

ATTUALITÀ

METROPOLI E MOBILITÀ SOSTENIBILE

BIKE BIKE MILANO

Raddoppio delle piste ciclabili. Sharing. Più rastrelliere. La giunta Moratti punta sulle due ruote. Mentre è boom di ciclisti urbani

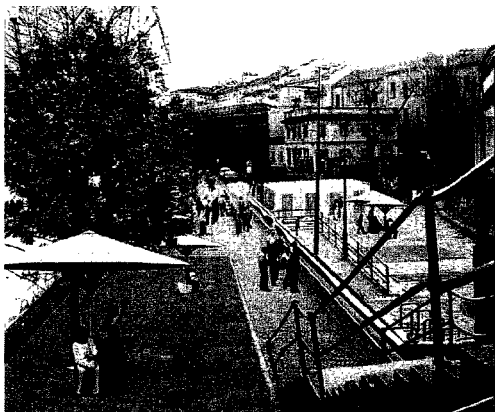
DI ENRICO AROSIO



Impiegate col racchetto e fattorini col caschetto, no global tatuati e studentesse in shorts, pensionati in canotta e broker in gessato leggero, il biografo di Montanelli Sandro Gerbi e l'architetto svizzero Massimo Scheurer. Da tempo, tra le 8 e le 9, in piazza Sant'Agostino a Milano si rischia la collisione: tra ciclisti, sulla ciclabile sempre più affollata. Nell'ultimo anno in città circa 600 bikers sono stati coinvolti in incidenti con auto, moto, tram e bus. Il sindaco Letizia Moratti, pur presa da più alte sfide, l'Expo, i centri islamici, i campi nomadi, ci tiene molto ad annunciare di persona il lancio del bike sharing, la rete delle bici a no-

leggio ispirata alle esperienze di Lione e Parigi. Il giudice Francesco Saverio Borrelli dà l'esempio ai seniores pedalando nel centro storico, il giornalista Paolo Garimberti dispensa consigli su "Repubblica". Il giovedì sera si radunano in sciame variopinto i ciclisti antagonisti di Critical Mass. L'ultima avanguardia sono i virtuosi dello scatto fisso, l'ardua tecnica della pedalata solidale alla ruota posteriore, su bici prive di freni assemblate in proprio recuperando vec-

Il progetto Raggi verdi. In alto: il centro di Milano

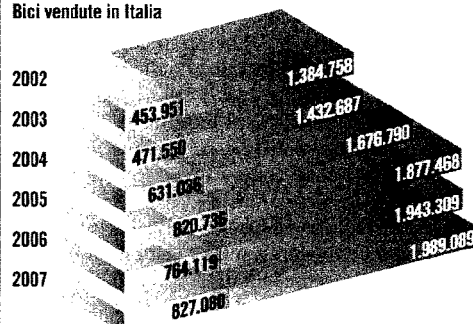


chi telai. Ogni sabato, tra la Fiera di Senigallia e piazzale Cantore ferve come non mai il mercato nero delle bici rubate. Tutti segnali, buoni e cattivi, che la cultura della bici, o dei ciclisti urbani, è finalmente decollata. Si aggiungano l'inflazione al 3,8 e la benzina a 1,60 e si può dire, con Enrico Prevedello, mobility manager del Politecnico: «Non abbiamo ancora gli ultimi numeri, ma la sensazione è che la domanda di due ruote e mobilità sostenibile è in netto aumento». Ancora nulla, rispetto ad Amsterdam o Copenhagen. Ci sono voluti dieci anni per veder raddoppiare gli spostamenti urbani sulle due ruote: il 6,6 per cento del totale nel 2005; oggi si stima tra il 7 e l'8. È poco anche rispetto a Ferrara, bike town ufficiale d'Italia, dove la bicicletta copre il 27 per cento degli spostamenti, il 31 se si comprendono i non residenti. Ma la notizia non è Ferrara, piccola città di centrosinistra virtuosamente a pedali dai tempi dei Finzi Contini; la notizia è la domanda di due ruote in una grande città di centrodestra con il culto "del Cayenne" e "del Ferrarino", tra le più inquinate d'Europa, e in cui ogni mattina entrano 600 mila auto. Fino a ieri i temi della mobilità sostenibile erano ritenuti minori. Ma se il governo tedesco di Angela Merkel, che esprime la prima potenza economica europea, annuncia l'obiettivo di portare la bicicletta entro il 2012 al 20 per cento del traffico complessivo, il doppio di oggi, per combattere l'emissione dei gas serra, forse anche in Italia urge una riflessione. ▶

Foto: S. Pollexha - Prospiekt

Italia su due ruote

Bici vendute in Italia



di cui importate
Fonte: Ancma

ATTUALITÀ

Angela Merkel e il sindaco Letizia Moratti. A destra: biciclette a Milano. Sotto: il progetto Raggi verdi



Edoardo Croci, un liberale fin troppo educato per fare il politico, è un assessore chiave (Mobilità, trasporti e ambiente) della squadra Moratti. E lui, il regista dell'Ecopass, che in ufficio va in metrò e la bici potrebbe usarla più spesso, a portare in giunta il piano della mobilità ciclistica: «Un capitolo del nostro approccio a una mobilità più sostenibile, in una logica di dissuasione dell'auto privata, e di un uso più amichevole della città». Milano ha un potenziale inesperto e poco pubblicizzato. Il potenziale è il numero delle biciclette, una media di 0,8 per famiglia. Su 600 mila famiglie residenti, il parco-bici è di 480 mila. Poderoso. Già oggi, ogni giorno avvengono in bici 130 mila spostamenti interni alla città. Farli crescere, a svantaggio dell'auto, diventa una sfida terribilmente concreta per il Comune. L'assessore Croci spiega che il 56 per cento degli spostamenti con l'auto privata non va oltre un raggio di 4 chilometri: distanza compatibile con l'uso delle due ruote nei tragitti casa-lavoro, casa-studio e di acquisti e commissioni. I percorsi protetti, le piste ciclabili sono oggi 67 chilometri, ma assai spezzettati («mozziconi non collegati tra loro», li definisce Riccardo Galli dell'associazione Ciclobby, osservazione molto condivisa). «Puntiamo al raddoppio, 120 chilometri entro il 2012», continua Croci, «con l'obiettivo di collegare gli spezzoni il più possibile in rete». I percorsi protetti s'incroceranno con il sistema dei Raggi verdi, uno dei più interessanti progetti urbani concepiti di recente in Italia, studiato dallo

studio Land del tedesco Andreas Kipar. Degli otto Raggi verdi, otto greenways ciclopedonali per collegare il centro ai parchi di cintura in vista del 2015, l'R1 (a nord, verso Bicocca-Martesana) è in progettazione definitiva. L'R7 (a nord-ovest, verso la Fiera) è già un'opera finanziata, così come l'R2 (a est, verso Argonne - parco Forlanini), destinato a raggiungere l'Idroscalo e Linate. Si potrà arrivare in aeroporto pedalandolo: il prossimo rifacimento del piazzale d'accesso comprende un parcheggio bici. Dice Kipar: «Il modello dei Raggi verdi, insieme ai 500 mila alberi da piantare nei prossimi anni, implica un cambiamento di percezione, del modo di usare la città. Parliamo di "slow city in fast time", una città rallentata in un'epoca veloce». Il dubbio è se la macchina comunale è attrezzata per questi progetti straordinari, e se non sarebbe opportuna un'agenzia ad hoc.

L'assessore Croci segnala poi una decina di interventi per la rimozione di ostacoli alla mobilità ciclistica, il miglioramento della segnaletica, le aree di sosta, attualmente 4 mila rastrelliere da intensificare davanti a scuole, università, uffici pubblici, stazioni del metrò. E a fine estate il varo dell'attesa rete di bike sharing, affidata alla società Clear Channel, con l'obiettivo di arrivare a un migliaio di bici da noleggiare e riconsegnare in qualsiasi punto della rete. Un avvio forse timido. «A Parigi», racconta Prevedello del Politecnico, «la rete Vélib, 10 mila bici in 750 stazioni, ha dato un ri-

sultato molto superiore alle previsioni. Dal 1995 in poi si sono realizzati 160 chilometri di piste ciclabili, e l'obiettivo è di arrivare a 300». Lo stesso numero di Copenhagen, ad Amsterdam sono 400.

Anche da Torino si può imparare qualcosa (e infatti tra i sindaci Moratti e Chiamparino vi sono rapporti cordiali). Anni di amministrazioni di centrosinistra hanno sviluppato una politica pro bici prima e meglio di Milano: la città della Mole offre oggi un centinaio di chilometri in percorsi protetti, su diversi viali del centro è in atto la sostituzione dei posti auto di superficie con piste ciclabili. Numeri interessanti arrivano da alcune città medie del Nord (Ferrara 80 chilometri, Parma 71, Cesena 54; la piccola Bolzano 25, con un notevole 17 per cento di spostamenti urbani su due ruote). Milano, malgrado il traffico intenso, le rotaie e il pavé pericoloso, ha tutto per crescere. A differenza delle altre due metropoli, Roma e Napoli, dove il ciclismo urbano è tuttora marginale, ha una topografia pianeggiante, un clima più favorevole allo sforzo fisico, un centro poco esteso, una sensibilità ambientale crescente soprattutto tra i giovani, diversi parchi di cintura ben tenuti. Ora ci vuole uno sforzo speciale, anzi tre: volontà politica, capacità amministrativa, cultura civica. Non è poco, in un paese di anarco-egoisti schiavi del volante. Ma, come dicono a Roma, se pò fa'. ■

Piste ciclabili sempre più affollate. E aumentano gli incidenti: seicento i ciclisti coinvolti lo scorso anno