20 aprile 2017 17:44

Bicicletta. A Copenaghen sta sostituendo l'automobile

di Redazione



Ogni mattina c'e' una lunga coda, che parte dalle periferie della capitale danese per andare verso il centro di Copenaghen. Lo spettacolo e' sempre lo stesso: col vento, pioggia o neve, da quando la citta' si sveglia, le biciclette prendono d'assalto le sue grandi arterie che hanno ai lati delle larghe piste ciclabili, passano i ponti, attraversano i parchi, e finiscono ammucchiate in dei parcheggi da lungo tempo affollati.
A novembre 2016, un nuovo record e' stato stabilito: circolano ormai piu' biciclette (265.700) che vetture (252.600) a Copenaghen. Ma la citta' vuole andare ancora piu' in la': mira al 50% di spostamenti in bicicletta entro il 2015, cosa che permetterebbe di ridurre ancora di 10/20mila tonnellate le emissioni di CO2 gni anno, gia' diminuite di 100.000 tonnellate circa.
Dall'ultima indagine, nel 2015, il 41% dei suoi 580.000 abitanti va a scuola o al lavoro in bicicletta. Per i turisti, sempre piu' numerosi per visitare Copenaghen in bicicletta, e' stato necessario editare un manuale d'uso -in otto lingue- per cercare di minimizzare i conflitti con gli autoctoni. Essi sono istruiti sulle regole in uso fin dalla loro piu' giovane eta'.
Due abitanti su tre non possiedono una vettura. Henrik Smedegaard Mortensen, patron del negozio di noleggio Baisikeli -che invia ogni anno centinaia di vecchie bici d'occasione in Mozambico- e' uno di loro. Questo giovane padre di famiglia prende in prestito quella dei suoi vicini quando va a trovare i suoi genitori, a tre ore da Copenaghen.

"La vanita' della politica"

Il resto del tempo, gira in bicicletta o in treruote, quando porta sua figlia di 3 anni a scuola. "Non e' perche' e' un bene per l'ambiente o la salute, precisa. Ma un tragitto in cui impiego tre minuti in bicicletta, per farla in auto ci vorrebbe un quarto d'ora".
Al Comune, Morte Kabell, assessore ai trasporti, assicura che "non ci sono ricette miracolose". Se Copenaghen disputa ad Amsterdam il primo posto di tutte le classifiche mondiali sulla bicicletta -al punto da dovervi dedicare tre persone a tempo pieno per accogliere le delegazioni internazionali-, e' semplicemente perche' "ha fatto una buona scelta" -quella di arrivare entro il 2025 a non dover piu' usare combustibile a carbone- la scelta facile, costruendo delle infrastrutture dove i ciclisti si sentono sicuri".
Ma questa non e' sempre stata una cosa evidente. Se, nel 1949, il 45% degli abitanti di Copenaghen si spostava ancora in bicicletta, non sono che il 9% venti anni dopo. L'auto aveva all'epoca sostituito la bicicletta. Il Cmune degli anni 1962/1976 sognava anche di costruire una immensa autostrada che attraversava la citta'.
Agli inizi degli anni 1970, gli abitanti reagiscono. Sono in 150.000 a manifestare nel centro citta' perche' sia loro restituita la citta', i suoi marciapiedi e le sue terrazze. La prima crisi petrolifera, che colpisce in pieno la Danimarca, rafforza la mobilitazione. Per fare economia sul petrolio, Copenaghen stabilisce le domeniche senza auto. Gli abitanti si rimettono in bicicletta. Il progetto di autostrada e' abbandonato nel 1974.

Trentadue anni dopo, la capitale danese sceglie per la prima volta un Sindaco, la socialdemocratica Ritt Bjerregaard, che aveva attivamente fatto campagna per la bicicletta. “Questo si e’ concretizzato con una volonta’ di investire, supportato da una visione: fare di Copenaghen la migliore citta’ ciclabile al mondo”, racconta l’urbanista Anders Rohl.
Ex-attore -ha recitato in Festen di Thomas Vinterberg- Klaus Bondam e’ nominato assessore ai trasporti. Copenaghen si prepara ad accogliere la COP15 nel 2009: “il summit sul clima fu un flop enorme,ma era stato molto benefico per la citta’. Gli ha dato uno strumento per condurre politiche molto decise, permettendole di liberarsi della vanita’ politica, che gli impediva di vedere oltre il proprio mandato”.

“Carote”

Nei dieci anni successivi, la municipalita’ ha investito un miliardo di corone (134 milioni di euro) nelle infrastrutture, e lanciato diversi progetti grandiosi. Una quindicina di ponti sono stati costruiti, permettendo di collegare i 372 Km di piste ciclabili. Una delle principali arterie della citta’, Norrebroagade, diventa la pista ciclabile piu’ frequentata del mondo con circa 40.000 passaggi ogni giorno. Leggermente sopraelevate rispetto alla strada, le piste ciclabili dei due lati della strada sono ampliate e una “onda verde” permette, mantenendo la velocita’ di 20 Km/h, di evitare i semafori per 2,2 Km.
Una mobilita’ urbana viene immaginata: rampe sulle scale alla stazione, ringhiere per evitare di mettere il piede in terra, bidoni della spazzatura inclinati verso le piste, computer che calcolano il numero di passaggi… “E’ un modo di mostrare ai ciclisti che si sta pensando a loro e che vengono prese in considerazione”, dice Bondam.
Per la citta’, e’ tutto un beneficio, commenta l’assessore Morten Kabell: “Quando dei colleghi stranieri mi domandano come abbiamo avuto i mezzi per investire, io domando loro come hanno i mezzi per non farlo.
"Secondo lui, ogni chilometro percorso in bicicletta a Copenaghen produce 1,62 corone (20 centesimi di euro) alla societa’: uno spostamento in auto costa 5,63 corone per chilometro”.
Ma per raggiungere l’obiettivo di una meta’ degli spostamenti effettuati in bicicletta, c’e’ ancora molto da fare, sapendo che la citta’ dovra’ crescere di 100.000 abitanti entro il 2025 e che l’inaugurazione di nuove linee di metro nel 2018 e 2019 rischiano di ridurre sensibilmente il numero di ciclisti.
La maggioranza di sinistra prevede di raddoppiare gli investimenti, per attestarsi sui 30-35 milioni di euro ogni anno. “Ma anche una quantita’ enorme di 'carote' non saranno sufficienti, dice Morten Kabell. Bisogna quindi fare delle scelte: levare i parcheggi, ridurre la larghezza delle strade riservate alle auto, dare la priorita’ alle biciclette negli incroci...”

Fondi soppressi

La Federazione nazionale degli automobilisti (FDM) e’ scettica: “Siamo favorevoli che si continui ad investire sulla bicicletta, ma in modo costruttivo, scegliendo di far crescere la mobilita’ totale, invece di fare la provocazione di complicare in ogni modo la vita degli automobilisti”, dice Torben Kudsk, uno dei responsabili. Che critica la generalizzazione del limite di velocita’ a 40 Km/h e la scomparsa dei parcheggi: “E’ arrogante dire che le persone non hanno bisogno di auto, e’ mancanza di senso della realta’”.
La sfida, riconosce l’assessore ai trasporti, e’ di estendere le distanze percorse in bicicletta e stimolare gli abitanti ai bordi della capitale a lasciare le loro auto in garage, a vantaggio per esempio della bici elettrica. Copenaghen punta su delle "super-highways": una trentina di autostrade della bicicletta, che migliorino i collegamenti tra la capitale e i suoi 28 Comuni vicini.
Altro strumento: l’intermodalita’. Gli abitanti di Copenaghen possono gia’ far salire gratuitamente la propria bicicletta nei treni regionali, comprese le ore di punta. Da questa estate, i 15.000 transfrontalieri possono viaggiare tra Malmö (Svezia) e Copenaghen in un traghetto concepito per le biciclette.
Ma un cambiamento di maggioranza dopo le elezioni comunali, questo autunno, potrebbe rallentare la tendenza. La destra fa resistenza. Dopo il suo arrivo al potere nel 2015, il governo liberale ha soppresso dei fondi destinati alla bicicletta. “Si passa piu’ tempo a darsi battaglia coi deputati per cercare di convincerli”, testimonia Morten Kabell, che vuole credere che sarebbe ormai difficile di tornare indietro in una citta’ la cui identita’ e’ ormai pianamente associata alla piccola regina.

(articolo di Anne-Françoise Hivert, pubblicato sul quotidiano Le Monde del 20/04/2017)