

Rendiamo le città a prova di bici sul modello di Amsterdam

Pedaliamo di più, ma in futuro due ruote, mezzi e sharing andranno integrate meglio, copiando l'Olanda e New York. Per capire come fare, Banca Ifis ha dedicato il nuovo Osservatorio Smart Mobility alla ciclabilità di Milano, Roma e Napoli

di **Peppe Aquaro**

M

ani sul manubrio e piedi sui pedali. Ma non siamo saliti in sella nel nome di una rivoluzione sociale della mobilità. È la crisi energetica a suggerirci di pedalare: è infatti il risparmio la prima motivazione dell'utilizzo delle due ruote. I dati positivi, però, non mancano, con i ciclisti urbani che hanno aumentato del 43 per cento l'utilizzo della bicicletta, riducendo del 70 per cento il viaggio su un altro mezzo: macchina, autobus o moto, cambia poco. E questa è una delle buone notizie che troviamo all'interno della seconda edizione dell'Osservatorio Smart Mobility realizzato da Banca Ifis, in collaborazione con Repower Italia e Università Bocconi.

Cosa ci fa una banca con un report sulla mobilità sostenibile? «**Mettiamo a disposizione del bene comune le nostre competenze per lo sviluppo di un futuro più sostenibile delle nostre città e del nostro Paese**», risponde **Ernesto Fürstenberg Fassio, presidente di Banca Ifis**. Entrando più nel dettaglio della ricerca, ricordiamo che le città prese in esame per provare a misurare il loro grado di green mobility sono Milano, con il suo hinterland, Roma (il perimetro comunale) e Napoli, anche lei con il suo hinterland. Sono tre città chiave del Paese.

L'obiettivo è dotarle di una visione intermodale del concetto di mobilità. Parole già sentite dalle parti del Ronde Hoep, la ciclabile di 40 chilometri che conduce dal cuore di Amsterdam alla campagna, o lungo la ciclabile che costeggia la 10th Street nel cuore del Greenwich Village a New York. Amsterdam, o l'Olanda in generale, e New York rappresentano il focus dell'osservatorio Smart Mobility: per la serie, **qualcosa potrà e dovrà accadere anche da noi, se nella "ciclabilissima" Amsterdam (37mila chilometri di piste ciclabili), tra gli Anni 50 e 70 il livello di circolazione delle auto per strada è passato da 139mila mezzi a 4,3 milioni di macchine.**

Ispirazione Nord Ovest

Stesso discorso potrebbe essere fatto per la Grande Mela, dove, da trent'anni, si è capito che non ha senso dichiarare guerra a chi va in auto. Molto meglio premiare un approccio multi-modale della mobilità. E i grandi numeri parlano da soli: a New York il 26 per cento dei cittadini maggiorenni utilizzano la bici per spostarsi da un "block" all'altro di Manhattan, e tra questi (1,7 milioni di persone), sono ben 800mila quelli che salgono in sella con regolarità. Sempre a New York, la Metropolitan Transportation Authority (Mta) ha stanziato un progetto di 51 miliardi di dollari per il potenziamento e rinnovamento della rete dei trasporti pubblici con il progetto "Rebuilding New York's Transportation System".

E allora, se questa visione intermodale della mobilità (un luogo in cui trasporto pubblico, sharing

e pedoni sono coprotagonisti per uno stesso obiettivo) è vincente, perché non applicarla anche in casa nostra, dove stiamo assistendo, tra l'altro al cosiddetto "Reshoring" del mondo imprenditoriale della bicicletta, con il ritorno nel Bel Paese di tutte le attività legate all'assemblaggio di una bici.

In un altro Osservatorio sulla mobilità targato sempre Banca Ifis e pubblicato l'estate scorsa, dove è evidenziato chiaramente "L'ecosistema della bicicletta", scopriamo che, con oltre 3,2 milioni di pezzi fabbricati lo scorso anno, l'Italia è il primo produttore europeo di biciclette e paese leader della smart mobility, e con un saldo export-import di biciclette positivo per 1,3 milioni di pezzi e in crescita del 23 per cento sul 2020.

Reshoring

E se qualcuno obietterà che l'ecosistema italiano della bicicletta sa tanto di vittoria di Pirro in quanto è stato facilitato da tutta una serie di ingranaggi che vanno dalla crisi mondiale delle catene di fornitura agli aumenti dei costi di produzione nel Far East registrati a causa della pandemia, gli si potrà rispondere col beneficio del futuro: entro il prossimo anno, l'incremento nella produzione di biciclette è previsto di oltre il sette per cento, trai-



nato dal fenomeno dell'e-bike, che da solo è cresciuto del 25 per cento rispetto a due anni fa.

Ma tornando alle buone azioni a due ruote olandesi e newyorkesi, dalle nostre parti ci sono quattro lettere (Pnrr) che stiamo imparando a conoscere molto bene da un paio d'anni a questa parte. Tra i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza troviamo infatti 40 milioni di euro (più 16,9 stanziati dal Fondo complementare) destinati al **"Mobility as a Service MaaS"**, un sistema di mobilità che integra in un'unica piattaforma digitale l'accesso ai servizi di trasporto disponibili. "Il vantaggio è quello di creare sinergia tra le diverse modalità di trasporto per l'utente, che

può costruire il suo viaggio su misura. Il punto di arrivo tecnologico della multi-modalità", scrivono gli autori dell'Osservatorio Smart Mobility di Banca Ifis.

Multi-modalità

E a chi è destinato il sistema di mobilità? Alle tre città pilota: Milano, Roma e Napoli, le quali si dovranno dotare, entro settembre prossimo, di un documento con risultati e valutazioni sugli impatti del progetto, per poi sperimentare sul campo, entro gennaio del 2024, cosa vuol dire dotarsi di un piano "MaaS". Fanno notare Edoardo Croci e Tania Molteni, dell'Osservatorio green economy della Bocconi: «La MaaS prevede l'integrazione di diverse forme di trasporto, sia

pubbliche che private (taxi, servizi di mobilità condivisa e copertura dell'ultimo miglio) in un unico servizio di mobilità accessibile attraverso un'interfaccia digitale».

Tutto molto bello, certo. Ovviamente, però, **ci sarà da pedalare, considerando ciò che vien fuori dall'Osservatorio sulla mobilità, dove il termometro del benessere rimane negativo** e invariato nella percezione dei cittadini delle tre città pilota rispetto a un anno fa: il 26 per cento ritiene che ci sia stato un peggioramento della mobilità rispetto al 2021, e che trasporto pubblico, traffico e bassa qualità del manto stradale siano tra i maggiori indiziati. Ma la bicicletta è salva.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I gigli rossi del Bengala della foto di Sandipani Chattopadhyay, finalista all'Environmental Photographer of the year, crescono solo in un clima umido. Lo scatto "Recovering nature" è un omaggio alla natura che si riprende dopo la siccità