



VIRTÙ QUOTIDIANA

Cresce il numero di italiani che vanno al lavoro pedalando. Grazie anche ad aziende e amministrazioni "bike friendly". Ma l'obiettivo città senz'auto è ancora lontano

{ di Linda Maggiori }

Code infinite di auto, aria inquinata, stress, ritardi, rischio di incidenti: una realtà diffusa in quasi tutte le strade italiane nelle ore di punta. Andare al lavoro in bici è una valida alternativa a tutto questo, se si pensa che la maggior parte degli spostamenti quotidiani con veicoli a motore (il 60%) è sotto i 5 km, molti sono addirittura inferiori ai 2 km, quindi perfettamente realizzabili con bici tradizionali o a pedalata assistita, mentre per le distanze più lunghe si potrebbe usare la combinazione di mezzi pubblici e bici.

Ecco perché gli italiani che vanno al lavoro pedalando sono in aumento. Secondo i dati Istat, elaborati dal centro studi Continental, nel 2017 hanno pedalato verso il lavoro circa 897.000 persone, in netta crescita rispetto agli anni precedenti (nel 2015 erano 743.000). Benché l'auto rimanga il mezzo di trasporto più usato (58,6% degli spostamenti), l'ultimo rapporto

Isfort evidenzia un generale aumento degli spostamenti in bici: dal 3,3% del 2016 al 5,3 nel 2017.

Secondo il II rapporto Legambici, la mobilità ciclabile porta enormi benefici a tutta la comunità. "L'insieme degli spostamenti a pedali genera un 'prodotto interno bici' di 6.206.587.766 euro (comprensivo del mercato delle biciclette e delle esternalità positive in termini sanitari e ambientali) di cui 193.180.000 euro sono legati alla riduzione dell'assenteismo sui luoghi di lavoro".

Combinazione vincente

«Fino a due anni fa andavo a lavorare in auto, ma poi mi sono reso conto del pericolo nella tangenziale di Catania, dello stress e della vita sedentaria», spiega Francesco Licciardello, 44 anni, funzionario pubblico, che adesso porta la sua bici in treno da Acireale (Ct) ad Augusta (Sr). «Poi mi sono incuriosito alla pagina Facebook bici+treno, creata da Sara Poluzzi in Emilia Romagna, e

ho provato. All'andata faccio circa 70 km in treno poi 3 km in bici, e così al ritorno. In questo modo riesco a fare attività fisica tutti i giorni, viaggiare in compagnia, leggere, riposare. Da quest'anno in Sicilia il trasporto della bici nei treni regionali è gratuito, quindi va ancora meglio».

Ma non sempre i lavoratori in bici hanno la vita facile: piste ciclabili dissestate, o che si interrompono bruscamente, strade pericolose. Stefano Casini, di Roma, fa il guardiaparchi e percorre in bici ogni giorno 8 km all'andata e 8 ritorno. «Poco inquinamento sul tragitto ma tratti di strada pericolosi vicino al centro commerciale Porta di Roma, dove le auto vanno veloci - racconta - queste strade sono state costruite piuttosto di recente, nel 2000, ma nessuno ha pensato alle biciclette. A parte questi tratti pericolosi però, più vado avanti meno sento la necessità di avere un'auto di proprietà». Per chi va al lavoro in bici, è bene sapere che dal 2016 la normativa ha esteso anche all'uso della bici la copertura assicurativa Inail per l'infortunio in itinere.

Vantaggi in azienda

«C'è una certa discriminazione nei luoghi di lavoro - lamenta Silvana di Padova (il nome è di fantasia, in quanto preferisce restare anonima, ndr) - In fase di selezione la richiesta: "Sei automunito?" è all'ordine del giorno e anche dopo ti fanno pressione, temono che senza auto si possa arrivare tardi al lavoro (in realtà in bici si fa prima!). In tutti questi anni inoltre non ho mai incontrato un mobility manager aziendale». Una figura che è stata introdotta nel 1998 con l'incarico di ottimizzare gli spostamenti sistematici dei dipendenti, riducendo così l'uso dell'auto privata. Ma non tutte le aziende lo hanno istituito. Per essere *bike friendly*, le aziende dovrebbero avere rastrelliere coperte, spogliatoi e spazi dedicati per i ciclisti, come nel Nord Europa. «Da vari anni incentiviamo i nostri

dipendenti ad arrivare in bici, per ogni km che percorrono su due ruote a pedali diamo un bonus da spendere presso negozi bici, oppure nel trasporto pubblico», spiega Monica Price, responsabile della Bikes plus srl, azienda specializzata in cicloturismo di Forlì. Anche i sindacati si stanno muovendo in questo senso. «La Curti ha circa 300 dipendenti, quasi tutti vengono in auto, percorrendo la Via Emilia, strada pericolosa, inquinata e trafficata. In accordo con la dirigenza, e dopo aver consultato i lavoratori con un questionario, è stato inserito nel contratto aziendale un incentivo alla mobilità sostenibile. Abbiamo chiesto se preferivano una navetta, oppure incentivi al car pooling o bici», racconta Rodolfo Ragazzini, delegato sindacale della Fiom e dipendente presso l'azienda metalmeccanica Curti di Castelbolognese. «Hanno scelto incentivi al car pooling: 0,25 euro al km (le auto devono avere almeno tre passeggeri più il conducente, nda). Purtroppo pochi hanno aderito. Io e altri colleghi andiamo al lavoro in treno+bici perché la stazione è vicina all'azienda ed è comodo, ma anche qui siamo in pochi - aggiunge amaramente - Noi sindacati proviamo a sensibilizzare, ma non è facile. Credo che servano politiche più coraggiose dall'alto, perché qui nella pianura padana l'inquinamento è davvero insostenibile». A confermarlo è l'ultimo rapporto dell'Agenzia europea dell'ambiente (Aea), "Air quality in Europe": la pianura padana è una delle zone più inquinate d'Europa. Tra le principali cause della presenza di smog, il primo imputato continua a essere il trasporto su strada, fonte di biossido di azoto e di particolato sottile. Andare in bici, oltre a non inquinare, è un'ottima soluzione per respirare meno smog, visto che si resta meno tempo imbottigliati nel traffico e le maggiori concentrazioni di inquinanti si trovano proprio all'interno degli abitacoli delle auto.

Polveri sottili e ozono fuori controllo

Brescia maglia nera. Sul 'podio' di "Mal'aria" anche Lodi e Monza

Il 2018 è stato un anno da codice rosso per la qualità dell'aria nelle nostre città, segnato anche dal deferimento dell'Italia davanti alla Corte di giustizia europea per non aver fatto abbastanza in materia di inquinamento atmosferico da pm10. Lo mostra chiaramente i numeri di "Mal'aria", il dossier annuale di Legambiente sull'inquinamento atmosferico nel nostro Paese. Scopriamo allora che i limiti giornalieri previsti per le polveri sottili o per l'ozono (35 giorni per il pm10, 25 per l'ozono) sono stati superati in ben 55 capoluoghi di provincia. E che in 24 dei 55 capoluoghi il limite è stato superato per entrambi i parametri, con la conseguenza diretta per i cittadini di aver dovuto respirare aria inquinata per circa quattro mesi nell'anno.

La città che ha avuto il maggior numero di giornate fuorilegge è Brescia (150 giorni), seguita da Lodi (149), Monza (140), Venezia (139), Alessandria (136), Milano (135), Torino (134). Diverse le proposte di Legambiente per uscire da questa emergenza ormai cronica in un Paese come l'Italia, dove le automobili private sono 38 milioni e soddisfano ancora il 65,3% degli spostamenti.



Bonus in Comune

A macchia di leopardo, da Massarosa ad Alghero, passando per Torino, Milano, Modena e Cesena, sempre più amministrazioni stanno adottando l'incentivo per chi va al lavoro in bici. A Bari il 2019 si è aperto con un obiettivo: pedalare! Per questo il Comune offre un bonus per l'acquisto di bici tradizionali o elettriche e promuove un concorso per il rimborso chilometrico (20 centesimi a km, fino a un massimo di un euro nell'arco della giornata), negli spostamenti quotidiani casa lavoro o casa scuola. Ma senza una

legge nazionale sul bike to work (come in Francia, Belgio e altri Paesi), le amministrazioni comunali fanno fatica a tener vivo questo impegno, che resta disomogeneo nel territorio nazionale. ●

SAPERNE DI PIÙ

Exposure to the traffic-related air pollutants particle number and NO2 when commuting by modes: walk, cycle, car and bus.

J.Tate, M.Godward

Università di Leeds, giugno 2018