



IL PUNTO

LEGGI E FINANZIAMENTI PER COSTRUIRE CITTÀ «CICLABILI»

In Cina circolavano nel 1992, ultimi dati conosciuti, 450 milioni di biciclette, una ogni 2,6 abitanti, in Olanda nel 1996 erano 16 milioni, una per ogni abitante, in Italia nel 1996 erano 26 milioni e 500mila, una ogni due abitanti virgola due. In fondo una buona media, fatto salvo che in Olanda, e nella maggior parte degli altri paesi europei le biciclette si vedono per strada, mentre in Italia, nella maggior parte dei casi, le bici stanno in cantina o in garage e vengono tirate fuori solo la domenica per qualche girella.

Non ha sfondato a livello nazionale l'iniziativa di varie associazioni che stimolano l'uso della bici in città, per esempio l'associazione italiana delle città ciclabili, a cui sono associate Abano Terme, Ancona, Bergamo, Bolzano, Carpi, Caserta, Cecina, Cesena, Chiaravalle, Cogorno, Comacchio, Desio, Feltre, Ferrara, considerato il Comune più ciclabile d'Italia, Gaglianico, La Spezia, Livorno, Lucca, Milano, Mirano, Modena, Padova, Palermo, Piacenza, Pisa, Pontremoli, Porto Sant'Elpidio, Ravenna, Reggio Emilia, Roma, Rovigo, S. Benedetto Del Tronto, Tolentino, Torino, Trento, Treviso, Verona, Vicenza, infine Udine.

Gli interventi possibili riguardano la realizzazione di reti di piste ciclabili e ciclopedonali; di ponti e sottopassi ciclabili; di dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico negli incroci con il traffico motorizzato; la costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi e custoditi, ed centri di noleggio riservati alle biciclette; la messa in opera di segnaletica luminosa, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico; la predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture per favorire l'intermodalità tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico; la redazione di cartografia specializzata; la posa in opera di cartelli segnaletici degli itinerari ciclabili; l'attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti; la

realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative volte a promuovere la conversione dal trasporto motorizzato a quello ciclistico; la progettazione e realizzazione di itinerari ciclabili turistici e delle infrastrutture ad essi connesse; la realizzazione di intese con le Ferrovie dello Stato per promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno, in particolare con la dislocazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito; la realizzazione di intese con le aziende di trasporto pubblico o in concessione per l'integrazione fra gli autobus e l'uso della bicicletta, nonché la predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici.

L'ultimo intervento da parte dello Stato è la legge del 19 ottobre 1998, n. 366 che stabilisce delle norme di finanziamento e promozione della mobilità ciclistica con l'assegnazione di 11 miliardi all'anno alle Regioni che a loro volta le assegnano ai Comuni, sulla base dei progetti mirati.

La legge del 19 ottobre 1998, n. 366 che stabilisce delle norme di finanziamento e promozione della mobilità ciclistica con l'assegnazione di 11 miliardi all'anno alle Regioni che a loro volta le assegnano ai Comuni, sulla base dei progetti mirati.

Messaggeri urbani sulle due ruote

A Roma e a Milano vita grama per le agenzie di recapito in bicicletta

PAOLA RIZZI

MILANO A New York, con qualunque tempo, sfrecciano come saette nel traffico, piroettano pericolosamente dal marciapiede alla carreggiata su biciclette cromate, facendosi beffa di ingorghi ed intralci. Attezzatissimi, atletici, diciamo pure belli. Belli sono anche in California, abbronzati, inguainati con tute all'ultima moda e caschi aerodinamici. Come del resto a Stoccolma, a Copenaghen, ad Amsterdam, a Londra, a Parigi. Ovunque costituiscono ormai un'icona del paesaggio metropolitano, come i vigili o i tassisti.

Ovunque, tranne che in Italia. «In Italia la cultura della bicicletta è minoritaria e fondamentalmente sconfitta da quella dell'auto - sentenza un disilluso Luigi Riccardi, presidente della Federazione Italiana Amici della Bicicletta e di Ciclobby, da anni testardamente in prima linea per diffondere l'uso delle ruote - ed esperienze normali nel resto del mondo da noi sono vittime di sabotaggi».

A Roma un esperimento di consegna rapida sulle due ruote è definitivamente fallito qualche settimana fa. «Noi abbiamo tirato avanti per due anni, poi abbiamo dovuto dare forfait - racconta malinconica Paola Masia, 26 anni, che assieme al fratello Gianni ed un amico, due anni fa ha fondato la Citybikers, che ha chiuso battenti alla fine di gennaio - ufficialmente abbiamo sospeso, ma è una sospensione a tempo indeterminato. Forse siamo partiti troppo presto, Roma non era ancora pronta, non c'è ancora una cultura ecologica». L'idea è nata proprio andando in giro per il mondo e vedendo che altrove i pony express in bicicletta erano assolutamente normali. «Abbiamo aperto la nostra agenzia di recapiti con l'obiettivo di servire il

centro di Roma, un'area con un diametro di circa otto chilometri ad altissima densità di servizi e uffici, pubblici e privati - dice Paola - abbiamo chiesto l'aiuto delle associazioni ambientaliste, che hanno dato subito il patrocinio, e anche il Comune di Roma all'inizio si è mostrato interessato. Ma poi si vede che è mancata la fiducia, nemmeno loro ci hanno garantito una quota di servizi sufficiente. Anche se i nostri clienti erano soddisfattissimi del nostro servizio».

Le stesse associazioni ambientaliste, Wwf e Legambiente, hanno preferito continuare a servirsi dei pony express in motorino, con i quali avevano già in corso abbonamenti,

nonostante l'offerta concorrenziale e decisamente ecologica: «Potevamo garantire consegne nell'arco di 20 minuti al massimo dal ritiro della merce ad un costo massimo di 8mila lire per recapito». Entusiasti pare, i ciclisti, arruolati con inserzioni sui giornali: «Sono venuti da noi soprattutto studenti universitari, alla fine avevamo una quindicina di persone, che lavoravano due o tre giorni alla settimana e si divertivano molto». Nemmeno l'inquinamento li fermava: «Nessuno di loro si è mai lamentato ed è certo che le nostre città non sono certo fatte a misura di bicicletta». Ma il business non è decollato, anche se alla Citybikers non disperano. «Forse, se faranno questa benedetta chiusura del centro storico, potrebbe diventare competitiva la nostra proposta, ora evidentemente i tempi non sono maturi».

Più felice l'esperienza milanese, anche se per ora scarsamente

visibile. È molto raro infatti vedere pedalare per le vie del centro un vero e proprio urban messenger, tuta nera attillata, borsone sulla schiena, cappellino di ordinanza. Eppure ci sono e lavorano in città, con alterne vicende, dal 1996. L'idea allora nacque dall'incontro tra il marchio di biciclette Cinelli, che progettò e fornì un modello di citybike particolarmente resistente e aggressivo adatto alle esigenze dei messaggeri urbani, e due imprenditori sui generis, Diego Ricchiuti e Aldo Calandro, rocchettaro, organizzatore di concerti, campione di triathlon, lui stesso impegnato sulla strada nelle consegne per il gusto dell'allenamento. «È la ragione che spinge molti ragazzi a lavorare per noi» spiega Elena Dugnani, che assieme ad altri due soci gestisce la Urban messengers dal '98. «Sono quasi tutti universitari che amano la bicicletta e considerano questo, più che un lavoro, un modo per pedalare guadagnandosi qualcosa».

Ogni giorno circolano dai quattro ai sei corridori, poche le ragazze. La paga non è astronomica: 3000 lire a consegna, per una media di dieci consegne al giorno. Anche se in effetti dipende dalla distanza e dalla velocità: come a Roma, anche a Milano il servizio è svolto in una zona relativamente centrale, entro la circoscrizione estera. Un servizio rapido, entro 45 minuti, vale due buoni, e due buoni anche una consegna al di fuori della cerchia. I ragazzi sono assicurati, vengono dotati di tuta estiva, tuta invernale, ed ora anche tuta impermeabile, mascherina antinquinamento. «Certamente siamo ancora poco visibili, non c'è abbastanza informazione, e le condizioni ambientali sono proibitive. Ma per ora ce la facciamo». Gli urban messengers milanesi sono in via Urbino III 3, telefono 02-58101373.



NEW YORK

L'Uomo Mascherato corre tra i bikers

Nel Central Business District della Grande Mela è possibile vederli a qualunque ora, con qualunque tempo, in qualunque stagione. Più che pedalare volano, saltano come acrobati, scattano nel traffico, tagliano la strada ai pedoni, non sempre rispettano stop e semafori alla lettera. I messengers di New York sono un po' i capostipiti di tutti messengers e vantano aneddoti e personaggi leggendari: grazie all'allenamento su strada come corriere Nelson Vials vinse una medaglia d'argento alle Olimpiadi di Los Angeles Olympics, per poi tornare al suo lavoro di corriere. E ancora si vociferava dell'Uomo Mascherato, un corriere misterioso e un po' pazzo che girava con il volto mascherato.

I primi a gettarsi nel business della consegna con le due ruote sono partiti nei lontani

anni Settanta e tra alterne vicende hanno superato gli anni Ottanta e sopravvivono tuttora pericolosamente sulle strade di Manhattan. Le compagnie sono molte e concorrenti, loro, gli spericolati messengers, saranno 4-5000 ragazzi, soprattutto afroamericani, ma anche Latini e bianchi, con una caratteristica in comune, salvo poche eccezioni: sono poveri e hanno bisogno di lavorare. Gli anni Ottanta per loro sono stati duri: nel 1987 il sindaco Ed Koch voleva imporre l'obbligo delle licenze ai messengers, che invece fino ad allora agivano in nero e senza contratti, in totale autonomia e libertà. Ci furono addirittura manifestazioni nei piazzali dei riders e dei loro simpatizzanti, e il provvedimento fu sospeso. Ma poco dopo intervenne lo Stato, obbligando

le compagnie a trattare i messaggeri in bicicletta come lavoratori dipendenti. A peggiorare la situazione il fatto che sempre negli anni Ottanta i bikers urbani furono oggetto di una campagna denigratoria, assurti a simbolo negativo della vita metropolitana: poveri, ribelli alle regole del codice della strada, trasgressivi nei comportamenti. L'avvento dei fax e delle e-mail ha poi ridotto parecchio il giro d'affari. Anche se resistono. Oggi in media un messenger professionista macina 40 miglia al giorno, e guadagna in una settimana 400 dollari, mentre fino a dieci anni fa poteva arrivare anche a 700 dollari. A fare la differenza resta comunque l'amore per la bicicletta e la libertà.

P.R.



«In Italia è ancora vincente il mito dell'automobile»

Il pessimismo del presidente di Ciclobby: «Non c'è nessuna sensibilità»

«È molto triste che iniziative come quella del recapito in bicicletta da noi non prendano piede. Voglio dire, a Copenaghen ci sono quattro compagnie di citybikers che si fanno concorrenza, da noi invece faticano a sopravvivere. Ma è assolutamente comprensibile». È sciolto e sfiducato Luigi Riccardi, presidente dell'associazione Ciclobby e della Federazione nazionale Amici della Bicicletta, da anni impegnato in una ostinata battaglia di promozione delle due ruote in una società asservita alle quattro ruote.

Altrove la bicicletta, oltre ad essere incoraggiata come mezzo alternativo, è anche di moda. Perché in Italia non riesce a sfondare nemmeno da questo punto di vista frivolo?

«In Italia non si è ancora esaurito il mito dell'automobile, siamo decisamente in ritardo, ed è

un problema di cultura diffusa, non c'è il sostegno della stampa. Non c'è promozione. Parlo di pubblicità progresso. E invece l'offensiva pubblicitaria delle case automobilistiche è fortissima, siamo un mercato molto appetito. Ma è un problema generale. Un liberale tedesco è più ciclista di un ambientalista italiano. E il disinteresse è a tutti i livelli, basti dire che non esistono nemmeno dati nazionali attendibili sull'uso della bicicletta. Non si vuole capire che cosa significa, per la vita delle nostre città, il fatto che la motorizzazione privata nel nostro paese sia agli stessi livelli degli Stati Uniti, dove le metropoli sono attraversate dalle autostrade, mentre da noi le città sono state costruite quando al massimo si andava a cavallo o sul carretto e i più a piedi».

Ma non sta cambiando qualcosa,

non c'è un incremento, un mutamento di costume?

«Un liberale tedesco è più ciclista di un italiano ambientalista, è semplice».

Se il cicloturismo ha preso abbastanza piede, l'uso della bicicletta come mezzo alternativo di trasporto urbano è assolutamente irrisorio. Un esempio: gli unici dati noti che riguardano Milano e parlano di un uso della bicicletta pari al 3 per cento, dell'auto al 50 per cento, dei mezzi pubblici al 46 per cento. Nel Nord Europa si parla di un 30 per cento di ciclisti. Il numero di

auto a Milano è pari a 730 ogni mille abitanti, a Zurigo è di 370 ogni mille abitanti, la metà».

Ma la pagella nera vale per tutti i comuni italiani?

«No, certo, ci sono città come Ferrara o Bolzano, realtà medio piccole dove si fa molto. Anche nell'hinterland milanese. Ma il problema riguarda i grandi centri urbani, quelli che più soffrono della congestione del traffico».

Macosabisognerebbe fare?

«Bisogna fare promozione, realizzare le piste ciclabili, attuare politiche di moderazione del traffico nei centri storici. Perché è ovvio che oggi quei pochi coraggiosi che le due ruote le usano corrono molti rischi, nessuno rispetta i limiti di velocità, mentre invece se in un quartiere del centro si mette un limite a 30 chilometri allora, come capita in Germania, naturalmente

uno è più invogliato ad usare la bicicletta».

Ma le piste ciclabili costano, ci vuole tempo per realizzarle.

«Io penso che in certi casi si potrebbe risparmiare: se un marciapiede è abbastanza largo, ci possono stare sia i pedoni che i ciclisti».

Invece per esempio a Milano la giunta Albertini al suo esordio aveva addirittura proposto di trasformare i marciapiedi più ampi in parcheggi.

«Appunto».

Ma il Governo, il Parlamento, come stanno muovendo?

«Ad ottobre è stata approvata la legge 366 che stanziava 11 miliardi all'anno per tutta Italia per finanziare progetti di sostegno alla bici: piste ciclabili, parcheggi per bici in corrispondenza delle stazioni, noleggi pubblici, segnaletica».

P.R.

