

Esplode il fenomeno biciclette nella capitale francese. Il Comune e la Prefettura hanno aggiunto alle rete esistente nuove piste provvisorie. In un anno il numero di ciclisti sulle strade è aumentato del 66 per cento

**E** una cosa pazzesca». Louis Belenfant, presidente del collettivo Vélo en Ile-de-France, riassume in poche parole l'esplosione della bicicletta nella regione di Parigi nell'ultimo anno. La svolta, ricorda, è arrivata prima del Covid, quando nell'autunno 2019 i dipendenti della RATP, l'ente che gestisce bus e metrò, si erano mobilitati contro la riforma del loro regime pensionistico, rimanendo in sciopero per ben 50 giorni. L'assenza di mezzi pubblici aveva provocato il primo boom. «Pioveva, faceva freddo», racconta Belenfant. Eppure migliaia di parigini si sono convertiti alla pedalata. «Ho visto gente prendere la bici in condizioni meteo infernali». Un primo muro nelle mentalità era stato abbattuto. Qualche mese dopo, la crisi da Covid ha accelerato la tendenza, com'è accaduto in altre metropoli. Il comune di Parigi e la Prefettura hanno aggiunto alla rete esistente di piste ciclabili nuovi tratti provvisori. Le famose "coronapiste", più di 50 chilometri di nuove corsie protette, create in pochi giorni grazie a striscie gialle disegnate sull'asfalto. La più famosa è quella di rue de Rivoli, cuore di Parigi, accanto al Louvre, dove circolano solo bici, fatta eccezione di taxi e bus.

«Se mi avessero detto un anno fa che avrei potuto riservare alle bici rue de Rivoli non ci avrei creduto», ammette Anne Hidalgo, eletta alla guida di Parigi per un secondo mandato nel giugno scorso. La sindaca socialista, che ha fatto dell'ecologia una delle sue priorità, aveva già lanciato la trasformazione della città a tappe forzate dopo la sua prima elezione nel 2014. Nel suo programma di allora era già presente il Plan Vélo che la giunta con verdi e comunisti ha portato avanti, nonostante le proteste degli automobilisti. Il piano punta a mille chilometri di piste ciclabili con un investimento di 63 milioni di euro. Molti tratti inaugurati prima della crisi sanitaria, come quelli tra Châtelet e Bastille, place de la République e Nation, Concorde e l'Arco di Trionfo. In meno di un anno, il numero di ciclisti sulle strade parigine è aumentato del 66%. I contatori installati dal comune agli angoli delle piste più frequentate hanno registrato aumenti fino al 120% del traffico. Nelle ore di punta, alcuni viali, come i boulevards Sébastopol o Voltaire, sono ora utilizzati



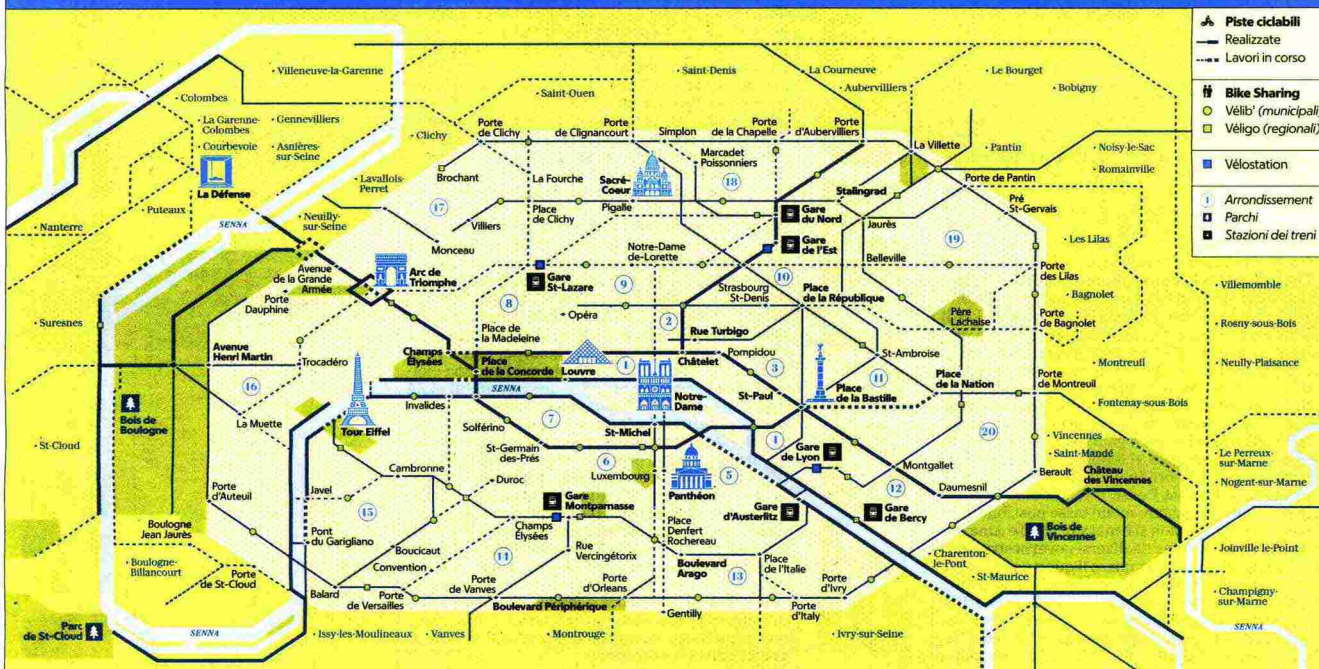
# Parigi

di ANAIS GINORI

infografica di 100KM STUDIO

# In bici intorno alla Tour Eiffel

LA MAPPA





**70mila richieste per il bonus di 500 euro, tre volte più del previsto. E il governo dà 50 euro per effettuare la piccola manutenzione delle bici**

affollate della Rer, la metropolitana regionale. La Regione prevede di dedicare 300 milioni di euro a queste nuove infrastrutture della "mobilità dolce". Un asse viaggia a sudovest tra il ponte del Garigliano, nel XV arrondissement e Issy-les-Moulineaux, e un altro a nord, verso Boulogne-Billancourt e La Courneuve. «È una doppia rivoluzione», dice Stein van Oosteren, portavoce di uno dei collettivi che ha partecipato al progetto. «La periferia parigina sta entrando nella rete ciclistica e ci sono innovazioni tecniche con segnaletica e rotonde dedicate». Attraversare il Périphérique, l'anello tangenziale, può essere ancora pericoloso e sono pochi gli ingressi protetti come a Porte de Montreuil o Porte d'Orléans. Stein van Oosteren è malgrado tutto ottimista. «Sono olandese e vedo che la competenza tecnica francese è molto progredita negli ultimi mesi. A volte basta ripensare completamente lo spazio. Ci vuole tempo, ma è possibile».

L'esplosione delle biciclette crea anche ingorghi mai visti, provoca lamentele da parte di automobilisti ma anche di pedoni. «Una delle caratteristiche dell'anno 2020 è la crescita della ciclistofobia», osserva l'attivista Abel Guggenheim, che si sposta solo in bici dal 1962. «Ci sono alcuni ciclisti che vorrebbero che mettessimo fretta agli altri, si sbagliano», continua. «Alcuni pedalano come se fossero al Tour de France», aggiunge Camille Hanuise, direttrice dell'associazione "Paris en Selle". Sono cresciute anche le multe per chi non rispetta il codice della strada, dai 90 ai 135 euro, soprattutto per attraversamenti con semaforo rosso o per chi pedala indossando le cuffie. «Nel 2020 abbiamo fatto molto per il ciclismo in termini quantitativi, meno in termini qualitativi», sottolinea l'attivista Guggenheim. «La riorganizzazione della città è una maratona, non uno sprint», prosegue. «Quello che gli olandesi hanno fatto quarant'anni fa, noi non lo faremo in tre anni. Tra dieci, quindici anni, la città sarà veramente a misura di bicicletta». L'assessore alla mobilità di Parigi, il verde David Belliard, difende l'operato del comune e chiede un po' di pazienza. «È un lento processo di acculturamento». Il livello di esigenza cresce tra chi è diventato ciclista abituale e non più solo della domenica. Prima delle elezioni municipali di giugno le associazioni "Paris en selle" e "Mieux se déplacer à bicyclette" hanno per la prima volta organizzato dibattiti con i principali candidati all'Hotel del Ville, chiedendo garanzie e impegni concreti. Tutti gli aspiranti sindaci, tranne la candidata di destra Rachida Dati, si sono sottoposti all'esame delle associazioni. I ciclisti sono ormai un numero non indifferente di elettori.

più dalle biciclette che dalle auto. Le vendite di bici continuano a esplodere, gli scaffali di grandi catene come Decathlon sono vuoti e prevedono liste d'attesa. Il bonus di 500 euro offerto dalla Regione per l'acquisto di una bici elettrica ha ricevuto 70mila richieste, tre volte di più del previsto. I produttori fanno funzionare le loro fabbriche a pieno regime. Il governo ha proposto un forfait di 50 euro per effettuare piccola manutenzione sulla propria bicicletta. E così i riparatori sono stati presi d'assalto. Per la prima volta, i parigini devono a volte aspettare lunghe settimane e fare la fila per la semplice revisione di una vecchia bici. I concessionari faticano a trovare meccanici formati e disponibili. Il paesaggio urbano cambia. Nuove insegne di bici design aprono quasi ogni mese al posto di brasserie e altri negozi falliti per la crisi. La capitale può contare anche sul bike sharing Velib', organizzato dal comune, e sulle bici elettriche Veligo, proposte in affitto semestrale dalla Regione.

Parigi sogna di diventare come Amsterdam e Copenaghen. Non sarà così facile. Molti progressi restano da fare sulle connessioni con le banlieue per permettere ai pendolari di venire nella capitale senza automobile. Decine di comuni, sostenuti dalla regione Ile-de-France e dalla prefettura regionale, hanno progettato una rete ciclabile di 650 chilometri che si sovrappone ad alcune delle linee più

- 1 **Rue de Rivoli**  
Maggio 2020, a Parigi vengono create nuove piste
- 2 **La città vuota**  
Una delle piste provvisorie create dal Comune durante il lockdown
- 3 **Il confinamento**  
In bicicletta nella Parigi deserta del 2020
- 4 **Il riparatore**  
Vincent Gouhier del negozio "Au Réparateur de Bicyclettes"



GETTY IMAGES

AFP

© RIPRODUZIONE RISERVATA

