

VareseNews

Anche in Svizzera è caccia alle biciclette: +25%. Nonostante le poche ciclabili

Pubblicato: Venerdì 5 Giugno 2020



+25%. Se vogliamo far parlare i numeri, questo è il più evocativo. È il risultato di [uno studio](#) condotto dal'ETH, il Politecnico federale di **Zurigo**, insieme alla rete televisiva ITV, dalla società WWZ e dall'Università di **Basilea**, e [ripreso](#) anche dall'associazione Svizzera dei fornitori di biciclette **Velosuisse**.

I partecipanti allo studio – un sondaggio condotto con il supporto di un app – hanno mostrato un aumento di ciclisti di circa il 25% durante i mesi di lockdown e le prime settimane di riaperture, confrontati con lo stesso periodo del 2019. Lo studio analizza diversi aspetti, come la distanza media percorsa, la durata media dei viaggi, confrontati con gli altri mezzi di trasporto. Se, come ovvio, l'utilizzo dei mezzi pubblici è crollato e fatica a riprendersi, anche la macchina ha diminuito la sua leadership come mezzo più utilizzato dagli svizzeri, e la fine del lockdown non ha riportato i numeri del 2019.

Il rinnovato interesse per la bicicletta è riscontrato anche dai negozianti. Il [Tages Anzeiger](#) ha intervistato alcuni rivenditori del **Canton Soletta**, che hanno ammesso di aver **già esaurito le scorte di quasi tutti i modelli**. Ciò è dovuto anche alla dipendenza dalla Cina, dove in questi mesi molte fabbriche sono rimaste chiuse e la produzione ha subito un forte rallentamento.

Gli stessi problemi li stiamo vedendo qui in Italia: [abbiamo provato a descrivere la situazione](#) – in città così come in provincia – per capire se esiste veramente un boom della bicicletta. Alcuni dati lo confermerebbero: secondo le stime sulle previsioni di vendita del [Sole 24 Ore](#), nel 2020 si venderanno circa **400 mila bicilcette in più rispetto al 2019**.

La demobilità e l'urbanismo tattico

Tornando oltre confine, i numeri provvisori ma evidenti sull'aumento delle biciclette per strada hanno portato alla ribalta alcune discussioni. Il concetto di *demobilité*, o **demobilità**, esiste già da diverso tempo, ma ora è diventato estremamente attuale. Consiste, in parole povere, nella significativa riduzione degli spostamenti, perlomeno quelli sulle lunghe distanze; nel riscoprire il proprio quartiere di residenza e nell'accantonare progressivamente l'auto.

Ma non basta l'impegno dei cittadini. Anche le amministrazioni devono contribuire per facilitare la mobilità lenta, o sostenibile. Uno dei modi più rapidi per farlo è ricorrere all'**urbanismo tattico**: [alcuni accorgimenti](#) – **zone a 30 all'ora, nuove ciclabili delimitate solo dalla segnaletica orizzontale** – per invitare i cittadini a non usare la macchina. Alcune grandi città in Europa e nel mondo si stanno mobilitando in tal senso: **Parigi ha appena realizzato circa 50 chilometri di ciclabili**, le cosiddette coronapiste. Per ora sono temporanee, anche perché Parigi si trova in un bizzarro limbo elettorale: il 15 marzo si sono tenute le elezioni valide per il primo turno, contraddistinte da un'alta astensione per via della diffusione del **coronavirus**. E il secondo turno, inizialmente previsto il 22 marzo, è ancora rinviato a data da destinarsi. Ma se dovesse vincere la sindaca uscente, la socialista **Anne Hidalgo** (in testa al primo turno con il 30% dei voti), la rete ciclabile sarà confermata e, secondo il programma elettorale,

estesa di 170 chilometri.

In Italia **Milano** è, tra le metropoli, la città più attiva: l'amministrazione ha lanciato l'idea della città in 15 minuti, per rendere disponibili ai milanesi tutti i servizi essenziali nell'arco di 15 minuti. E ha cominciato a tracciare **una nuova linea di ciclabili**, partendo da una zona storicamente poco favorevole alle bici come **corso Venezia**, per **una linea** che, una volta terminata (si prevede entro luglio), collegherà piazza San Babila con Sesto Marelli.

In Svizzera c'è invece già chi parla di occasione persa. Dei passi avanti in tal senso sono stati fatti a **Ginevra** (che ha creato sette chilometri di ciclabile), **Vevey** (che ha chiuso alle macchine per quattro mesi un tratto di lungolago di qualche decina di metri) e **Losanna**, che nel fine settimana chiuderà il lungolago alle macchine. «Ma nel resto del paese non si è fatto granché» ha dichiarato con un velo di amarezza **Patrick Rérat**, professore di geografia della mobilità all'Università di Losanna. Al quotidiano **laRegion** Rérat ha stimato che il 7% degli svizzeri va a lavorare in bici, prevedendo che il numero potrebbe aumentare nei prossimi mesi e anni. «Ma in Svizzera i ciclisti non sono sicuri. Rispetto ai Paesi Bassi, qui il tasso di incidenti gravi è due volte più elevato». Gli svizzeri, secondo il professore, non apprezzano l'urbanismo tattico e l'idea di 'destinazione transitoria': «Qui si pianifica il territorio a lungo termine, discutendo molto. Ma di cambiamenti veri sotto questo aspetto non se ne sono visti molti negli anni. Vedo favorevolmente la futura legge sulle vie ciclabili che il Consiglio Federale ha messo in consultazione a fine mese. Prevede che le ciclabili siano separate fisicamente dal traffico motorizzato. Bisognerà però anche lavorare sul collegamento tra le ciclabili dei vari cantoni, a oggi troppo spezzettate».

Marco Caccianiga

caccianiga.marco@yahoo.it