

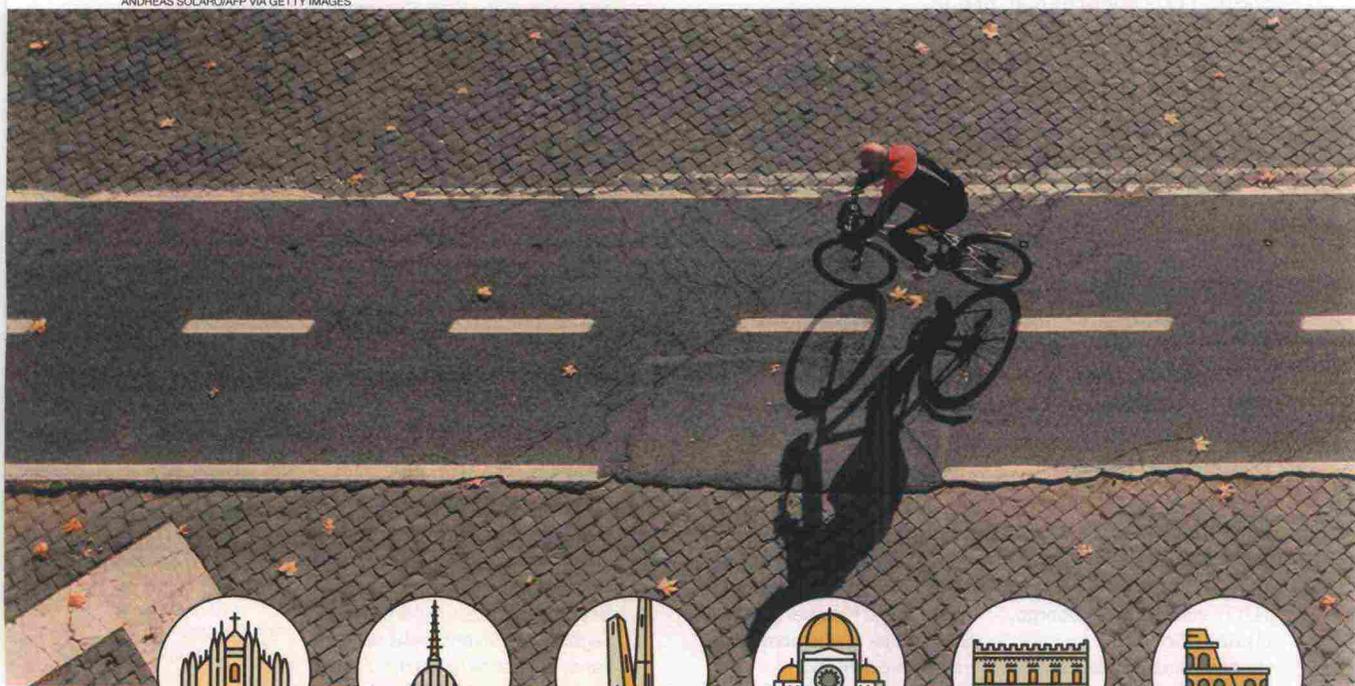
ITALIA  
PEDALARE!

# TUTTI IN BICI È QUI LA PISTA

TRA COVID-19 E BONUS, I **SINDACI** RIPENSANO LA MOBILITÀ. CON POP-UP, FIORIERE O VERE CICLABILI. E COSÌ DA MILANO A CAGLIARI È TUTTA UNA (NOBILE) GARA A CHI CE L'HA PIÙ LUNGA. INCHIESTA

di **Claudia Arletti**

ANDREAS SOLARO/AFP VIA GETTY IMAGES



**MILANO**

Sono previsti altri 22 km di piste entro l'estate (in tutto 35 km per fine anno). Si punta a rivedere gli orari dei servizi essenziali

**DOMANI**

**215\***  
**4,09\*\***



**TORINO**

Su 27 controversie arrivano i limiti di velocità a 20 km/h: la precedenza va a biciclette e monopattini

**OGGI**

**207**  
**5,17**



**BOLOGNA**

Con la Bicipolitana i km di ciclabile diventeranno 493 e collegheranno l'hinterland. Entro l'autunno, 25 km di nuovi percorsi

**153,2**  
**12,03**



**FIRENZE**

Con l'operazione Bartali, in arrivo a breve 22 nuovi km. Inoltre incentivi per chi usa la bici e rottama la vecchia

**60,1**  
**6,9**



**PESARO**

Il piano è portare la Bicipolitana a 180 km. Nelle zone 30 (cioè con il limite di 30 km/h) bici e automobili convivono

**97**  
**20,31**



**ROMA**

La giunta Raggi ha un piano di 150 km di ciclabili entro fine mandato. Sono stati annunciati 22 nuovi km per la fine di giugno 2020

**129**  
**1,28**

\* Chilometri di piste ciclabili realizzate (Report Legambiente 2018 - tranne Firenze dati aggiornati al marzo 2020)  
\*\* Metri di piste per ogni 100 abitanti (Report Legambiente 2018)

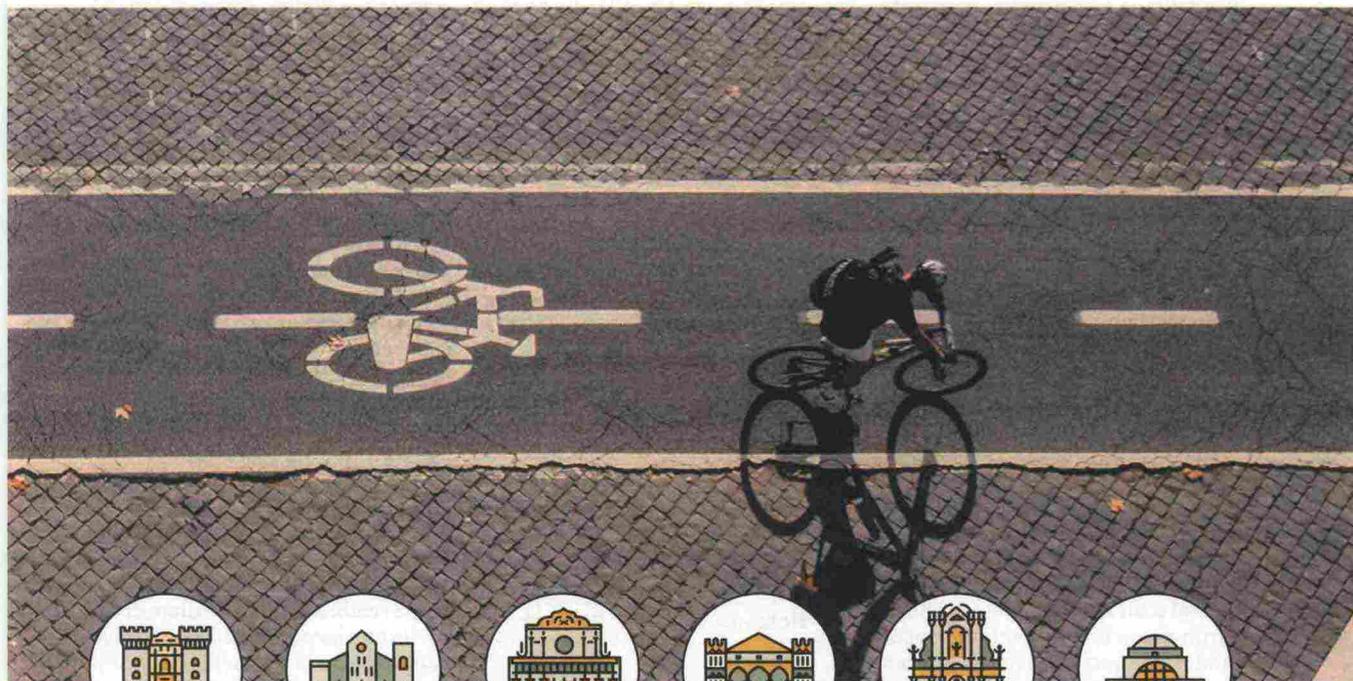
**C'** È UNA CITTÀ, in Galizia, dove dal 2009 non si registra un solo morto su strada. Il fatto è che a Pontevedra le automobili sono scomparse, insieme ai parcheggi e ai semafori; e tutti i quartieri, 84 mila abitanti, sono felicemente pedonalizzati. Fino a ieri sembrava una scelta ai limiti della stravaganza, «oggi invece è il nostro orizzonte, il modello cui ambire» dice Domenico Gattuso, docente di Ingegneria dei Trasporti a Reggio Calabria.

L'orizzonte davvero vicino, però, è

quello di settembre, e non è una bella attesa. Ci sono sindaci che temono la riapertura delle scuole come l'Apocalisse, il disastro dei disastri, essendo i nostri autobus mediamente scarsini, mediamente vecchioti e ora pure costretti a girare semivuoti per via del distanziamento sociale; sicché chi potrà mai impedirci di catapultarci tutti quanti in strada a bordo di una delle nostre numerose automobili - 645 ogni mille abitanti, in Europa siamo quasi al top - mandando in crisi tangenziali e città? Nel timore del

peggio (c'è anche chi evoca il celebre maxi ingorgo di Los Angeles del 22 novembre 2016, con 300 km di veicoli paralizzati, a dimostrazione della teoria secondo cui più strade si costruiscono maggiore è il traffico che si genera), un vento ambientalista per amore o per forza percorre le città e in queste settimane è tutto un mettere mano ai piani per la mobilità, seguendo l'invito dell'Oms: per evitare i contagi, pedalate!

Ma sì, è il tempo della rivincita delle biciclette, gioiscono i ciclisti, 



**NAPOLI**

Il Comune ha annunciato 30 km di nuovi percorsi ciclabili: faranno da raccordo con le piste già esistenti

**22**  
**0,48**



**BARI**

Oltre alle ciclabili (il percorso arriverà a 60 km), si punta su nuove aree pedonalizzate per dare spazio anche a bar e ristoranti

**30**  
**2,24**



**LECCE**

A breve saranno pronti altri 41 km di ciclabili. Presto le gare del nuovo sharing elettrico (bici, scooter e monopattini)

**29**  
**15,7**



**PALERMO**

Secondo il Pums, Piano urbano per la mobilità sostenibile, entro il 2022 dovrebbero esserci altri 100 km di ciclabili

**33,8**  
**1,68**



**SIRACUSA**

Quasi pronti altri 8 km di ciclabili. Ma il bike sharing è fallito e il Comune regala le biciclette elettriche rimaste inutilizzate

**7**  
**2,14**



**CAGLIARI**

In arrivo entro fine anno altri 26 km di ciclabili. Il Comune vuole introdurre monopattini elettrici e zone 30

**24**  
**4,5**

**ITALIA**  
PEDALARE!

si rallegrano i rivenditori di cicli e monopattini e gli amministratori locali che avevano visto giusto.

È la rivincita, per esempio, di Matteo Ricci, sindaco di Pesaro. Quindici anni fa tornò da un viaggio a Berlino con la mappa del metrò. La mise sul tavolo degli altri consiglieri: è così che dobbiamo fare, collegare i luoghi strategici come se costruissimo una metropolitana, solo che ci andranno le bici. All'inizio i bagnini denunciarono il Comune perché non volevano spostare gli ombrelloni. Oggi però la pedalata Fano-Pesaro fa tanto chic e la Bicipolitana è un marchio registrato: «È stato vincente abbandonare l'idea che le piste ciclabili siano arredo urbano» ci dice Ricci, «vanno pensate come vere **infrastrutture**».

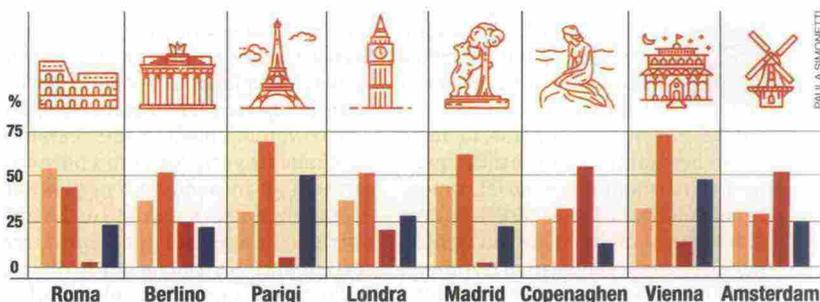
**DA BOGOTÀ A CORSO VENEZIA**

Oggi che le dueruote elettriche ti conducono ovunque, per di più fresco come una rosa, il problema non sono più i dislivelli e le colline: sono i soldi e il tempo. Un chilometro di ciclabile tradizionale può costare 20-30 mila euro in un contesto urbanizzato e arrivare a 150-200 mila in una zona dove si deve partire da zero - con la fondazione, la canalizzazione per l'acqua piovana, la luce ecc. Tra bandi e lavori, poi, ci vogliono anni: tre, se tutto va bene (a Roma per la ciclabile della via Nomentana ce ne sono voluti dieci). Ma se la carreggiata esiste già ed è larga abbastanza, bastano la segnaletica e la pittura: «I costi si aggirano sui diecimila euro a chilometro e diventano sopportabili» dice Gattuso, «quasi irrilevanti per una città media o grande», e i tempi cessano di essere un problema.

Ecco perché in questi giorni si va forte di pennello. Bogotà, con la sua rete ciclabile d'emergenza disegnata in quattro e quattr'otto, ha fatto - è il caso di dire - da apripista. L'hanno subito seguita Auckland in Nuova Zelanda e New York, poi Berlino. In Italia la prima a realizzare una corsia *pop-up* (nome che ne sottolinea l'agilità e la leggerezza) è stata Milano e le foto di Corso Venezia - con i *rider* a pedalare veloci nel loro canale - hanno fatto una

**LA MOBILITÀ IN EUROPA**

Mezzi utilizzati per spostarsi casa-lavoro



discreta impressione. Torino, Bologna, Roma, Bari, Firenze... Ovunque si va in questa direzione. Ma Milano, a detta di tutti, ha qualcosa in più: una visione strategica. Pierfrancesco Maran, già assessore al Traffico con Pisapia e oggi delegato all'Urbanistica (e ciclista), spiega: «Oltre metà dei milanesi non possiede l'auto e ha necessità di alter-

native reali. Negli ultimi dieci anni abbiamo ottenuto grandi risultati sul trasporto pubblico e discreti sulla bicicletta. Ora vogliamo creare percorsi ciclabili sovrapposti alle linee della metropolitana. La logistica legata ai *rider* è un fenomeno importante, inoltre molti cittadini stanno riscoprendo la bici. Se non vogliamo che sia solo una moda, è un momento da gestire bene». È milanese anche Federico Delprete, presidente di LegamBici: dice che «il distanziamento sociale ci sta offrendo l'occasione di ripensare le città» e racconta di non avere mai visto così tanti ciclisti come ora. Ricorda però che Milano in molti quartieri tollera ancora le auto parcheggiate sui marciapiedi. Si può fare di più. «E poi la macchina è inefficiente, un mezzo costoso che trascorre fermo il 95 per cento della sua vita e, se sei in città, ti fa procedere alla velocità delle carrozze del 1700».

**LE PIÙ GREEN**

Le città italiane con maggior numero di spostamenti urbani col trasporto pubblico, a piedi o in bici nel 2017



Più del 50% con queste tre modalità

Più del 20% si sposta solo pedalando

- Bologna
- Bolzano
- Firenze
- Pisa
- Milano
- Torino
- Venezia

- Bolzano
- Ferrara
- Pesaro
- R. Emilia
- Treviso

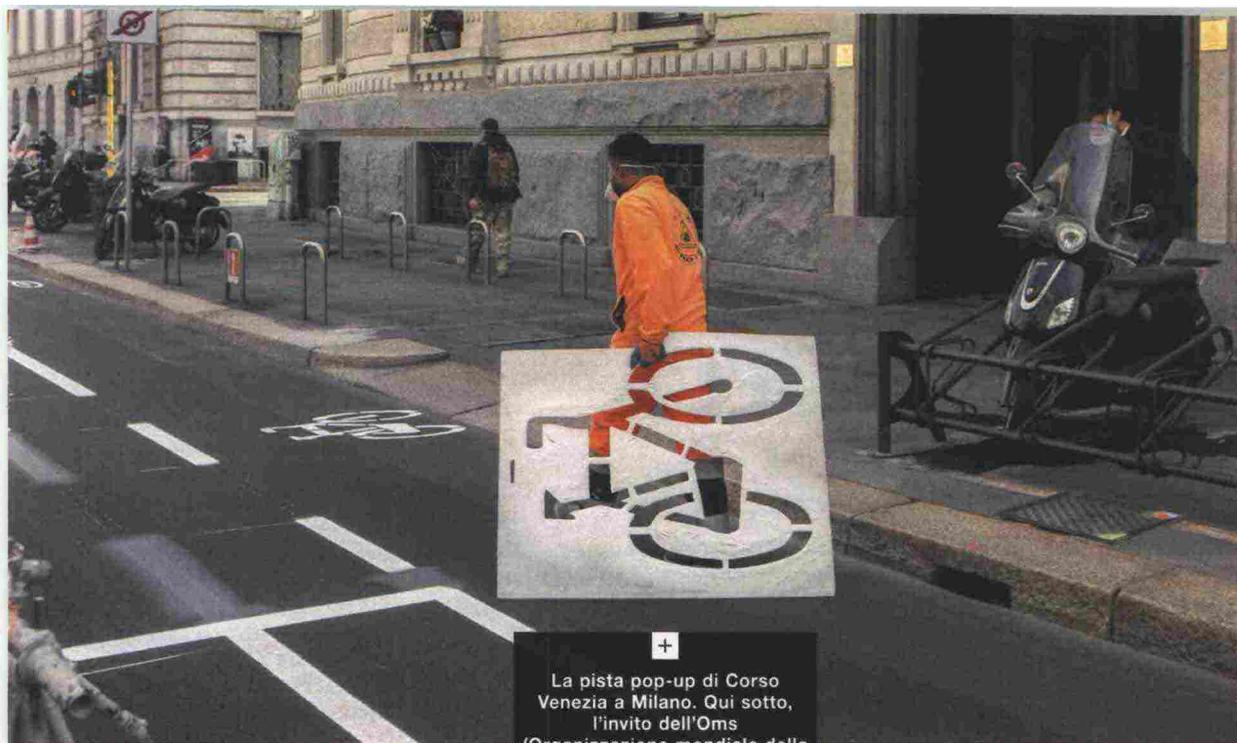
Fonte: Report Legambiente 2018

**ANCHE LA PUGLIA IN SELLA**

Roma sembra essersi svegliata di colpo. Ha un piano per realizzare 90 piste *pop-up* entro la fine dell'estate. Se si fosse fatto il famoso Grab (l'anello ciclabile intorno al Grande Raccordo Anulare di cui si favoleggia da anni) basterebbe poco. Anche il Sud, con i suoi ritardi, prova a pedalare. Prendete Lecce. Con il più alto numero di veicoli in rapporto alla popolazione, ha un sindaco ciclista che considera la mobilità dolce la sola via d'uscita: «Varemo presto anche noi la Bicipolitana» sottolinea il sindaco Carlo Salvemini, «quando è esploso il Codiv-19 il programmato era già stato approvato. Ora aggiungeremo gli interventi leg-



IL GRANDE SPONSOR DEI 500 EURO PER LE 2 RUOTE?  
**VITTORIO COLAO**, CICLISTA PER PASSIONE



EMANUELE CREMASCHIGGETTY IMAGES

+

La pista pop-up di Corso Venezia a Milano. Qui sotto, l'invito dell'Oms (Organizzazione mondiale della sanità) a usare la bici e a camminare. In basso, il logo della Bicipolitana inventata a Pesaro

**Moving around during the COVID-19 outbreak**

World Health Organization

When possible, consider using bicycles or walking. This provides physical distancing while helping you to meet the minimum requirement for daily physical activity. Reducing the number of people using motor vehicles, and their access to spaces for other recreational activities.

geri». Attende settembre con «preoccupazione moderata. Non c'è il vaccino, non abbiamo l'immunità di gregge, camminiamo sulle uova. E quando riaprirà la scuola, non tutti potranno usare le gambe o le bici».

A Bari Antonio Decaro – ciclista appassionato finché le minacce dei clan non lo hanno obbligato a muoversi con la scorta – da assessore al Traffico aveva introdotto lo *sharing* e adesso che è sindaco punta sulle ciclabili e sulle aree pedonalizzate: «Useremo l'urbanistica tattica, cioè fioriere e pitture, come fanno a Vancouver e a Barcellona».

**LA NOTTE DEL BONUS**

Decaro è anche presidente dell'Associazione nazionale Comuni, l'Anci, che aveva chiesto al governo di incentivare lo *sharing*, prevedere il bonus per l'acquisto di bici e monopattini e – attenzione – modificare il codice della strada per consentire alle dueruote di utilizzare le corsie dei bus e di andare in senso contrario a quello di marcia (dove possibile). Per intanto è arrivato il bonus: 500 euro al massimo, nei Comuni al di sopra dei 50 mila abitanti, per comprare bici, monopattini, mo-

noruota. La tormentata notte del 12 maggio, quando dalla bozza del decreto il bonus sembrava sparito (era stato sospeso per alcune ore perché alla Ragioneria non tornavano i conti), è già dimenticata e Alessandro Tursi, presidente della Federazione ambiente e bicicletta (Fiab), guarda avanti: ricorda che tocca anche alle aziende darsi una mossa, bisogna mettere rastrellie-

re e pensiline, e pensare anche a incentivi per chi va al lavoro con la bici.

A Cagliari per il nuovo sindaco Paolo Truzzu l'avvicinarsi di settembre è «un incubo: la città fa sistema con l'hinterland (430 mila persone), eppure non si è mai pensato di collegare il capoluogo per esempio a Quartu, che è lì attaccata». La società con cui è organizzato il *car sharing* è la stessa di Bogotà (Playcar) e Truzzu pensa, oltre che alle solite *pop-up* e al piano programmato, a parcheggi di scambio da aprire in fretta. Poi si segnalano iniziative estemporanee, come a Siracusa: il *bike sharing* è stato un fallimento e il Comune ora regala le dueruote alle famiglie disagiate.

Ma insomma, alla fine, sapremo coglierla l'occasione? L'urbanista Paolo Gandolfi – «padre» della legge 2/2018 con la quale la bicicletta è diventata anche per le istituzioni un mezzo di trasporto – fa notare che mai prima d'ora un governo si era messo a discutere di risorse per la mobilità sostenibile. A proposito: Vittorio Colao, l'uomo che guida la task force per la ricostruzione economica del Paese, è un fan della bicicletta.

**Claudia Arletti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

22 maggio 2020 | il venerdì | 41

