



# Mobilità ciclistica, le strategie per la sicurezza Meno auto, percorsi protetti e trasporti pubblici

La bicicletta in città è un'opportunità. Soprattutto se utilizzata in contesti meno congestionati dal traffico

La mobilità ciclistica, senza le condizioni di sicurezza necessarie, non può funzionare. Sei incidenti hanno coinvolto ciclisti negli ultimi giorni tra Roma e il Lazio. Due sono rimasti gravemente feriti, due hanno perso la vita. L'ultimo caso ieri all'incrocio tra via Merulana e viale Manzoni. "È impensabile realizzare una seria strategia per l'incremento della mobilità ciclistica senza scelte, chiare e coraggiose, per disincentivare l'uso dell'auto, aumentare la sicurezza e, naturalmente, potenziare il trasporto pubblico", sottolinea Matteo Dondé, architetto, urbanista, esperto di mobilità ciclistica. "Le conferme sono nei dati. Ad esempio, secondo Legambiente, nel nostro Paese negli ultimi 7 anni sono stati realizzati circa 1.500 Km di piste ciclabili che, tuttavia, non hanno portato a un aumento dei ciclisti. Questo racconta molto della nostra situazione".

Condivisione dello spazio, attenzione, rispetto, moderazione della velocità. Principi validi sempre, per tutti. La bicicletta in città può rappresentare un'opportunità, se

ben integrata con la rete del trasporto pubblico e con le giuste condizioni. "Le due ruote a pedali sono concorrenziali per gli spostamenti entro i 5 chilometri. La crescente diffusione delle biciclette elettriche, che hanno la pedalata assistita, può inoltre contribuire, sia per quel che riguarda le distanze da coprire sia sulle pendenze".

Strade meno congestionate, più belle, vivibili e accessibili, sono un'opportunità per tutti, a cominciare dai bambini, che potrebbero guadagnarne in autonomia.

"Altrimenti come fai a fidarti? Bisogna sottrarre spazio alle auto e restituirlo alla collettività, ai pedoni, ai ciclisti, a noi. E invece la scelta spesso ricade su corsie ciclopedonali che non fanno altro che aumentare i conflitti tra chi va in bici e chi si sposta a piedi. Disincentivare l'auto vuol dire, anche, intervenire con forza sulla sosta, rendendola poco conveniente. Reinvestendo però i pro-

venti, come fanno ad Amsterdam, Berlino o Copenaghen, su trasporto pubblico e ciclabilità". In Italia, è cosa nota, c'è un tasso di motorizzazione superiore a Germania, Spagna, Regno Unito e Francia. Siamo abbondantemente sopra le 600 auto per mille abi-

tanti. Nell'Unione europea, lo scorso anno, si è registrato un tasso di mortalità per incidenti stradali di circa 50 vittime ogni milione di abitanti; in Italia il dato è arrivato a 56 **SIMONE COLONNA**

