



WORKSHOP

28 maggio 2009

RIDURRE IL TRAFFICO, MUOVERSI IN BICICLETTA

*Esperienze e progetti
per una rete
di bicistazioni nell'area
metropolitana*

L'evento è
promosso
da VAS Onlus
e Provincia
di Milano
in collaborazione
con l'Ufficio del
Mobility Manager

Introduzione

di Pietro Mezzi

Provincia di Milano, Assessore al Territorio, Parchi, Agenda 21, Mobilità ciclabile e Diritti degli animali



Liniziativa di oggi conclude idealmente cinque anni di lavoro sul fronte della mobilità ciclistica per quanto riguarda l'Assessorato della Provincia che ho avuto il piacere di amministrare finora. Sono molto dispiaciuto di non poter partecipare a questo incontro. Impegni politici pressanti mi costringono ad essere presente solo in questa forma, ma non voglio rinunciare a portare il saluto a molti dei protagonisti di un lungo lavoro svolto insieme in questi anni.

La Provincia di Milano ha dimostrato di credere nella mobilità ciclistica non a parole, non con proclami di principio, ma con fatti. Il progetto "MiBici" avviato nel 2005 ha avuto proprio questo significato: individuare il disegno di una rete completa sull'intero territorio provinciale che permetta ai cittadini di muoversi in bicicletta nei comuni e tra i comuni per raggiungere il luogo di studio, di lavoro e dei principali servizi pubblici e non è una scommessa leggera. L'obiettivo che ci siamo dati nel 2005, tuttora valido, è quello di passare in un decennio dai 1.180 km di piste ciclopedonali a ben 3.300 km complessivi. A lavoro concluso, chiunque potrà spostarsi su due ruote nell'intera provincia milanese su percorsi sicuri e dedicati.

MiBici non è un libro dei sogni perché ha iniziato a diventare realtà, giorno per giorno, in collaborazione con i Comuni e i Parchi. La Provincia ha lavorato per rendere sempre più ciclabile il territorio contribuendo a realizzare circa un centinaio di chilometri di nuovi percorsi e investendo 16 milioni di euro che diventeranno, complessivamente, 25 milioni se si considerano anche le risorse impegnate dai Comuni e dagli Enti Parco attraverso il meccanismo del cofinanziamento.

Chi lavora per la mobilità ciclistica sa che le piste sono fondamentali ma non bastano. Servono punti di assistenza, parcheggio e noleggio bici nei centri di interscambio del trasporto pubblico su ferro e su gomma; servono cioè quelle che ormai vengono chiamate in gergo "velostazioni", previste e descritte anche nella nuova legge sulla mobilità ciclistica della Regione Lombardia.

Solo così si incentiva l'uso della bicicletta per semplificare gli spostamenti rendendoli comodi, efficaci proprio su quel percorso "di media lunghezza" che tutte le statistiche individuano come ottimale.

La domanda da parte dei cittadini di piste e di servizi per le due ruote è in continua crescita e può essere soddisfatta solo se le amministrazioni pubbliche sapranno proporre politiche che favoriscano la mobilità "dolce". Per questo abbiamo speso molte energie nei cinque anni scorsi per favorire e sostenere i progetti dei Comuni e per far conoscere le migliori esperienze italia-

ne e all'estero. Voglio solo ricordare la promozione del coordinamento delle Province in Bici e l'organizzazione, nel 2007, qui a Milano della prima Conferenza Nazionale della Bicicletta.

I contenuti del workshop di oggi sono molto importanti perché aiutano ad individuare ulteriori obiettivi per il lavoro dei prossimi anni finalizzato a concretizzare il progetto di rendere completamente ciclabile la nostra provincia.

In conclusione voglio attirare l'attenzione sulla situazione della città di Milano. Solo nello scorso inverno, dopo ripetuti rinvii e annunci a vuoto, l'Amministrazione comunale ha avviato il servizio di bike sharing, che sta incontrando il favore dei cittadini. La città, però, ha bisogno di ben altri sforzi e interventi: senza fare paragoni fuori luogo con città di superiori tradizioni e capacità di progettazione, Milano è ancora al di sotto di una offerta per chi si vorrebbe muovere in bicicletta degna di una città moderna.

Il ruolo della Provincia, forte anche della positiva e fruttuosa esperienza di questi cinque anni, può essere di stimolo anche nei confronti del capoluogo, cercando di costruire insieme una strategia generale da cui derivi una progettualità su ampia scala.

Auguro quindi a tutti gli intervenuti al workshop un buon lavoro, nella speranza che le iniziative svolte in questi anni possano continuare a svilupparsi per dare ai cittadini una Provincia sempre "più in bici".

Saluto introduttivo

Mario Boffi

Università degli Studi di Milano - Bicocca,
Mobility Manager di Ateneo

Inanzitutto, una premessa: io sono mobility manager insieme ad altre due persone fondamentali per questo compito, che sono la collega di sociologia, Francesca Zajczyk, e Flora Bianchi, l'anima dell'ufficio mobility manager e la persona che ha curato direttamente anche questa iniziativa.

Noi abbiamo ospitato questa iniziativa in quanto è una delle più tangibili manifestazioni del nostro interesse e sensibilità per questo tema. Non siamo gli unici a Milano e devo ricordare, per chi non lo sa, che c'è una spinta forte alla diffusione e alla messa a fuoco dei temi della mobilità sostenibile e lo si deve ad una iniziativa della Fondazione Cariplo che tre anni fa ha coinvolto e messo intorno ad un tavolo i mobility manager delle cinque maggiori università milanesi e ha dato un forte impulso al confronto e alla messa a sistema di progetti e idee.

Nel nostro piccolo, l'università Bicocca ha svolto un'iniziativa di sensibilizzazione a diversi livelli, partendo dal personale e coinvolgendo anche agli studenti. Si sono applicati degli incentivi all'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici; si è promossa la navetta che si muove nell'area dell'università; stiamo puntando molto, da anni - e credo sia il progetto più importante - sulla ciclabilità.

In questo ambito, avevamo anche sviluppato un progetto edilizio per una ciclostazione da insediare nell'area delle ferrovie di Trenitalia che, purtroppo, non è andato a buon fine. Avevamo addirittura redatto un progetto esecutivo, investito soldi e tempo ed eravamo

pronti a realizzarlo, con la Provincia che ci avrebbe sostenuto economicamente assieme alla Fondazione Cariplo. All'ultimo momento, purtroppo, Trenitalia si è tirata indietro, probabilmente per mancanza di una strategia di interventi.

Mi sembra di poter concludere affermando che la discussione di oggi ha come fine, prima di tutto, non solo di sensibilizzare ma anche la definizione degli scenari: noi abbiamo bisogno di scenari credibili, non fantasiosi, non futuribili, ma che diano corpo ad un'idea, ad un cambiamento culturale. Io mi occupo di sociologia con un'occhio professionalmente attento a questi aspetti; l'impressione che emerge - dalla letteratura, dagli incontri internazionali e dalle pratiche che si vedono realizzare in diverse città europee, ma anche in altri Paesi come gli Stati Uniti - è che ci si stia muovendo verso un cambiamento profondo e strutturale del modello di vita urbano.

Non voglio esagerare dicendo che la tendenza in atto, che oggi si pensa sia unicamente in relazione alla riduzione dell'inquinamento urbano, sia il frutto e si inserisca in un processo molto più profondo e molto più complesso: ripensare il modo in cui noi viviamo o il modo in cui concepiamo la vita urbana.

Ringrazio quindi la Provincia di Milano e VAS Lombardia per quest'iniziativa e ricordo che appuntamenti come questi non sono tempo perso ma servono a radicare le nostre nuove idee e i nuovi modelli che proponiamo. ➤



Il progetto di VAS per la provincia di Milano

Interventi a favore della BICICLETTA nei nodi di interscambio del trasporto pubblico

Marco Menichetti

VAS Lombardia, Responsabile Osservatorio Immissioni Sostenibili



Il workshop di oggi fa il punto sul Progetto Bicistazioni, ideato e promosso da VAS, una associazione ambientalista che si occupa da tempo di inquinamento, di immissioni, nuove proposte e tanto altro.

Il progetto è stato sviluppato dall'associazione anche con il contributo economico della Provincia di Milano, che ci ha permesso di lavorare in questi mesi e di portare alla vostra attenzione una serie di risultati.

Abbiamo fatto ricerche, analizzato alcune esperienze, mappato dieci nodi di interscambio distribuiti territorialmente e spesso localizzati sulle linee di forza del trasporto pubblico e ferroviario. Si è poi giunti ad una proposta o, per meglio dire, una sollecitazione di intervento su tre siti che non devono essere considerati in assoluto i migliori o i predestinati ma quelli che offrono condizioni e opportunità interessanti

che varrà la pena approfondire. Vediamo intanto cosa sono le bicistazioni. Le immagini provenienti dall'Olanda ci mostrano strutture molto ampie e superorganizzate, ma anche in casi meno sviluppati le bicistazioni sono punti di offerta di servizi, diventano moltiplicatori di domanda, offrono e ricoprono un ruolo di network di informazioni e di esperienze e sono luoghi di promozione dell'immagine stessa della bicicletta.

I servizi che ritroviamo nelle bicistazioni sono generalmente il noleggio, la custodia, la riparazione, la vendita di bici o di pezzi di ricambio, l'informazione ai cittadini e l'organizzazione di eventi. I punti di forza spesso riscontrati sono il rapporto di fiducia con gli utenti (fiducia e anche consuetudine dei cittadini nel frequentare questi luoghi) e la qualità e velocità del servizio di riparazione ("è comodo, mi trovo be-



ne, continuo a servirmene"). Un altro punto di forza - che però ha la sua debolezza nei costi per il gestore e quindi nella sostenibilità dell'operazione - sono gli ampi orari di apertura o, comunque, calibrati rispetto ai momenti importanti della giornata.

Abbiamo visto come in Europa, e anche in Italia, l'avvio dei servizi di bike sharing rappresenti un'azione di marketing molto riuscita che trova il favore dei cittadini. La stessa cosa avviene e può avvenire con le bicistazioni.

Oltre ai "casi classici" olandesi e del Belgio, esistono esperienze positive di bicistazioni anche negli Stati Uniti, nella patria dell'auto, dove sta emergendo un circuito volontario di associazioni che si sono messe insieme per far nascere e sviluppare la rete delle bikestations, con risultati incoraggianti: nel 2007 sono state parcheggiate in queste strutture quasi 90 mila biciclette, riducendo l'utilizzo dell'automobile di ben 26 mila viaggi.

Un'esperienza maggiormente conosciuta, che ha una grossa importanza in termini strategici per l'impegno e il supporto offerto dalle autorità, è quella tedesca. In particolare, il Piano del Lander della Westfalia costituisce uno degli assi portanti del "Bici Masterplan" in realizzazione in Germania. Stiamo parlando di un caso molto diverso da quello americano; siamo di fronte alla realizzazione di servizi e, soprattutto, ad una progettazione e programmazione che ricadono all'interno di un piano generale molto ampio, con obiettivi di spessore, con caratteristiche architettoniche di pregio e con edifici che, una volta realizzati o ristrutturati, riqualificano l'ambiente urbano.

Passiamo ora ai casi che stanno maturando in Italia:

San Donato Milanese

Personalmente, ho avuto l'onore di pensare e inaugurare la Stazione delle Biciclette di San Donato. E' stata una sfida, anche solo per decidere quanto grande doveva essere fatta. Stiamo parlando di una realizzazione ex novo in un'area di confine - dove la gente era abituata ad arrivare, lasciare la macchina e prendere la metropolitana - trasformata in un punto nodale.

Mi piace ricordare di aver fatto numerosi sopralluoghi, sia prima che dopo la realizzazione della bicistazione con l'allora Presidente di Fiab Luigi Riccardi, una persona speciale che tante volte aveva appoggiato, sostenuto e divulgato le azioni a favore della bicicletta intraprese a San Donato. Già allora la prima considerazione fatta da Riccardi - e questa considerazione la potremo rifare a proposito di alcuni dei dati che abbiamo raccolto durante questa nuova iniziativa -, era che il successo della bicistazione confermava un assunto fondamentale: non è tanto la domanda che genera l'offerta di servizi per la bicicletta, ma il contrario; è cioè l'offerta di servizi, di strutture, di posti bici, di piste ciclabili, di attività ed iniziative promozionali che garantisce qualità e valore, così da moltiplicare il numero di ciclisti. In altre parole, una buona offerta porta automaticamente le persone a considerare una nuova opzione, a ragionare e a dire: "oggi lascio l'auto a casa e mi muovo più comodamente in bicicletta".

In pochi mesi a San Donato Milanese l'area della metropolitana ha registrato un triplicarsi del numero di biciclette in arrivo.

Il locale e tutta l'area riqualificata sono di proprietà del Comune. La bicistazione, inaugurata nel 2003, è oggi gestita da una società privata che si è aggiudicata la gara per l'affidamento

della gestione. La società è una Snc nata dopo un'esperienza maturata nel mondo dell'associazionismo spontaneo, addirittura tra critical mass: chi protestava e andava in giro a fermare il traffico con la bicicletta è diventato imprenditore che offre servizi e riesce, con qualche difficoltà, a sostenersi e a ripagare il proprio lavoro e i propri investimenti. L'amministrazione comunale non eroga contributi diretti a copertura dei costi di gestione: questa è la cosa importante, un po' la caratteristica di San Donato Milanese.

Sesto San Giovanni

La bicistazione è stata da poco inaugurata. In questo caso vi è stato un forte finanziamento della Provincia per realizzare l'intervento. E' una realtà che deve ancora decollare ed è in qualche modo collegata con Cinisello Balsamo.

L'amministrazione comunale partecipa alla gestione del servizio attraverso il Consorzio Trasporti Pubblici, soggetto che ha in capo la responsabilità del funzionamento ed ha individuato una cooperativa sociale che mette a disposizione il personale. A differenza di San Donato - almeno oggi, in partenza - chi opera ed è presente fisicamente nell'edificio non si "gioca" la partita dei costi ricavi, ma paga le persone che lavorano perché coperto dai ricavi del Consorzio provenienti dal pagamento della sosta delle automobili, quindi da altre attività connesse alla mobilità.

Brescia

Sentiremo direttamente dagli esperti di Brescia la loro esperienza e non mi soffermo su questo caso. Voglio solo dire di aver recentemente visitato la città, ed ho verificato che la combinazione di più azioni a favore della bicicletta - Bicimia, la distribuzione di rastrelliere davanti ai negozi e nei luoghi di passaggio, la regolazione del traffi-





co, l'apertura della bicistazione ed altro ancora - ha prodotto un centro città "bike-friendly": molti cittadini si muovono utilizzando il servizio Bicimia o la propria bici, e il numero di ciclisti urbani sembra in costante aumento.

Per quanto riguarda più nello specifico la bicistazione, devo sottolineare la bellezza della struttura e far notare la sua peculiarità: il servizio è molto più automatizzato che nei casi precedenti; c'è meno riparazione e contatto diretto con il personale. La sua funzione principale è quella di permettere di lasciare e riprendere la bicicletta. Tutto ciò presenta dei vantaggi, ma lascia spazio ad futuri potenziamenti.

Reggio Emilia

Uscendo dalla nostra realtà regionale, a Reggio Emilia sono nate diverse azioni tra loro collegate. Un Biciplan comunale ha definito una strategia complessa e forte da esplicitare poi attraverso le realizzazioni.

Il servizio di bicistazioni Bici città, gestito in collaborazione con alcune cooperative sociali mette in campo alcune novità come il noleggio di biciclette elettriche. Esistono tre bicistazioni dislocate in zone diverse della città, di cui una un po' all'esterno del centro quindi, in maniera differente da Brescia, a Reggio Emilia non si offre la possibilità di interscambio con la bici soltanto attorno nel centro, ma si è attrezzato anche l'esterno e offre il noleggio di bici molto variegate.

Facciamo ora una carrellata dell'intero progetto di VAS Lombardia. Le stazioni e i punti nodali che abbiamo monitorato sono stati due a Milano città, le stazioni di Porta Garibaldi e Rogoredo; nella Provincia di Milano le

stazioni di Bollate, Camnago, Cernusco sul Naviglio, Cinisello Balsamo, Magenta, Melegnano, Monza e Rozzano. Abbiamo considerato Monza e Camnago, ancora in Provincia, due avamposti in cui poter portare avanti un ragionamento "oltre confine".

I focus su cui abbiamo concentrato le nostre analisi possono essere riassunti in:

- I possibili modelli gestionali, le cui differenze sono già state evidenziate nelle esperienze in essere. Non è escluso che per il futuro non si possano proporre ulteriori soluzioni derivanti dai nostri approfondimenti, oltre che del contributo di idee delle associazioni che si occupano tutti i giorni, come Fiab e Ciclobby, di mobilità ciclabile. Ad oggi, quindi, abbiamo un tipo di gestione svolta direttamente dall'amministrazione comunale, il caso tipicamente estero della gestione in capo a chi offre servizi di mobilità come le Ferrovie o possiamo cominciare a ragionare su un nuovo modello in qualche maniera proposto dalla legge regionale appena approvata, che cita proprio come uno degli obiettivi quello che si realizzino delle velostazioni in accordo con l'appoggio delle Ferrovie e degli operatori che gestiscono i servizi ferroviari;

- Le precondizioni amministrative, intese come le volontà politiche esplicitate in documenti programmatici, previsioni di Piano o forti impulsi politico-amministrativi. Alle volte può ancora mancare un Piano della Mobilità Ciclabile approvato - e faccio riferimento al Comune di Milano - ma si può constatare una volontà politica di raggiungere degli obiettivi in tempi abbastanza stretti, quando invece altre amministrazioni, di qualsiasi colore, pur avendo

approvato dei documenti, poi concentrano tutta la loro attività sulla fluidificazione del traffico veicolare. Già il fatto che ci sia attenzione per la bicicletta e consapevolezza dell'importanza di attrezzare i nodi di interscambio è un buon punto di partenza, che dà diritto ad una "stelletta" di riconoscimento.

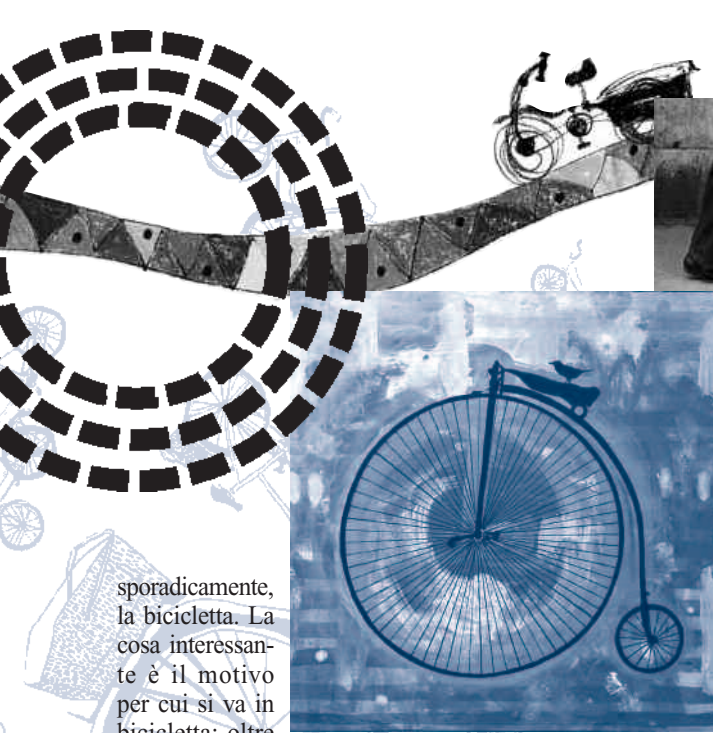
- La disponibilità di spazi fisici, perché un luogo può essere in teoria un punto di passaggio ideale, ma poi si registra non esservi le condizioni per avviare una ristrutturazione o realizzare un edificio ex novo. Questa mancanza è da intendere in molti casi non come un'assenza di spazio fisico da sfruttare, ma di impossibilità di ragionare su come accordarsi tra enti diversi per le opere, le spese, l'utilizzo e le responsabilità di gestione.

- Il coinvolgimento dei possibili attori e mi riferisco alle risposte che arrivano, o speriamo arrivino, dagli operatori, dalle amministrazioni, dalle associazioni e dai cittadini. Vorremmo che cittadini, così come reclamano il posto auto sotto casa, pretendano lo spazio per le biciclette nel condominio e, con ancora più convinzione, nei punti di interscambio.

Vi descrivo ora il questionario che abbiamo prodotto e utilizzato con gli utenti del trasporto pubblico o persone di passaggio nei punti di interscambio.

Tutte le interviste sono state realizzate nello stesso orario. Le domande principali puntavano a conoscere l'intensità di utilizzo della bicicletta, che tipo di infrastrutture per biciclette erano già utilizzate dagli utenti, che interesse suscitava l'ipotesi di realizzare un servizio più strutturato come una bicistazione e quali condizioni si richiedevano per potersene servire.

Bene, possiamo poi confrontare questo nostro dato con quanto emerge da tante altre indagini: quasi il 60 % degli intervistati dice che utilizza, almeno



sporadicamente, la bicicletta. La cosa interessante è il motivo per cui si va in bicicletta: oltre alla piacevolezza, è fortemente evidenziato il fatto che la bicicletta può spesso diventare il mezzo più veloce e permette di evitare i problemi di parcheggio. Quindi, la bici è associata alla comodità; offre una risposta ad una necessità reale: “è più veloce e non ho problemi se trovo la struttura dove lasciarla”.

Le persone che frequentano i luoghi della nostra indagine usano molto la bicicletta per girare in città, per percorsi brevi e per motivi anche di svago. La usano abbastanza per andare a scuola, un po' di più che per andare a lavoro. In sintesi, l'utilizzo più frequente è per esigenze contingenti e durante i momenti di svago, ma comincia ad assumere una certa importanza anche per i percorsi andare a lavoro o a scuola.

Un dato molto interessante, non è tanto quante persone utilizzano oggi la bicicletta, ma quante sarebbero disponibili a farlo: il 22,5% degli intervistati non utilizzano la bicicletta, ma sarebbero più che disponibili a farlo, a condizione che siano realizzate più piste ciclabili, ridotto il traffico o data maggiore attenzione al tema della sicurezza. Tutto ciò si traduce in una forte richiesta di risposte alla necessità di muoversi con tranquillità.

Abbiamo indagato sulla dotazione attuale di stalli e rastrelliere: solo il 10 % dice che sono molto pratici. I giudizi positivi li abbiamo registrati a Cernusco sul Naviglio; qualche criticità è emersa a Melegnano e Monza. Basta dare un'occhiata alle tante positive installazioni di rastrelliere, stalli o box bici per capire che le soluzioni possono essere tante, differenziate e anche molto belle e organizzate. Naturalmente,

organizzati, così da migliorare quel giudizio di poca soddisfazione che caratterizza la situazione attuale.

Il 19 % degli intervistati ritiene ci siano sufficienti parcheggi per biciclette nei nodi di interscambio. Le richieste più frequenti di incremento provengono da Melegnano e, tutto sommato, questo è un elemento curioso perché in quella città l'area della stazione è dotata di punti bici con rastrelliere e pensiline. Sembra quindi un'ulteriore conferma di quanto diceva Riccardi: il paradosso è che se un amministratore pubblico si attiva e realizza dei servizi per bici, il giorno dopo questi servizi non bastano più e i cittadini danno quasi per scontato chiedere ed ottenere di più. La controprova potremmo dedurla dal caso di Rozzano: le rastrelliere non vi sono quasi, ma quando si chiedeva ai cittadini se si ritenevano soddisfatti dei punti bici presenti in città, la maggioranza rispondeva “non so” o “non so neanche se ci sono”; quando non realizzassero questo tipo di servizi, tutto sommato non te li chiedono neanche, non si accorgono della mancanza e si dà per scontato che bisogna rinunciare o organizzarsi con il “fai da te”. Ciò è avvenuto anche a Milano, in particolare a Rogoredo, dove abbiamo ottenuto molti “non so”; è il segno di una mancanza di attenzione, e quindi nessuno si è posto la domanda.

I dati raccolti non possono assumere validità scientifica, ma sono comunque molto interessanti. Tra tutte le persone intervistate si registra un forte interesse (il 61%) ad utilizzare una bicistazione. Chi non è interessato alla bicistazione, prevalentemente motiva questa sua risposta con il fatto che non vuole cam-



meno rastrelliere sono posizionate in giro un po' a caso, più otteniamo degli spazi belli e ben

biare le proprie abitudini. Guardandolo da un punto di vista positivo, se si creassero le condizioni al contorno per far cambiare abitudini, permettendo un utilizzo comodo, utile e semplice della bicicletta, allora anche per una parte di queste persone l'utilizzo della bicicletta potrebbe diventare la normalità e, forse, si aumenterebbe il potenziale degli utenti fedeli della bicistazione. Altri elementi di non interesse sono l'immediata vicinanza (qualcuno si muove a piedi e non ha bisogno di altro mezzo per raggiungere la stazione o l'interscambio modale) o la grossa distanza dal punto in questione difficilmente raggiungibile in bicicletta. Queste risposte denotano come alcune persone percepiscano una bicistazione come un luogo dove arrivare e lasciare la propria bici, sottovalutando il ruolo che può assumere per i servizi di informazione e di riparazione.

Ecco i servizi potenzialmente più richiesti: la custodia e la riparazione, il noleggio e la vendita di ricambi. E' abbastanza forte la domanda di gite, eventi e dibattiti, cioè di “creare comunità” tra i ciclisti urbani (quasi l'8 %), più che l'esigenza di ricevere informazioni - e questo mi dispiace perché secondo me la mobilità moderna è correlata con una puntuale informazione.

Come per le interviste, anche le rilevazioni del numero di persone di passaggio sono state sempre effettuate nel medesimo periodo orario. Abbiamo voluto mettere a confronto i dieci luoghi selezionati con la realtà più matura di San Donato, utilizzando i dati di raffronto per fare delle prime valutazioni e previsioni in termini dimensionali, di sostenibilità della gestione, del numero di persone che potrebbero richiedere i servizi.

Per capire meglio le esigenze, dobbiamo tener conto del fatto che San Donato presenta di nuovo decine di biciclette fuori posto, pur mettendo a di-





sposizione 360 stalli coperti nella piazza e quasi un'ottantina di posti per il ricovero in struttura.

Oggi Melegnano soffre ancora del fatto che non ci sia un servizio ferroviario forte. Si sta ancora aspettando la linea S, che incrementerà notevolmente l'offerta di treni che si fermano. Dal numero di persone di passaggio, però, possiamo descrivere la stazione di Melegnano come un luogo abbastanza interessante, di cerniera tra la città e il suo centro. Lo possiamo desumere anche dai passaggi in bicicletta, in numero maggiore di quelli di San Donato e lo si vede anche dalle biciclette fuori posto, per cui i potenziali utilizzatori di una nuova struttura sarebbero fin dall'inizio quasi una settantina, più che da altre parti. Cernusco sul Naviglio è un altro caso interessante.

Per le persone di passaggio, si vede in modo netto e chiaro che il punto di maggiore interesse è Milano Porta Garibaldi; ciò vale anche per gli spostamenti in bicicletta. Porta Garibaldi, poi, necessita più di altri luoghi di interventi

sugli stalli, oggi in un angolo abbastanza lontano e nascosto e, quindi, per niente utilizzati.

Le rilevazioni sul posto sono state fatte in tutti e dieci i luoghi selezionati. Ecco alcuni accenni su ciò che abbiamo approfondito maggiormente:

Milano Rogoredo

Ci siamo soffermati, in particolare, sulla zona di Santa Giulia, sviluppando anche un'ipotesi realizzativa un po' approfondita. E' una zona in cui in questo momento la ristrutturazione urbanistica è ferma. C'è ancora spazio fisico da poter sfruttare in un punto che appare quasi abbandonato a se stesso. Bisogna però capire se i contenziosi e altri ragionamenti in atto possono essere superati o meno. A Santa Giulia vi sono presenze ormai consolidate come le navette aziendali, una serie di servizi per le aziende, uffici di una certa importanza e numerose abitazioni, alcune molto vicine, altre invece ad una distanza ideale per essere percorsa in bicicletta.

Abbiamo rilevato molte biciclette in sosta non regolare, delle rampe di accesso alla stazione dal lato di Santa Giulia facilmente utilizzabili e con un andamento dolce.

Melegnano

Ne ho già parlato. La stazione è nelle vicinanze del centro storico, delle scuole, del castello e dei luoghi dove vengono organizzate tutta una serie di iniziative.

Magenta

Abbiamo contato 12 biciclette nelle rastrelliere e molte di più fuori, in luoghi non propriamente attrezzati. L'arch. Elsa vi presenterà poi alcune suggestioni su cui ragionare.

Il lavoro che vi stiamo presentando oggi è un primo passo di un importante progetto che stiamo sviluppando con il sostegno e la partecipazione di vari partner.

Una tra le prime cose che faremo è sviluppare una visione a rete, anche sul web, e quindi rilanceremo il sito "bicistazioni.it" che sarà un luogo virtuale dove mettere immagini e informazioni e promuovere servizi per le biciclette.

Vogliamo incontrare le amministrazioni comunali. L'idea è quella di creare uno stand a "Risorse Comuni" - l'appuntamento annuale di ANCI Lombardia in cui tutte le amministrazioni si confrontano - dove presentare le buone pratiche, far conoscere la nuova legge regionale e proporre modelli tipo di bicistazioni replicabili in termini gestionali e funzionali. L'ipotesi, secondo me, potrebbe essere per la realtà metropolitana milanese una rete di bicistazioni diverse tra loro secondo due o tre modelli, sia in termini di grandezza, sia di come le fai funzionare. Seppur differenti, dovranno interagire tra loro, essere il più possibile collegate perché se io prendo la bicicletta da una parte devo, ad esempio, poterla lasciare anche in un'altra bicistazione per poi proseguire il mio percorso di ritorno in treno o con la metropolitana.

Infine, vogliamo promuovere nuove azioni e valorizzare i servizi con la bicicletta già esistenti in altre parti del mondo e che potrebbero prendere piede anche qui da noi. Mi riferisco, ad esempio, al velotaxi che a Berlino è una realtà consolidata e a Milano non decolla perché non viene data l'autorizzazione per trasportare le persone. Mi riferisco ai sistemi di bike sharing, che non sono in concorrenza con quanto offerto dalle bicistazioni, ma anzi possono integrarsi e rafforzarsi a vicenda. Mi riferisco all'attività della società Urban Bike Messengers che ha cominciato a lavorare su Milano e fa concorrenza per la consegna a domicilio a chi si muove con il motorino o con un altro mezzo motorizzato. Oltre che far conoscere questa nuova attività ad emissioni zero, abbiamo intenzione di collaborare con Urban Bike Messengers proponendo agli operatori della grande distribuzione di sperimentare la consegna a domicilio in bicicletta della spesa. Crediamo che questo sia un progetto realizzabile: oggi la spesa prenotata in un centro commerciale, come Esselunga, è consegnata a casa con dei furgoni, ma non vedo alcuna controindicazione, almeno per la spesa di vicinanza, all'utilizzo della bicicletta.



Il progetto di VAS per la provincia di Milano

Nodi della rete: ruoli e funzioni per le nuove BICISTAZIONI metropolitane

Fabio Elsa Bertrand Dipartimento BEST del Politecnico di Milano, Docente a contratto in Architettura

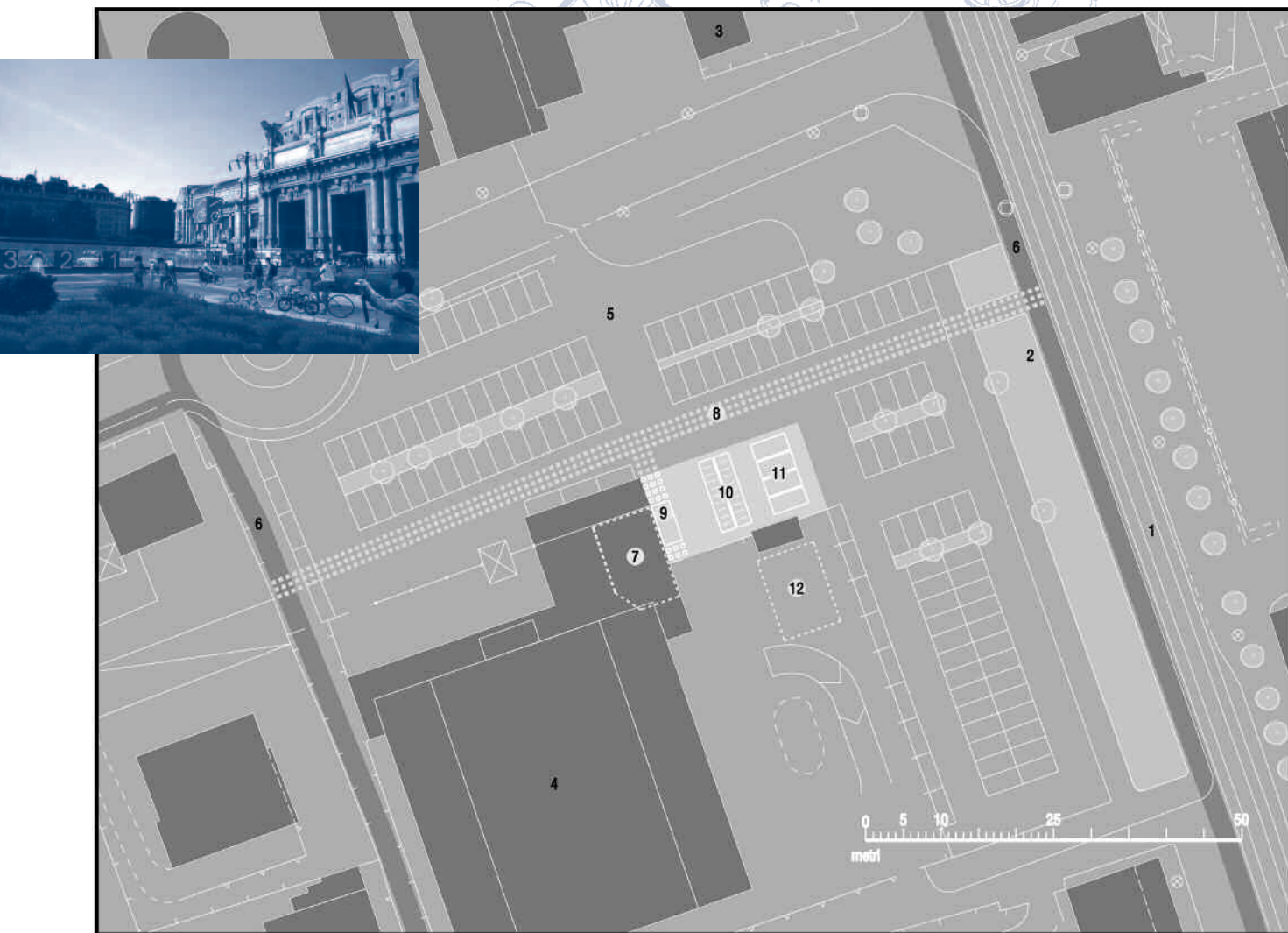


La mia presentazione descrive - oltre a quanto già illustrato da Marco Menichetti - l'altra parte dello studio che stiamo portando avanti per Verdi Ambiente e Società su un sistema a rete di bicistazioni. Un sistema che si vuole inserire, ovviamente, nell'ambito più generale delle politiche di mobilità dell'area metropolitana milanese, con particolare riferimento al tema dell'integrazione dei vari sistemi di mobilità.

L'integrazione modale interessa molto chi, per motivi di pendolarismo legati al lavoro o allo studio, si serve della bicicletta per raggiungere dei punti di interscambio. L'integrazione modale è quindi il tema più importante dello studio: mettere in connessione le diverse

offerte di mobilità, in particolare per gli spostamenti frequenti, di breve e media distanza. Ciò comporterà delle continue ricognizioni non solo sul tema delle bicistazioni, ma sui percorsi pedonali, sulle piste ciclabili, gli stalli delle biciclette, le navette aziendali e tutti gli altri tipi di servizi di mobilità pubblica e privata.

Il nostro lavoro ha coinvolto quei soggetti istituzionali che hanno già in corso alcune politiche a favore della bicicletta: la Provincia di Milano con il progetto **MiBici**; il Comune di Milano con il Piano della Mobilità Ciclistica e con il progetto **La Via di Terra** per Expo 2015 (che comprende anche la realizzazione di alcune bicistazioni a servizio dell'evento espositivo e poi utiliz-



LEGENDA : 1 metrotranvia 3 nuovo centro culturale 5 parcheggio pubblico 7 bicistazione "ciclo box" 9 area bike-sharing 11 area car-sharing
2 fermata metrotranvia 4 palazzetto dello sport 6 ciclabili esistenti e previste 8 ciclo path 10 posti bici 12 ampliamento ciclo box

zabili per la mobilità quotidiana); il Consorzio Trasporti Pubblici con le due bicistazioni già aperte; il Consorzio Parco Nord Milano con il proprio servizio di noleggio bici dedicato alla fruizione ciclistica del Parco.

Vorremmo creare le condizioni per realizzare le potenzialità riscontrate, che abbiamo riassunto in una singola "mappa delle bicistazioni": in giallo quelle esistenti, in viola quelle su cui propone di lavorare VAS a seguito del lavoro sul campo, in rosso quelle che sono previste dal progetto delle **La Via di Terra** dell'Expo e che in molti casi corrispondono alle previsioni contenute nel Piano della Mobilità Ciclabile del Comune di Milano. L'obiettivo è quello di poter creare una rete integrata dell'offerta della mobilità sostenibile, diffondere una coscienza ambientale nei cittadini e nei fruitori di questi spazi e promuovere delle azioni puntuali di riqualificazione, trasformazione e miglioramento di aree di interscambio che oggi sono spesso percepite come aree

residuali utilizzabili solo nei momenti di attraversamento, ma che possono essere restituite alla città con nuovi servizi che generino opportunità di socialità e un maggiore senso di sicurezza.

E' importante che i luoghi di insediamento delle bicistazioni siano punti:

- di facile interscambio tra vettori; organizzati, quindi, per ridurre i tempi dello scambio modale;
- con una specifica connotazione o identità formale;
- in cui ci si orienti e si riconoscano immediatamente le funzioni ivi presenti;
- in cui siano garantiti - agli utenti abituali o di passaggio - sicurezza, qualità e comfort;
- integrati e coordinati al meglio; non devono quindi essere un semplice accostamento di infrastrutture, ma un insieme coordinato di reti di mobilità e di spazi in cui queste reti si appoggiano.

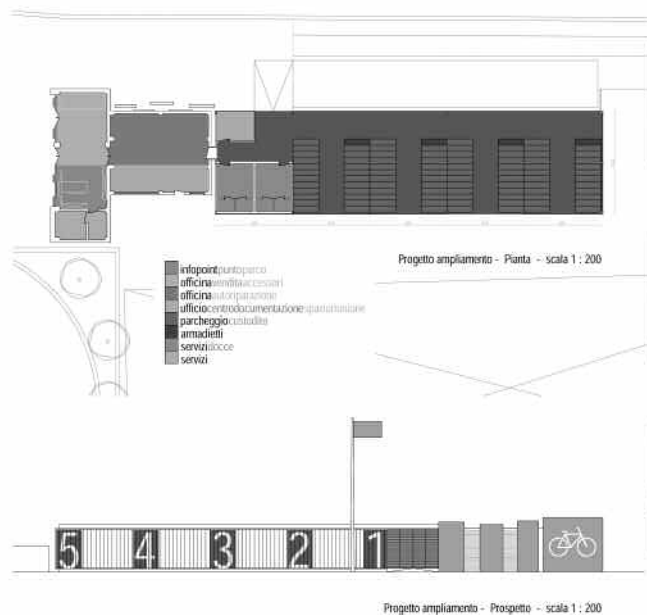
Il modello di bicistazione a cui vogliamo tendere è appunto quello di un luogo che aumenti l'offerta di trasporto

pubblico, favorisca l'intermodalità, migliori le condizioni di sicurezza, favorisca la partecipazione della cittadinanza e degli utenti allo sviluppo e al funzionamento dei vari spazi, con un coinvolgimento dell'utente singolo, ma anche delle scuole, gli ospedali e le aziende che operano sul territorio.

In questi mesi sono stati effettuati ulteriori approfondimenti e valutazioni sulle realtà già in atto o in fase di studio:

- San Donato Milanese dove, su richiesta degli attuali gestori della bicistazione, ho collaborato ad un progetto di ampliamento che ha ricevuto un cofinanziamento da Fondazione Cariplo per la sua realizzazione, ma è attualmente bloccato da un punto di vista realizzativo;

- Cinisello Balsamo, con l'Amministrazione che ha scommesso sul riutilizzo di uno spazio dismesso all'interno del Palazzetto dello Sport e sta creando nuove relazioni intermodali con la metrotranvia proveniente da Milano;



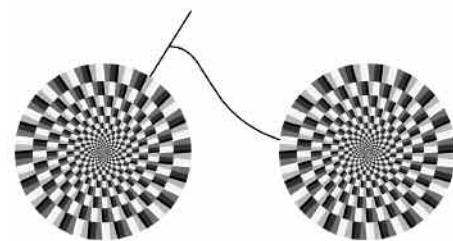
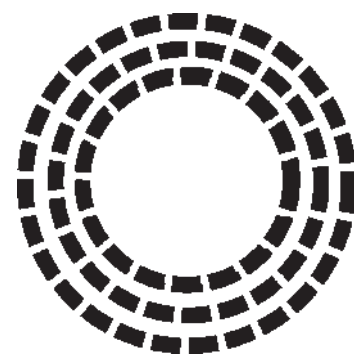
Vista sud ovest - giorno



Vista sud ovest - sera



Vista ovest - giorno



progettisti: stefano angelini, fabio bernardi, elisa, martina migroni, architetti

- Sesto San Giovanni, in cui è stato sviluppato un intervento molto più grosso e dalle altissime potenzialità, anche maggiori di quelle di San Donato, ma che ha avuto un empsse di circa due anni dalla realizzazione all'apertura; ora si sta lavorando soprattutto in termini di miglioramento della gestione e dell'offerta di servizio;

- Milano Rogoredo, un'area ipotizzabile per una nuova bicistazione intervenendo anche semplicemente sulla distribuzione degli spazi e degli accessi dove, appunto, potrebbe essere erogato il servizio;

- Magenta, nell'area prospiciente la stazione, dove è forse ancora un po' prematuro parlare di uno spazio allestito a vera e propria bicistazione, ma certamente si potrebbe affrontare l'aspetto di una migliore distribuzione e fruizione degli stalli per le biciclette.

Ecco qualche dettaglio in più:

Ampliamento della bicistazione di San Donato

Oggi nel piazzale, sotto le pensiline, ci sono 360 stalli liberi per biciclette e, di lato, l'edificio da ampliare che ospita la bicistazione. Il progetto di ampliamento, sempre su suolo pubblico, ricade su una zona parzialmente e temporaneamente utilizzata come deposito di rottami di biciclette, recuperati in un paio di eventi all'anno (concorsi a squadre di ricostruzione "live" di biciclette).

L'ipotesi è quella di aumentare i servizi della bicistazione potenziando il servizio della custodia per chi vuole lasciare la propria bicicletta non nello



LEGENDA: ciclobac: 1. informazioni - vendita ricambi e accessori 2. officina di riparazione 3. area per la custodia e il noleggio 4. magazzino ricambi e accessori 5. servizi igienici/spogliatoi

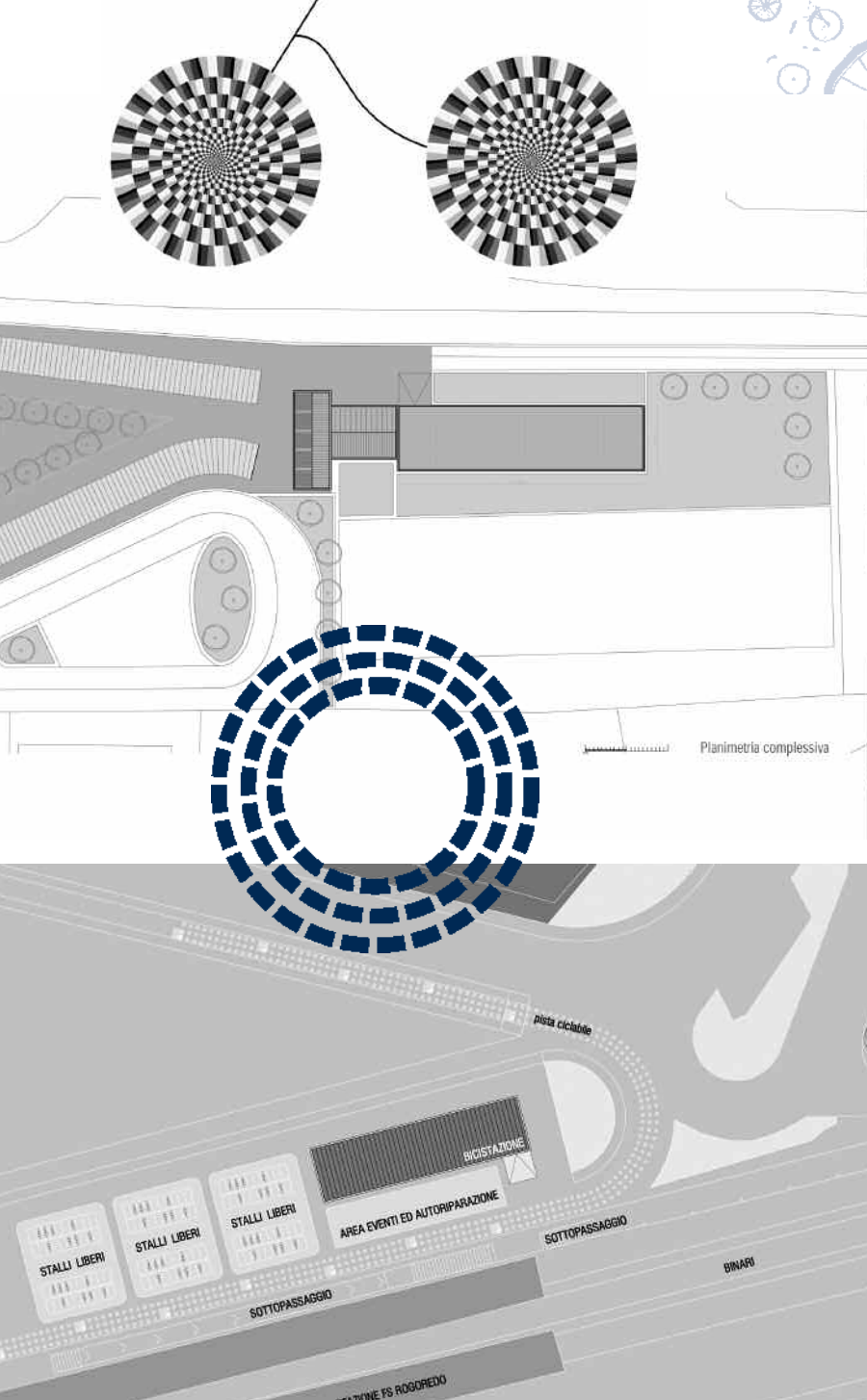
stallo all'aperto, ma in uno spazio custodito. Sono previsti dei sistemi di controllo e di sicurezza, oltre alla dotazione di servizi quali un piccolo spogliatoio per cambiarsi e armadietti per lasciare il caschetto o la mantellina o qualche attrezzatura e poi prendere il mezzo di trasporto pubblico in abiti più borghesi.

Questo modello punta a separare e a rendere automatico l'accesso alla zona di custodia, anche 24 ore su 24 tramite un ingresso con tessere di riconoscimento, e quindi anche svincolare in parte la presenza degli operatori della bicistazione, sgravando in parte l'offerta di servizi dai costi del personale. La struttura è progettata in maniera modulare, molto leggera, con la possibilità di aumentare le dimensioni al crescere delle esigenze.

Bicistazione di Cinisello Balsamo

Il Palazzetto dello Sport di Cinisello, sede della bicistazione, è vicino al tracciato e ad una fermata della nuova metropolitana. Nella stessa area vi sono un parcheggio dato in concessione, il Municipio e il nuovo edificio, in costruzione, dedicato a Centro Culturale di Cinisello, luogo che sarà sicuramente un forte attrattore di utenza.

In un piccolo spazio, l'ex bar del Palazzetto, abbiamo localizzato tutti gli spazi della bicistazione, cioè i servizi di custodia, noleggio e riparazione. Abbiamo invece previsto un'area esterna dove localizzare degli spazi per gli stalli liberi per le biciclette che, attualmente, sono dispersi nella piazza con rastrelliere in stato di degrado. C'è anche la possibilità di avere degli spazi per le



Vista nord ovest - giorno



Vista nord ovest - sera



dall'inizio "generoso", pensato in funzione di un suo ulteriore ampliamento e potenziamento.

Opere al servizio delle biciclette a Magenta

Abbiamo effettuato anche una sorta di zoom sulla stazione FS di Magenta, al cui fianco si sta attualmente realizzando un piccolo tratto di collegamento pedonale e miglioramento dell'accessibilità degli utenti.

L'area di fronte alla stazione ospita attualmente un parcheggio auto, con sosta libera a disco orario. Da indicazioni pervenute dall'ufficio tecnico comunale, c'è l'idea di liberare questi spazi per far posto a degli stalli liberi per le biciclette. Noi sosteniamo questa proposta, e stiamo anche ragionando su altre piccole strutture al servizio delle due ruote in affiancamento agli stalli.

Abbiamo poi indicato uno spazio per un'eventuale futura nascita di una bicistazione che, però, al momento non sembra avere i numeri per offrire un servizio che si sostenga economicamente.

Bicistazione di Milano Centrale

In ultimo, chiudo rapidamente presentandovi l'immagine - che è una provocazione fatta per la presentazione della "Via di Terra" per l'Expo, è la bicistazione che vorremmo di fronte alla Stazione Centrale nello spazio di piazza Duca d'Aosta in cui è oggi provvisoriamente ospitato un ufficio postale.

biciclette del bike sharing, un'area parcheggio dedicata al car sharing e un'area di espansione - in questo caso uno spazio recintato al servizio del Palazzetto dello Sport - dove, in una fase di "servizio maturo", realizzare il deposito custodito e automatizzato, così da poter lasciare tutta la parte all'interno per l'officina e lo spazio informazione.

Bicistazione di Rogoredo

Abbiamo analizzato tutto l'intorno della stazione di Rogoredo, in particolare l'area sul lato del nuovo quartiere di Santa Giulia. Alcuni spazi sono attualmente una sorta di scavo, piuttosto trascurato, credo anche per i problemi finanziari che stanno mettendo a ri-

schio il completamento dell'operazione edilizia di riqualificazione in corso da qualche anno. Si possono subito notare la nuova rotonda già in funzione, i grandi edifici terziari che ospitano Sky e gli ingressi, anche per ciclisti, ai sottopassaggi della stazione, molto utilizzati come ricoveri al coperto delle biciclette legate ai corridoi.

In un primo nostro approfondimento progettuale per la realizzazione di una bicistazione a Rogoredo abbiamo ipotizzato sia un servizio di stalli liberi che di ricovero custodito e garantito.

Date le potenzialità dell'area, che diventerà il punto principale di accesso della TAV a Milano, il dimensionamento della nuova struttura deve essere fin

Il Piano Strategico MiBici

Fabio Lopez Nunes

Provincia di Milano, Direttore Settore Mobilità Ciclabile

Risultati e progetti per il futuro



Mi voglio ricollegare all'ultima immagine-provocazione della Stazione Centrale presentata nella relazione che mi ha preceduto. La Stazione Centrale di Milano è divenuta una "cattedrale" - non so se dei treni, più che altro dello shopping - ma qui esprimo un'opinione personale: la avrei voluta più una stazione, cioè un luogo dove si possano avere dei servizi vicini al treno; invece, tutti gli interventi che vengono fatti e si sono succeduti, cominciando dall'opera, con tanto di concorso nazionale, di rifacimento di Piazza Duca d'Aosta, hanno portato ad allontanare sempre di più il rapporto stretto che dovrebbe esserci tra treno e città. Secondo me c'è bisogno di recuperare questo rapporto, cioè di ristabilire la vicinanza dell'arrivo al cittadino (in auto, in tram, in metropolitana, a piedi e in bicicletta); avvicinarla di più allo scarrozzo del treno perché questa è l'esigenza del cittadino.

Quando si citava, per esempio, Porta Garibaldi, questa ha già a disposizione uno spazio. Non so se oggi c'è qualcuno tra i presenti di RFI: noi con le ferrovie avevamo fatto dei sopralluoghi e non so se il Comune di Milano li abbia ulteriormente approfonditi. Esistono degli spazi disponibili, vuoti, nell'area del Passante Ferroviario ove troviamo chilometri di spazi vuoti che, semplicemente realizzando un "binarietto" sulle scale che accedono ai sottopassi del Passante Ferroviario, potrebbero essere utilizzati per realizzare delle bellissime velostazioni. Credo che proprio la stazione di Porta Garibaldi sia uno dei punti essenziali - insieme certamente a Rogoredo, Lambrate e alle stazioni dove arrivano i pendolari - dove realizzare interventi di interscambio bici+treno, così da aggiungere a Milano delle nuove iniziative al lodevole intervento di BikeMi.

Sono stati e sono ancora molti i detrattori di BikeMi. Questo è un errore: BikeMi è, finalmente, una iniziativa

estremamente positiva, qualsiasi siano i suoi numeri. Ma anche da un punto di vista quantitativo credo sia importante sapere che ogni giorno tremila ciclisti si muovono in città con il bike sharing. Ricordate? A Parigi nel primo anno si era arrivati a 20 mila ciclisti al giorno. Posto che Milano non è Parigi, se rapportiamo la popolazione di Milano con la capitale francese i numeri cominciano ad assomigliarsi. Credo che questo sia un elemento importantissimo, un segnale che le politiche per la bicicletta possono funzionare e produrre risultati.

L'altro segnale secondo me molto importante è il fatto che la bici è bipartisan e, fatemelo dire con chiarezza, non esiste una parte che è più bike-friendly dell'altra. Esiste un bisogno dei cittadini di muoversi e di spostarsi e questo bisogno deve essere rappresentato nel modo più completo. I segnali positivi e il consenso dei cittadini arrivano poi quando un'amministrazione, che sia di una parte o dell'altra, capisce e intuisce che le spese sostenute e le risposte che riesce a dare (ad esempio: BikeMi; le velostazioni; tutto il sistema delle infrastrutture per la mobilità ciclabile) producono valore.

A proposito di spese, fare una pista ciclabile costa in proporzione come la realizzazione di una strada, nè più nè meno, sia in termini di costi burocratici che di investimenti cash, cioè soldi da mettere. Gestire BikeMi o uno dei tanti sistemi di bike sharing sviluppati nel mondo costa un sacco di soldi. Il sistema parigino, per esempio, è pagato con i cartelloni pubblicitari (tutta la cartellonistica pubblicitaria a Parigi è affidata allo stesso operatore che gestisce Velib). A Milano è un po' diverso, non è la stessa cosa, ma dovrebbe arrivare ad una cosa simile, con qualche problemino tecnico che si è presentato strada facendo, ma che sta per essere superato. A Milano, inoltre, sia-

mo in Italia - ricordiamocelo! - e ci troviamo di fronte vari impicci nell'iter burocratico o cose di questo tipo. Noi che siamo chiamati a dover effettuare gli interventi - e dico noi come struttura amministrativa - abbiamo bisogno di essere sostenuti dalle parti politiche, indipendentemente dal loro colore. L'esempio di Brescia è da questo punto di vista significativo: l'amministrazione precedente aveva definito e lanciato una sua politica; io conobbi l'allora assessore a questa partita, Ettore Brunelli, che è un ciclista appassionatissimo e che ho incontrato al meeting di "Velocity", un grande meeting di tutti i ciclisti urbani d'Europa; in quella occasione mi anticipò e descrisse quello che stava facendo e mettendo in piedi per favorire la mobilità ciclistica. Cambiata l'amministrazione di Brescia, oggi ci viene raccontato come i progetti per le biciclette, nati e pensati dalla precedente amministrazione, siano stati completati dalla nuova amministrazione che ha preso in mano il testimone e ha rafforzato il progetto di accessibilità e di velostazione. ▢



Un'esperienza a confronto Il caso di Brescia

Annamaria Cristofolini Carughi
Assistente alla Direzione, Brescia Mobilità SpA

Brescia Mobilità è una Società per Azioni, nata nel 2001, partecipata dal Comune, che si occupa di mobilità in città. La società per cui lavoro gestisce quindi a Brescia i semafori, i parcheggi (in struttura dedicata), i parcometri, gli autobus, i servizi per le biciclette e si sta occupando della realizzazione della metropolitana che entrerà in funzione alla fine del 2012.

Godiamo sicuramente di alcuni vantaggi

nell'offrire tutta una serie di servizi perché, essendo una gestione complessiva, i costi dell'innovazione e di nuove iniziative come quelle per la bicicletta possono essere recuperati in altri ambiti più consolidati.

Io e il mio collega che si occupa direttamente della gestione del servizio Bicimia, abbiamo la fortuna di portare avanti un'idea dell'amministrazione precedente che si sta sviluppando e sempre più concretizzando con la nuova amministrazione. Devo dire che anche il nuovo assessore alla Mobilità e Traffico - l'assessore Nicola Orto - sente tantissimo i progetti per le bici, ci crede fortemente, e noi siamo quindi facilitati nello svolgere il nostro lavoro.

Il servizio di bike sharing di Brescia si chiama "Bicimia" e fa parte di un progetto complessivo di mobilità sostenibile che arriverà a compimento con l'entrata in funzione della metropolitana.

Si è partiti posizionando le biciclette pubbliche principalmente nel centro storico dove, nel nostro caso, vi sono le ZTL ed è quindi difficoltoso l'accesso alle automobili.

Cosa molto importante, abbiamo posizionato tutte le 24 postazioni all'ingresso o all'uscita dei parcheggi-struttura, per favorire e stimolare il cittadino bresciano ad utilizzare la bicicletta, che effettivamente deve essere vista come un mezzo di trasporto per piccoli spostamenti e non soltanto per l'uso nel tempo libero.

Una postazione di Bicimia è presente anche in stazione, luogo dove abbiamo realizzato anche un altro progetto: un parcheggio-struttura per le biciclette, quindi un parcheggio protetto per custodire e far riparare le bici private dei nostri concittadini.



Il servizio Bicimia ha appena compiuto un anno di vita e noi siamo molto contenti perché su una città come la nostra, con 190mila abitanti, abbiamo attivato 1.900 tessere. Un risultato che non ci aspettavamo neanche noi.

Vi dò molto velocemente qualche informazione. Il servizio è attivo dalle 6 del mattino alle 24 e i primi 45 minuti di utilizzo della bicicletta sono gratuiti; non c'è un limite al numero dei prelievi e depositi giornalieri. Mediamente registriamo 500 prelievi al giorno e - ripeto - bisogna raffrontarlo al numero dei nostri abitanti, quindi possiamo dire che Bicimia è veramente apprezzato ed è un servizio che funziona.

Funziona a tal punto che è già prevista un'espansione a livello urbano per quanto riguarda le circoscrizioni che ne hanno fatto richiesta, oltre che di fianco all'uscita di tutte le future stazioni della metropolitana.

Recentemente ci sono pervenute molte richieste dai Comuni limitrofi; ci siamo subito attivati con dei sopralluoghi e penso che anche questo ampliamento verrà messo in campo, anche se ora non posso immaginare con quali tempi.

Due parole ora sul discorso del parcheggio per le biciclette private. Io non conosco bene le altre realtà di bi-

cistazioni ma, per quanto riguarda la nostra esperienza, le biciclette c'erano anche prima presso la stazione ferroviaria, legate confusamente un po' da tutte le parti, creando un forte senso di disordine e di degrado.

A seguito di alcune indagini che erano state fatte per capire che interesse poteva esserci da parte dei bresciani, è stata realizzata una pensilina da 650 posti, strutturata sia per i possessori di un abbonamento che per il cittadino che richiede di poter effettuare un deposito giornaliero della bicicletta. Vi sono presenti due persone dalle 7.30 alle 19.30, dal lunedì al sabato e c'è all'interno un piccolo negozio per le riparazioni, per fare piccoli acquisti legati al mondo della bicicletta e per acquistare la tessera dell'abbonamento. In più, si offre la possibilità del noleggio giornaliero di una bicicletta, utile soprattutto per un turista o qualcuno che viene da fuori e che vuole muoversi una giornata intera in città e poi riprendere il treno o il pulman.

Adesso anche il parcheggio delle biciclette comincia a funzionare ed essere utilizzato, anche se in misura minore rispetto al servizio di bike sharing che è stato accolto come la grande novità da sfruttare, oltretutto in modo gratuito per i primi 45 minuti.

Legate al mondo della bicicletta -

come dicevo, anche la nuova amministrazione sente tantissimo questa scelta - si sviluppano sempre delle piccole iniziative: con l'università e il preside della Facoltà di Ingegneria abbiamo organizzato una bicicletata con gli studenti promuovendo il servizio Bicimia; con l'assessore al Turismo abbiamo pensato ad una iniziativa chiamata "Desiderio bike" per cui chi utilizza e noleggia tutto il giorno in bicitazione la bicicletta e durante la giornata va a visitare il nostro museo di Santa Giulia, se ritorna esibendo il biglietto del museo, il noleggio della bicicletta è gratuito.

Abbiamo in essere tante altre piccole e grandi iniziative. C'è molta attenzione sul discorso del traffico, del muoversi in città, del capire che esistono tanti modi per muoversi e lasciare ogni tanto l'auto a casa l'auto (chiaramente, per lasciare a casa l'auto, devono essere offerti dei mezzi alternativi perché non tutti sono disposti e disponibili a muoversi unicamente a piedi).

Noi crediamo che, per la nostra piccola realtà, i risultati non si faranno attendere, accompagnati dai benefici indotti dalla metropolitana, una infrastruttura che porterà un cambiamento positivo nelle abitudini del cittadino bresciano.



Tavola rotonda

Gli attori a confronto



ANTONIO RUGARI

Consorzio Trasporti Pubblici SpA,
Presidente

Il Consorzio Trasporti Pubblici è una società pubblica di sette Comuni del Nord Milano che si occupa di autobus dal 1975 e con un bacino di utenza di oltre trecentomila abitanti.

Dal 1990 abbiamo ampliato i nostri servizi e oggi svolgiamo una serie di attività, anche a favore delle aziende, nel campo della mobilità in generale. Un primo problema con cui ci scontriamo è che da noi quando si parla di mobilità in termini ampi non c'è la capacità di mettere a rete, a sistema, tutte le varie situazioni.

Siamo stati direttamente coinvolti dai Comuni per attivare due bicistazioni. L'iter di quella di Sesto San Giovanni è partito con la partecipazione ad un bando della Provincia di Milano ed è durato circa quattro anni, fino al 19

aprile di quest'anno quando l'abbiamo messa in funzione. E' una bicistazione abbastanza ampia perché offre il parcheggio custodito, il parcheggio libero gratuito all'aperto e anche uno spazio nella struttura che fa da punto di vendita e officina.

La difficoltà principale è ancora oggi quella di convincere le persone che parcheggiano gratuitamente all'esterno sulla piazza di venire all'interno di una struttura che mette a disposizione oltre 300 posti per biciclette totalmente gratuiti. Non è facile convincere le persone a cambiare le proprie abitudini, ma siamo convinti che sia importante togliere in qualche modo quel disordine ancora esistente davanti alla stazione ferroviaria.

La bicistazione di Sesto San Giovanni è importante perché insiste su di un polo di mobilità complesso costituito dal capolinea della Metropolitana M1, la stazione FS di e il più importante interscambio del Nord Milano di



autobus (un parcheggio gestito dal nostro Consorzio). Stiamo parlando di oltre settantamila passaggi giornalieri in un polo modale veramente importante al cui interno vogliamo razionalizzare e valorizzare il ruolo della bicistazione per chi si sposta in un raggio di circa due chilometri.

Puntiamo a gestire alcune flotte aziendali di biciclette oltre, spero, a quella dell'Università Bicocca che è già nostro partner e a cui forniamo un servizio di navetta con autobus ecologico per gli studenti. In effetti, vogliamo convincere le aziende che hanno sede nel raggio di due chilometri dalla bicistazione di utilizzare questa struttura per qualsiasi servizio di manutenzione e supporto logistico.

La bicistazione di Cinisello Balsamo nasce invece in concomitanza con l'arrivo della metrotramvia 31. Come per la bicistazione di Sesto San Giovanni un obiettivo importante è quello di dare una risposta al fatto che nelle

nostre città siano spariti, naturalmente grazie alla globalizzazione, i riparatori di biciclette, manchino gli attrezzi per attività di particolari come smontare una "Ruota Libera", sia difficile trovare pezzi di ricambio per biciclette di vecchio tipo o personalizzate. Stiamo quindi cercando di dare una risposta all'esigenza di non dover per forza cambiare la bicicletta di fronte ad un guasto o delle problematiche particolari.

Questa è l'esperienza dei nostri primi sei mesi a occuparci di biciclette e bicistazioni, avendo ancora una volta verificato che il punto dolente di tutto è che gli Enti non si parlano. Mi dispiace, ma voglio ricordare che la Regione Lombardia ha emanato una prima delibera nel dicembre 2008 imputando a Ferrovie Nord l'obbligo dell'implementazione del bike sharing, un servizio che ha bisogno, solo per partire, di circa 30 mila euro per dieci postazioni, a cui bisogna aggiungere gli oneri di gestione. Serve quindi una grande capacità di investimento per diffondere il bike sharing e questi investimenti sono garantiti solamente da grandi enti.

Ebbene, ho partecipato assieme a Ferrovie Nord Milano ad una Conferenza di Servizi con la Regione per l'istituzione di una nuova ed unica fermata ferroviaria di Cormanico-Cusano. Quando abbiamo chiesto al dirigente della Regione e alle Ferrovie Nord l'applicazione dei due protocolli esistenti per l'implementazione del bike sharing e la realizzazione di una bicistazione, ci è stato risposto che

non ci sono i soldi. Dobbiamo allora ancora veder confermata la volontà degli enti più grossi di applicare e finanziare le azioni individuate a livello regionale perché non sarà possibile costruire e far funzionare dei sistemi di bike sharing e una rete di bicistazioni su scala metropolitana se i soggetti più importanti si sfilano e non fanno la loro parte.

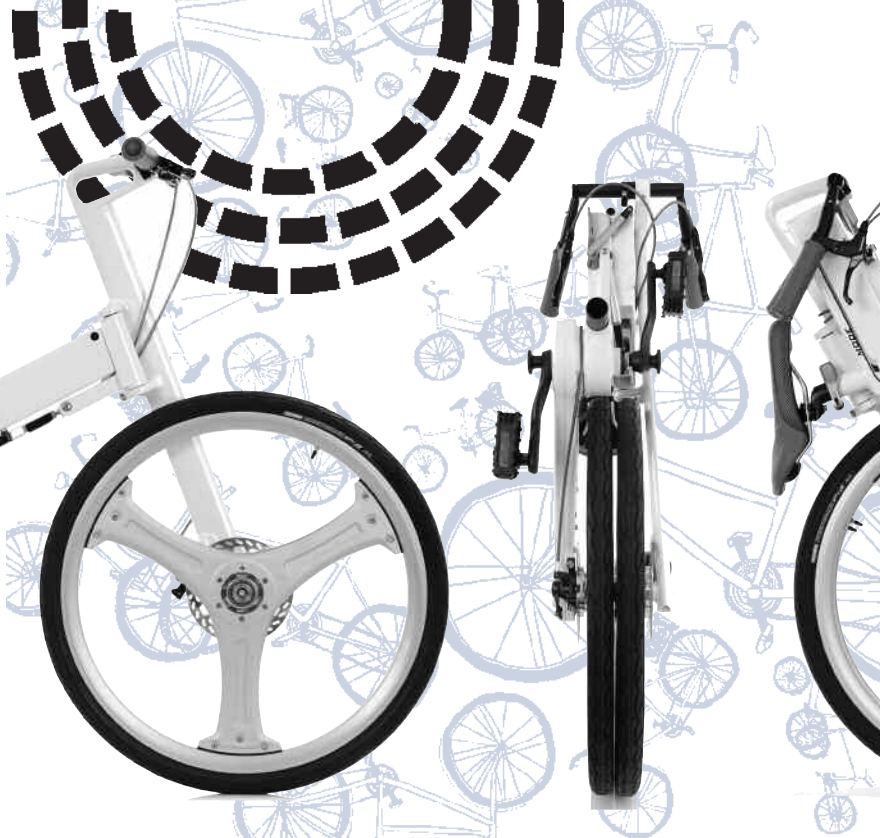
GIORGIO LORENZO

Comune di Milano, Settore Pianificazione Mobilità, Trasporti e Ambiente

Si sono affrontati due temi che si affiancano: le bicistazioni e il bike sharing. La linea di crescita del bike sharing milanese, calcolata sia in termini di abbonamenti annuali che di utilizzi giornalieri del servizio, è proprio una linea retta che prosegue verso l'alto. Ci aspettiamo di veder cosa succederà in estate e con l'avvio del prossimo inverno, ma ci attendiamo dei risultati positivi anche in previsione dell'estensione del servizio sia all'interno della Cerchia dei Bastioni che, successivamente, nelle altre zone di Milano.

Sul tema delle bicistazioni stiamo lavorando e allacciando relazioni e rapporti con gli operatori, in particolare in questo momento con le Ferrovie Nord che stanno collaborando attivamente al progetto di realizzazione di una bicistazione presso Cadorna, progetto che si inserisce nell'elenco di otto o nove stazioni della città che abbiamo individuato come nodi pilota di interscambio.

Sono nodi che fanno prevalentemente parte della rete di Ferrovie dello



Stato, con cui ci sono delle difficoltà in più a trattare ed interloquire a causa della grandezza e della complessità della loro struttura aziendale.

Per il momento su Cadorna abbiamo in progetto di realizzare una bicistazione che non si basi su un modello funzionale e gestionale unici. Potrebbe partire un servizio di custodia e di controllo tramite videocamera a cui affiancare uno spazio per il semplice parcheggio libero.

Dalle lettere che riceviamo da cittadini e pendolari emerge una domanda di parcheggio sicuro e custodito a cui vogliamo rispondere con un servizio a pagamento. Quale sia il numero di utenti, quanto sia in percentuale questo numero di utenti disponibili a pagare per la custodia, dovremo vederlo col tempo e, eventualmente, sarà necessario prevedere un ampliamento dell'area di custodia. Per ora stiamo studiando per Cadorna un parcheggio bici a due piani perché solo così possiamo risolvere l'oggettiva carenza di spazi che ha l'area. Recentemente abbiamo fatto un rilievo della domanda di parcheggio per le due ruote a Cadorna e nel giorno del conteggio vi erano 400 moto in tutto il piazzale e quasi 300 biciclette. Buona parte delle biciclette (ma anche molte moto) erano parcheggiate in divieto di sosta poiché l'offerta di parcheggio regolare è carente. In particolare, abbiamo notato che è utilizzato lo spazio sotto la tettoia di fronte alla stazione, per evidenti motivi di copertura delle biciclette ma anche di vicinanza con gli ingressi della stazione.

Nelle analisi che stiamo facendo ci interessa capire dai rilievi quale sia la distanza cui il ciclista accetta di poter parcheggiare la sua bici in relazione alla destinazione. E' generalmente molto corta, ma dalle esperienze europee emerge anche la disponibilità a camminare un po' di più se, in cambio, vi è un miglioramento del servizio che si offre. Il ciclista sembra ragionare così: "sono disposto a parcheggiare un po' più lontano se so che la mia bici è parcheggiata in un luogo più sicuro e custodito".

Ci interessava capire l'esperienza di Brescia, presso cui vorremmo fare una visita insieme ai tecnici progettisti del nostro Comune che si stanno occupando della progettazione preliminare della bicistazione di Cadorna, e vorremmo discutere anche del modello gestionale perché puntiamo a creare una rete di bicistazioni che siano affidate ad un unico gestore su tutta la città, con vantaggi nei rapporti con il Comune, nel definire e applicare le tariffe e per tutta una serie di questioni importanti.

Questo è il quadro della situazione. Dove è possibile vorremmo utilizzare, anche come strumenti attuativi e finanziari, dei finanziamenti ministeriali e le risorse che i privati devono investire in alcune aree come quella di Rogoredo dove alcuni programmi integrati di intervento in corso ci potrebbero offrire la possibilità di realizzare degli spazi che rimangono in dote al Comune. In carenza di finanziamenti interni stiamo anche valutando

la possibilità di utilizzare gli appalti "aperti" per la realizzazione di piccole microstazioni.

AUGUSTO CASTAGNA

*Associazione Italiana Città Ciclabili,
Coordinatore*

In generale sappiamo tutti benissimo quale sia lo stato delle risorse a disposizione delle amministrazioni, però ho il sospetto che spesso il problema diventi un alibi.

Io credo che gli enti preposti - le amministrazioni locali o le aziende che si occupano di mobilità sostenibile - debbano in primo luogo fare delle scelte; poi per attuare queste scelte bisognerà fare i conti con le risorse disponibili. Mettere però in primo piano la mancanza o la carenza delle risorse - cosa vera alle volte - lascia il sospetto che si voglia rinviare delle scelte. Faccio un solo esempio: il Codice dice che una quota non inferiore al 10% degli introiti da contravvenzioni deve essere utilizzata per provvedimenti a favore della sicurezza dell'utenza debole. Venisse utilizzato veramente il 10% delle contravvenzioni di Milano per questi interventi, noi avremmo il massimo della sicurezza stradale e tanti servizi per i ciclisti e i pedoni.

Io sono uno di quelli che da sempre considera che la chiave di volta per la mobilità sostenibile sia l'intermodalità. Viviamo in una società dove cresce la domanda di spostamenti, - ed è bene che cresca perché è un segno di vitalità - ma questa domanda si differenzia molto perché parliamo di mobi-



lità per andare in ufficio, durante il tempo libero, per andare a scuola, per fare la spesa. Vi è una infinità di spostamenti che facciamo ogni giorno. La mobilità sostenibile (meglio ancora: la mobilità intelligente) deve significare poter mettere il cittadino nella condizione di usare il mezzo più adatto per il tipo spostamento che deve fare in un certo momento. Ciò può avvenire offrendo più intermodalità, e le velostazioni sono degli strumenti fondamentali per incrementare l'intermodalità.

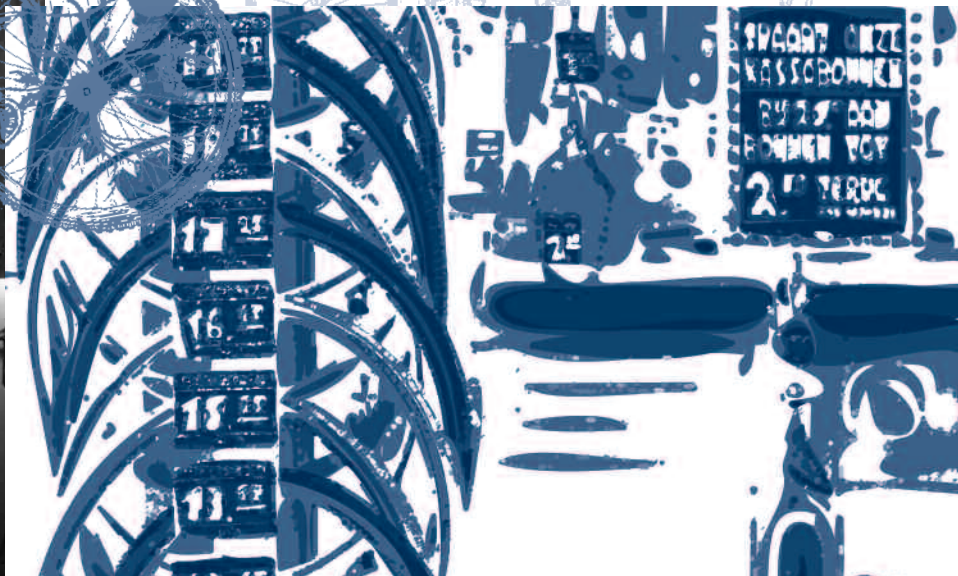
Volevo fare una considerazione sul rapporto, sul quale Menichetti ha insistito, tra domanda e offerta. Cito un fatto che risale all'inizio del mio impegno da ragazzo e parlo degli anni sessanta a Sesto San Giovanni: il Comune aveva promosso un asilo nido e nessun cittadino sapeva ancora cosa fossero gli asili nido. Appena aperto è successa la rivoluzione perché, ovviamente, il primo asilo nido non poteva soddisfare tutta la richiesta che suscitò. Ai tempi quindi non esisteva una domanda espressa e consapevole per un asilo nido perché erano esperienze conosciute solamente in Emilia, provenienti dal nord Europa. Appena le madri di famiglia di Sesto scoprirono questa possibilità, tutte vollero utilizzarla.

Mi sembra che con la bicicletta stiamo vivendo un momento analogo. Ogni cosa fatta a favore della bicicletta appare del tutto insufficiente: alle otto di mattina già molte stazioni del bike sharing di Milano sono vuote perché tutte le biciclette sono state ritirate; alla stazione di Abbiategrasso si è organizzato quattro o cinque anni fa un parcheggio per le biciclette e una settimana dopo l'apertura, anche lì, la domanda era raddoppiata.

Viviamo una fase in cui i Comuni si stanno attivando a favore di questo mezzo di trasporto: il risultato del bike sharing a Milano non era scontato e io ero uno di quelli scettici per la scelta di avviarlo a fine di novembre; devo prendere atto che la mia valutazione non era giusta. Oggi penso che aver installato nel centro i posteggi sia stato un ottimo strumento di promozione che ha fatto conoscere alla città il servizio; appena le condizioni del tempo sono migliorate, BikeMi è decollato e penso che ora questo servizio debba essere esteso alla periferia della città perché, finché è ristretto al centro, gli utilizzatori del bike sharing rimarranno sostanzialmente gli utenti del trasporto pubblico. Noi abbiamo bisogno di un bike sharing che contribuisca a drenare l'ingresso in centro delle automobili.

Un altro elemento: l'esperienza degli incentivi del Ministero dell'Ambiente per l'acquisto di moto e biciclette. Badate, questo tipo di incentivi erano stati messi a disposizione anche negli anni passati, ma non se ne era accorto quasi nessuno. Ora gli operatori del settore delle moto e dei ciclomotori sono arrabbiatissimi perché i fondi si sono esauriti nel giro di pochi giorni e sono andati quasi tutti per le biciclette, e anche la seconda tornata di finanziamenti sta andando nella stessa direzione. E' la conferma che la bicicletta sta godendo di un momento particolarmente felice.

La settimana scorsa, infine, ero a Bruxelles a Velocity, un evento in cui è stata sottoscritta da molti Comuni la cosiddetta "Carta di Bruxelles" nella quale si pone un obiettivo al 2020 di una quota di spostamenti in bicicletta del 20%. Io considero un fatto molto importante che il Comune di Milano abbia sottoscritto questa Carta; è l'espressione di un impegno, di una volontà, naturalmente tutta da verificare. Io credo che sarebbe una cosa molto utile se, anche in considerazione di questa sottoscrizione, il Comune di



Milano provvedesse di ospitare, magari nell'occasione dell'Expo, una edizione di Velocity in cui, nel 2015, si faccia il punto a livello europeo su come si sta procedendo verso quell'obiettivo del 20% di spostamenti in bici nelle nostre città.

GIAN PIERO SPAGNOLO

Ciclobby, Coordinatore del Gruppo Tecnico

Oggi ho cominciato la mia giornata proprio parlando di ciclabilità perché ho incontrato l'amministratore del mio condominio, dove c'è un grande cortile con parecchie rastrelliere di biciclette, e gli ho chiesto se fosse possibile aggiungerne altre due perché, di giorno in giorno, le biciclette stanno aumentando. Ecco un altro segnale positivo, forse legato anche alla crisi perché la bicicletta è un mezzo che costa pochissimo e consuma soltanto le nostre energie.

E' importante quello che ha sottolineato Menichetti e che ha richiamato anche Castagna, secondo cui fin tanto che tu non offri qualcosa di positivo non avrai mai il polso della situazione di quanto sia la richiesta reale di quella cosa. Oggi, però, la gente inizia ad attivarsi autonomamente perché, in situazioni ormai degradate e caotiche come in questa città, l'esigenza della gente è quella di respirare, di muoversi tranquillamente e di avere a disposizione delle attrezzature semplici, essenziali, poco costose rispetto a tutti gli altri interventi per la mobilità motorizzata.

Direi che il nostro grande vecchio amico, ormai passato, Gigi Riccardi aveva delle precognizioni che erano molto importanti e dava indicazioni concrete su quello che si sta manifestando oggi. Io l'ho conosciuto circa venticinque anni fa e allora di ciclabilità non ne parlava nessuno; tutti ci guardavano dall'alto in basso deridendoci per il nostro andare in bicicletta. Signori miei, con la bicicletta si risolvono un sacco di problemi, anche a livello economico.

Con il Comune di Milano abbiamo sempre avuto un rapporto difficile. Con le Ferrovie Nord, per riuscire a far viaggiare qualche bicicletta su qualche treno, ci sono voluti nove anni e mezzo di continue trattative; è una cosa inimmaginabile e soltanto grazie alla nostra testardaggine siamo riusciti a concludere qualcosa perché gli altri ti ritengono sempre un soggetto di nicchia, non importante. Abbiamo invece dimostrato che le cose non stanno così, tanto che recentemente le Ferrovie Nord hanno incrementato la possibilità di salire con la bicicletta anche su altri tragitti.

Si dice che bisognerebbe confrontarsi tutti assieme, ma è proprio qui stanno i nodi: le esigenze della gente esistono; le indicazioni da parte dell'associazionismo sono costantemente inviate; la competenza di Fiab nel dare indicazioni reali e concrete di come, dove e in che modo intervenire non può non essere riconosciuta. Eppure, alle volte, passiamo noi per essere arroganti nei riguardi degli uffici pubblici perché c'è chi non è mai andato in bicicletta e sta dietro una scrivania a dare indicazioni su quale sia la ciclabilità migliore. In questi casi credo si sia fuori dal

mondo perché il mondo associativo si muove con responsabilità verso un interesse collettivo.

Ad oggi si deve purtroppo dire che in molte, troppe, occasioni (vedi i nove anni e mezzo di lunghissime discussioni con Ferrovie Nord), è la pubblica amministrazione o il gestore di grandi servizi pubblici che non vanno incontro alle esigenze della popolazione.

Esistono difficoltà intrinseche, ma la ciclabilità ha bisogno si scelte da effettuare subito indipendentemente dai ricavi e dalle risorse. Come ha detto Castagna, ad esempio, Milano ha bisogno che il bike sharing sia esteso a tutta la città; il Piano della Mobilità Ciclabile deve essere approvato definitivamente ed attuato.

Tanto altro si può e si deve fare per ottenere vantaggi clamorosi dal punto di vista economico, ecologico, ambientale, della vivibilità urbana e di tutte quelle cose a cui noi aspiriamo. In ogni caso, workshop di questo tipo, che evidenziano i percorsi positivi e l'esperienza fatta dalla Provincia in questi ultimi cinque anni, servono davvero per spronarci a fare di più.

Concludo con un ringraziamento sentito alla Provincia di Milano che - fatto inimmaginabile nel 2004 - insediata la nuova Giunta, aveva subito richiesto tramite l'assessore competente un incontro a Ciclobby per parlare e discutere di ciclabilità. Da lì è partita una collaborazione veramente proficua e i risultati non si sono fatti attendere.

MARIO BOFFI

Università degli Studi di Milano - Bicocca, Mobility Manager di Ateneo

La discussione e il confronto con esponenti che hanno responsabilità



progettuali, dove si alternano voci di critica e proposte costruttive, è un evento abbastanza raro. Noi ci candidiamo a fare da test, ospitando in futuro questo tipo di interventi perché la Bicocca è uno dei pochi esempi presenti sul territorio che è stato costruito a tavolino e deriva da visioni in qualche modo futuribili.

L'Ufficio Mobility Manager della Bicocca si sforza di produrre idee; nel caso specifico, la nostra Flora Bianchi ci sforna una idea ogni mezz'ora. Alcune riusciamo a realizzarle, per altre scopriamo e verifichiamo esserci dei problemi.

A mio avviso il problema critico è quello della mancanza di strategia e mancanza di coordinamento. Per fortuna, un mese fa noi mobility managers delle università milanesi siamo stati convocati dall'Assessore Croci per la firma di un documento - una convenzione quadro con le università - in cui si delineano delle linee strategiche, e tutti abbiamo apprezzato. Ora è necessario trovare un interlocutore costante, avere uno sportello, contare su un supporto per dar corpo alle nostre idee.

Mi ripeto ancora: abbiamo bisogno di trovare interlocutori - che siano di volta in volta il Comune di Milano, chi opera sul nostro territorio, o altri ancora. Dobbiamo migliorare i rapporti difficili con le aziende che, qui ubicate, portano alla Bicocca durante il giorno ventimila impiegati che si aggiungono

ai quindicimila studenti. Abbiamo, ad esempio, rapporti difficili con Pirelli: Pirelli

Auto ha in appalto dal Comune di Milano tutte le zone blu e ogni volta che riparte il servizio della navetta studenti attivata dal Consorzio Trasporti, per ottenere le fermate, dobbiamo fare una dura contrattazione con Pirelli che non vuole concedere gli spazi perché si tolgono posti per i parcheggi auto.

Non credo che in un giorno vengano fuori un interlocutore unico e un piano strategico, ma workshop come quello di oggi possono servirci: chiudiamo le porte, discutiamo animatamente, ma arriviamo alla fine a condividere delle linee, degli obiettivi prioritari e gli interlocutori privilegiati a cui rivolgere domande ed ottenere delle risposte.

Volevo anche richiamare l'attenzione su un secondo aspetto: molti oggi hanno parlato del mercato potenziale sommerso che può essere attivato attraverso delle infrastrutture. Realizzare le ciclostazioni e sviluppare il car sharing e il bike sharing hanno tante funzioni, soprattutto quella di generare una domanda potenziale che cambierà la faccia della città. Noi crediamo molto in questa cosa; per ragioni professionali qui in Bicocca abbiamo cercato di fare in vari modi per cambiare il paesaggio, un paesaggio molto strano e un pò lunare. Vi segnalo un caso: Gregotti nel Piano Bicocca aveva previsto le piste ciclabili e se voi scendete e guardate i marciapiedi qui attorno vi è una zona in mattoni rossi molto lar-

ga, ma a distanza di dieci anni non siamo ancora riusciti ad attivare realmente queste piste ciclabili, mancando ancora la segnaletica ed altre strutture di supporto. Attenzione: la segnaletica non è solo un fatto giuridico, è un fatto ambientale, e la sua mancanza crea anche un problema di paesaggio. Il paesaggio della Bicocca è incentrato sull'auto, non è un paesaggio all'insegna della pedonabilità e della ciclabilità.

Non crediate che all'interno di una istituzione come l'università, con migliaia di studenti, docenti e ottocento amministratori, sia tutto semplice. Abbiamo delle contraddizioni interne; ci sono dei conflitti non banali che si svolgono a diversi livelli tra organi dell'ateneo, e io sono una delle parti in causa. Sulle politiche di mobilità, sul fatto che le biciclette debbano essere alloggiate presso gli edifici con degli stalli adeguati, siamo in conflitto con gli organi gestionali dell'ateneo mentre offriamo tranquillamente novecento posti auto gratuiti per gli studenti.

Noi conosciamo molto bene la situazione di questo ateneo; abbiamo dati ricavati da nostre indagini e conosciamo, uno per uno, da dove vengono e i percorsi di spostamento degli studenti. Abbiamo mappato tutto, tanto da poter dire che gli studenti che vengono in macchina provengono da un raggio di tre chilometri. I grandi utenti del nostro parcheggio sono gli studenti che abitano nei dintorni; il tasso più alto di arrivo in auto è registrato alla voce "Monza", luogo che ha il servizio migliore in assoluto in termini di collegamento con l'università: otto minuti in treno con intervalli di attesa tra un treno e l'altro di sei minuti circa nell'arco della giornata. Quest'ultimo dato ci offre l'idea del difficile percorso che ci aspetta.

Conclusione

Fabio Fimiani
VAS Lombardia,
Presidente

Credo non ci siano conclusioni migliori di quelle appena fatte dal mobility manager dell'Università Bicocca. L'elemento primario emerso in questa giornata è che la bicicletta è un sistema di mobilità, che da risposte efficaci per alcuni specifiche esigenze di spostamento. Finalmente Comune di Milano, Provincia di Milano e Regione Lombardia, in vario modo, hanno cominciato ad occuparsene. Mi permetto di rin-

graziare la Provincia di Milano che in questi anni ha dedicato addirittura un assessorato alla mobilità ciclistica e credo che l'approvazione della legge regionale e le azioni annunciate dal Comune di Milano siano anche frutto dell'impegno e dell'azione di raccordo prodotti in questi anni negli uffici della Provincia.

Ringrazio i ciclisti - li ringrazio veramente tanto - perché la loro voce e la loro costante presenza sulle strade stanno lentamente determinando quel cambiamento positivo, parzialmente frenato da un certo deficit culturale, che influenzerà anche le prossime trasformazioni in ambito socio-economico.

Io credo che i nostri decisori politici non siano neanche letti la strategia di Lisbona, che punta direttamente all'Europa della conoscenza e dei servizi. Il fatto che la mobilità ciclistica sia tornata ad essere

così importante è dovuto anche alla mutazione delle città e delle rispettive economie locali. Un'economia fatta soprattutto di servizi necessita spesso, infatti, di spostamenti brevi che possono essere offerti in modo multimodale rispetto all'attuale offerta, e non mi riferisco sollo alle due ruote. E' la piena comprensione di questa nuova esigenza che ancora manca, anche in termini culturali, a tanti amministratori e interlocutori politici. Se noi partiamo da questo assunto, saremo allora in grado di capire esattamente del fenomeno di cui stiamo stiamo dibattendo.

Le bicistazioni, le infrastrutture al servizio della bicicletta, gli interventi di realizzazione e manutenzione di piste ciclabili e di zone a traffico promiscuo creano occasioni interessanti di sviluppo economico. Inoltre, anche in Italia stanno nascendo dei mestieri che all'estero sono considerati nor-

mali: a New York da quanti anni ci sono i bike messengers? In sala è presente uno dei gestori della bicistazione di San Donato Milanese. Non solo il suo lavoro è una evoluzione del vecchio artigiano delle bici, ma è anche un'occasione per realizzare e promuovere belle biciclette di design urbano. In questo modo, un tema si impone diventando moda e tendenza.

A Portland, giusto per citare il caso di una delle città leader dell'economia dei servizi e della conoscenza, i pasti biologici vengono consegnati in centro città coi tricicli. Stiamo parlando di un servizio economico non sussidiato; stiamo parlando di nuove imprese e forme di business innovativo.

A Siviglia hanno costruito in quindici anni un'offerta di ciclabilità integrata in un'area metropolitana dove le due ruote non erano una tradizione. Oltre a uno straordinario bike sharing e a una diffusione senza precedenti di bici pieghevoli, troviamo la chippatura elettronica antifurto con tanto di polizia locale dotata di scanner rilevatori. Un sistema che ha ridotto i furti, finora, del 30% e il cui sistema è stato elaborato in un incubatore tecnologico dell'Università di Barcellona. Penso che la diffusione di questo sistema creerà occasioni di nuovi affari per i giovani imprenditori.

Ovviamente, non penso che la bicicletta sia l'unico mezzo di mobilità da utilizzare, ma sicuramente dobbiamo impegnarci molto su questo fronte. Non c'è ombra di dubbio sulla necessità di una strategia da definire, condividere e applicare.

C'è la necessità di mettere insieme i soggetti economici, le istituzioni, le associazioni e altri portatori di interesse per scoprire sensibilità comuni e porre obiettivi, e grazie alla sussidiarietà inventare nuove soluzioni realizzando servizi e prodotti utili agli utenti. Il fatto, accennato dall'architetto Lopez Nunes, che all'interno di una stessa istituzione non ci siano le medesime sensibilità, e che si faccia riferimento a normative confliggenti, è un problema serio da affrontare. Solo insieme potremo però affrontare tutti questi temi per fare i tanti passi in avanti che vogliamo.

