

Ciclabili e incentivi, la mobilità riparte a due ruote

**Rete urbana da ripensare
Vicina l'attuazione dei fondi
previsti dal decreto Clima**

TRASPORTI

Pierangelo Soldavini

A Bogotà in una sola notte sono stati aperti 22 chilometri di nuove piste ciclabili rubando spazio alle automobili. Ma a marzo nella capitale della Colombia sono stati 76 i chilometri totali riconvertiti alla mobilità a due ruote, sfruttando il drastico calo del traffico auto. E dovevano essere più di 100 i chilometri che avrebbero dovuto aggiungersi ai 550 di piste ciclabili già esistenti. Bogotà non è la sola: da Philadelphia a Città del Messico, da Berlino a Londra, da Calgary a Vancouver, nelle metropoli in tutto mondo si sta inventando il futuro prossimo della mobilità urbana che non potrà essere uguale a quella precedente al coronavirus.

Anche in Italia le amministrazioni locali si stanno preparando a una ripartenza che dovrà fare i conti con una netta riduzione del ricorso al trasporto pubblico per ragioni sanitarie. Come già successo in Cina, la via più semplice è quella del ricorso al trasporto privato: ma potrebbe bastare poco tempo perché le persone possano realizzare da sole che questa non è la soluzione ideale. Ecco perché diverse associazioni ambientaliste - una trentina di vario genere tra cui Fiab, Legambiente, Bikeitalia, Kyoto Club - hanno scritto una lettera aperta a premier, ministri, commissario straordinario, task force e Anci per chiedere un impulso deciso verso una mobilità sostenibile. A partire proprio dalla riconversione delle infrastrutture viarie urbane per mobilità attiva e micromobilità per proseguire con l'introduzione di incentivi e finanziamenti per soluzioni al-

ternative all'auto privata e complementari al trasporto pubblico. Un ruolo da «parte importante della soluzione» e di «nuovo protagonista» delle due ruote, come ha sottolineato in un'intervista al Sole 24 Ore (si veda il giornale del 18 aprile, ndr) anche Paolo Magri, presidente di Ancma, l'associazione dei produttori di cicli e motocicli, fortemente preoccupato per la pesante flessione del settore: -66% le nuove immatricolazioni di motociclette a marzo e -40% delle vendite di biciclette sia a marzo che in aprile.

Già diverse città, da Milano a Roma, da Torino a Bologna, hanno mostrato grande attenzione alla realizzazione di una «rete di mobilità d'emergenza», come indicato dalle associazioni: si tratta di facilitare il transito per la due ruote con carreggiate e accessi dedicati, sottraendo spazio alle automobili. Sia a livello di dinamica dei trasporti che di parcheggi, dal momento che lo spazio di un'automobile equivale a quello di sei scooter e di una quindicina di bici. Ma è evidente che questo implicherà anche scelte coraggiose da parte dei sindaci. Con l'intenzione di evitare il rischio di congestioni stradali ingestibili, il primo cittadino di Roma Virginia Raggi e quello di Milano Giuseppe Sala si sono detti favorevoli all'individuazione di nuove piste ciclabili da rendere disponibili in tempi brevi.

Da tutti viene l'appello al Governo di fornire sostegno al settore con incentivi ad hoc, già dal prossimo «decreto Aprile». Intanto l'emergenza potrebbe avere l'effetto di accelerare il completamento dello schema di incentivazione previsto dal «decreto Clima» dello scorso ottobre: 1.500 euro per la rottamazione di auto fino a euro 3 e 500 per i motocicli a due tempi per finanziare l'acquisto di biciclette, elettriche o muscolari, ab-

bonamenti al trasporto pubblico e a servizi di sharing, con uno stanziamento complessivo di 255 milioni di euro. Mancano i decreti attuativi per rendere effettiva la procedura, che ora potrebbero arrivare per maggio.

Forme di incentivazione sarebbero utili anche per rafforzare i sistemi di sharing, sia bici che scooter che monopattini. «Siamo un'alternativa tra le più facilmente implementabili per risolvere il problema: sarebbe necessaria un'iniezione per l'acquisto dei mezzi, con finanziamenti diretti alle aziende o, più agilmente, tramite l'acquisto da parte dei Comuni», sostiene Alessandro Felici, Ceo di Idri Bk, l'azienda italiana che ha acquisito le attività di Mobike per Italia e Spagna. Oggi Mobi by Mobike, come si chiama ora, gestisce in una città come Milano oltre l'1% dei trasferimenti quotidiani con 8mila mezzi, l'emergenza potrebbe spingere verso il 4-5% in tempi molto più brevi del previsto. Ma servono mezzi: Mobike, la cui operatività peraltro, al momento, è frenata da una disputa con i vecchi proprietari cinesi di Meituan, ha in programma un'accelerazione verso la mobilità elettrica. Le prime bici a pedalata assistita sono arrivate ma sono bloccate nei magazzini dal lockdown.

Come, d'altra parte l'intera filiera della bicicletta, che se dovrà funzionare da *pivot* della nuova mobilità urbana, deve essere messa nelle condizioni di rimettere in moto al più presto l'intera capacità produttiva.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

