

NUOVE TENDENZE

MACCHÉ AUTO IO VADO IN BICI

Fa bene a salute, umore, ambiente. Per gli italiani pedalare è una passione antica. Sempre più difficile da coltivare nel traffico di oggi. Ma ovunque nascono iniziative per le due ruote

DI EMANUELE COEN

È veloce, silenziosa e non inquina. Fa bene alla salute, fa risparmiare tempo e soldi. Ed è anche cool. Sì, ma è pericolosa e faticosa, quando

fa freddo non la puoi prendere, magari te la rubano. La bicicletta è così: divide appassionati e scettici, sportivi e sedentari, ecologisti e motorizzati. I pregi sono molto più significativi dei difetti, ma l'Italia che pedala non riesce a decollare, nonostante l'incremento costante delle piste ciclabili urbane e la buona volontà di molti cittadini e amministrazioni locali. Negli ultimi dieci anni, infatti, l'estensione degli itinerari riservati alle due ruote è triplicata, da mille a 3.227 chilometri: oggi Roma dispone di 115 chilometri, Milano di 75, Torino di 175, Modena di 190, Padova ha il record di densità: 133,2 chilometri di ciclabile ogni 100 chilometri quadrati. Tuttavia la percentuale di spostamenti in sella nelle città italiane è rimasta quella del 2000: il 3,8 per cento. Il punto è questo: la bici resta confinata nel tempo libero, per una sgambata fuori porta con gli amici.



Pista ciclabile a Bolzano, tra le città più "bici-friendly"

Non diventa mezzo per andare al lavoro, accompagnare i figli a scuola e sbrigare le commissioni, tranne alcune importanti eccezioni concentrate nelle regioni del Centro-nord. A Sud qualcosa si muove a Bari, la città più ciclabile del Mezzogiorno con una dozzina di chilometri di percorsi ad hoc.

Un quadro complesso. Che il nuovo dossier di Legambiente "L'a-bici" - numeri, idee, proposte sulla mobilità ciclabile - racconta, con una miniera di dati su Italia e resto del mondo. «L'impressione è che ovunque in Italia ci sia una ripartenza della bicicletta», afferma Alberto Fiorillo, responsabile Aree urbane dell'associazione ambientalista e autore dell'inchiesta: «anche se il più delle volte figlia dello spontaneismo dei singoli più che di interventi per favorire la mobilità ciclabile urbana». Eppure nelle strade centrali e semicentrali di

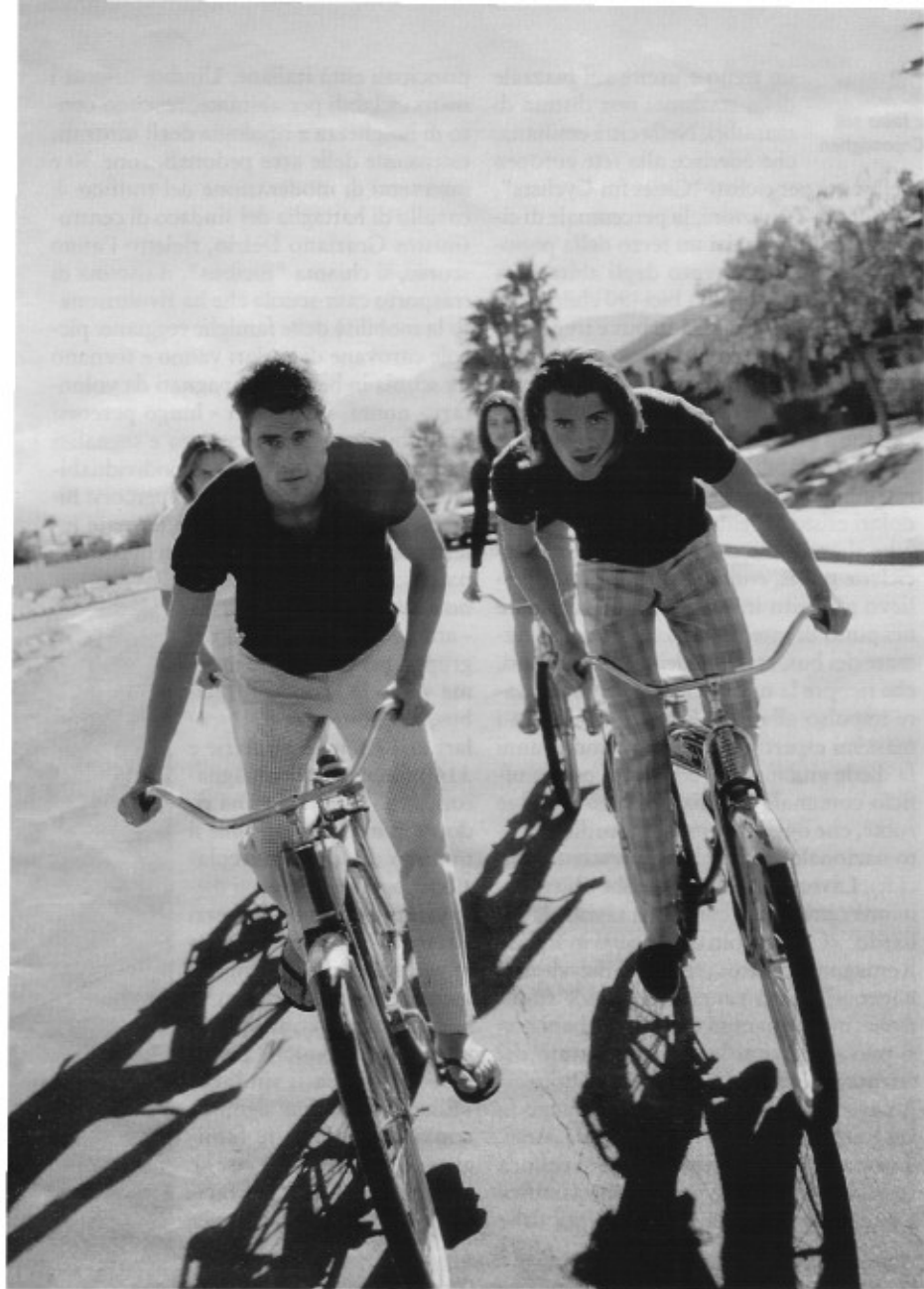
Roma e Milano capita sempre più spesso di incrociare giovani ciclisti bardati come guerrieri, tallonati da automobilisti e tassisti intolleranti. Scorrendo le pagine del dossier il confronto con l'estero non è incoraggiante: la distanza percorsa ogni giorno in Italia è molto più bassa rispetto a quella delle città europee più ciclabili: nel nostro congestionato Paese si pedala mediamente per 400 metri al giorno, contro i 2,6 chilometri quotidiani dei danesi e i 2,3 degli olandesi. L'automobile continua a farla da padrona: a New York sono 20 ogni cento abitanti, a Parigi 45, a Roma ben 76. «Se ogni auto occupa 10 metri quadrati», osserva Fiorillo, «in una città come Milano per far posto alle 800 mila auto che arrivano ogni giorno da fuori più le 820 mila auto dei resi-

L'INDICE DI CICLABILITÀ DELLE PRINCIPALI CITTÀ ITALIANE

Metri ciclabili per abitante calcolati tenendo conto di: lunghezza e tipologia di piste ciclabili, estensione di aree pedonali e "Zone 30", interventi "traffic-calming"

Dati aggiornati al 1 settembre 2010

Pos.	Città	mt/ab
1	Reggio Emilia	34,86
2	Lodi	31,14
3	Modena	28,39
4	Mantova	27,81
5	Vercelli	24,93
6	Cremona	24,57
7	Forlì	22,65
8	Ravenna	22,4
9	Cuneo	22,24
10	Ferrara	21,11
11	Piacenza	20,57
12	Brescia	19,63
13	Verbania	19,19
14	Padova	19,02
15	Sondrio	18,57
16	Lecce	16,74
17	Pavia	16,48
18	Pesaro	16,4
19	Bolzano	16,16
20	Pordenone	15,98
21	Lucca	15,86
22	Parma	15,2
23	Alessandria	13,73
24	Treviso	13,67
25	Verona	13,26
26	Rimini	11,81
27	Prato	11,78
28	Venezia	11,19
29	Udine	10,62
30	Pisa	10,29
31	Rovigo	9,62
32	Trento	9,13
33	Asti	9,13
34	Bologna	8,71
35	Massa	8,28
36	Vicenza	8,15
37	Oristano	8,09
38	Catanzaro	7,5
39	Savona	7,2
40	Cosenza	7,02
41	Benevento	6,96
42	Torino	6,77
43	Terni	6,14 ▶



denti, si sacrificano alla sosta oltre 16 milioni di metri quadrati. 2.250 campi da calcio, quasi il 10 per cento del territorio cittadino».

Eppure i casi di eccellenza in Italia non mancano, anzi. Decine di città hanno costruito intorno alla bicicletta un sistema di mobilità articolato, composto da aree ciclopedonali, "zone 30" - in cui la velocità massima consentita è di 30 chilometri orari - interventi di moderazione del traffico, rotatorie, parcheggi di scambio, servizi di

car sharing, noleggio gratuito (bike sharing) e così via. Un mosaico, in cui i percorsi dedicati sono solo un tassello. «Le piste ciclabili non fanno aumentare il numero dei ciclisti, altre misure sono molto più efficaci», sottolinea Gianni Stefanati, "bicycle manager" del Comune di Ferrara, gioiello rinascimentale patrimonio Unesco e capitale italiana delle due ruote. Qui il rapporto tra numero di abitanti (135 mila) e biciclette è quasi alla pari. Per capire le abitudini dei ferraresi basta prendere ▶



Uno scorcio di Ferrara.
In basso: relax nel verde a Copenaghen

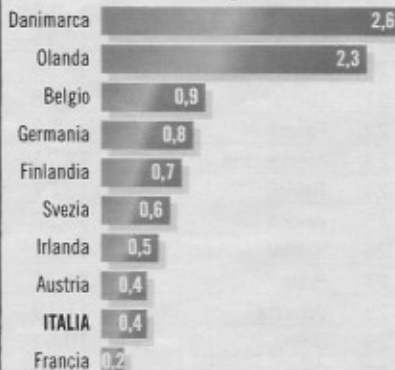
delle città per ciclisti "Cities for Cyclists", 31 città di 14 nazioni, la percentuale di ciclisti urbani è pari a un terzo della popolazione: il 56 per cento degli abitanti si muove in auto, il 27 in bici (90 chilometri di piste), l'8 a piedi, il 5 in bus e treno, il 3 in moto, l'1 in taxi. Nel piano urbano del traffico l'amministrazione ha inserito il BiciPlan, piano per la mobilità ciclistica anche fuori città, dove sono state realizzate quattro ciclabili radiali in sede propria per raggiungere i quartieri periferici. Per i pendolari esiste "C'entro in bici", servizio di bike sharing che mette a disposizione biciclette gratis, con 144 postazioni di prelievo gratuito installate principalmente nei punti di interscambio: parcheggi, fermate dei bus, stazioni dei treni. Stefanati, che ricopre la nuova carica creata per dare impulso alla mobilità ciclabile, è tra i massimi esperti del settore: quindici anni fa diede vita insieme ad altri al primo ufficio comunale d'Italia dedicato alle due ruote, che oggi fa parte del coordinamento nazionale Città in bici (www.cittainbici.it). Lavoro facile, si potrebbe obiettare, in una città piatta come una tavola da biliardo. «Come molti altri centri in Emilia Romagna e Veneto», replica il Bicycle manager, «Ferrara vanta una grande tradizione, ma la quantità di ciclisti urbani non si può spiegare solo con la struttura del territorio: è frutto di politiche ad hoc». A cento chilometri di distanza, lungo la via Emilia, la musica resta la stessa. Anzi, diventa più soave. Reggio Emilia si colloca stabilmente al primo posto (vedi classifica a pag 178) nell'indice di ciclabilità delle

principali città italiane. L'indice calcola i metri ciclabili per abitante, tenendo conto di lunghezza e tipologia degli itinerari, estensione delle aree pedonali, zone 30 e interventi di moderazione del traffico. Il cavallo di battaglia del sindaco di centrosinistra Graziano Delrio, rieletto l'anno scorso, si chiama "Bicibus", il sistema di trasporto casa-scuola che ha rivoluzionato la mobilità delle famiglie reggiane: piccole carovane di scolari vanno e tornano da scuola in bici accompagnati da volontari - nonni, insegnanti - lungo percorsi prestabiliti messi in sicurezza e segnalati da scritte a terra, facilmente individuabili. Come gli itinerari dei bus, i percorsi Bicibus prevedono capolinea e fermate intermedie, dove i piccoli - dotati di pettorina, casco, carterello porta-zaino e mantella per la pioggia - attendono il passaggio del gruppo per proseguire insieme verso la scuola. Il Bicibus, che coinvolge 530 scolari di 17 scuole primarie e 314 volontari accompagnatori, negli ultimi anni ha ridotto in maniera sensibile il numero di auto in circolazione: oggi sei bimbi su dieci vanno a lezione su mezzi alternativi alle quattro ruote. «L'educazione è fondamentale per dimostrare che andare in bici conviene, in termini economici e pratici», sottolinea il sindaco: «Educare i bambini significa convincere anche le famiglie». Come a Ferrara, anche a Reggio Emilia c'è il BiciPlan, il piano regolatore per



Danesi sportivi, francesi pigri

Chilometri percorsi quotidianamente in bicicletta da ogni abitante



Paradiso Copenaghen

Nel paradiso delle biciclette le vie per i ciclisti sono infinite. Se l'Olanda batte tutti per numero di spostamenti in città effettuati sulle 2 ruote (27 per cento), è la capitale danese Copenaghen a detenere il record in Europa: il 29 per cento. Ogni giorno i ciclisti percorrono nel complesso un milione e 200 mila chilometri, possono contare su 350 chilometri di piste ciclabili e su altri 40 di itinerari nei parchi cittadini, coerenti con le direttrici che attraversano la città. Nella capitale della Danimarca la fantasia è al potere: nelle strade alberate sfrecciano bici di ogni forma e dimensione, compresi i taxi-bici, le city bike a disposizione gratis nel centro storico e le colorate cargo-bikes che gli abitanti chiamano scherzosamente "eco-Suv",

ideali per accompagnare i bambini a scuola, trasportare valigie e pacchi della spesa. Gli obiettivi dell'amministrazione sono ambiziosi: portare entro il 2012 la quota di ciclopensionari (chi si sposta in bici per andare al lavoro) al 40 per cento, aumentare del 10 la velocità di spostamento per tragitti sotto i 5 chilometri e raggiungere la quota dell'80 per cento di abitanti che si dichiara sicura mentre pedala (oggi è al 57). In base allo studio più recente, infatti, tra il 1996 e il 2006 il rischio per chi sale in sella è crollato del 70 per cento grazie a interventi sulla viabilità e provvedimenti di moderazione del traffico. Entro 5 anni, prevede il sindaco socialdemocratico Frank Jensen, Copenaghen sarà la migliore città del mondo per i ciclisti. E forse la peggiore per gli automobilisti, considerati i costi e le tasse applicate alle 4 ruote.

E. C.

le due ruote che permette di progettare lo sviluppo e stanziare fondi. In sei anni è stata raddoppiata l'estensione delle piste ciclabili (da 75 a 150 chilometri), suddivise tra dodici ciclovie principali, una greenway lungo il torrente Crostolo, sottopassi, sovrappassi e una rete di collegamenti tra quartieri e ville. Con un altro punto di forza: i sette parcheggi scambiatori connessi alle piste ciclabili e distribuiti su tre anelli concentrici, dai quali partono i minibus diretti in centro. «La ciclabilità fa parte del nostro progetto di mobilità sostenibile», conclude Delrio. «La prossima sfida è potenziare il trasporto pubblico: vogliamo dimostrare che anche le città italiane possono diventare europee».

Lodi in Europa c'è già. L'anno scorso il sin-

daco della città lombarda di 44 mila abitanti, Lorenzo Guerini, che non ha patente e si muove a piedi e in bici, ha sottoscritto la Carta di Bruxelles "Velo city", con cui molte città del Vecchio Continente si impegnano a sollecitare Commissione e Parlamento europei a far crescere l'uso delle due ruote come mezzo di trasporto, dall'attuale 5 per cento al 15 entro il 2020. Nel frattempo, tra piste (35,5 chilometri) con sede propria, con corsia riservata, percorsi ciclopeditoni e interventi di "traffic calming", Lodi si attesta al secondo posto in Italia nella graduatoria della ciclabilità di Legambiente. Per convincere grandi e piccoli a pedalare, l'amministrazione comunale ha fissato il limite di velocità a 30 chilometri orari nel centro storico e adotta-

Pos.	Città	mt/ab
44	Novara	6,06
45	Firenze	5,93
46	Biella	5,73
47	Belluno	5,68
48	Arezzo	5,36
49	Bergamo	5,32
50	Monza	4,53
51	Aosta	4,51
52	Varese	4,28
53	Rieti	4,19
54	Siena	4,06
55	Gorizia	3,88
56	Pescara	3,79
57	Foggia	3,78
58	Teramo	3,64
59	Perugia	3,6
60	Trieste	3,03
61	Caserta	2,98
62	Latina	2,81
63	Lecco	2,75
64	La Spezia	2,69
65	Campobasso	2,53
66	Roma	2,52
67	Frosinone	2,48
68	Livorno	2,09
69	Brindisi	2,08
70	Como	1,9
71	Macerata	1,86
72	Milano	1,79
73	Pistoia	1,66
74	Crotone	1,47
75	Siracusa	1,13
76	Salerno	1,1
77	Palermo	1,08
78	Sassari	1,05
79	Ancona	0,95
80	Ragusa	0,91
81	Cagliari	0,85
82	Trapani	0,73
83	Messina	0,62
84	Bari	0,58
85	Chieti	0,37
86	Catania	0,22
87	Reggio Calabria	0,18
88	Taranto	0,17
89	Genova	0,16
90	Avellino	0,11
91	Isernia	0
91	Nuoro	0

Fonte: Legambiente 2010, elaborazione su dati comunali 2009



to misure efficaci come la Bicistazione, il deposito custodito per le biciclette dei pendolari che utilizzano il treno per raggiungere il posto di lavoro, e il sistema C'entro in bici: con una chiave munita di codice si può prelevare gratis uno dei mezzi a disposizione, per ora un centinaio. Per affrontare il problema dei furti i cittadini possono acquistare l'etichetta adesiva indelebile "Easy tag" che, una volta incollata sul telaio e registrata nel Registro italiano della Bicicletta (Rib), la rende identificabile e rintracciabile. Se viene rubata o smarrita, EasyTag versa un premio di venti euro a chi la ritrova e organizza il recupero. A Lodi l'ufficio mobilità ciclistica è gestito dall'associazione Ciclotri-Fiab, che raccoglie richieste, reclami e proposte dei cittadini, fa proselitismo nelle scuole e coordina gli interventi del comune. «Mi sposto soltanto in bicicletta, anche con pioggia e neve, e molti soci usano esclusivamente questo mezzo per gli spostamenti in città e per andare al lavoro», dice con orgoglio il presidente Pina Spagnolello. Ma perfino da queste parti ci sono margini di miglioramento. «In molte zone pedalare è ancora difficile e pericoloso», spiega Spagnolello: «i genitori non si fidano a mandare a scuola i figli in bici e alcune vie del centro storico restano insicure e trafficate. Parecchio è stato fatto, ma resta da fare».

Lontano dalla Pianura Padana, nelle valli dell'Alto Adige dove la tradizione della bicicletta è meno radicata, non mancano gli esempi di primo piano. In pochi anni Bolzano ha fatto passi da gigante, riorganizzando la mobilità cittadina per dare priorità ai mezzi di trasporto più lenti. Con una politica integrata di interventi: limitazioni della velocità delle auto, piste ciclabili (oggi si estendono per 50 chilometri), ponti ciclabili e pedociclabili, 20 parcheggi pertinenziali interrati per 2 mila auto. E campagne di comunicazione. L'amministrazione è riuscita a fare della bici un mezzo di trasporto "cool". «Il marketing ha un ruolo fondamentale»,

Ciak, si pedala

Per festeggiare il decimo compleanno e celebrare la bici come stile di vita di nuova generazione, il Bicycle Film Festival (bicyclefilmfestival.com) fa le cose in grande. Toccate Tokyo, New York, Parigi, Londra e Copenaghen, dal 15 al 17 ottobre la manifestazione sbarca alla Triennale di Milano, dove i biker di mezzo mondo si incontreranno in sella a mezzi di ogni genere: supercorsa, bici da pista, bmx da motocross, monomarcia, cruise e grazielle. In cartellone oltre 40 tra documentari e film, tra cui "La Baraonda" (1980) di Florestano Vancini, scovato negli archivi della Cineteca del capoluogo lombardo e ambientato al Velodromo durante la Sei Giorni, e "Birth of Big Air" diretto da Jeff Tremaine e prodotto dal regista americano Spike Jonze: un tributo a Mat Hoffman, il leggendario ciclista che per primo sfidò la forza di gravità in sella alla sua Bmx. Ogni sera, dopo le proiezioni, after-party, concerti ed eventi di strada. Come Milano Criterium, il 15, gara ciclistica notturna sul circuito chiuso di un isolato, organizzata da un team misto di milanesi e newyorchesi.

E. C.

spiega Sergio Berantelli, Mobility manager del comune di Bolzano. «Abbiamo informato i cittadini dell'esistenza della rete, promosso iniziative in asili e scuole, coinvolto le superiori nella progettazione delle ciclabili e il liceo scientifico nello studio sul risparmio energetico. E abbiamo attribuito a ogni itinerario un colore diverso, con una segnaletica di tipo metropolitano». Risultato, oggi la ripartizione dei 3,5 spostamenti quotidiani degli abitanti è questa: il 29,5 per cento va a piedi, il 29 in bicicletta (dieci anni fa era il 17,5 per cento), il 27,2 in automobile, il 7,6 in bus e treno, il 6,7 in motocicletta. «Andare in bici è bello e democratico», conclude Berantelli: «Ma bisogna creare le condizioni: nel raggio massimo di 300-350 metri deve passare una ciclabile, secondo il modello svizzero del trasporto pubblico». Vista da qui, la Svizzera sembra davvero vicina. ■



IL BAGAGLIO PERFETTO

Occhio ai ciclisti: dal 27 settembre è scattato per loro l'obbligo di indossare giubbino o bretelle catarifrangenti quando circolano dentro e fuori dai centri abitati. Scelta che conferma l'attenzione crescente verso il mondo delle due ruote. Numerose sono anche le novità in tema di modelli di city bike e di accessori. «Il settore si sta sviluppando: moltissimi stranieri scoprono



Trenta milioni di biciclette

1. Nelle grandi città italiane si viaggia a una velocità media di 25 chilometri orari.
2. Ogni anno si trascorrono in media due settimane in automobile.
3. L'Italia è al sesto posto nel mondo per indice di motorizzazione: oltre 600 auto ogni mille abitanti.
4. A New York ci sono 20 auto ogni 100 abitanti, nel comune di Roma 76.
5. In Italia circolano 30 milioni di bici, siamo al sesto posto nel mondo. In Cina i milioni sono 450, negli Usa 100, in Giappone 75, in Germania e India 63.
6. Gli italiani pedalano in media per 400 metri al giorno, i danesi per circa 2,6 chilometri.
7. In Europa il 9,45 per cento degli spostamenti è realizzato in bici, percentuale più che doppia rispetto a quella italiana.
8. Nei 93 capoluoghi che hanno partecipato all'inchiesta di Legambiente, le piste ciclabili si estendono per 3.230 chilometri: 380 km in più rispetto al 2008.
9. Otto città italiane hanno piste ciclabili urbane che nel complesso superano i 100 km: Modena, Torino, Reggio Emilia, Padova, Brescia, Bologna, Roma e Parma.

il nostro Paese grazie alla bicicletta, e la cultura della bici si allarga fra gli italiani», spiega Stefano Viganò, Sales & Marketing Manager Sport e Outdoor di Garmin, azienda leader nella navigazione satellitare.

1. Ha un telaio in alluminio che può essere regolato individualmente la Cruise Bike BMW (bmw-shop.com): 895 euro.
2. Pratico lo zaino della collezione Moon di Piquadro (tel. 0534 409001), in tessuto tecnico spalmato: 160 euro.
3. Presentato a Eurobike 2010, Garmin Edge 800 (garmin.it), navigatore GPS cartografico per gli appassionati di 2 ruote; ha schermo touchscreen, pesa 95 grammi e utilizza tutte le mappe dei territori fornite da Garmin. 399 euro.

4. Si ispira al design militare svedese la Kronan (tel. 02 72023525): cambio a tre velocità, cestello di tessuto ecologico del Centro Botanico. 699 euro.
5. Per chi pedala in città, le sneaker in suede modello London Adidas Originals (tel. 039 27151): 90 euro.
6. Design anni '50 per la bici di Carnielli Fitness (tel. 0438 912393) con telaio in acciaio, portapacchi, luce alogena: 599 euro.
7. Leggerissimo il blazer in nylon Peuterey (tel. 800 011247): 420 euro.
8. Testati da Lance Armstrong al Tour de California, gli occhiali Jawbone di Oakley (tel. 02 863341) hanno

il sistema switchlock per la sostituzione rapida delle lenti: 200 euro.

9. Pesa 25 grammi, ha barra frontale in fibra di carbonio l'Hawk di Carrera by Safilo Group (carreraworld.com). Set lenti intercambiabili per condizioni di luce: 149 euro.
10. Si chiama Pacific Heights la citybike con telaio in alluminio e manubrio dritto di frw (frwbike.it): pesa solo 9,7 kg., è assemblata con una forcella anteriore in carbonio ed è super accessoriata. In vendita a 780 euro.
11. Della linea maschile Pro 2 di Freddy (freddy.it) che favorisce la traspirazione la maglia in tessuto tecnico (47,50 euro), la giacca verde fluo (79 euro), i pantaloni (49 euro) e le sneaker in pelle (69 euro).

Antonia Matarrese

