

Così la minoranza in bici fa bene alla maggioranza



La bicicletta ha uno strano destino: fa bella presenza di sé nelle pubblicità di merendine, assicurazioni, automobili (!!!), ma è oggetto di derisione in qualità di mezzo di trasporto, al pari di chi la usa. Chi ha esperienza di ciclista urbano prova fastidio per entrambe le fatispecie.

Se si parla seriamente di mobilità, è il caso di considerare seriamente anche quella ciclistica. Bene quindi che a Varese si adotti quanto prima un Biciplan. Anche se è del tutto evidente che ciclisti urbani sono una minoranza. Ma come nella società spesso comportamenti tipici di minoranze - lungi da essere derisi - sono incoraggiati perché si valuta che facciano bene ai singoli e ne giovino la comunità (come ad esempio leggere i classici, andare ai concerti, suonare uno strumento musicale, praticare sport agonistico), perché non dovrebbe valere lo stesso principio per l'uso della bici, che per quanto minoritario ha effetti collaterali positivi per la mobilità e vantaggi diretti verificati e verificabili per chi pedala? Il clima (esiste l'abbigliamento tecnico) e i dislivelli (esiste la Ebike) non sono nulla rispetto ai benefici in termini di risparmio, benessere, divertimento che “capitalizza” il ciclista.

Il pericolo inoltre non è un parametro ineluttabile, ma una variabile di almeno tre fattori diversi: la capacità di guidare una bici, la correttezza di chi guida (e parcheggia !) i veicoli a motore, la qualità delle infrastrutture. Uno degli elementi di sicurezza più importanti è il limite di velocità di 30 km orari in città. Nel PUMS di Varese adottato nel 2021 ciò è riconosciuto; il problema di questo documento non è tanto la genericità, ma il rischio che corre di restare in un cassetto, in mancanza di una decisa volontà politica di attuazione. Molte città che vogliono essere moderne, in Europa e in Italia, hanno preso atto che l'uso della automobili è oggi eccessivo, spesso smodato. La quantità dei veicoli a motore è opprimente e fare nuove strade, nuovi svincoli, ponti, sottopassi, e anche nuovi

parcheggi peggiora la situazione. Per usare una metafora: se ho un problema di sovrappeso, non lo risolvo aggiungendo un buco alla cintura dei pantaloni. Queste città si sono date l'obiettivo di ridurre la quota spostamenti in auto (anche il PUMS di Varese): si tratta di una politica più che condivisibile essendo un interesse pubblico quello di migliorare la mobilità. Uno slogan di una recente edizione della Settimana Europea della Mobilità era: "Do the right mix". Ovvero: potenziare tutto quello che è mobilità non esclusivamente automobilistica, come l'intermodalità, i parcheggi scambiatori, spazi per chi cammina e chi pedala, etc. La figura del *mobility manager* - presente nella normativa italiana sin dal 1998, è stata potenziata nel 2021 con apposite norme. Avranno molto da lavorare questi professionisti perché rendere i luoghi di lavoro e di studio accoglienti e attrattivi per chi pedala e cammina significa adottare piccole ma irrinunciabili migliorie, ad esempio in termine di parcheggi protetti, di possibilità di cambiarsi di abbigliamento e sarà importante favorire la consapevolezza dei vantaggi della mobilità attiva mediante una comunicazione efficace e mirata.

Oggi più di prima si può dire che la facile ironia sui ciclisti urbani sottintende un malcelato senso di superiorità di chi si sente un campione del senso comune. Come accadeva sino ad alcuni anni fa, quando i fumatori trattavano con sufficienza coloro che chiedevano il diritto di non respirare fumo passivo nei luoghi di lavoro e in quelli ricreativi. Ma le sfide del futuro - anche quelle della mobilità - richiedono voglia di cambiare stile di vita e desiderio di far proprie nuove abitudini.

O almeno, se non si vuole cambiare in prima persona, accettare che queste nuove abitudini si affermino nella società.

Lettera di Leonardo Savelli - p.43 La Prealpina 21.11.21