PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 23 - numero 4877 di Martedì 23 febbraio 2021

Piste ciclabili e pandemia

L'aggiunta di piste ciclabili e rastrelliere rischia di creare conflitto e problemi di sicurezza in vista di una futura ripresa delle attività economiche nelle città. Le proposte del rapporto Covid Lanes 2020.

Il contesto

L'emergenza COVID-19 ha fatto registrare un significativo aumento di attenzione nei confronti degli spostamenti ciclabili in tutto il mondo, legati soprattutto al confinamento ed alla possibilità di gestire in modo utile il necessario distanziamento. I vantaggi della mobilità ciclabile sono evidenti: per le persone sono rilevanti in termini di ridotta spesa per la mobilità; per le città in termini di riduzione di inquinamento e traffico.

L'anno appena trascorso ha fatto da acceleratore nelle politiche urbane nel tentativo di rimodulazione ed orientamento delle abitudini di spostamento delle persone all'interno dei centri urbani e delle aree metropolitane.

Il rapporto rileva un deciso aumento degli spostamenti in bici, fenomeno visibile nelle città di tutta Italia con una maggiore predisposizione verso questa scelta da parte dei cittadini, grazie anche ai nuovi mezzi finanziati dall'ecobonus. L'incremento è stato registrato dai monitoraggi della popolare applicazione "Google Maps". La piattaforma ha contato il numero di richieste di indicazioni stradali per percorsi in bicicletta, in tutto il mondo, tra febbraio e giugno 2020, registrando un aumento complessivo delle richieste pari al 69%.

In Europa, alcuni paesi come la Finlandia e la Polonia, hanno registrato un aumento pari a 4 volte le abituali ricerche dei percorsi ciclabili; in Germania, Austria e Svizzera, lo stesso dato è più che raddoppiato.

In Italia l'aumento dell'uso delle biciclette è testimoniato dal notevole incremento di vendite di biciclette (tradizionali ed a pedalata assistita) che, secondo le stime di ANCMA (Associazione Nazionale Cicli Motociclo Accessori), nel maggio 2020 è stato del 60% in più rispetto al venduto nello stesso periodo del 2019, certamente anche grazie allo stanziamento degli incentivi governativi.

Nel 2020 abbiamo assistito in pochi giorni alla realizzazione di corsie riservate alle bici, a costi contenuti e con interventi leggeri (con segnaletica orizzontale e verticale) lungo gli assi prioritari e le arterie più frequentate, definendo gli spazi necessari per poi dotarli di protezioni e passaggi esclusivi con l'obiettivo di trasformarli nei mesi successivi in vere ciclabili.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[CODE] ?#>

Nel Mondo

La realizzazione di cilcabili secondo le modalità sopra descritte prende il nome di ciclabili pop-up, che sono state attuate in ogni parte del mondo, da Montpellier, usando una striscia di vernice e cordoli di protezione con coni provvisori, a Berlino, allargando le piste ciclabili con nuove strisce laterali. Stessi interventi sono stati realizzati a Bogotà come a Vancouver, a New York, Boston, Parigi. In Nuova Zelanda il Governo ha deciso di finanziare queste misure attribuendo risorse ai Comuni.

La European Cyclist Federation ha ricostruito lo scenario relativo alle "misure ciclistiche" messe in campo a livello europeo negli ultimi mesi e quel che ne esce è un quadro caratterizzato da oltre 2300 km di infrastrutture ciclabili annunciate (tra permanenti e temporanee), più di 1000 km già realizzati o cantierizzati, con oltre 1 miliardo di Euro di finanziamenti stanziati in tutta Europa.

Vale citare in positivo il caso di Parigi, dove sono stati realizzati (dato di settembre 2020) 50 km di piste ciclabili pop-up, ribattezzate dai francesi "coronapistes" con chiaro riferimento alla misura di emergenza, e già destinate a diventare permanenti secondo la volontà della ri-eletta sindaca Anna Hidalgo.

Il panorama italiano

In Italia, sono quasi 200 i km di nuove ciclabili "leggere" che complessivamente sono state realizzate. Non solo, per la prima volta sono apparse agli incroci stradali le "case avanzate", ossia appositi spazi per le bici che hanno l'obiettivo di tutelare la sicurezza dei ciclisti rese possibili dalle recenti modifiche al codice della strada. Milano è la città dove sono stati realizzati più km di ciclabili di emergenza, ben 35, seguita da Genova con 30. Nel complesso sono 21 le città dove sono stati realizzati nuovi tratti ciclabili anche se con finalità e risultati differenti.

Gli auspici del rapporto

Quanto realizzato in questo breve periodo deve essere capitalizzato positivamente. Questo è il momento di spingere sullo sviluppo delle ciclabili per far crescere la mobilità sostenibile creando le condizioni per arrivare, in tutte le città, ad una percentuale di spostamenti ciclabili a due cifre, come già accade a Ferrara, Bolzano e Pesaro dove si supera il 30%.

Per riuscire, afferma Legambiente, occorre raddoppiare nei prossimi 5 anni, i chilometri di piste ciclabili nelle città italiane, come prevedono i PUMS (Piani Urbani di Mobilità sostenibile).

Si tratta di progetti per 2.626 km di nuove piste ciclabili, da sommare ai 2.341 km già esistenti in 22 città italiane. Secondo i piani, Palermo passerebbe dagli attuali 48 a 155 km di piste ciclabili, Firenze da 66,3 a 108,5, Pesaro da 100 a 180, Napoli da 21,3 a 184,3, Bologna da 248 a 969, Bari da 45,7 a 202,7, Milano da 220 a 406, Parma da 125,5 a 296.

Secondo Legambiente occorre dare un segnale deciso, per far intendere che il nostro paese fa sul serio, che le ciclabili pop-up realizzate nel corso del 2020 possono diventare percorsi protetti e che continuino interventi mirati alla realizzazione di una vera e propria rete diffusa nelle città tale da permettere un vero e grande salto di scala negli spostamenti urbani.

La richiesta che Legambiente gira al Governo italiano è l'inserimento dei costi per la realizzazione delle infrastrutture urbane nel Next Generation EU.

COVID LANES 2020, l'anno delle ciclabili pop-up I nuovi percorsi in bici e la crescita degli spostamenti nelle città italiane nell'anno del Covid (pdf)

Fonte: ARPAT

Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.