

Pedalandando da nord a sud in cerca di sostenibilità

Dalle criticità di Napoli alle virtù di Amsterdam nel convegno dedicato alla mobilità a due ruote

Muoversi in città

Laura Nesi

■ «Quando sul programma ho letto che a parlare di mobilità ciclabile sarebbero arrivati da Amsterdam, Berlino e Napoli ho pensato ad una barzelletta».

Sceglie l'ironia Luca Simeone, presidente dell'associazione «Napoli pedala», per iniziare il suo intervento al convegno «La bicicletta, cuore e fulcro della mobilità sostenibile» all'interno dell'European mobility week 2017. La situazione partenopea è un delicato equilibrio: nel 2012 sono arrivati i primi chilometri di pista ciclabile e l'associazione di Simeone si impegna ogni giorno per generare un cambio di mentalità. Ma non è facile. A giugno, in un video denuncia, lo stesso Simeone mostrava il passaggio continuo di scooter lungo una ciclabile: «Ne ho contati 13 in soli 36 secondi».

Come ha diplomaticamente spiegato Marco Medeghini, direttore generale di Brescia Mobilità, è importante «non solo guardare agli esempi positivi, ma anche alle difficoltà: ci accomunano tutti e sono utili per trarre spunti».

Venti del nord. Di sicuro successo sono le esperienze provenienti dal nord Europa. Il torinese Paolo Ruffino, consulente alla mobilità ciclabile di Amsterdam, offre un input per tradurre nel contesto italiano le idee provenienti dai Paesi Bassi (17 milioni di abitanti, 22 milioni di biciclette, 39.000 km di ciclabili): «Non è una questione culturale: fino alla crisi petrolifera del 1973 Amsterdam era piena di automobili, poi si è capito che era nell'interesse nazionale cambiare le politiche di trasporto. Oggi il possesso di auto è crescente ma la si usa poco e si evita di farla entrare nei centri urbani, integrando il trasporto con il treno. Non c'è un piano perfetto, serve ricerca, il coraggio politico di cambiare le cose e associazioni dal basso che spingano sull'argomento».



A confronto. Il tavolo dei relatori

Kristian Brink, con un italiano impeccabile, porta invece l'esperienza di Nextbike Berlino, compagnia tedesca di bike-sharing. Ad un anno dal suo arrivo nella capitale germanica, conta già quasi 6.000 iscritti al servizio grazie al sistema «free floating», a flusso libero: il noleggio può essere attivato tramite smartphone, individuando la posizione della bicicletta con il gps installato sul mezzo, senza doverla prelevare o parcheggiare nelle apposite colonnine ma ovunque ci si trovi.

La nostrana Bicimia offre un servizio point to point, ma nei 9 anni di servizio ha raggiunto 20.945 abbonati, eleggendo Brescia a prima città italiana per utilizzo di bike sharing in rapporto alla popolazione e permettendo di risparmiare 2.016.784 kg di anidride carbonica.

Complice l'ampliamento della rete ciclabile prevista dal Comune, Brescia Mobilità pensa a implementare il servizio, aggiungendo postazioni e biciclette, anche a pedalata assistita. //

MOBILITÀ DOLCE. Un convegno all'Università di Ingegneria per concludere la settimana del Bike Festival. Fissato l'obiettivo per il 2020

Brescia pedala verso i 115 km di ciclabili

Bicimia, già tre milioni di viaggi nel 2017. Presto modelli assistiti. L'esempio di tre città europee: Amsterdam, Berlino e Napoli

Jacopo Manessi

Il futuro della mobilità sostenibile è la bicicletta. E il successo della bicicletta risiede, soprattutto, nella capacità di integrazione con gli altri mezzi di trasporto pubblico: metropolitana, treni, autobus. La linea è chiara, servirà ora applicarla a Brescia, importando le buone pratiche dalle città modello. È quanto emerso dal convegno «La bicicletta, cuore e fulcro della mobilità sostenibile», organizzato ieri mattina nell'Aula Magna di Ingegneria dell'Università degli Studi di Brescia dallo stesso ateneo, insieme a Comune e Gruppo Brescia Mobilità, come chiusura simbolica del «Bike Festival». Una serie di interventi concentrati, in particolare, nella sezione «Best practices dall'Italia e dall'Europa», e coordinati dal direttore generale di Brescia Mobilità Marco Medeghini, dopo i saluti istituzionali di rito e prima della tavola rotonda conclusiva, sull'approccio multidisciplinare alla mobilità ciclistica. «È importante che le esperienze di successo vengano conosciute: in tal senso abbiamo coinvolto tre città di riferimento. Quelle proposte vanno posso-

no essere importate adattandole al nostro territorio - spiega Medeghini -. La scelta di un punto di riferimento come il Bike Point di Largo Formentone è una partenza importante: da lì muovono le varie iniziative».

I NUMERI di Brescia sono in crescita: un sistema imperniato sull'opportunità di noleggio Bicimia e su una lunghezza complessiva delle piste ciclabili di 80 chilometri al 2015; l'obiettivo, come riportato anche dall'assessore di riferimento Federico Manzoni, è raggiungere i 115 chilometri nel 2020 (il riferimento progettuale è di 177 chilometri). Incoraggianti anche i dati degli abbonati a Bicimia: 20.945 al settembre 2017, con oltre 3 milioni di viaggi effettuati in 9 anni di servizio e 13 milioni e mezzo di chilometri percorsi. Su queste basi potranno essere importanti i modelli esterni: Napoli, con l'associazione Napoli Pedala in prima linea (presente a Ingegneria il presidente Luca Simeone), ma soprattutto due riferimenti europei quali Amsterdam e Berlino. Sulla capitale olandese riflette Paolo Ruffino, piemontese e consulente mobilità ciclabile della città:



Il tavolo dei relatori intervenuti nell'Aula Magna d'Ingegneria. FOTO: M.F.



«È importante che le esperienze di successo vengano conosciute»

MARCO MEDEGHINI
DIRETTORE BRESCIA MOBILITÀ



«L'Olanda ha integrato il sistema dei mezzi pubblici con le biciclette»

PAOLO RUFFINO
CONSULENTE COMUNALE

«Non solo Amsterdam, ma tutti i Paesi Bassi sono riusciti a creare un sistema imponente, con 22 milioni di biciclette e il 26% degli spostamenti complessivi effettuati sulle due ruote - spiega quest'ultimo -. Le variabili da tenere in considerazione sono soprattutto i luoghi di attrazione, come i centri dello shopping, l'ambiente in cui si può pedalare e il grado di sicurezza esistente per i ciclisti. Intorno a questi parametri l'Olanda ha lavorato integrando l'utilizzo della bicicletta con quello dei mezzi pubblici, ed evitando che le automobili entrino nei centri urbani. A fare la differenza è stata la crisi petrolifera del '73, che ha portato a un cambio del paradigma».

ANCORA PIÙ recente la vicenda Berlino, spiegata dal direttore commerciale di Nextbike Berlino, Kristian Brink: «Proponiamo un bikesharing integrato e avanzato tecnologicamente, con la possibilità di prendere o restituire i mezzi a ogni incrocio, con modelli tariffari differenti a seconda della zona. Il punto di riferimento è il settore anulare compreso nei confini della metropolitana: un'area di 100 chilometri quadrati». Ora sta a Brescia proseguire l'opera: in programma, guardando al futuro, c'è già l'ampliamento delle postazioni per le biciclette nei luoghi ancora poco serviti, ma anche l'inserimento di bicicletta a pedalata assistita. ■