

le due ruote che cambiano le città

La bicicletta sta iniziando una nuova vita perché rappresenta un'alternativa economica, salubre e immediatamente praticabile alla congestione e all'inquinamento che la mobilità automobilistica comporta per le città.

In Italia la bicicletta ha brillato per 50 anni solo come sport o come giocattolo. La bici sembrava destinata all'estinzione. Eppure, anche nel nostro Paese, cresce il numero di chi quotidianamente inforca le due ruote e affronta la città. Pensare ad una città regnata dalle biciclette, è ancora utopico, ma non ci è sfuggita la silenziosa rivoluzione in atto. Piccoli segni, che possono indurre grandi trasformazioni. Tra i fattori che condizionano il paesaggio urbano, vi sono certamente gli arredi, le architetture, la vegetazione, le attività, la gente. Ma il modo di spostare persone e merci, incide per una parte notevolissima. Passare dal pedone al cavallo, alla barca, all'automobile, alla metropolitana, costringe la città a cambiare organizzazione, consistenza e quindi anche il suo aspetto esteriore. Se la bicicletta avesse il sopravvento sugli altri mezzi di trasporto,

di Paolo Villa con il contributo di Laura Caluzzi

dovremmo aspettarci una città diversa? Sicuramente sì. E siamo curiosi di sapere come potrebbe essere, visto che il tempo è maturo. Dopo decine di anni che vivo convinto che la bici salverà il mondo (o almeno una piccola parte) e dopo avere scritto migliaia di pagine, articoli, libri e contributi su decine di altri temi, per la prima volta mi accingo a scrivere della bicicletta. Se fino ad oggi pensavo di essere un inguaribile romantico, visionario e isolato, ora credo che milioni di persone siano arrivati alla stessa conclusione: i modelli che abbiamo utilizzato fino a oggi non potranno portarci verso il futuro. Occorre cambiare e trovare nuove soluzioni di mobilità. Per questo, il tempo è maturo.

Perché un paesaggista si occupa di bicicletta

Non intendo tanto promuovere l'uso della bicicletta, non è il mio ruolo e non ne sarei capace. Intendo invece sottolineare e verificare le azioni e le reazioni che interessano il nuovo paesaggio urbano derivante da un utilizzo intenso della bici. Sia questo virtuoso, negligente o indifferente. La bicicletta non credo potrà essere lo strumento a cui aggrapparsi per salvare la città. Ma un aiuto potrà darlo, prima che tutto rotoli ver-



so un grande caos. È un sogno, ma forse è da prendere sul serio, perché in molti paesi europei si è già realizzato. Oggi le città ripongono nella bicicletta tante attese. Lo vediamo dalle attenzioni di cittadini e amministratori, giornalisti e viabilisti. Il motivo è semplice e deriva da quattro problemi che accomunano moltissime città. Troppe auto, troppo smog, spazi limitati, eccessivo pericolo. Si potrebbe riassumere in un unico grande difetto: le città sono invivibili. Ma non abbiamo ancora toccato il fondo. Le città asiatiche di recente espansione, stanno molto peggio delle nostre. La diffusione del mezzo privato pesante, se dapprima agevola lo sviluppo, finisce alla lunga per strangolare la nuova creatura. Non mi viene in mente un solo esempio di città che ha tratto beneficio duraturo dall'utilizzo e dalla diffusione massiccia dell'automobile. Tuttavia le alternative scarseggiano. Il trasporto pubblico per essere incrementato, necessita di tempi, modalità e investimenti impressionanti. Coi tempi che corrono, dubbio ci si possa aspettare sistemi rinnovati e totalmente efficienti. Sistemi misti pubblico-privato, multiproprietà, condivisione, noleggino, sono interessanti, ma non risolutivi, perché meno agili del trasporto privato. Anche i sistemi che utilizzano energia non inquinante sono da tenere d'occhio, ma non sembra per il momento siano in grado di contrastare l'egemonia del trasporto tradizionale pesante. Altri sistemi richiedono investimenti, spazi, energia, tempi lunghi, trasformazioni profonde del-

76
GSA
MAGGIO
2013

Monaco, parcheggio
bici.





Un "segno" molto discreto della ciclabile in ambito urbano. Barcellona

la macchina urbana. Non rimane che tornare a porre l'occhio sui sistemi di trasporto privato leggero. Molto vicini al calibro dei mezzi per i quali sono state pensate e realizzate le nostre vie, non sono mai scomparsi, ma neppure si sono affermati. Puntare sulla bicicletta significa soprattutto puntare sul mantenimento di modelli e strutture legate alla nostra tradizione, alla qualità del paesaggio urbano e alla sua buona percezione. Aria, rumore, stress, attività fisica: dalla qualità urbana, dipende in buona parte la qualità della nostra vita.

Macchina perfetta, movimento continuo

La scelta della bicicletta ha una ragione precisa. Essa costringe il ciclista ad esporsi alle intemperie, ma per il resto, è una macchina perfetta. È altamente efficiente: sposta agevolmente 5 volte il suo peso, con una capacità di bagaglio fino a 10 chili. Il costo al chilometro varia da 1 a 5 centesimi, ovvero inferiore dalle 10 alle 50 volte rispetto all'auto; il suo utilizzo costa un terzo dei mezzi pubblici. In città si muove con una velocità media altissima rispetto agli altri mezzi di trasporto, non ha tempi morti, il parcheggio è gratuito, facile da trovare in qualunque posto (bar, giornalaio, asilo, ecc), la sosta veloce non è di intralcio. Se un ciclista parcheggia a 50 metri dalla destinazione, impreca; un automobilista invece, accende un cero. Ogni stallo di parcheggio organizzato occupa una superficie media di 2 m², mentre l'auto circa 25 m² e un auto-

bus non meno di 70m². I dati parlano chiaro: la bicicletta è la macchina più efficiente che l'uomo abbia inventato. In città e sui percorsi brevi è ideale. La minore velocità è compensata dalla continuità del moto e da una svolta a sinistra che è più agevole. Le piste ciclabili, soprattutto a lunga e media percorrenza, sono più scorrevoli di una strada normale. Il viaggio rileva pochissimi contrattempi (niente code, per esempio). Le noie meccaniche sono risolvibili al 90% senza ricorrere ai meccanici. Mantiene in forma ed evita stress.

Non tutti benefici

In fatto di basso impatto acustico, la bici rivaleggia solo con gli sci da fondo e la barca a vela. Ma poche città hanno sufficienti quantità di neve o vie d'acqua. Il paesaggio silenzioso è una qualità preziosa, in quanto rarissima all'aperto. Ma il largo utilizzo della bicicletta ha anche rivelato alcuni aspetti negativi. Ingombra lo spazio pubblico e privato, come e forse più delle auto, in quanto indisciplinata e difficilmente perseguibile. In mancanza di regole, il disordine urbano raggiunge gli stessi livelli insopportabili che impone il caos automobilistico. La disciplina dei ciclisti deve essere rigorosa, con controlli severi. I mezzi devono essere efficienti, sicuri, visibili. Il bike sharing

(nolo bici) si è diffuso in molte città, spesso occupando i marciapiedi con le stazioni di recapito. Dovrebbero invece stanziarsi in strada, insediando il posto delle auto. Altri aspetti negativi riguardano la sicurezza stradale, sempre precaria in sede mista, la difficoltà imposta da strade sconnesse o con forte pendenza, l'alta incidenza dei furti, la frequenza delle forature, la necessità di un vestiario adatto, la mancanza di indicazioni specifiche sui percorsi. Il silenzio con cui si muove la bici può essere un problema perché il rumore è il maggiore allertamento per la gente, dopo l'avvistamento. La bici in movimento, può diventare pericolosa. Ma generalmente lo è più per chi la guida che per altri. La limitata velocità di crociera e l'altrettanto limitato peso, costituiscono un pericolo per i passanti, ma non mortale. La città della bici è dunque una città più sicura per tutti, ovvero una città più bella.

La città della bici è una città diversa

In bici si colgono gli aspetti migliori del paesaggio. Anche in città: si scoprono strade mai viste, si godono parchi e giardini, che diventano parte del percorso, dando un volto ai buchi bianchi sulla mappa automobilistica. Nella città della bici la gente ha tempo e modo di osservare i dettagli



Il nuovo paesaggio della bicicletta è ancora da definire, ma già si possono avvertire i primi motivi di preoccupazione. Merano, parcheggio in area centrale.

La comodità della pavimentazione è fondamentale. L'asfalto materiale migliore, è il cemento liscio e le pavimentazioni rigide e continue in genere. Più scomodi gli autobloccanti, le lastre di pietra, i cubetti, l'acciottolato. Le strade storiche, nobili e ricche di memoria, sono spesso scomodissime. Milano, strada in calcestruzzo: un buon compromesso tra estetica e funzionalità.



perché vive a stretto contatto delle cose e non dei mezzi di trasporto. I percorsi realizzati per le auto, gli autobus o la metropolitana, spesso non hanno alcuna attenzione alla qualità percettiva, non essendo questo un requisito fondamentale. Mentre quando si pedala i dettagli sono più importanti. Si apprezzano meglio, si valorizzano le scorciatoie che passano nei luoghi più caratteristici. La pulizia, la cura, la presenza di servizi e di piccole dotazioni come l'acqua o una zona d'ombra sono sentite da chi va in bici o a piedi, in modo più intenso. Cose belle e cose brutte, profumi, colori, il suono di una fontana, possono essere colte al volo solo da chi vive la città da vicino e da dentro. A volte sembra anche di vivere in un'altra città. Si ha il tempo di scattare una foto o di visitare un negozietto fuori mano. Se vogliamo mantenere in efficienza le nostre città storiche, dobbiamo pensare a sviluppare nuovi modelli alternativi di trasporto privato automobilistico. Per adatta-

re una città alla bicicletta non occorre cambiare le strutture principali, basterebbe agire sui dettagli. Quello che si può ottenere è una città più silenziosa, più ampia, più accogliente. Magari lo stesso caos, ma di facce e di persone piuttosto che di vetri e di lamiere. Alcune abitudini dei cittadini dipendono dai mezzi di trasporto e possono condizionare i cambiamenti urbani. Il modo di vestire, di pensare, di muoversi. Prendere un aperitivo, fare la spesa, fermarsi a parlare con un amico, sono azioni che dipendono dal traffico, dal mezzo o dal parcheggio. Per esempio, i criteri di scelta di un negozio, cambiano quando si cambia mezzo: distanza, convenienza, peso e ingombro delle merci, tempi di attesa alla cassa, accoglienza, ecc.

Il paesaggio della bicicletta

Il paesaggio è fatto di elementi naturali, architettonici, artistici, funzionali. Ma soprattutto è fatto di gente che lo vive. Se cam-

biamo la gente, le azioni, i movimenti, le abitudini, la concentrazione, avremo altri paesaggi. Simili, ma non uguali. Le persone, oltre a essere i ricettori di un paesaggio ne sono anche un elemento fondamentale. Sono le persone che caratterizzano la strada, facendone il segno più intimo di una città. Manifestano qui le pulsioni, le frenesie, le bellezze, le porcherie. La ricchezza e la miseria. È molto più difficile incidere sul carattere di strade e piazze, piuttosto che cambiare un monumento. Anche l'uso della bicicletta contribuisce a creare un nuovo paesaggio con la sua impronta e con i movimenti che induce. I percorsi si snodano con una tipica morbidezza. Siano essi dedicati o misti, i tracciati ciclabili possono essere più aderenti alle condizioni del suolo, possono fare uso di materiali meno invasivi, come gli inerti stabilizzati (le auto lo rovinerebbero in poche ore), le curve e le corsie possono essere più strette, e quindi si moltiplicano le possibilità di tracciato anche in ambiti ristretti. Il rosso che colora il fondo delle piste è un segno convenzionale che evidenzia il passaggio delle biciclette. In certi ambiti è invasivo, nei parchi, nei centri storici, starebbero meglio pavimentazioni di colori più naturali. Per vivere questa città ci vorrebbero delle nuove dotazioni, abbandonando una parte di quelle dedicate alle auto, come le pompe di benzina, utilissime, ma mediamente orrende, con colori chiassosi, odori forti, asfalto a go-go. Le dotazioni per le bici sono piccole cose. Un posto per legarla, un dispositivo per salire e scendere scale e gradini, una stazione di bike sharing. Naturalmente bisognerebbe fare anche uno sforzo per accettare l'idea che non solo l'auto ha diritto a dotazioni. Il supermercato vicino a casa mia, in piena città ha 4 piani di parcheggi e neppure una rastrelliera per le bici. È degli anni 90. Sembrano passati mille anni.

Parigi respira

Il motto della rivoluzione a due ruote della capitale francese è "Parigi respira". Scopo dell'iniziativa è portare la città ai livelli olandesi, tedeschi e danesi in fatto di ciclabilità urbana e di vivibilità. Il primo risultato positivo in tre anni, è stato l'abbassamento

78
GSA
MAGGIO
2013

Il colore convenzionale delle piste ciclopedonali è rosso. Ritengo sia troppo invasivo per alcuni contesti urbani, ma passi per la questione sicurezza. Per favore, non abbandoniamoci però a libere interpretazioni fucsia, arancione, violetta, ecc. Una ciclabile errata anche tecnicamente.





Ciclabili a Parigi e New York.



del livello di inquinamento, la diminuzione del traffico di 5-10%, secondo la stagione. Lo strumento principale è stata la dotazione di 20.000 biciclette e 1.450 stazioni (*bike sharing*), collocate dal centro fino alla periferia. A fronte di 200.000 utenti del servizio, si sta studiando un piano per diminuire gradualmente la circolazione delle auto nei distretti più centrali. Le dotazioni urbane si adeguano allo stesso obiettivo. Il traffico ciclistico può usufruire delle zone 30 e avere sempre la precedenza come i pedoni. Sono previsti ulteriori dispositivi di rallentamento, soprattutto agli incroci. Nella Ville Lumière tutto è all'insegna della ecologia e dei ritmi lenti e si moltiplicano le piste ciclabili: 371 chilometri (è in progetto di aumentare il numero fino a 600 chilometri entro fine anno). Durante i weekend, alcuni quartieri come Montmartre, il canale Saint-Martin e le vie lungo la Senna, solitamente riservati al transito di veicoli a motore, si trasformano in vie per altri mezzi di trasporto (non solo la bici, ma anche skateboard e roller).

Linz (Austria)

I ciclisti a Linz hanno sempre la precedenza agli incroci e questo fa capire l'importanza di questo mezzo nella cittadina austriaca. Tutto il centro cittadino di Linz ha corsie ciclabili, semafori per ciclisti e maniglie per sostenersi ai semafori (in modo da non appoggiare i piedi a terra). Ci sono, inoltre, due officine fisse per piccole sistemazioni della bici. Nel vecchio municipio sono a disposizione 55 armadietti ad uso dei ciclisti: si possono lasciare gratui-

tamente le proprie cose e recuperarle durante la giornata. Una buona idea per chi non vuole portarsi dietro tutto il giorno pesi o borse. Sempre gratuitamente ci sono trailer (carrettini) per trasportare bambini, animali o la spesa.

New York, si cambia?

Segnali di cambiamento ci arrivano da tutto il mondo. Fra le città che si stanno convertendo alla bicicletta, anche quelle che non hanno mai avuto un feeling con le due ruote, come le città americane in genere e NY in particolare. Le nuove disposizioni propongono una città diversa, ciclabilizzata pesantemente, con un sistema originale e caratteristico. Solo piste sul lato sinistro della corsia, per non intralciare i bus, solo sulle ampie *avenue*, per non intasare le piccole *street*. Su sollecitazione di molti cittadini esasperati dal traffico e dallo smog,

la città ha varato un piano per la creazione di 240 km di piste ciclabili. Non tutti sono d'accordo, ovviamente, perché lo spazio è stato sottratto alle auto e queste sono abituate a farla da padrone, causando 46.000 incidenti all'anno ai danni di biciclette. Altri residenti sono contrari alle corsie preferenziali, perché sostengono che i ciclisti vanno troppo veloci, mettendo a rischio i pedoni che stanno per attraversare la strada. Così il compromesso: la corsia preferenziale avrà i dossi di rallentamento per i ciclisti e la colorazione verde.



Ciclabile a Linz.