

## Come promuovere la mobilità in bicicletta attraverso misure di pianificazione urbana

"Se lo costruisci, allora verranno", dice una voce nel film "Field of Dreams" (1989) a Kevin Costner. Questa regola si applica spesso al settore della mobilità: quando si costruisce un'infrastruttura, compaiono i suoi utenti. Questo fenomeno è noto come **domanda indotta** (l'offerta di un bene ne aumenta il consumo).

La domanda indotta spiega, tra l'altro, come l'aumento delle infrastrutture automobilistiche sia una [misura inutile per ridurre la congestione](#), che anzi aumenta. La domanda indotta può essere utilizzata per promuovere la mobilità sostenibile? Per rispondere a questa domanda, nel 2008 John Pucher e Ralph Buehler hanno condotto un' [analisi bibliografica](#) presso la Rutgers University, esaminando **le caratteristiche delle infrastrutture ciclabili olandesi, danesi e tedesche**.

**Spoiler:** può funzionare e funziona benissimo.

### Uso massiccio della bicicletta

I tre Paesi presi in esame erano, al momento dello studio, i tre Paesi europei con **i più alti livelli di mobilità ciclistica**. Gli spostamenti giornalieri in bicicletta (con distanze medie massime di 2,5 km nei Paesi Bassi, 1,6 km in Danimarca e 0,9 km in Germania), questi paesi sono anche quelli con la più alta percentuale di spostamenti effettuati pedalando (27% nei Paesi Bassi, 18% in Danimarca e 10% in Germania).

Tuttavia, non è sempre stato così. Tra il 1950 e il 1975 il numero di spostamenti in bicicletta in tutti e tre i Paesi è diminuito dal 50-85% degli spostamenti a solo il 14-35%, un periodo che coincide con la promozione dell'uso dell'automobile da parte di tutti e tre gli Stati, aumentando la capacità delle strade e aumentando l'offerta di parcheggi. Se le costruisci, allora verranno. I governi si sono resi conto dell'errore e hanno cercato di correggere le tendenze.

A metà degli anni '70 le politiche di mobilità sono cambiate, **concentrandosi sui pedoni, la bicicletta e il trasporto pubblico**. La maggior parte delle città ha migliorato le infrastrutture ciclabili, ha introdotto restrizioni all'uso dell'auto e ne ha reso più costoso l'utilizzo. Tra il 1975 e il 1995, l'uso della bicicletta ha raggiunto il 20-43% di tutti gli spostamenti in tutti e tre i Paesi. Il caso di Berlino è particolarmente impressionante, con un aumento del 275% degli spostamenti in bicicletta tra il 1975 e il 2001.



*Stazione centrale di Amsterdam. Due ampi marciapiedi su entrambi i lati di un'ampia pista ciclabile a doppio senso di marcia. Nessuna infrastruttura per auto o moto. | Fons Heijnsbroek*

## Come rendere l'uso della bicicletta comodo e sicuro?

### a. Piste ciclabili e strade ciclabili

Soprattutto tra gli anni '70 e '90, le infrastrutture protette come le piste ciclabili sono diventate molto popolari in tutti e tre i Paesi. **In Germania l'infrastruttura è passata da 12.911 km a 31 326 km e nei Paesi Bassi da 9.282 km a 18.948 km.**

Le piste ciclabili in queste città spesso includono diverse scorciatoie tra le strade e attraversamenti di isolati per garantire che il percorso sia il più diretto possibile. Questa infrastruttura è progettata come un sistema integrato di percorsi ciclabili che consentono all'utente di effettuare la maggior parte del viaggio **su percorsi protetti o su strade poco trafficate.**

Tuttavia, non si tratta solo del numero di chilometri di piste ciclabili sviluppate, ma anche della loro **qualità**. Hanno migliorato il design e la manutenzione per garantire una ciclabilità più sicura, confortevole e attraente. Hanno persino aggiunto un particolare sistema di segnaletica per i ciclisti.

La realizzazione di piste ciclabili separate è considerata la pietra miliare della politica ciclistica in tutti e tre i paesi. **Sono progettate per essere sicure, confortevoli e adatte a tutti, indipendentemente dall'età.**

Inoltre, tutte le città medie e grandi dei Paesi esaminati forniscono mappe aggiornate di queste infrastrutture. Alcune di esse dispongono di assistenza *online per aiutare la polizia* a decidere il percorso più adatto alle esigenze del ciclista.

## **b. Regolazione del traffico**

È impossibile e inutile installare corsie ciclabili protette su strade residenziali a basso traffico, anche se queste strade sono fondamentali per la rete di trasporto ciclistico. In quasi tutte le città dei Paesi Bassi, della Danimarca e della Germania esistono strade regolamentate, ovvero strade con un limite di velocità di 30 km/h. Inoltre, per garantire l'effettivo limite di velocità, alcune città includono altre misure come il restringimento delle strade, l'aumento del numero di incroci e di attraversamenti pedonali, l'aumento del numero di curve, i dossi, ecc. Alcune delle misure più avanzate impongono restrizioni ancora maggiori ai veicoli a motore, ad esempio obbligando le auto a guidare alla velocità dei pedoni e dando la preferenza ai veicoli non motorizzati rispetto a quelli a motore.



*Strada a traffico regolamentato. Nonostante condividano le infrastrutture con le biciclette, le auto non possono andare molto veloci. Le persone possono camminare sulla strada, le biciclette possono andare nella direzione opposta e ci sono dossi. | Fons Heijnsbroek*

La maggior parte delle città dispone di ampie **zone libere dalle auto nel centro cittadino, destinate all'uso pedonale, ma che consentono l'accesso alle biciclette**. Alcune di esse comprendono infrastrutture come piste ciclabili o parcheggi per biciclette. La combinazione di regolazione del traffico nelle aree residenziali e di zone pedonali nel centro rende impossibile per un veicolo a motore attraversare la città da un capo all'altro, costringendo i veicoli a girare intorno alla città, riducendo la congestione, l'inquinamento e i problemi di sicurezza collegati al traffico.

Un'altra misura è rappresentata dalle cosiddette "strade ciclabili", che sono cresciute nelle città dei Paesi Bassi e della Germania. Si tratta di **strade strette in cui i ciclisti hanno la precedenza assoluta**. Qui i ciclisti possono circolare liberamente, anche se interferiscono con il traffico motorizzato. Il traffico motorizzato può accedervi con limiti di velocità (mai più di 30 km/h) e deve dare la precedenza ai ciclisti.

La regolazione del traffico, i centri senza auto e le piste ciclabili permettono una mobilità ciclistica più sicura e meno stressante rispetto alle strade affollate di veicoli a motore. Poiché la maggior parte degli spostamenti in bicicletta inizia da casa, **è fondamentale che il viaggio inizi in un ambiente sicuro e piacevole fino a raggiungere una pista ciclabile protetta che servirà per il resto del viaggio**.

### c. Attraversamenti e incroci sicuri

La corsia ciclabile protetta è uno strumento fondamentale per garantire la sicurezza dei ciclisti, ma non risolve il problema degli incroci. I tre Paesi dello studio hanno tenuto conto di questo aspetto e hanno quindi progettato gli incroci con le seguenti caratteristiche per ridurre al minimo i rischi:

- Corsie ciclabili speciali che conducono all'incrocio e che consentono all'utente di fermarsi prima della fila di auto.
- Aumento del tempo di semaforo verde per i ciclisti.
- Divieto di svolta per i veicoli a motore, ma consentito per i ciclisti.
- Corsie ciclabili ben visibili e colorate agli incroci.
- Semafori attivati dalla presenza di ciclisti.
- Sincronizzazione dei tempi dei semafori per i ciclisti, ipotizzando una velocità media di 14-22 km/h.
- Riposizionamento delle piste ciclabili più lontano dalla strada per evitare possibili collisioni con i veicoli che svoltano a destra.

### d. Parcheggi per le biciclette

La maggior parte delle città olandesi, danesi e tedesche dispone di ampi parcheggi per le biciclette. Inoltre, i proprietari di immobili e di edifici sono obbligati per legge a fornire un numero minimo di spazi per il parcheggio accanto ai loro edifici. Inoltre, nelle stazioni ferroviarie è disponibile una grande quantità di parcheggi.



*Parcheggio per biciclette ad Amsterdam. Una dozzina di biciclette sono parcheggiate nelle rastrelliere, anche se un paio sono legate a un albero. | M. Martínez Euklidiadas*

Il parcheggio delle biciclette negli spazi pubblici può ostruire i marciapiedi ed è considerato <<un disturbo per la vista>>. Pertanto, l'installazione di rastrelliere per biciclette è considerata necessaria non solo per gli utenti, ma anche per combattere le biciclette che ostacolano il traffico sui marciapiedi.

### **e. Integrazione nel sistema di trasporto pubblico**

La maggior parte delle città dei paesi studiati ha integrato **l'uso della bicicletta in città nella propria rete di trasporto pubblico**. Le aziende di trasporto del Nord Europa comprendono il ruolo della bicicletta nel rafforzamento della rete di trasporto pubblico. Per questo motivo, in molte città si incoraggia l'uso della bicicletta per raggiungere le stazioni dei treni e degli autobus, parcheggiare la bicicletta, prendere il treno o l'autobus fino alla stazione di destinazione e lì utilizzare una seconda bicicletta per raggiungere la destinazione finale.

Sorprendentemente, non incoraggiano l'uso della bicicletta sull'autobus o sul treno, ma incoraggiano l'uso della seconda bicicletta. Per questo motivo, l'uso della bicicletta sul veicolo è soggetto a tariffe speciali e può addirittura essere vietato. Un'altra alternativa è quella di offrire un sistema di prestito di biciclette alla stazione ferroviaria, facilitando l'accesso alle biciclette.

Se si costruisce un'infrastruttura, compaiono gli utenti. Se si costruiscono piste ciclabili protette, i ciclisti ci saranno, come ha appena dimostrato il [Barómetro de la Bicicleta en España](#).

Scritto da [Sergio González Alfaro](#) per [#RecoverTheCity](#).

Grazie per aver letto e condiviso.

Immagini : [Fons Heijnsbroek](#), [Fons Heijnsbroek](#), M. Martínez Euklidiadas

Questo testo è rilasciato con licenza [CC BY-NC-SA 4.0](#).

L'articolo è tradotto dalla [newsletter di #RecuperarLaCiudad](#)  
(Riprendersi La Città) del **25 novembre 2022**

Traduzione italiana: <https://framapiaf.org/@nilocram/>