



## 7 CHILOMETRI CON UNA MELA

a cura di  
PIETRO TONDI

**OVVERO UN LITRO DI BENZINA RISPARMIATO E UN PO' DI SALUTE GUADAGNATA. IL TUTTO USANDO UN MOTORE MOLTO PARTICOLARE, LE PROPRIE GAMBE. OVVIAMENTE NON È COSÌ SEMPLICE COME APPARE: TRA PISTE CHE SCOLORISCONO O SCOMPAIONO AD UN INCROCIO, SEGNALI ENIGMATICI E RASTRELLIERE CHE NE AGEVOLANO IL FURTO, ANDARE IN BICI NON È PROPRIO UN GIOCO DA RAGAZZI. ANCHE PERCHÉ AI RAGAZZI NON SI INSEGNA PROPRIO L'UTILITÀ DI ANDARE IN BICI E GLI SPOT LI ATTRAGGONO DENTRO IL VORTICE AUTOCENTRICO DEL MITO DELLA VELOCITÀ E DELLA CERTEZZA DI FILE IMMOBILI.**

Infine le norme a vantaggio della mobilità ciclistica sono poche e vetuste, lo testimonia il fatto che nel gergo legale le biciclette vengono definite come 'velocipedi' e cioè con il nome che si dava ai primi tricicli a fine Ottocento. Ma si sa, le leggi sono lo specchio della società, così al poco spazio nei codici corrisponde uno spazio esiguo su strada in un Paese, l'Italia, che ha il tasso di motorizzazione più alto d'Europa (62 auto e 20 moto ogni 100 abitanti!). Ad aggravare il problema anche la mancanza di attenzione che spesso auto e motoveicoli riservano ai ciclisti con conseguenze spesso fatali. Di più gli investimenti per piste ciclabili, aree di sosta (rastrelliere), punti di ricarica per bici elettriche, bike sharing sono minimali rispetto a quelli per la mobilità tradizionale anche se è evidente che ogni investimento sulla mobilità ciclabile comporterebbe sensibili vantaggi ambientali e in più diffuso incentivo all'uso della bici con effetti sulla salute di tutti.

Di fatto, mentre in Europa è un asset di sviluppo, lo sviluppo della mobilità su bici qui da noi è affidata alla buona volontà dei Sindaci o all'azione delle associazioni di ciclisti. Ciò anche se la Legge 366 del 1998 richiede che i Comuni redigano programmi pluriennali per la mobilità ciclistica (piani di settore) con specifici progetti. In particolare l'articolo 10 dice che 'le strade di nuova costruzione ... devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente'. Dove? Quando? Sono pochissime le Amministrazioni locali che aderiscono a questa norma che mancando di sanzioni nessuno osserva. La questione è soprattutto culturale, in pochi (sia tra chi governa sia tra le persone comuni) riconoscono alla mobilità ciclabile quella di essere una mobilità alternativa all'uso della macchina e complementare all'uso del trasporto pubblico locale, lo testimonia anche la difficoltà con cui le bici sono accolte su bus, tram e treni, e così la bici diventa solo un accessorio del week-end.

Naturalmente lo scenario cambia di regione in regione, spiccano per sensibilità la provincia di Trento e la regione Lombardia e quindi la Toscana che con la Legge Regionale n. 27 del 2012 pone una specifica attenzione alla pianificazione (con l'invito ai Comuni a prevedere piani di mobilità ciclistica), al bike-sharing e all'intermodalità; ma sappiamo quali limiti reali si riscontrano sugli ultimi due punti. Altro nervo scoperto quello dell'effettivo coordinamento tra strumenti urbanistici e piani della mobilità ciclistica, e, nel piccolo, la carenza di segnaletica appropriata a favorire la mobilità ciclabile. In ogni caso la legge regionale prevede anche un fondo di 2 milioni di euro per cofinanziamento rispetto ad opere deliberate dagli enti locali. Due milioni non sono molti ma spesso le richieste di cofinanziamento non arrivano, per mancanza di fondi da parte dei Comuni ma anche perché manca professionalità nella pianificazione, progettazione e gestione della mobilità ciclabile. Così talvolta sono le associazioni

## 7 KM WITH AN APPLE

*That is to say, a litre of petrol saved and some health gained. And just using a very special engine, your own legs. It's not as easy as it looks: between fading paths, puzzling signals and busy crossroads, cycling is not a child's play. And children are not taught why cycling is useful and fun and being fast has become more and more important.*

*The regulations for cyclists are old and antiquated: in legal language, bicycles are referred as velocipedes, a name used for the first tricycles at the end of the nineteenth century. So apart from having one of the highest quantity of cars in Europe, cyclists are often neglected in the traffic, with sometimes fatal consequences.*

*The investments provided to cycle paths and bike sharing are minimal when compared to those allocated to traditional mobility, even though it is clear how every minor investment could entail major environmental and health advantages. But if in Europe, cycling is an asset, here in Italy much is left in the hands of local administrations and mayors: but the question is purely cultural and the bicycle is not considered an alternative transport and it is barely tolerated on public transports. So it becomes a week-end accessory.*

*Obviously the landscape is different in each region and the Province of Trento, Lombardy and Tuscany stand out: the regional policy pays attention to planning, to bike-sharing and to inter-modality. Nevertheless the lack of coordination on the one hand and the lack of essential signage, for example, on the other are sensitive topics for cyclists.*

*Two million euros have been allocated for local works but partially for ineffective management and partially for a lack*



che aderiscono alla FIAB, la Federazione Italiana Amici della Bicicletta Onlus (142 associazioni e oltre 16mila soci) riconosciuta da Ministeri dell'Ambiente e dei Trasporti, corre in aiuto degli Uffici Tecnici comunali con i propri tecnici e il bagaglio di esperienze e case histories disponibili anche in rete.

Il piatto forte su cui spesso si confrontano ciclisti e amministrazioni locali è il 'BiciPlan' comunale che non è solo un piano delle piste ciclabili (e dei relativi servizi accessori come le aree di sosta e di parcheggio) ma anche un programma di educazione e promozione dell'uso della bicicletta nell'ambito urbano che ne individui obiettivi, strategie, azioni e forme di monitoraggio.

Ma se già è difficile incontrare città dotate di un piano della mobilità ciclabile, è ancora più raro vedere campagne di marketing come quella di 'piede libero' e della stessa FIAB (da qui il nostro titolo di '7 chilometri con una mela') quando, ancora una volta, all'estero è la normalità con l'esempio virtuoso della città di Malmö, in Svezia, dove cartelloni animati e spot annunciano che è 'ridicolo' usare l'auto per i brevi spostamenti che poi sono la maggioranza nel traffico urbano; anche qui in Toscana la maggior parte dei tragitti misura meno di tre chilometri...

Così la FIAB svolge spesso attività di consulenza tecnica ai Comuni anche al fine di garantire una progettualità che possa permettere agli Enti locali di accedere ai cofinanziamenti regionali ma anche di integrare il 'BiciPlan' con gli altri strumenti di pianificazione urbana, in particolare con il PUT (Piano Urbano del Traffico) che è, o meglio sarebbe, obbligatorio per tutti i Comuni sopra i 30.000 abitanti e che andrebbe aggiornato ogni due anni (Il PUT di Firenze è però fermo al 2008) e che beneficerebbe non poco dall'inclusione di un BiciPlan perché dovrebbe prevedere concreti benefici in termini di lotta all'inquinamento atmosferico e acustico.

Ogni 'BiciPlan', a partire da quelli più completi e approfonditi di Reggio Emilia, Padova e Torino, ha quattro criteri fondamentali: attrattività, continuità, riconoscibilità, brevità dell'infrastruttura ciclabile che dipenderà dalla larghezza ed organizzazione della piattaforma stradale, dalle caratteristiche del traffico, dal contesto edilizio.

In breve il traffico di automobili e motocicli dovrebbe essere regolato il più possibile sia in termini di velocità, e ci sarebbe tanto da dire sulla corretta interpretazione delle aree con limite a 30 chilometri orari che non si esaurisce nella segnaletica, sia nella conformazione della sede stradale che dovrebbe aiutare l'insorgere di un senso civico che porti a rispettare chi va in bici, ma anche a piedi, e non a considerarlo un intralcio.

Ma qui si entra nell'ambito del buon senso e della civiltà, entrambi assenti quando si pone attenzione agli scadenti servizi a vantaggio di chi va in bici.





of planning, works seldom are implemented.

Associations such as the FIAB, Italian Federation Friends of the Bicycle, helps city councils with technicians and case histories, available online as well. The main topic which many cyclists and local administrations often discuss about is the 'BiciPlan', which is a plan of cycle paths (and of related services) and of educational purpose and promotion of the bicycle in urban contexts, enabling users and administrations to tackle aims, strategies and management.

So the FIAB often assists city councils in order to guarantee the access to regional funds and to merge the 'BiciPlan' with other tools of urban planning, especially with the PUT (Urban Plan for Traffic) that is, or better it should be, compulsory for all city councils with more than 30.000 inhabitants. Every 'BiciPlan' has four fundamental criteria: attractiveness, regularity, awareness and closeness from the cyclable infrastructure. In short, car traffic should be regulated both in terms of speed and in terms of road conformation, which should help in respecting those who cycle and walk and not in considering them an hindrance.

-----  
I contenuti di questo articolo sono stati ricavati dagli interventi dell'avvocato Jacopo Michi e dell'arch. Massimo Boscherini di FIAB FirenzeInBici Onlus nel corso di un seminario sulla mobilità ciclabile tenutosi a Firenze il 24 marzo 2014 e organizzato dall'Ordine degli Architetti.

nella foto a tutta pagina  
un negozio di bici  
ad Altlandsberg (Germania)