Bici in città, Genova bocciata dall'indagine di Legambiente, Fiab e CittàinBici

di **Redazione**
05 Marzo 2012 – 16:08

Genova. Certo la conformazione fisica della città non aiuta, e neppure l'articolazione delle strade, ma Genova non è proprio una città fatta per spostarsi in bicicletta. Il capoluogo ligure infatti viene bocciato senza appello in ciclabilità urbana.

E' questo il risultato principale di un'indagine-dossier stilata da Legambiente, Fiab e CittàinBici. Le associazioni hanno usato un nuovo metodo per rilevare la ciclabilità dei centri urbani italiani, il "modal split", che misura il numero degli spostamenti effettuati in città con i diversi mezzi di trasporto, raggruppando poi quelli fatti a piedi, in bici e con il mezzo pubblico come "sostenibili" e quelli in moto e auto come "insostenibili". Il modal split consente di dare un punteggio numerico, e in Italia vince Piacenza con 33, ma sorprende Bolzano con 29: se è vero, ad esempio, che a Parma (punteggio 19) ci sono molti più chilometri di piste (87,1) rispetto a Bolzano (72,4), nel capoluogo altoatesino i percorsi ciclabili sono meglio integrati, incontrano meno barriere e più segnaletica, tanto da convincere molti più cittadini a montare in sella per spostarsi.

Insieme a Genova si prendono un bello zero anche Roma e Palermo. E' evidente, sostengono le associazioni, che non sono dunque i chilometri di piste ciclabili a fare la ciclabilità, ma l'attenzione e la cura verso il mezzo più fragile e scoperto e una decisa

moderazione del traffico “duro”, quelli dei mezzi motorizzati: “E’ ormai condiviso – si legge nel dossier- che la pericolosità e la paura nel traffico sono il primo elemento che disincentiva l’uso della bicicletta; dall’analisi dei risultati ottenuti in questi anni (2001 – 2009) sul fronte della sicurezza stradale si riscontra che a fronte di una riduzione complessiva del 40% dei morti, la riduzione per categorie di mezzi sono state del 52% per gli utilizzatori delle 4 ruote, per il 35% per i pedoni, per il 17% per i motociclisti e solo per il 9% per gli utilizzatori della bicicletta”.

“Nelle città è il mezzo grande che deve prendersi cura del mezzo più piccolo, e così via fino al pedone ed al bambino, passando da un concetto ove la velocità deve essere garantita (il vecchio concetto che bici e pedoni sono un intralcio al traffico) al nuovo concetto che soprattutto nei centri della città antica e nelle isole ambientali è l’auto che deve rispettare pedoni e biciclette”.
Andando a guardare poi il totale degli spostamenti sostenibili (piedi+bici+ TPL) rispetto a quelli insostenibili (auto+moto) troviamo, ad esempio, che nonostante i suoi 73,6 km di piste ciclabili, a Brescia solo 6 spostamenti su 100 si fanno in bicicletta e complessivamente solo 29 spostamenti sono sostenibili contro 71 insostenibili. A Pesaro, invece, che ha 61,3 km di piste ciclabili, ben 28 spostamenti su 100 vengono fatti in bici e complessivamente 46 spostamenti su 100 sono sostenibili. Il modal split, insomma, descrive meglio la reale ciclabilità di una città perché considera fondamentale l’equilibrio e il grado d’integrazione tra le varie modalità di spostamento che si possono avere in un centro urbano.

Un’alta percentuale di spostamenti in bici, rilevano i promotori del dossier, va associata anche ad un’alta percentuale di mobilità a piedi e con il trasporto pubblico in modo da contenere la mobilità a motore (Bolzano con il 34% e Mestre con il 45%, ad esempio, mantengono la mobilità insostenibile al di sotto del 50%). Ecco allora che anche in città come Ferrara, Piacenza, Rimini, Prato, Parma e Reggio Emilia, che hanno buone e discrete percentuali di spostamenti in bici, la pedonalità e il TPL sono ancora deboli rispetto all’accoppiata auto e moto che rimane elevata, tra il 59 e il 65 %. Per Fiab Legambiente e Citta in Bici, la città ottimale ha almeno un 15% di spostamenti in bici e allo stesso tempo una mobilità in auto e moto minore del 50%.

L’intermodalità è “una chiave ideale per incentivare l’uso della bicicletta a scapito di quello di un mezzo a motore ma, anche se il processo in alcune città italiane è avviato, la situazione generale è ancora al palo. Basti pensare, infatti, che tutta l’Italia dispone di 3.297,2 chilometri di piste ciclabili urbane, l’equivalente di sole 3 città europee (Stoccolma, Hannover e Helsinki) e che un terzo dei capoluoghi del Belpaese non ha affatto o ha solo piccolissimi spezzoni di percorsi ciclabili. E anche l’intermodalità è ancora un miraggio visto che solo 4 città su 104 prevedono una o più linee di trasporto pubblico locale dove è consentito portare biciclette, un permesso sporadico in pochissime altre e inesistente nel resto”.

Alcune eccellenze rilevate dalle tre associazioni: tra le grandi città: I 15mila cicloparcheggi di Milano; la bicistazione di Padova da 900 posti. Tra le città medie: Reggio Emilia con 56 chilometri di zone 30 e 175 chilometri di rete ciclabile; la bicistazione di Parma da 3.400 posti; il 33% di Modal Split per le bici a Piacenza; il 27% di Modal Split per le auto di Bolzano a cui corrisponde meno del 29% per le bici; il 16% di Modal Split per il Tpl a Parma. Tra le città piccole: Gli oltre 2.000 cicloparcheggi di Cremona; i 28 chilometri di zone 30 di Asti; il 28% di Modal Split per le bici a Biella; il 20% di Modal Split per le auto e lo stesso per il Tpl a Campobasso.

Durante l’incontro è stata lanciata ufficialmente la ”Carta delle Città in Bici”, un documento di impegni che i Comuni sottoscrivono per promuovere la ciclabilità nelle proprie città attraverso interventi diretti in primo luogo all’interno delle singole amministrazioni. Iniziativa che prende spunto da uno studio europeo secondo il quale solo investendo sulla bicicletta sarà possibile raggiungere gli obiettivi dell’UE previsti per il 2050 di riduzione del 60% delle emissioni nel settore dei trasporti.

“Un altro obiettivo importantissimo -concludono i promotori del dossier- è quello della sicurezza, un tema su cui ora c’è grandissima attenzione come dimostra anche la proposta di legge trasversale – primo firmatario il sen. Francesco Ferrante – che punta proprio a rafforzare il quadro normativo e infrastrutturale per l’utenza su due ruote”.