

# Rapporti

## Energia e ambiente

La mobilità urbana a prova di sicurezza e rispetto dell'ambiente

# In bici per fuggire dal virus e salvare le città Ora la sfida è inventare reti d'emergenza

PAOLA JADELUCA

Ovunque, da Milano a Lecce, spuntano piste ciclabili fatte con due linee di vernice. Un piano di Bikeeconomist per la fase 2 all'insegna della **sostenibilità**. Ma il perno restano i trasporti pubblici

**L**e hanno chiamate piste ciclabili "pop-up", come i fumetti che si aprono e chiudono o i negozi ad hoc per eventi speciali. Una linea di vernice, un disegno di bici, e via, la ciclabile è pronta per affrontare la Fase 2 all'insegna della **sostenibilità**.

### RETI LEGGERE

In realtà basta guardare a città come Francoforte e Berlino per rendersi conto che alla fine una pista ciclabile definitiva può nascere proprio così, separando i marciapiedi con una striscia bianca, bici da una parte e pedoni dall'altra. Bisogna spingersi più a nord, per esempio a Copenaghen, la patria delle biciclette, e tutta la Danimarca per trovare una rete integrata di ciclabili con semaforini propri, stradine separate, incroci ad hoc che consentono di pedalare in lungo e largo per tutto il paese come in una rete autostradale in automobile. Una rete strettamente integrata con metro e treni.

Bologna sta procedendo in questa direzione, con la Bicipolitana: una rete metropolitana a due ruote per un totale da 493 km (di cui 145 esistenti); dieci direttrici principali e sei linee complementari (275 km di cui 84 esistenti) integrate con il Biciplan del capoluogo. È il progetto già previsto dal Pums, piano urbano della mobilità sostenibile (Pums), che Città Metropolitana e Comune, vista l'emergenza coronavirus, vogliono realizzare

nel più breve tempo possibile con un piano di interventi mirati.

Quasi tutte le città, da Milano a Lecce passando per Roma, hanno annunciato di voler far perno sulle due ruote, normali o elettriche, per la ripresa post Covid, per evitare che la gente si riversi in massa sulle auto private, considerato il contingentamento dei posti sui mezzi pubblici, innalzando così i livelli di inquinamento.

La bici, anche quella elettrica, non è però per tutti. Il nostro Paese ha la popolazione più anziana d'Europa, secondo le ultime rilevazioni di Eurostat, con 14 milioni di cittadini over 65 anni. Resta dunque centrale occuparsi della mobilità del trasporto pubblico, che resta al centro. Nelle città italiane si sposta su mezzi pubblici tra il 10 e il 55% della popolazione, percentuale che aumenta se si considerano gli spostamenti regionali dei lavoratori che si muovono dall'entroterra. Un dato posto in evidenza nel Piano di azione per la mobilità urbana post Covid, documento realizzato da Bikeeconomist, organizzazione cui fa capo un pool di architetti focalizzati sulla **sostenibilità**.

### MEZZI PUBBLICI E DUE RUOTE

Lo studio analizza i rischi della ripresa senza interventi immediati di razionalizzazione delle reti pubbliche. Il caso Wuhan, proprio l'epicentro della pandemia da coronavirus, mostra un trend chiaro: il collasso dell'uso dei trasporti pubblici al momento della

ripresa. E se che nelle città cinesi le reti di metro e bus sono capillari ed estese, in molte delle nostre città, Roma in testa, si deve fare i conti con sistemi già al limite prima del Covid 19. Gli architetti autori dello studio forniscono alcuni suggerimenti per realizzare una rete di emergenza. Una via per tamponare la situazione nel miglior modo possibile, in attesa che si realizzino provvedimenti di efficientamento definitivi, che però richiedono tempo e risorse.

Uno dei perni della rete di emergenza è connettere i poli generatori e attrattori di traffico: stazioni ferroviarie, parcheggi d'interscambio, poli direzionali, poli produttivi, università, ospedali. Individuare degli assi prioritari e semplificare ma intensificare queste rotte direzionali, stimolando all'uso del trasporto pubblico le persone che normalmente non conoscono i percorsi, temono di perdersi. Un caso da manuale è la città di Shanghai, famosa per gli ingorghi giganteschi e gli elevati tassi di inquinamento. Da qualche anno la municipalità ha inaugurato una linea ad alta frequenza, il 71, che taglia per lungo tutta la città, una megalopoli da 30 milioni di abitanti, e che ha sortito il miracolo di decongestionare in gran parte il traffico.

Ma la città deve offrire anche alternative sostenibili. E proprio lo staff di Bikeeconomist spiega quanto sia semplice realizzare ciclabili d'emergenza: cambiare la segnaletica orizzontale e sistemare

quella verticale oppure applicare della segnaletica stradale come avviene per i cantieri. Sono opera-

zioni veloci che possono richiedere una giornata di lavoro per un tratto di uno o più chilometri. Co-

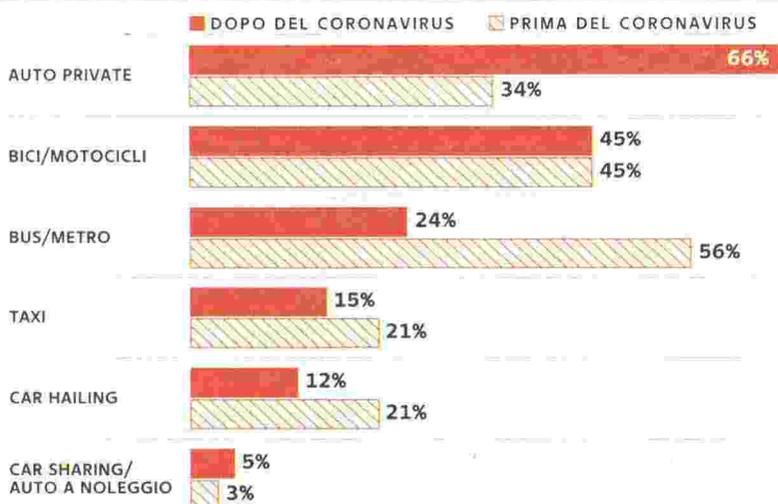
sto stimato: 8.000 euro a chilometro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

**IL CASO PILOTA DI WUHAN**

COME IL COVID 19 HA CAMBIATO LA MOBILITÀ NELLA PROVINCIA CINESE



FONTE: PIANO DI AZIONE PER LA MOBILITÀ POST COVID



Nelle strade di Milano con mascherina sul volto e in sella alla bici. Ovunque le città creano piste ciclabili

