

MOBILITÀ | SOLUZIONI IN TEMPO DI PANDEMIA

Back to school: perché non su due ruote?

Come facilitare l'uso della bicicletta e dei monopattini da parte degli studenti delle scuole superiori

DI SAMUELE BAVUSO*

Nel luglio del 2019 scrisi un articolo su questo mensile per presentare la Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico, organo ufficiale del Consiglio Comunale di Torino, nato nel 2017, e che mi vede tuttora Presidente.

In questo anno e mezzo la Consulta è cresciuta, ora conta 14 associazioni, durante il lockdown di marzo/aprile ha proposto – sulla spinta di quanto avveniva in altre città in Europa e nel mondo – di ripensare la mobilità per le nostre città ottenendo la conversione di molti controviali cittadini in controviali ciclopedonali a limite 30 km/h.

L'interesse crescente nei riguardi della bicicletta (come mezzo di trasporto cittadino e non solo come mezzo di svago) e l'attenzione per gli utenti deboli della strada, si può tradurre come un semplice "contentino" rivolto a una minoranza, magari a una moda passeggera, o è qualcosa di più strutturato?

Recentemente Confindustria ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori) e Legambiente hanno fotografato le politiche comunali in favore di ciclisti e motociclisti e, se guardiamo all'estero, spiccano interventi come la "città dei 15 minuti", fiore all'occhiello della campagna elettorale di Anne Hidalgo per la città di Parigi, in cui assistiamo a un profondo ripensamento dello spazio urbano (si veda il box). Pertanto sosteniamo che questi interventi non siano solamente una moda passeggera, ma che finalmente si attui un cambiamento dello stile di vita di ognuno di noi, e non solo nella mobilità.

Nel racconto di Dino Buzzati *Appuntamento con Einstein*, il fisico riceve la visita dell'Angelo della Morte, ma riesce ad ottenere una "proroga" di un mese, per poter finire un lavoro a cui tiene molto. Il mese passa, Einstein riesce a terminare l'incarico, quindi mantiene i patti e si concede all'Angelo della Morte, il quale gli confida che in realtà non è ancora la sua ora, ma gli aveva fatto credere ciò solo per solleccitarlo a portare a termine la sua ricerca, che altrimenti avrebbe sempre rinviato.

Ecco, è un po' quello che sta succedendo all'umanità: in questi ultimi mesi, spesso si è detto



Photo credit: David Hertle via Unsplash

che la pandemia ci obbligherà a cambiare le nostre abitudini, come se fosse una condanna, ma se ci fate caso, molti dei cambiamenti che si stanno realizzando erano già discussi da anni e l'emergenza sanitaria non sta facendo altro che accelerare la loro realizzazione, e non stravolgere il nostro stile di vita.

Un esempio fra tutti, la possibilità di lavorare da casa: da quanto tempo se ne parla? Ma ogni volta sembrava che dovesse riguardare non noi ma le generazioni

future, pur avendo già i mezzi a disposizione.

E lo stesso dicasi anche per l'argomento di questo articolo, e cioè l'eventualità di andare a scuola muniti di biciclette: è dagli anni '80 che molte associazioni di ciclisti urbani (*in primis* la FIAB – Federazione Italiana Ambiente e Bici) suggeriscono questa modalità, e le motivazioni sono molteplici: dall'evitare l'utilizzo di automobili per distanze che possono essere affrontate con altri mezzi e, quindi, ridurre il traffico delle nostre

città, dalla necessità di educare le nuove generazioni a un maggior rispetto ambientale, alla possibilità di un maggior e più sano esercizio fisico.

In queste prime settimane del nuovo anno il dibattito più in auge è stato senza dubbio il rientro (o meno) in aula degli studenti delle scuole superiori: il problema evidentemente non è la protezione al contagio negli ambienti scolastici – dove esistono protocolli efficaci – ma cercare delle soluzioni per decongestionare il trasporto pubblico, che altrimenti vanificherebbe ogni sforzo.

Il problema – a nostro avviso – è che molti, non riuscendo a trovare una soluzione circoscritta ai bus, hanno pensato di "buttare via sia il bambino che l'acqua sporca", mentre la Consulta suggerisce di utilizzare – dove possibile – mezzi alternativi al tpl, con lo scopo di non gravare troppo proprio su questi.

Entrando nello specifico, la Consulta invita famiglie, dirigenti scolastici e amministrazione a sostenere e facilitare l'uso della bicicletta e dei monopattini da parte degli studenti e delle studentesse in ogni modo.

Infatti, la bicicletta e il monopattino sono mezzi di trasporto che per loro natura consentono

di mantenere il distanziamento fisico fra le persone, oltre a contribuire al benessere di chi li utilizza, rafforzando il sistema immunitario e contribuendo all'attività fisica all'aria aperta dopo mesi di sedentarietà.

Per raggiungere tale traguardo non bisogna neanche impegnarsi tanto: è sufficiente individuare e attrezzare spazi per parcheggiare bici e monopattini all'interno delle scuole in modo sicuro (spazi il più delle volte già esistenti, e solo da attrezzare, ad esempio installando archetti nei cortili o adibire un locale all'interno della scuola).

Individuare percorsi pedonali (es.: piedibus), da alternare a quelli in bici o monopattino, per raggiungere le scuole (a Milano questi percorsi sono stati individuati da studenti desiderosi di tornare a scuola in presenza). Andy Warhol sosteneva che è proprio l'oggetto che sta di continuo presente sotto gli occhi che ci sfugge: abbiamo già le risposte, dobbiamo solo capire quali sono e usarle.

***PRESIDENTE CONSULTA DELLA MOBILITÀ CICLISTICA E DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO DEL COMUNE DI TORINO E VICE COORDINATORE COMMISSIONE URBANISTICA ED EDILIZIA ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI TORINO**

La città dei 15 minuti

DI DANIELE MILANO

Il primo a parlare di "città dei 15 minuti" è stato il professore franco-colombiano Carlos Moreno, docente alla Sorbona di Parigi. La Sindaca della medesima città, Anna Hidalgo, l'ha annunciata a gennaio 2020, esprimendo l'intenzione di contenere i flussi di traffico urbano per rendere la capitale francese maggiormente vivibile, favorendo la prossimità. Quartieri dove il lavoro, i negozi, l'assistenza sanitaria, l'istruzione, il benessere, la cultura, lo shopping e il divertimento sono tutti raggiungibili in un quarto d'ora. Di conseguenza gli spostamenti si compiono a piedi o in bicicletta, senza necessità di usare mezzi inquinanti.

Dopo l'esplosione dell'emergenza sanitaria da Covid-19 questa vision, promossa da C 40 (la rete di un centinaio di grandi città del mondo costituitasi a seguito degli accordi di Parigi del 2015), si è fatta più urgente. E Anna Hidalgo ha promesso ai suoi concittadini 400 chilometri di nuove piste ciclabili. Anche a Milano, che fa parte del network, si è aperto il dibattito su come realizzare la città dei 15 minuti, inserendo questa prospettiva nel documento "Milano 2020". Le basi per un nuovo "rinascimento urbano" sono state gettate.