% come accade in diverse realtà europee e pochissime si avvicinano al 29% di Copenaghen.

Nel complesso, grazie all'uso della bicicletta o dei mezzi di trasporto pubblico, amministrazioni comunali come Goteborg, Helsinki, Hannover, Copenaghen e Stoccolma riescono a contenere entro il 50% la quota di spostamenti casa-lavoro effettuata in automobile o motocicletta, cosa che rarissimamente riesce nei grandi comuni italiani.





Dal giorno in cui mi è stata concessa l'autonomia velocipede, il mio territorio si è meravigliosamente ingrandito. In Bretagna, i pochi chilometri guadagnati mi aprivano dei mondi: da un lato il mare (le spiagge attraverso piccoli sentieri, il porto dei pescatori attraverso la nazionale), dall'altro la campagna e i boschi (l'avventura di raccogliere i funghi a fine agosto).

Il corpo a corpo con lo spazio era una prova inedita ed esaltante di solitudine. Il corpo a corpo con me stesso era un'esperienza intima, scoprivo le mie possibilità e i miei limiti: non si può barare con la bici. Qualsiasi eccesso presuntuoso viene immediatamente punito (...). Imparai a imparare, imparai la disciplina e, quando alla fine delle vacanze riuscii ad arrampicarmi fino alla piazza della chiesa in terza e senza mettermi in piedi sui pedali, seppi che ero diventato più forte.

Sappiamo che non dimenticheremo mai come si fa ad andare in bicicletta, è come nuotare. Ma c'è di più. La conoscenza progressiva di sé stessi, legata all'uso della bicicletta, lascia tracce indimenticabili e insieme inconsapevoli. In questo paradosso risiede la sua originalità: il paradosso del tempo e dell'eternità, potremmo dire. I giovani che vanno in bicicletta sperimentano la conquista del loro corpo. È un'esperienza di conquista, perché sono nel fiore dell'età. Più o meno robusti, più o meno agili, più o meno portati - ma tutti normalmente vigorosi - si mettono alla prova sulle salite slanciandosi in avanti; sanno che in certi momenti sono più efficaci che in altri; hanno in quel momento la sensazione di "pedalare a manetta" (...).

È una sensazione che scompare con l'abitudine e si dissolve in poche ore per fare spazio alla stanchezza. Con l'età diventa anche più rara, soprattutto quando non si è allenati. Proprio per questo, andare in bicicletta, vuol dire imparare a gestire il tempo: il tempo breve della giornata o della tappa e il tempo lungo degli anni che si accumulano. Eppure (ed ecco il paradosso) la bicicletta è anche un'esperienza d'eternità. Un po' come capita al mare, quando ci stendiamo sulla sabbia e chiudiamo gli occhi, e abbiamo la sensazione di ritrovare la nostra infanzia o, più esattamente, delle sensazioni che, non avendo età, sfuggono all'azione corrosiva del tempo, anche per chi, con qualche timidezza iniziale, sale di nuovo su una bici dopo un po' di anni di astinenza, e non solo non tarda a "ritrovare le sue sensazioni", come dicono gli sportivi per indicare la coscienza che hanno del loro corpo e delle loro capacità non appena ricominciano gli allenamenti, ma soprattutto con loro riscopre velocemente un insieme di impressioni (l'esaltazione della discesa a ruota libera, le carezze del vento sul viso, il lento muoversi del paesaggio) che per rinascere sembravano aspettare solo quest'occasione.

Di Marc Augé

© 2008 Editions Payot & Rivages
©2009 Bollati Boringhieri Editore