



La bici salverà il

Comoda, ecologica, salutare: la bicicletta, nelle sue molteplici forme, sta godendo di un crescente consenso. Ora tocca ai politici e agli amministratori rendere le città compatibili con questo efficiente mezzo di locomozione. **Scrive Mariella Dal Farra**

L'anno scorso in Germania è stata inaugurata la prima «superstrada per biciclette»: la *Radschnellweg* numero 1 (RS1) è lunga 21 chilometri e collega Duisburg a Essen, nel cuore dell'ex distretto industriale della Ruhr. Costituisce il primo tratto di un percorso che, una volta completato, si estenderà per un centinaio di chilometri, arrivando fino a Hamm, attraverso quello che una volta era il più importante bacino estrattivo e metallurgico d'Europa, e che negli ultimi decenni si è trasformato in una fucina culturale capace di attrarre centinaia di migliaia di visitatori da tutto il mondo. Non stupisce dunque che proprio qui,

DIAMO I NUMERI

550 bilioni

di franchi l'anno sarebbero i benefici economici comportati da un utilizzo sistematico della bici. Lo sostiene l'European Cyclists' Federation (ECF), associazione-ombrello che riunisce le organizzazioni ciclistiche presenti in Europa. Ricordiamo che un bilione corrisponde a un milione di milioni.

205 bilioni

di franchi è, sempre secondo l'ECF, il risparmio solo in ambito sanitario e dei costi della salute.

lungo il tracciato di una via ferroviaria dismessa, sia stata realizzata la prima strada «ad alta velocità» per le biciclette. Larga quattro metri, con corsie separate da segnaletica per ogni senso di marcia e illuminazione minima garantita per consentire anche la circolazione notturna, la superstrada delle bici ci dice qualcosa su come, e quanto, il concetto di mobilità stia cambiando.

Che negli ultimi tempi la bicicletta, e tutto ciò che ci «ruota» attorno, sia diventato un argomento caldo lo si capisce dal fatto che il presunto primato della *Radschnellweg* n. 1 è stato vivacemente contestato dai Paesi Bassi, i quali rivendicano per sé il ruolo di capostipiti: con i suoi 4.500 chilo-



mondo

metri di piste ciclabili a lunga percorrenza (le *LF routes*), l'Olanda è stata difatti il primo paese a dotarsi di un'infrastruttura che consente di coprire in bicicletta lunghi tratti interurbani. E non è da meno la Danimarca, che nel 2012 ha inaugurato la sua prima superstrada per bici, mettendo in collegamento il centro di Copenhagen con il sobborgo di Albertslund, e consentendo così a chi abita nell'hinterland di raggiungere la capitale senza usare l'auto o i mezzi pubblici. L'idea di rendere il pendolarismo sempre più «pedalabile» caratterizza anche le città di Basilea, considerata una vera «bicycle-city» (*The Guardian*, 2015), e Münster, di nuovo in Germania, dove il traffico ciclistico (40%) supera ormai quello automobilistico (36%).

SOGNO CONTINENTALE

D'altra parte, basta dare un'occhiata al sito di EuroVelo per rendersi conto che il sogno di un'Europa interamente ciclabile, coordinato dalla Federazione Cicli-

sti Europei (ECF) in collaborazione con partner nazionali e regionali, e co-finanziato dalla UE, sta diventando realtà: entro il 2020, quindici percorsi per un totale di 70mila chilometri di pista ricopriranno il continente, incentivando in misura significativa questo tipo di mobilità. E non stiamo parlando soltanto di vacanze: nel suo complesso, l'economia che gira intorno alla bicicletta, la cosiddetta *Bikenomics*, è stimata in più di 500 bilioni di franchi l'anno...

Certo, la congiuntura è favorevole, considerato che la *new economy*, quella di Amazon e degli acquisti online, con tutto il suo corredo di consegne, si sposa bene alle due ruote, motorizzate o meno. Nella vicina Milano, per esempio, da qualche mese è letteralmente esploso il recapito di cibo a domicilio: grazie a società come Deliveroo e Foodora, un numero crescente di ristoranti cittadini affida le ordinazioni ricevute tramite internet a fattorini-ciclisti che sfrecciano per le vie del centro rapidi e talvolta spericolati, portando nelle ca-

se e negli uffici sushi, ramen, pizza, cotolette o pranzi vegani, a seconda dei gusti. In generale, più gli acquisti vengono effettuati in rete, più aumenta la richiesta di corrieri, e la bici, in ambito urbano, è sicuramente un mezzo privilegiato, se non addirittura l'unico ammesso, come nel caso di Foodora che per politica aziendale effettua solo consegne in bicicletta.

TICINO A DUE RUOTE

Nel nostro cantone queste realtà non sono ancora arrivate, ma ci hanno pensato Giulia Del Bue e Cesare Villano a lanciare una start-up che s'ispira agli stessi principi. *Home Sweet Home Delivery* (*hshdelivery.ch*), fondata a Lugano nel 2013, è un servizio online specializzato nella consegna di pasti provenienti dai ristoranti. E se per ora la sua flotta è composta prevalentemente da mezzi motorizzati, è possibile che le bici entreranno a farne parte, dislivelli luganesi permettendo...

Il ritorno in grande stile della bicicletta, dopo decenni di negligenze, non è dun-



que una moda passeggera fomentata dai nuovi *hipster* – della cui dotazione standard fa parte, rigorosamente nella versione a scatto fisso – bensì un indicatore di quell'auspicabile rivoluzione nota come «mobilità sostenibile»: la transizione dai tradizionali mezzi di trasporto (in primis, le automobili) a modalità alternative in grado di ridurre l'impatto ambientale, sociale ed economico comportato dall'utilizzo dei veicoli motorizzati (inquinamento atmosferico e acustico, congestione stradale, incidentalità, degrado e consumo del territorio).

Tale mutamento sarà possibile nella misura in cui si costituirà una rete di trasporto intermodale, capace cioè d'integrare l'uso della bicicletta (privata o *bike-sharing*) con i mezzi di trasporto pubblico e con quelli di trasporto privato ma condiviso (*car-pooling* e *car-sharing*). Volano di questa trasformazione è, ancora una volta, il web attraverso il quale è possibile disporre in tempo reale di informazioni relative alla mobilità: per esempio, la disponibilità di bici nella rastrelliera *bike-sharing* più vicina a casa e quella di slot liberi in prossimità della nostra meta, ma anche il tempo di attesa per il prossimo autobus, in modo da poter valutare se attendere o chiamare un Uber taxi. Le applicazioni si sprecano, ma per una volta lo «spreco» è ecologico e non va a detrimento dell'ambiente. Qualche esempio? «NordwestMobil», lanciato da AutoPostale nell'ottobre 2016 a Basilea, è un'app dotata di navigatore che permette di visualizzare tutte le opzioni di trasporto disponibili dalla posizione di partenza a quella d'arrivo. Consente inoltre di prenotare i biglietti per i mezzi pubblici direttamente con lo smartphone. «NordwestMobil» è un progetto-pilo-

ta, e anche in Ticino si sta sperimentando: «GoEco!», un'applicazione sviluppata dalla SUPSI in collaborazione con il Politecnico di Zurigo, è usata per una ricerca sul campo che coinvolge 800 persone fra il canton Ticino e la città di Zurigo. «GoEco!» consente di visualizzare l'entità e la modalità dei propri spostamenti, offrendo suggerimenti per modificare le abitudini in senso più ecologico. Un cambiamento opportuno, visto che il Ticino è il cantone più motorizzato della Svizzera.

CICLOSOFIA

Tecnicamente parlando la bicicletta è una leva capace di trasformare l'energia muscolare in energia cinetica: un'energia, cioè, che *muove* le cose, promuovendo processi di trasformazione non solo sul piano economico, ma anche sociale e filosofico. Nel suo *Piccolo trattato di ciclosofia* (2001), Didier Tronchet sostiene che muoversi in bicicletta cambia la percezione del mondo, e anche di noi stessi: ci rende più calmi ed equilibrati, più aperti e curiosi, insomma più «zen». Pedalare è uno stile di vita, una dichiarazione d'intenti, una scelta critica che si fa massa critica, quella che ha cominciato a montare nel 1992 sulle strade di San Francisco per poi propagarsi in tutte le città nelle quali i ciclisti sentono il bisogno di affermare il diritto a circolare. E mentre le ciclofficine e i *bike-café* fioriscono, aprendo spazi nei quali è possibile imparare a riparare manualmente la propria bici, scambiando opinioni con altri ciclisti in un'ottica di socialità inclusiva, un pensiero nuovo sembra farsi strada. Un pensiero che ha la forma circolare di una ruota a raggi.



Utilizzi la bici quotidianamente?

Di là sulla pagina Facebook di Ticino7

MODELLI & TIPOLOGIE

La scelta giusta



La scelta della bicicletta dipende prevalentemente dall'uso che s'intende farne, ovvero dal tipo di ambiente in cui ci muoveremo. Partendo dalle tipologie tradizionali, troviamo la *city bike*, la bici da città: maneggevole, con copertoni a prova di pavé e il manubrio largo, ha un telaio che consente una posizione comoda, ed è quasi sempre dotata di portapacchi e parafanghi. C'è poi la bici da corsa: telaio leggero e ruote sottilissime, prevede una posizione di guida con il busto in avanti, sinergica alla sua vocazione «agonista». La *mountain bike*, la bici da montagna, è adatta a sterrati e percorsi accidentati: copertoni larghi e un telaio robusto, è generalmente dotata di ammortizzatori e di rapporti agili per affrontare le salite. La bicicletta ibrida, infine, è una via di mezzo fra la bici da corsa e la *mountain bike*: particolarmente adatta al cicloturismo, anche perché si presta bene al trasporto di borse e bagagli.

Fra le novità degli ultimi anni, la bici pieghevole nasce in un'ottica di mobilità intermodale perché si chiude in pochi secondi e può essere facilmente caricata sui mezzi pubblici o sull'auto. Ha ruote piccole, da 16 o da 20 pollici, ed è perfetta per la città; inoltre, risolve in maniera radicale il problema dei furti. Anche la bicicletta con la pedalata assistita incoraggia in maniera particolare la mobilità sostenibile, sostenendo appunto parte della fatica attraverso un piccolo motore a batteria elettrica: funzionalissima in caso di pendenze e dislivelli significativi, la pedalata assistita è compatibile con tutte le tipologie di bici sopra menzionate.

TICINO CICLABILE

Piste, sentieri, electric-bike parks e bike-hotels, le opportunità di cicloturismo in Ticino non mancano di certo. Per scoprirle, partite da: ticino.ch/it/explore/excursions/biking.html oppure veloland.ch/it/svizzera-in-bici.html.