

luglio 25, 2011

Colloquio con **Daniel Firth**

Accessibilità ciclistica ottima: piste ciclabili per il centro fino a 30 km dalla città.

Popolazione: 850mila abitanti, 2 milioni nell'area metropolitana. Per il 2030 è previsto un incremento del 25%.

Tasso di motorizzazione: 0,4 auto/abitante

Model split da e per il centro (2006) 60% trasporto pubblico 35% auto 2% bici 4% a piedi. Oggi la quota di ciclisti è oltre il 10%. Obiettivo: aumentare la quota di ciclisti senza diminuire quella del trasporto pubblico.

La **gestione della mobilità è fortemente integrata** con la progettazione urbanistica in quello che noi chiameremo il Piano Generale del Territorio (Walkable City).

Le alte densità abitative favoriscono il TPL.

Allocazione di spazio: agli autobus è riservata una percentuale compresa tra l'uno e il due per cento dello spazio pubblico anche se sono responsabili del 15% dei V/M percorsi. Adesso si sta cercando di riequilibrare questa discrepanza.

Strada = spazio pubblico. Non spazio per la mobilità.

Affidabilità prioritaria rispetto alla velocità.

Bisogna cercare di rendere i tempi di spostamento simili per tutte le modalità di trasporto.

Congestion tax

Approvata con referendum del 2007 dopo un periodo di prova. Popolarità crescente.

Si pagano da 1 a 2 € ogni volta che si attraversa il cordone, con un tetto di 6€/giorno.

Esborso medio 1,2 €. Nessuna agevolazione per i residenti.

Area interessata: 25% del territorio comunale, 10% dell'area urbana nel suo complesso.

Traffico: -18% sul 2005. Nello stesso periodo - 50mila abitanti. Risparmio di tempo: 50%.

Utile al netto delle spese: € 66 milioni (2009).

Criticità: nuclei famigliari con figli piccoli.

Rischio di polarizzazione del dibattito sulla mobilità. La tendenza generale è quella di utilizzare diverse modalità di trasporto. Se non si tiene conto di questo si rischia di contrapporre "gli automobilisti" ai "ciclisti" o ai "pedoni" in una sterile quanto immaginaria lotta di contrapposte lobby che di fatto non esistono.

Parcheggi: Le tariffe variano da 1,5 a 2,5 € nelle ore diurne. Il parcheggio per i residenti non è gratuito (70€/mese). Reddito medio: circa 3000 € mensili. Problema: il parcheggio su strada è generalmente più economico di quello fuori sede stradale.



agosto 6, 2011

Colloquio con **Anja Larsen**

Popolazione: 500mila abitanti, area metropolitana 1.800.000

Tasso di motorizzazione: 0,177 auto/abitante

Modal share 2010 (spostamenti da e per il lavoro / scuole): 35% in bici, 26% in auto, 7% a piedi, 32% trasporto pubblico. Obiettivo per il 2015 è di raggiungere la quota di 50% di pendolari in bici.

Investimenti in infrastrutture ciclabili: nel 2010 sono stati spesi circa 20 milioni di euro per allargare piste ciclabili e crearne di nuove. È attivo un numero verde per segnalare la necessità di piccoli interventi sulla rete ciclabile.

La lunghezza della rete stradale cittadina non è cambiata dagli anni settanta.

Sicurezza in bici: più bici circolano meno pericolo c'è di incidenti. Un incidente grave ogni 4,4 milioni di km pedaliati. Nel 1996 questa cifra era circa quattro volte più alta.

Analisi costi benefici: la città di Copenhagen ha effettuato un'analisi costi benefici per monetizzare i vantaggi che l'uso della bicicletta porta alla società, quantificati in circa 0,16€/km, derivanti principalmente dal miglioramento delle condizioni di salute di chi ricorre a questo mezzo di trasporto. L'uso dell'auto invece comporta un costo sociale di 0,09€/km.

Parcheggi: non è ammessa la costruzione di nuovi parcheggi in centro. Unica possibilità: la costruzione di parcheggi fuori strada contestuale alla rimozione di un numero uguale di parcheggi su sede stradale per recuperare spazio ad altri usi. Tariffe orarie da 1,3 a 4 euro durante il giorno. Circa 0,4 euro nelle ore notturne.

Congestion charge: è attualmente al centro di un dibattito politico la possibilità di applicarla a Copenhagen (nelle ore di punta i pendolari stanno in coda anche mezz'ora). Chi è contrario non è per mantenere lo status quo ma propone una forma di road pricing che, sfruttando la tecnologia gps, tassi tutti quelli che si muovono in luoghi e momenti dove sono disponibili delle alternative all'auto, in tutta la Danimarca.



agosto 2, 2011

colloquio con **Magnus Fah**

Città di circa 300mila abitanti: è previsto un incremento demografico pari a circa 5mila abitanti l'anno. I nuovi residenti provengono in parte dalle aree rurali, dai paesi in via di sviluppo e da Copenhagen.

Stoccolma è una città basata sul trasporto pubblico, Malmö punta di più sulle biciclette. Anche qui si punta a integrare progettazione urbanistica e della mobilità ma non al livello di Stoccolma: il piano urbanistico prevede alcune strategie generali di gestione della mobilità ma non entra nei dettagli. Però prende come principio ispiratore quello di una crescita urbana "compatta" che punti alle alte densità favorevoli trasporto pubblico, vicinanza e qualità della vita.

Modal split 2008: 41% auto 20% a piedi 23% in bici 9% bus 5% treno
Nel 2004 lo share modale dell'auto era del 53%. Gli spostamenti in auto si sono ridotti grazie anche alla campagna **"No ridiculous car trip"** che puntava a far capire come fosse assurdo utilizzare l'auto per spostamenti inferiori ai cinque km, percorribili da chiunque in bicicletta in 10 minuti. Tra le iniziative promosse nell'ambito della campagna anche una bicicletta data in premio a chi confessava gli spostamenti in auto più assurdi.

Ci sono **420 km di piste ciclabili** nel comune di Malmö. Per costruirle non è stato necessario riallocare grandi quantità di spazio precedentemente riservato alle auto.

Limite di velocità abbassato a **40 km/h**: le reazioni della gente non sono state molto negative.

Il tasso di motorizzazione è più o meno come quello di Stoccolma il che, data l'estensione della città su di un'area abbastanza vasta, non comporta grossi problemi di spazio, anche se nel centro storico ci sperimentano problemi di parcheggio.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico si sta cercando di migliorare il **trasporto pubblico di Rosengård**, uno dei quartieri più popolati ed affollati di Malmö, con il centro cittadino, implementando corsie preferenziali e precedenza agli incroci. Un sistema di **Bus Rapid Transit in salsa europea**. 8 linee di autobus con priorità agli incroci. Frequenze di 6 minuti nelle ore di punta.

La flotta di autobus è alimentata per il **50% a biogas** e per il restante altro **50% da gas naturale (metano)**. In cinque anni si punta a far andare tutto a biogas. Il biogas è prodotto da impianti alimentati dalla rete fognaria cittadina.



agosto 11, 2011

Colloquio con **Hermann Bluemel**

Popolazione: 3,5 milioni. 230 veicoli / 1000 abitanti.
Tasso di motorizzazione:
Split modale: 30% a piedi 13% in bici 26% trasporto pubblico 31% in auto (2008)
Non c'è una soluzione valida per tutti ma bisogna adattare i principi alle singole realtà urbane, ognuna con le proprie peculiarità.
Non basta aggiungere km di piste ciclabili. Queste possono essere perfino inutili se non si inseriscono in una strategia più ampia ed integrata a favore della mobilità ciclabile: altrettanto importante è la facilità di accesso alla bici. Il regolamento edilizio di Berlino prevede l'obbligo di parcheggi per biciclette sicuri, accessibili e coperti in tutti gli edifici di nuova costruzione e in ristrutturazione. Il Bilde Zeitung ha un parcheggio sotterraneo per biciclette dal quale si accede direttamente alla sede del giornale.
Allocazione di spazio: è meglio togliere spazio alle auto senza parlarne troppo, un pezzettino alla volta (un posto auto qui, un senso unico là etc) secondo quella che a Berlino definiscono **"salami strategy"**, la strategia dell'affettato. Un poco alla volta l'ambiente diventa molto più favorevole ad altri utilizzi dello spazio urbano, senza grossi traumi.
Grazie anche all'integrazione tra la versatilità della bicicletta e il trasporto su ferro si è venuta a creare un circolo virtuoso che ha portato alla diminuzione del traffico del 10% in dieci anni su tutto il territorio di Berlino. Il trasporto pubblico funziona dalle 4.30 all'1.00 durante la settimana. Nei week end 24 ore al giorno.
Importanza delle modalità individuali di trasporto che consentono spostamenti veloci.
Car sharing: a Berlino ci sono 7 gestori di car sharing, nessuno dei quali riceve o ha ricevuto finanziamenti pubblici. Alcuni vedono il coinvolgimento dell'industria tedesca dell'auto che sembra molto interessata al settore. Nei prossimi mesi partirà anche un servizio di car sharing flessibile (non ci sarà bisogno di riportare l'auto in un parcheggio dedicato ma basterà lasciarla all'interno di una determinata area).
Negli anni scorsi c'è stato anche un progetto sperimentale di car sharing p2p con la partecipazione di Audi. Adesso è finito e non se ne è fatto niente.
Bike sharing: non funziona con le modalità oggi considerate usuali per il bike sharing: non c'è una smart card ma funziona con il sistema call-a-bike con il telefono. Si sta operando una conversione del servizio che funzionerà con smart card, prevederà un uso gratuito solo per la prima mezzora e verrà richiesta una quota annuale di 8 euro. Prevede 1200 bici distribuite in circa 80 stazioni per la fine di agosto. A regime dovrebbero



agosto 15, 2011

Colloquio con **Heiner Bauer**

1,3 milioni di abitanti. Reddito medio 2.500 euro mensili.

Modali split 2008: auto 37%, trasporto pubblico 21%, bici 14%, a piedi 28%.

Si punta ad aumentare la quota di spostamenti in bici al 20% entro il 2015.

Ci sono **1000 km di piste ciclabili** (metà della lunghezza complessiva della rete stradale della città), **212** sensi unici con **corsie ciclabili contromano** e **17 'fahrradstrassen'**, nelle quali le bici hanno sempre la precedenza sulle automobili.

Le persone giovani considerano le automobili una cosa da vecchi. Le auto di grossa cilindrata vengono spesso soprannominate "viagra in cromatura".

Car Sharing: due operatori, uno con la partecipazione di BMW, ma non ci sono parcheggi dedicati.

Parcheggi: le tariffe variano da 1 a 3 euro all'ora. I residenti pagano una tariffa annuale di 30 euro all'anno per poter lasciare la macchina in strada.

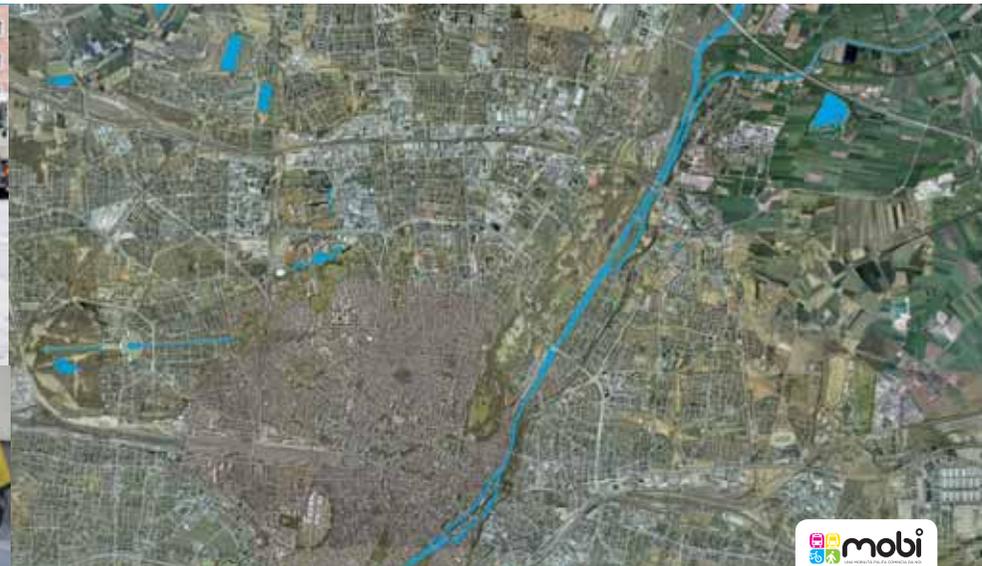
Allocazione di spazio: è un problema politico perché stiamo assistendo a un processo di cambiamento nel quale l'uso dell'auto è perdente rispetto agli spostamenti in bici e a piedi, per cui c'è la necessità di riallocare spazio adesso riservato al traffico automobilistico.

Questa necessità ormai è ampiamente riconosciuta da tutte le parti politiche, però nascono conflitti sui diversi utilizzi alternativi: ci sono voluti mesi di dibattito in consiglio comunale per trasformare 24 posti auto in corsia ciclabile.

Il trasporto pubblico si affida fondamentalmente alla rotaia ma dove questa non arriva si sta cercando di dare priorità ai bus (linea 52).

Si avverte la necessità di veicoli di piccole dimensioni che proteggano dalla pioggia: una via di mezzo tra l'auto e la bicicletta.

Il Bike Sharing non viene preso molto in considerazione perché moltissimi pendolari hanno due bici: una a casa e l'altra alla fermata del trasporto pubblico più vicina al luogo di lavoro.



agosto 19, 2011

Colloquio con **Ivan Maroder**

Popolazione: 104mila abitanti; 160mila l'area metropolitana.

Tasso di motorizzazione: 0,52 auto/abitante nel 2008. Nel 2000 era 0,57.

Struttura modale: 27% auto 29% bici 29% a piedi 8% treno/bus 7% moto(rino).

La **quota di ciclisti è raddoppiata dal 2002 al 2009**, a spese principalmente della quota di pedoni. La quota di automobilisti è scesa nello stesso periodo di circa 4 punti percentuali. 50 km di piste ciclabili (2009). Segnaletica ottima, così come l'integrazione con la rete provinciale di percorsi ciclabili a uso turistico.

Bici e automobile hanno un grande punto di forza rispetto al trasporto pubblico: **la possibilità di coprire tutto lo spostamento** senza il ricorso ad altre modalità di trasporto. I bus e i treni spesso richiedono uno spostamento "complementare" con altri mezzi (bici, auto, altro mezzo pubblico o lunghe camminate). Questo solleva due problemi: il primo è legato all'accessibilità automobilistica: il fatto di poter arrivare in auto quasi sempre molto vicino alla propria destinazione finale è qualcosa che va a vantaggio dei cittadini o in qualche modo ne deteriora la qualità della vita? Il secondo riguarda la necessità di integrare il più possibile le diverse modalità di trasporto alternative all'auto.

Parcheeggi coperti: tariffa da 1,20 a 2,30€. Grande parcheggio interrato sotto piazza Walther, centralissima, da oltre 400 posti.



agosto 21, 2011

Quasi quasi giro la bici ma...

...i vecchi già lo sanno il perché?
E anche gli alberghi tristi
Che troppo e per poco
E non basta ancora
Ed e' una volta sola...
(Vincio Capossela)

35 km da Bologna. Da percorrere il più lentamente possibile.
W la canicola...

agosto 24, 2011

Eccomi "finalmente" a casa. Dopo essere arrivato a Bologna sotto il solleone delle tre di pomeriggio di domenica, sono rientrato a Bergamo in treno ieri pomeriggio.

Arrivato alla stazione centrale di Bologna poco dopo le 13, affamatisimo (questa volta non per le pedalate ma perchè non c'era stato modo di trovare un momento per mangiare), dopo aver fatto il biglietto cerco qualcuno che possa cambiarmi 20 euro in due banconote da 10 (i bar sono strapieni, il treno è in partenza e l'unica possibilità che mi resta di riempire un po' lo stomaco prima di andarmene sono i distributori automatici). Una quindicina di richieste a vuoto; nessuno ha due banconote da dieci in tasca, almeno così dicono perchè non si prendono neanche la briga di controllare il portafoglio. Alla fine - quando ormai mi sto rassegnando a soffrire la fame e il caldo - me la cavo grazie alla gentilezza di una donna immigrata di colore...

Un paese diffidente non è un paese civile. Il futuro si affronta molto meglio con la fiducia che con il sospetto. Guardate un po' gli svedesi.



luglio 6, 2011

Ieri, dopo una notte passata all'aeroporto di Alta, anzi fuori dall'aeroporto che a mezzanotte chiude - Alta è un paesino di poche migliaia di abitanti - ho preso un bus per Honningsvåg, ultimo avamposto della civiltà prima del mare artico.

Qua si tocca con mano l'isolamento del posto ogni volta che si incontra qualcuno: vedono talmente tanta gente che appena vedono un volto nuovo lo riempiono di attenzioni e di sorrisi. L'ambiente è proprio di quelli di confine, un po' da bambina portoghese di Guccini anche se qui il clima è molto più severo; a me è andata bene e qui a Honningsvåg siamo intorno ai 12-13 gradi, a Capo Nord ieri eravamo intorno ai 9 gradi, con un vento piuttosto forte. E a CN quando non c'è vento piove. Wow, ho imparato come mettere gli accenti... Il cielo qui è incredibilmente basso, non trovo un altro modo per spiegarlo. Un sacco di alici e di gabbiani.

Ieri la prima pedalata di 60 km da Honningsvåg a Capo Nord e ritorno... pensavo una cosa più piatta, invece il percorso è tutto un saliscendi con salite anche piuttosto toste, vicine al 10% e inevitabili ridiscese. Oggi conto di arrivare a Olderfjord a circa 100 km da qui dove passerò la notte nel locale campeggio, credo.

