

RASSEGNA STAMPA

14 - 20 giugno 2021

Grandi metropoli del post pandemia Meno automobili e più biciclette

Trasformazione. Lo sviluppo della mobilità sostenibile protagonista di un nuovo modello di vita urbana «Il valore della prossimità, nasce la città dei 15 minuti»

FEDERICA BERETTA

A 200 anni dalla nascita della bicicletta sempre più sfide attendono il mondo delle due ruote, pronte a diventare il mezzo di trasporto sostenibile più amato e più usato nei prossimi anni.

Un comparto, quello della bikeconomy, fortemente in crescita nel nostro Paese con un valore stimato in quasi 12 miliardi di euro, grazie alla produzione di mezzi, accessori e materiali per le biciclette senza dimenticare del cicloturismo con un giro d'affari stimato da Legambiente intorno ai 7,6 miliardi.

Nell'Unione Europea la bikeconomy raggiunge un valore di oltre 500 miliardi di euro e "Bikeconomy" è il titolo del saggio di Gianluca Santilli e Pierangelo Soldavini edito da Egea, che affronta il tema dell'universo della bicicletta in Italia e non solo, alla luce delle conseguenze della pandemia.

Gianluca Santilli, avvocato d'affari appassionato delle "duerote" e presidente di Osservatorio Bikeconomy, ha risposto ad alcune domande sul nuovo saggio scritto a quattro mani con il giornalista del Sole 24 Ore, Pierangelo Soldavini.

Il mondo post Covid viaggerà sempre più spesso su due ruote?

Si viaggerà molto su logiche di multi mobilità sostenibile. Forse è più facile dire che si viaggerà molto di meno sull'auto privata. Le città, a livello di grandi metropoli, hanno ormai capito che il traffico delle auto private è un traffico che non le rende smart, che le rende inefficienti. Sono molto più attrattive città in cui la mobilità sostenibile funziona in modo egregio.

Ha raccolto qualche esperienza significativa?

Il sindaco di New York, Bill de Blasio, ha dichiarato che entro il 2030 non circoleranno più auto private nella Grande Mela, lo stesso sta facendo Sadiq Khan a Londra e la sindaco di Parigi, Ana María Hidalgo. Un trend internazionale ormai consolidato che in Italia dovrà essere in qualche modo seguito. Dietro le smart cities e dietro le rigenerazioni urbane c'è il successo o meno delle metropoli.

Che cosa si intende invece quando parla del Pib (prodotto interno bici)?

Stiamo parlando di un parametro usato già in precedenza da Legambiente. Parlare esclusivamente di pil in questo momento risulta inadeguato. Oggi la vera priorità è la qualità della vita che è garantita non solo da aspetti meramente economici o reddituali. Vanno inseriti nel paniere tutta un'altra serie di parametri. In primis i temi che riguardano la sostenibilità e la mobilità, la digitalizzazione e la prevenzione sulla salute. Dietro a una mobilità sostenibile, in particolare se è fatta anche grazie a strumenti che ti fanno fare esercizio fisico, solo per quanto riguarda la bicicletta si parla di 200 mi-

intende con l'espressione "città dei 15 minuti"?

Con il Covid ci siamo resi conto di quanto fosse importante anche una vita di prossimità. Parigi ha introdotto un assessorato alla "città dei 15 minuti". Con questo termine si intende il poter avere a portata di passeggiata o di pedalata tutti quelli che sono i servizi essenziali: dal posto di lavoro, ai presidi sanitari, alle scuole, alla stessa "agorà" in cui ci si ferma per mettersi in relazione con le persone e anche all'economia di prossimità per avere a portata di bici i negozi di vicinato e non più i grandi centri commerciali o del commercio elettronico. Queste componenti aiutano indubbiamente a migliorare la qualità della

Entro il 2030 a New York non potranno più circolare auto private e lo stesso vogliono fare Londra e Parigi. Anche l'Italia dovrà seguire questo trend

GIANLUCA SANTILLI
CO-AUTORE DI "BIKECONOMY"

liardi di risparmi a livello dell'Unione Europea. Queste cifre sfuggono al pil e rientrano invece in questi parametri più inclusivi.

In Italia per stimolare l'uso della bicicletta è servita in qualche modo la politica del bonus mobilità?

Il trend dell'acquisto delle biciclette era già molto positivo. A mio parere il bonus è servito solo parzialmente proprio perché non si è riusciti ad avere una bicicletta se non con parecchi mesi di attesa. Il bonus mobilità avrebbe dovuto a favorire l'infrastruttura della nuova mobilità favorendo l'utilizzo della mobilità dolce all'interno delle città. Avrebbero dovuto puntare di più su segnaletiche, infrastrutture light e percorsi di formazione culturale. Nel bonus oltretutto non ci si limitava a parlare di biciclette da usare solo in ambito cittadino, ma anche di biciclette molto più costose e performanti per andare a pedalare in montagna. Sicuramente se ne sarebbe potuto fare un uso migliore.

Nel libro si parla anche di una trasformazione doverosa degli spazi urbani per offrire una maggiore possibilità di relazione. Cosa si

vita e permettono ai cittadini di riappropriarsi della città. In quest'ottica si può parlare di rigenerazione urbana e di riqualificazione degli spazi alla quale le grandi metropoli stanno già lavorando da alcuni anni, molto prima dell'avvento del Covid.

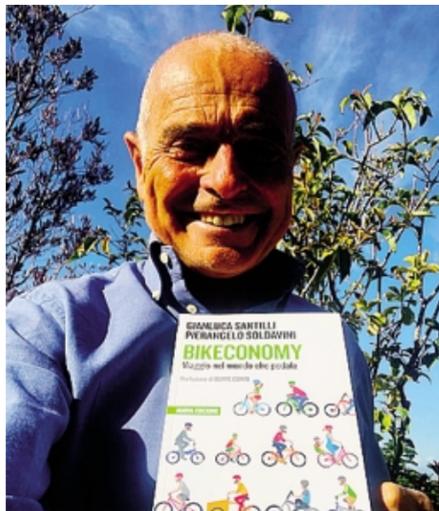
Ha presente qualche caso italiano in questa materia?

Quasi tutte le grandi metropoli stanno mettendo nei loro programmi la "città dei 15 minuti" e anche Beppe Sala, sindaco di Milano, l'ha già ampiamente presa in considerazione. Si tratta ovviamente di un modello che dev'essere cucito addosso alle realtà delle singole metropoli, non tutte hanno lo stesso tipo di configurazione e lo stesso tipo di logiche. Alcune città ad esempio seguono questo modello solo per alcune zone e non per altre che hanno invece una morfologia inadeguata. Il desiderio delle persone di non passare ore per spostarsi da un capo all'altro della città è sicuramente oggi uno degli obiettivi principali da tenere in considerazione. Anche le logiche dello smartworking favoriranno senza dubbio questo tipo di sviluppi futuri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alex D'Agosta in sella alla sua citybike: la bicicletta è il veicolo che all'interno dei grandi centri urbani si svilupperà di più, a scapito della motorizzazione privata



Gianluca Santilli con il suo saggio



Una postazione di bike sharing

I progetti e la strategia

La grande sfida sulle infrastrutture «I territori inizino a correre»

E sul territorio come siamo messi a livello di mobilità sostenibile?

E soprattutto quali sono le strategie da mettere in atto per iniziare a crescere su infrastrutture, piste ciclabili e itinerari? Ne abbiamo parlato con Alex D'Agosta, esperto di Mobilità, Economia e Turismo in bicicletta. «Il territorio ha bisogno di più collegamenti utili sia legati alla mobilità utilitaristica che a quella pleasure, ossia al comparto turistico - afferma D'Agosta - c'è bisogno di più infrastrutture ragionate per tutte le esigenze. Quello che manca davvero nel tessuto urbano è una rete, continua e sicura, di percorsi ciclabili adatti sia al percorso casa-lavoro che al percorso casa-scuola». Un tema importante quando si parla di mobilità sostenibile sul territorio è quello legato alla Ciclovia dei Laghi che collega le province di Varese, Como e Lecco, toccando in circa 160 chilometri numerosi laghi, da quelli piccoli (come il lago di Ghirla) fino al lago di Como.

«Il dato essenziale è che bisognerebbe ragionare insieme quando si parla dei tre laghi, Como, Lugano e Maggiore - sostiene D'Agosta - questa è sicuramente la ricetta più importante».

Una delle piste ciclabili più belle ma incomplete nell'ultimo tratto è quella che collega Porlezza con Maneggio. «Si tratta di una pista ciclabile a cui sono particolarmente affezionato, ma che deve ancora essere messa in sicurezza nell'ultimo tratto - spiega l'esperto - nella discesa verso Maneggio incrocia la Statale in modo pericoloso: bisognerebbe metterci mano con urgenza».

Un altro intervento suggerito da Alex D'Agosta è il dialogo tra le società di navigazione per riproporre un prodotto integrato che valorizzi la bicicletta su percorsi ciclabili che meritano di essere migliorati.

«In questo momento faccio parte di un tavolo di lavoro dove stiamo proponendo di allungare la ciclabile verso la Svizzera per arrivare fino a Campione d'Italia

- afferma D'Agosta - Andrebbe pensato di mettere in sicurezza il percorso che da Porlezza collega Lugano evitando di passare da Gandria». Un altro macro argomento per quanto riguarda la mobilità sostenibile sul territorio ruota attorno all'EuroVelo 5, detta anche «la via Romea Francigena». Si tratta di una pista ciclabile, parte della rete del programma europeo EuroVelo, lunga 3.900 chilometri, che una volta terminata, dovrebbe unire Londra a Brindisi, passando per Milano e Roma, ricalcando in parte il percorso della via Francigena.

«In questo momento Como è in alto mare per quanto riguarda i collegamenti con Milano e rischia di farsi scivolare dalle mani il grande progetto dell'Eurovelo 5 - afferma D'Agosta - la Svizzera è sicuramente il gioiello di questa rete europea mentre l'Italia e soprattutto la provincia di Como devono ancora fare molti passi per adeguarsi». F. BER.