ARIO DE MARCO

Il pendolare ciclista

Riflessioni sulle città possibili

SAGGI

Indice

- p. 7 Premessa
- 10 Pensieri in libertà di un pedalatore
- 16 Metodologia e obiettivi dell'indagine
- 27 Un paio di concetti utili
- 44 "Sprawling" e struttura sociale del comprensorio urbano
- 51 Partire dagli opposti: l'esperienza di Oulu
- 55 Passi Oulu, ma perché Freiburg im Breisgau?
- 60 Esiste un quadro di riferimento europeo?
- 69 Copenaghen: il cambio di paradigma
- 71 Copenaghen: chiari obiettivi di lungo periodo, ampia flessibilità nella gestione quotidiana
- 85 Copenaghen: sparare a un obiettivo mobile
- 88 Copenaghen: in bici per una migliore economia
- 90 Che caratteristiche ha il ciclista utilitario?
- 91 Considerazioni finali sul modello Copenaghen
- 92 L'altro gigante in bicicletta: Amsterdam
- 94 Contesto nazionale: c'è un modello olandese?

- p. 98 Perché puntare su una mobilità ciclabile: le ragioni della politica e quelle dei singoli
- 100 Convivere con un territorio limitato: una città a struttura compatta
- 104 Priorità chiare riguardo alle infrastrutture
- 106 Problemi specifici, opportunità, prospettive
- 111 Londra: il re è nudo
- 125 Parigi, la politica dei piccoli passi
- 131 La riscoperta della Senna
- 136 Mobilità ciclabile: un elemento che favorisce l'integrazione o un nuovo fattore di discriminazione?
- 149 Cosa ci insegna un'analisi comparativa?
- 180 Considerazioni finali
- 190 Andare in bici: fattori sociali e culturali
- 202 Io e la bici
- 209 La città del futuro
- 213 La riscoperta della lentezza
- 213 Nota conclusiva
- 214 Letture suggerite

Premessa

“Ti faremo un’offerta che non potrai rifiutare”. Me ne restavo impalato, cercando di ordinare e valutare gli eventi. Ero arrivato la sera precedente, su invito di un collega, per presentare il modo di operare della struttura che dirigevo, avendo inteso che all’istituto ospite fossero interessati a raccogliere idee per sviluppare qualcosa di simile. Con mia sorpresa, la mattina successiva avevo trovato il consiglio direttivo al completo ad attendermi, una decina di persone. Raccontai loro come ci eravamo organizzati, spiegai la logica, portai alcuni esempi. Dopo aver risposto ad alcune domande, il grande capo mi interruppe e chiese quando avrei voluto incominciare a lavorare per loro. Non immaginavo questa eventualità, quindi risposi onestamente che non ci avevo ancora mai pensato e che comunque avevo già un lavoro di cui ero soddisfatto e in un luogo che preferivo, in termini di qualità della vita. Il grande capo emana una naturale simpatia che lui usa come un maglio per polverizzare gli incauti, in quell’occasione mi sorrise nel più accattivante dei modi e pronunciò la frase che allora, mentre cercavo di

comprendere se fosse stata detta seriamente o come facezia, mi costringeva già a valutare i vantaggi e le rinunce che sono inevitabilmente legati alle scelte. L'offerta arrivò dopo una settimana e, almeno sulla carta, sembrava realmente impossibile da rifiutare. A quel punto dovetti incominciare a considerare come un'ipotesi realistica l'eventualità di trasferirmi a Milano.

Ora, immagino che tante persone possano ambire a vivere a Milano, ma nella mia personale graduatoria rappresentava una soluzione dolorosa e deprimente. Penso sia una questione di imprinting, Milano rappresenta l'opposto dell'ambiente in cui sono cresciuto, ovvero una piccola città ai margini dei grandi flussi. Mi piacciono luoghi che abbiano simili caratteristiche. Parti da un paesaggio di colline, con il fiume che si apre fra loro un passaggio, alle spalle l'altopiano boscoso in cui rifugiarsi, di fronte, oltre il Carso, il mare. E puoi accettare la piatta pianura e neppure un bel corso d'acqua a dare orientamento e dinamicità alla struttura urbana? Inoltre, ormai erano tanti anni che vivevo all'estero e da quell'ottica l'Italia mi pareva quanto mai poco desiderabile. C'era però un'incognita. Avrei potuto lavorare ancora altri tre anni nel mio laboratorio ma poi, per le regole dell'istituto, non avrei potuto rinnovare il contratto. Quindi, c'era il rischio che in quei tre anni non riuscissi a trovare una soluzione, professionalmente parlando, altrettanto valida rispetto a quella che veniva da Milano. Cos'era maggiormente più rischioso, decidermi per una posizione vantaggiosa in un posto indesiderato o contare sulla fortuna e puntare su un'alternativa ancora inesistente? Decisi di considerare l'avventura milanese come un'opzione a termine, un investimento che richiede sacrifici per un periodo

comunque sopportabilmente corto. Per farla breve, accettai la “proposta irrinunciabile” mentre mi ripetevo, cercando di convincermi, che per 5-6 anni avrei potuto tener botta.

Nei mesi successivi, in cui vivevo ancora a Heidelberg, raggiunsi spesso Milano perché dovevo organizzare il nuovo laboratorio e la mia nuova vita. In quella precedente ero sempre andato al lavoro in bici, ligio al principio che “non esiste il maltempo, ma solo abbigliamento inadatto”. Volendo limitare quelli che consideravo elementi negativi della milanesità e sfruttando il fatto che l'istituto era situato nella zona meridionale della città, decisi che avrei cercato casa in campagna, in qualche punto fra Milano e Pavia. Scoprii che il Naviglio pavese aveva un'alzaia ancora percorribile in bici, seppur in certi tratti lo sterrato fosse molto trascurato e alcuni collegamenti mancassero, amputati dalla costruzione di nuove infrastrutture. Mi spaventò una ricognizione delle strade che collegavano il luogo di lavoro al percorso extraurbano dell'alzaia e valutai assolutamente troppo pericoloso il percorrerle al buio. Decisi che dovevo quindi cercare un'alternativa via treno per l'inverno, ma questa chiaramente doveva essere compatibile con spostamenti via bici dal domicilio, e alla fine la mia scelta cadde su Borgarello, un paesetto senza pretese lungo il Naviglio, circondato sugli altri lati da risaie, qualche pioppeto e canali popolati da grasse nutrie. La stazione di Certosa dista un solo chilometro, i supermarket di Pavia una ventina di minuti di bici. Fra casa e laboratorio c'erano 28,5 km, piatti e spesso su capezzagne con fondo sconnesso, ma in gran parte segregati dalle strade utilizzate dagli autoveicoli. Nel contratto che non avrei potuto rifiutare chiesi di aggiungere una postilla: il diritto d'uso di una doccia negli edifici tecnici. Poi chiesi informazioni

a dei colleghi specialisti e comperai quella che definivano una bici da cross, ovvero una cugina robusta di una bici da strada, con copertoni più larghi e un telaio rinforzato. Ero pronto e per i seguenti cinque anni mi attenni a un preciso calendario: dal primo lunedì di ora legale al 30 settembre, in bici da Borgarello a Milano, da ottobre a fine marzo in bici fino a Certosa, poi treno, metro, e una passeggiata.

Pensieri in libertà di un pedalatore

C'è chi considera il ciclismo esclusivamente uno sport, molti lo praticano per escursionismo più o meno occasionale e per piccoli spostamenti in città nelle stagioni considerate più propizie. Questa visione rispecchia senz'altro la condizione dell'Italia, ma nei Paesi dell'Europa centro-settentrionale la bici viene usata soprattutto come mezzo di trasporto in alternativa ai mezzi pubblici o all'automobile. Io, che avevo sempre inconsciamente fatto mia questa opportunità pratica offerta dalla bici, anche quando vivevo in Italia, ho sperimentato una sensazione di gioioso appagamento quando mi sono trasferito in contesti urbani in cui spostarsi in bici era facilitato e reso sicuro. Mi è sempre piaciuto il pendolarismo in bicicletta, quello che viene descritto come *utility cycling* in contrapposizione al muoversi in bici per svago o attività sportiva. Questo a prescindere dalle condizioni atmosferiche, perché l'esposizione fisica permette di apprezzare senza filtri ciò che mi circonda, percepire il freddo pungente sulle guance, annusare gli odori, osservare quanto accade ai margini della corsia di marcia. Pedalando da Borgarello verso la metropoli pote-

vo godermi i campi che progressivamente inerbivano per poi venir inondati, le ragnatele stese fra i rami dei cespugli trasformate in macroscopici cristalli grazie alla regolare deposizione delle gocce di rugiada che ora brillavano al primo sole, gli animali attratti dall'acqua del Naviglio che zampettavano, svolazzavano, strisciavano o correvano per sfuggire al regolare sfrigolio generato dai miei copertoni. Potevo ammirare come i freddi colori dell'aurora si tramutassero nel cielo in quelli caldi dell'alba e godermi il tepore dei primi raggi di sole, ma anche scoprire come l'acqua del canale rinfrescasse i miei ritorni sotto il sole estivo. I ciclisti sono relativamente lenti e massimamente esposti a quanto li circonda, due condizioni particolarmente vantaggiose per percepire il contesto in cui si muovono. Inaspettatamente, trovai che fosse piacevole anche la noiosa campagna a sud di Milano, fatta di piatte distese, pochissimi alberi e quasi nulla variazione di colture agricole che avrebbero potuto introdurre policromia, prospettive variabili e inaspettate geometrie. Fui anche sorpreso dall'osservare che i tempi di percorrenza porta a porta erano competitivi rispetto a quelli dei pendolari che utilizzavano auto o treni per recarsi al lavoro, ovvero un'oretta abbondante a inizio stagione che poi si riducevano a 55 minuti quando ero ben allenato. Questo piccolo miracolo rappresentato dal trasformare un tempo morto (quello del trasporto verso e di rientro dal lavoro) in un tempo goduto era per altro reso possibile dall'aver ottenuto la richiesta doccia e un'area protetta per parcheggiare la bici una volta giunto a destinazione, due risorse assolutamente fuori dal comune a Milano. Aleggiava comunque un incombente "ma": i pochi chilometri che dovevo percorrere in città, in

assenza di piste ciclabili segregate e protette, erano fonte di stress e pericolo oggettivo, una condizione che quasi annullava il piacere accumulato nella restante parte del viaggio. Nel traffico dovevo concentrarmi esclusivamente a guidare, aguzzando tutti i sensi per evitare non solo le prevedibili situazioni di potenziale pericolo ma soprattutto quelle generate da comportamenti irrazionali, e come tali difficilmente anticipabili, dei veicoli che mi circondavano.

Così, quando finalmente imboccavo l'alzaia e potevo dimenticarmi di camionisti distratti e automobilisti assonnati o nervosi, mi affioravano riflessioni sulle mie esperienze di pendolare ciclista, prima accavallate in modo caotico, poi via via più organizzate. Ad esempio, vi erano argomenti per rispondere all'atteggiamento comune delle persone che, semplificando, suonava: la situazione del trasporto, quello pendolare in particolare, è estremamente deprimente, ma nessuna reale alternativa è possibile? La mia ipotesi era che, forse, Milano, anno Domini 2006, avesse semplicemente perso l'ondata culturale che altre città europee, che io conoscevo per esperienza diretta, avevano colto nei decenni precedenti per migliorare non solo la loro sostenibilità ma anche la loro competitività, migliorando la loro qualità della vita a partire da un diverso modello di mobilità urbana e regionale. Perché, a Milano e in generale in Italia, non ci si erano mai poste domande che invece avevano guidato il cambiamento altrove? Domande che sono emerse solo nell'emergenza post Covid-19, con tutti i pericoli connessi al voler individuare scorciatoie a processi che invece richiedono purtroppo tempi lunghi per progettazioni sensate ed efficaci? Ad esempio, è sufficiente investire genericamente in mobilità attiva (spostamenti a

piedi e in bicicletta), intesa come mezzo adatto e necessario per rimodellare la cultura del trasporto metropolitano, oppure bisogna capire come valutare la rendibilità dei possibili interventi e individuare gli standard tecnici più convenienti da subito? È possibile collegare questa opportunità di trasporto al recupero e alla valorizzazione di altri beni, come i corsi d'acqua urbani, i parchi, ma anche le aree dismesse e gli spazi "persi" (definiti *void*/vuoti nelle referenze in inglese), ovvero quelli rimasti intrappolati fra altre infrastrutture? Potrebbe questo approccio rafforzare l'identità di un luogo, nel caso di Milano il suo passato di "città d'acqua" collegata funzionalmente al territorio circostante dai suoi canali, da contrapporre a un'impressione di agglomerato urbano diffuso e sfocato? Come motivare le persone a utilizzare la mobilità attiva e limitare il modello, di trasporto e in generale di approccio esistenziale, basato sull'automobile privata? Quali sono le decisioni politiche, relative alle scelte infrastrutturali e alla legislazione, necessarie per incentivare il cambiamento? E, accanto a queste domande di carattere tecnico, bisogna aggiungerne almeno un'altra, che è tanto di valenza etica quanto pratica: quale processo decisionale si può, o meglio, si deve sviluppare per arrivare a un chiaro e condiviso mandato per l'implementazione dell'idea? Perché ottenere un ampio consenso è la preconditione per poter poi riorganizzare la struttura urbana in una versione accettabile dai cittadini e, in quanto tale, che possa godere del loro supporto nel tempo. Questo poiché è falso pensare che si possa instaurare una nuova mobilità a costo sociale zero. Bisognerà ridistribuire lo spazio pubblico, quindi toglierlo a certe infrastrutture per accomodarne altre e questo sarà causa di conflitti. Quindi

sarà necessario mediare e trovare dei compromessi che non stravolgano l'idea iniziale ma al contrario convincano della sua utilità, adottando un modello di pianificazione partecipativa che limiti il numero degli scontenti e incrementi la platea di chi si sente parte del progetto.

Mentre pedalavo e i pensieri cercavano di organizzarsi, mi resi conto che non avevo le basi per dar loro una struttura organica. Non conoscevo quanto discusso, provato e dibattuto in passato, cosa avesse funzionato e cosa no, come le città portate ad esempio fossero arrivate a realizzare i loro intenti, o quanto rilevante fosse ancora il divario fra obiettivi e realtà. In pratica, avevo a mia disposizione solo delle osservazioni empiriche, le mie esperienze di ciclista in diversi contesti, vari ma statisticamente pur sempre limitati. Pertanto c'era il rischio che mi creassi "opinioni" senza alcun fondamento logico e che non avessero la capacità di descrivere la realtà. Sentii perciò l'esigenza di mettermi a studiare l'argomento, perché mi interessava comprenderlo. Ora, chiunque lavori, abbia in più due ore di viaggio al giorno come pendolare e anche solo un minimo di vita sociale, sa che il tempo diviene una risorsa limitata e che ci vuole una fortissima motivazione per intraprendere uno studio sistematico "a tempo perso". In queste occasioni, se possibile, è utile darsi un obiettivo e trovare un vincolo che ci leghi al suo conseguimento. Pensai che iniziare un dottorato in architettura del paesaggio/mobilità urbana potesse essere una soluzione. Anche se non ho mai lavorato come agronomo, mi favorì l'aver conseguito una laurea in una disciplina che prevede sia lo studio della botanica che di discipline tecnico-ingegneristiche e, alla fine di un processo relativamente lungo, ottenni il permesso per iscrivermi presso l'università

tecnica di Monaco di Baviera (TUM). Questo grazie soprattutto all'intercessione del mio mentore che con divertita partecipazione assisteva al mio eterodosso combattimento con i rudimenti della nuova materia. Penso che l'inizio ufficiale della tesi sia stato il 2009, benché io ormai avessi incominciato a studiare da un paio d'anni elementi legati all'argomento. La parte più consistente del lavoro fu accumulata nei cinque anni successivi ma ce ne vollero altri cinque per finalizzarlo e alla fine discuterlo nel 2019. Un hobby curato per un decennio che mi ha insegnato tante cosette su come sia possibile immaginare, progettare, rendere accettabile, realizzare fisicamente e poi costantemente aggiornare un nuovo approccio di mobilità urbana che valorizza la bicicletta come partner essenziale del "sistema trasporto" e che penso possano interessare anche ad altre persone. Questo lavoro rappresenta il tentativo di condividere queste conoscenze relative ai processi di implementazione di modalità attive di trasporto, perché fino a ora in Italia non hanno mai trovato veramente voce nel pubblico dibattito, nonostante diverse amministrazioni abbiano realizzato nel frattempo strutture più o meno riuscite. Nella migliore delle ipotesi queste informazioni e riflessioni potrebbero offrire degli strumenti per comprendere come muoversi per riuscire a trasformare le nostre città e renderle entità più efficaci e vivibili. Come si usa dire adesso, più sostenibili. Un ultimo aspetto riguarda poi il rapporto fra conoscenza e godimento delle esperienze. Da quando ho occhi nuovi per leggere l'organizzazione della mobilità ciclabile urbana, "vedo" aspetti e particolari che prima non notavo e questo mi permette di apprezzare molti dettagli nelle città che visito per lavoro o diletto, come se mi svelassero dei segreti che in passato re-

stavano celati. Spero che le informazioni contenute in queste pagine possano consentire anche ai lettori di accedere a questi piccoli mondi nascosti.

Metodologia e obiettivi dell'indagine

C'è una lettura che consiglieri a tutti coloro che vogliono guardare con occhi nuovi la loro città e ogni città che capiterà loro di visitare. Si tratta di *Cities of Tomorrow*, scritto da sir Peter Hall, una narrazione critica della storia della pianificazione urbana. L'ho trovato un libro affascinante perché spiega le ragioni culturali e politiche delle scelte, e delle mancate scelte, di programmazione dello sviluppo delle città. È un punto di partenza ottimale per poi poter approfondire i temi dai quali si è personalmente più attratti. Inoltre la tesi dell'autore, ovvero che la struttura urbana, per la sua importanza nel determinare ogni aspetto della vita sociale e produttiva, non può essere decisa da chi ragiona esclusivamente in termini strettamente tecnici da urbanista o da ingegnere, ma deve essere modellata anche dall'apporto di competenze trasversali e complementari, dovrebbe spingerci a riflettere su questa domanda: chi decide, e per mezzo di quali meccanismi, come allocare lo spazio pubblico nella nostra città? Lo sviluppo dell'agglomerazione urbana corrisponde a un fenomeno economico e culturale complesso, che non può essere ridotto al risultato univoco di un calcolo ottenuto inserendo dati relativi a flussi di traffico e volumi edificabili e tanto meno a quello che risulterebbe da un'assenza, giustificata ideologicamente, di qualsivoglia volontà di regolamentazione concepita per imbrigliare uno

sviluppo ispirato esclusivamente dalla “mano invisibile” del libero mercato. A Hall si attribuisce l'affermazione che non sia necessario essere un architetto per essere un urbanista, il che sarebbe in linea con il suo pensare al progetto di pianificazione come a uno sforzo multidisciplinare che dovrebbe occuparsi di tutti i fattori che possono influire sulla modellazione della società e delle infrastrutture che questa richiede, così com'è, ma anche come potrebbe essere. Questo perché la progettazione del territorio non è mai neutrale, ma al contrario traccia nel paesaggio dei riferimenti tangibili che impongono allo sguardo di ogni singolo di ripensare al suo luogo, fisico quanto economico e culturale, di appartenenza. In *Cities of Tomorrow* c'è un intero capitolo dedicato alla simbologia insita nelle composizioni architettoniche, all'idea che queste impostino una gerarchia spaziale che ne rispecchia una sociale. Tale aspetto è pure l'oggetto di un lavoro molto specialistico, ma che per me è stato particolarmente illuminante (*The City as Text: The Politics of Landscape Interpretation in the Kandyan Kingdom*, di James Duncan) perché, analizzando l'urbanistica delle città di una regione dello Sri Lanka, individua la stretta relazione che lega la disposizione reciproca delle strutture fisiche corrispondenti alle funzioni dominanti in una città alla gerarchia sociopolitica che la governa. In altre parole, la distribuzione degli edifici, e quindi delle attività a loro collegate, nello spazio urbano suggerisce implicitamente cosa sia giusto, sacro, rispettabile, accettabile e cosa invece misero, insignificante e vada perciò evitato. Il paesaggio urbano è sempre simbolico, con un tempio e un palazzo che dominano fisicamente da una posizione predominante le case dei patrizi e poi a scalare le dimore e le officine delle caste via via più umili. Esso struttura la ge-

rarchia sociale, detta le norme morali e quelle dell'autorità cui ci adeguiamo. La sua forza è quella della topografia che imprime nel paesaggio un alto e un basso e inculca l'idea di un rapporto di sudditanza, quasi non si possa disubbidire a un ordine costituito legittimato dal costante e parvasivo confronto dei riferimenti simbolici incisi materialmente nel paesaggio che ci circonda. Chi possiede un palazzo imponente deve valere più di chi vive in una capanna, la grandezza degli dei emerge dallo sfarzo dei templi.

Questo, come altri fattori che inizialmente mi parevano di interesse filosofico piuttosto che pratico, magari interessanti ma estremamente teorici, hanno finito per risultare invece molto utili per interpretare la realtà e ridiscuterne l'apparente ovvietà. Prendiamo un esempio per spiegare come il crescere influenzati da una visione del mondo renda difficile immaginarne un'altra, ragione per cui il poter guardare non corrisponde a riuscire a vedere. In Italia diamo per scontato (nel senso che non pensiamo si possa contestarlo) che le automobili abbiano diritto al 90% dello spazio (corsie di marcia, parcheggi, spesso marciapiedi) cittadino dedicato alla mobilità, perché siamo cresciuti in contesti urbani dove questa è stata l'unica realtà. Le automobili ci sono, quindi dobbiamo creare dello spazio per loro. Nessuno si pone istintivamente la domanda del perché questa condizione sia data per scontata. Questo significa che la nostra educazione passiva, quella dettata dall'essere immersi in un contesto urbano che ci ha plasmato, insinuandoci un unico modello di riferimento, non ci consente di porci il dubbio che, forse, lo spazio pubblico potrebbe essere distribuito diversamente, che la sua allocazione potrebbe, o persino dovrebbe, essere contrattata tenendo conto delle diverse esigenze dei poten-

ziali fruitori. Se ci manca un esempio alternativo, noi banalmente lo ignoriamo per incapacità a immaginarci qualcosa di diverso, ma anche perché consideriamo razionale il reale: ci viene spontaneamente da pensare che il paesaggio urbano sia così da sempre e che i cambiamenti possano essere intesi solamente come aggiustamenti all'interno dell'alveo dell'unica modalità che siamo capaci di riconoscere. La sua legittimità è inscritta nella solida realtà di cemento delle circonvallazioni, nelle prospettive disegnate dalle sopraelevate, dagli spazi trasformati in parcheggi, ovvero in tutte quelle strutture con cui abbiamo familiarità, che rappresentano il nostro immaginario di paesaggio urbano e che quindi accettiamo come immutabili. In un tale contesto di infrastrutture, automaticamente riconosceremo e affideremo al trasporto basato sull'automobile privata un ruolo di preminenza e le alternative, costrette a dividersi le briciole dello spazio disponibile, non verranno mai considerate come valide e serie, al massimo come elementi di nicchia. Direi che c'è della cinica razionalità in questa percezione della realtà: se le risorse a disposizione sono così insignificanti, non ci si può aspettare che siano efficaci. E se sono inefficaci, perché mai investire nel loro sviluppo?

Ovviamente, il "da sempre" è erroneo, le città hanno avuto una struttura urbana che si è via via adattata ai mezzi di trasporto disponibili e si sono trasformate in luoghi a misura delle vetture solo recentemente, in termini storici. Quindi, ora, possiamo o accettare l'idea di fine della storia, l'idea che abbiamo raggiunto il punto massimo, che non consente ulteriori modifiche, oppure credere nel dinamismo di ogni processo economico e riprogettare lo spazio pubblico per adattarci a nuove esigenze.