

## AUMENTA ANCORA L'USO DELLA BICICLETTA IN CITTA'

Un Report pubblicato alcuni giorni fa dalla Città Metropolitana fornisce dati su utilizzo della bicicletta in città in questi ultimi anni.

Sono stati rilevati, in particolare, i passaggi su tre importanti direttrici: Viale Ercolani, via Sabotino, via S.Donato, sia in direzione centro, sia in direzione periferia.

I numeri, per essere realmente significativi, sono stati paragonati a quelli del 2019, nel periodo pre pandemico, e ci dicono che c'è stato un forte aumento nell'uso della bici, in particolare nel periodo primavera-estate.

Mediamente si è rilevato un aumento del 30% dei transiti.

C'è stato anche un aumento dell'utilizzo della "tangenziale della bicicletta" di circa il 6%.

Il Report fornisce anche i dati relativi al BIKE sharing, che invece avrebbe avuto meno utilizzi ma per periodo più lunghi.

Si conferma quindi che la crisi pandemica è stata, anche in questo campo, un acceleratore di processi.

È evidente a tutti che si è accelerato, ad esempio, il processo per rendere possibile ed efficiente lo smart working, ma questi dati ci confermano che è stata un acceleratore di processi anche per quanto riguarda la mobilità cittadina.

Perché queste tendenze vanno esattamente nella direzione indicata da PUMS e PGTU, gli strumenti per la programmazione della mobilità cittadina e metropolitana, adottati nel mandato precedente dal consiglio comunale.

Si è andati verso un aumento della mobilità ciclabile in modo più veloce anche grazie ad interventi cosiddetti "emergenziali", il cui obiettivo era incentivare l'uso della bici in città anche per diminuire la pressione sui mezzi pubblici, stressati dalla pandemia.

Questo report ci conferma che questi obiettivi sono stati raggiunti, conferma che le azioni adottate sono state efficaci, oltre che coerenti con gli strumenti di programmazione.

MA IL REPORT, AL DI LA' DEI NUMERI, CI FA CAPIRE QUALCOSA DI PIU'.

### **1) Chi sceglie di usare la bici, magari proprio in conseguenza di necessità particolari, continua ad usarla anche quando queste necessità vengono meno.**

L'esperienza di usare la bici è infatti l'incentivo più convincente.

Perché ci si rende conto concretamente che è il mezzo che

- per persone in buona salute
- per persone che non devono percorrere lunghe distanze (e in città la maggior parte degli spostamenti sono su distanze brevi)

la bici è il mezzo di trasporto

- più veloce
- più efficiente (dà la certezza dei tempi di spostamento)

- più economico
- più salutare
- più rispettoso dell'ambiente.

## **2) USARE LA BICI CONTRIBUISCE AD ALLEGGERIRE ALTRI MEZZI E AD AGEVOLARE GLI SPOSTAMENTI DI TUTTI**

Chi sceglie la bici si sposterebbe ugualmente con altri mezzi, probabilmente in bus/auto/moto. È quindi evidente che avere più persone che scelgono la bici va a vantaggio anche di chi gli altri mezzi continua ad usarli.

## **3) Bike SHARING: diminuito l'utilizzo**

Nato per chi la bici la usa in modo occasionale.

Tra questi ci sono ad esempio i turisti, quindi il minor ricorso al car sharing risente di sicuro della minore presenza di turisti in città.

Ma, a mio parere, c'è un'altra riflessione da fare.

Chi usa frequentemente il Bike sharing, in città, spesso si trasforma da utilizzatore occasionale in utilizzatore abituale, quindi la bici finisce poi per comperarsela.

Quindi BIKE SHARING COME INCENTIVO A TRASFORMARE, ATTRAVERSO L'ESPERIENZA, L'USO SPORADICO DELLA BICI IN USO ABITUALE.

Concludo quindi questo mio intervento sottolineando ancora una volta che i dati del Report dal quale sono partito per il mio intervento di oggi in consiglio comunale vanno considerati come una buona notizia per tutti.

Una buona notizia anche per chi la bici non la usa né mai la userà.