

Ciclabilità, per città a misura di persone

Promuovere l'uso quotidiano delle biciclette è la mission di Fiab, che si confronta con le amministrazioni pubbliche per promuovere politiche di mobilità sostenibile.

Non chiamateli ciclamatori: la definizione più corretta è *cicloambientalisti*. Sono gli aderenti a **Fiab**, la Federazione Italiana Amici della Bicicletta (www.fiab-onlus.it), un movimento ambientalista che si sviluppa intorno all'uso della bici ed è nato dal basso, dalla convergenza delle associazioni locali che, nate inizialmente in maniera indipendente e autonoma, sono sorte per rilanciare l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo all'auto. Sono persone che scelgono la bicicletta per i più diversi motivi: da quelli economici (risparmio), a quelli ecologici, dall'adozione di uno stile di vita sostenibile e sano al puro piacere di pedalare.

La componente attivistica è molto sentita: l'associazione è infatti retta da volontari. «La nostra mission ? racconta

Eugenio Gallidi Fiab Milano-Ciclobby

- è la promozione dell'uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto quotidiano in alternativa all'uso/abuso dell'auto privata, sia per il tempo libero. Sosteniamo il cicloturismo, una modalità di turismo particolarmente rispettosa dell'ambiente». Fiab non si occupa di attività sportive o agonistiche, anche se alcuni associati le praticano a livello personale. L'obiettivo di Fiab è quello di rendere le nostre città e l'intero territorio a misura di ciclista. «La bici ? afferma

Galli

- è un mezzo conveniente non solo sul piano economico, ma su quello dei tempi di spostamento. Non ingombra e non inquina. E' il più efficace sulle brevi distanze, almeno fino a 5 km. Se poi è ben integrato con i mezzi pubblici di trasporto, è ottimo anche sulle distanze maggiori».

«In Italia, a differenza di tutti gli altri Paesi europei, continua a mancare una politica della mobilità ciclistica che, declinandosi ai vari livelli (regionale, nazionale e locale), veda nella bici una risorsa per la mobilità, anziché un mero accessorio. Inoltre, nella cultura media italiana ? sostiene Galli - i tecnici che lavorano su questo tema spesso ragionano in termini di iperprotezione. Che peraltro si traduce poi in una ciclabilità a singhiozzo, continuamente interrotta, di qualità scadente e priva di manutenzione. Talvolta, a giudicare dai risultati, chi progetta e realizza questi interventi non pare avere la minima idea delle esigenze concrete di chi si muove in bici. Uno dei luoghi comuni più difficili da modificare è quello che riduce tutto all'equazione ?bici=piste ciclabili?, senza rendersi conto che le piste ciclabili, se va bene, sono solo un ingrediente della ricetta, e nemmeno il più importante». Così, spesso si ragiona solo sulla costruzione di piste ciclabili, fisicamente separate dalla carreggiata riservata alle auto e (almeno teoricamente) impenetrabili.

Però la pista non è sempre la soluzione migliore, in termini di costi (è un intervento oneroso e i budget pubblici sono sempre limitati), di tempi di progettazione e realizzazione. Inoltre, specie nei centri storici, gli spazi non sono sufficienti per rispettare i requisiti dimensionali prescritti. Il vero nodo per rendere sicura la circolazione anche delle utenze vulnerabili è quindi quello di ridurre lo spazio dedicato alle auto e moderare la velocità del traffico. Per favorire la mobilità ciclistica Fiab promuove fra l'altro interventi sulla moderazione del traffico veicolare, la possibilità di usare il marciapiede in determinate condizioni, la realizzazione di corsie riservate in segnaletica e l'adozione di linee d'arresto avanzate per rendere il ciclista più visibile e quindi più sicuro. Altro tema fondamentale è la cura della sosta, con parcheggi per biciclette che non siano solo linee tracciate al suolo, ma rastrelliere che, rese disponibili in modo diffuso, permettano di legare ruota e telaio, per prevenire i furti. Ci sono poi i capitoli della intermodalità con il trasporto pubblico, della sicurezza e dei servizi (come il bike sharing o i sistemi di marchiatura antifurto). «Non è prioritario conoscere quanti chilometri di piste ciclabili ha una città ? sottolinea

Galli ? anche perché il dato quantitativo distrae da quello qualitativo, che è invece non meno importante. Vogliamo una ciclabilità diffusa: la bici deve poter accedere in sicurezza su tutte le strade, salvo le poche espressamente vietate. E le esperienze migliori insegnano che una buona ciclabilità nasce da un mix di ingredienti». Tenuto conto che nelle città lo spazio è la risorsa più importante, la distribuzione dello spazio è un tema politico per eccellenza. La domanda che Fiab suggerisce alle amministrazioni è semplice: che città vogliamo, una città per le auto o una per le persone? «Se vogliamo una città per le persone ? conclude Galli - la ciclabilità (insieme alla pedonalità e al trasporto pubblico) è parte della

soluzione e come tale va considerata. Con il senso dell'urgenza e un sano pragmatismo».