
Bicimania a Utrecht: Questione Culturale o Scelta Consapevole?

Bicimania a Utrecht: Questione Culturale o Scelta Consapevole?

Far andare le persone in bicicletta non è una imposizione, ma quando le condizioni lo permettono l'opzione bicicletta diventa la più semplice, economica e viene scelta da un numero sempre maggiore di persone. Cambiamo le nostre città pensando di renderle più agevoli per chi si muove in bicicletta.

I cittadini saranno felici di adeguarsi e tutti vedranno i vantaggi di una città più pulita, silenziosa e sana.

Bicimania a Utrecht: Questione Culturale o Scelta Consapevole?

Far andare le persone in bicicletta non è una imposizione, ma quando le condizioni lo permettono l'opzione bicicletta diventa la più semplice, economica e viene scelta da un numero sempre maggiore di persone. Cambiamo le nostre città pensando di renderle più agevoli per chi si muove in bicicletta. I cittadini saranno felici di adeguarsi e tutti vedranno i vantaggi di una città più pulita, silenziosa e sana.

di Elena Butti

Elena Butti, di origine veronese, vive da tre anni in Olanda, dove studia diritto e antropologia al college internazionale dell'Università di Utrecht.

I passaggi in bici sulla strada davanti alla mia università sono 20,000 ogni giorno. Questa strada è stata recentemente convertita in pista ciclabile, per cui le bici hanno la precedenza sulle macchine su tutta la superficie stradale. Ogni giorno ci passano ragazzini, anziani, mamme con enormi ceste della spesa e carrello porta-bimbi, studenti con valigie, persino vagabondi con il proprio cane … tutti su due ruote.

Dov'è questo luogo magico?

Io e la mia bici viviamo in Olanda da tre anni. Paese con il più alto numero di ciclisti al mondo, l'Olanda è anche

ritenuta il paese più sicuro dove andare in bicicletta. Ad Utrecht, la mia città, sono cominciati i lavori per un nuovo cicloparcheggio che ospiterà più di 12,000 bici, ad oggi il più grande al mondo.

Pedalando in questa realtà, non posso che fare il confronto con Verona, dove per andare a scuola ero costretta ad allungare il percorso di almeno 15 minuti per evitare strade trafficate e viaggiare in sicurezza. Più volte mi sono sentita in pericolo pedalando nel buio la sera, e spesso mi sentivo guardata dai guidatori più come un impiccio che come un altro utente della strada con gli stessi diritti e doveri.

Perché questa differenza? In fondo, in Italia piove meno e fa meno freddo. Perché, allora, in Olanda le bici hanno tanto più successo, e sono tanto più rispettate?

Un primo motivo è l'idea di bicicletta. In Olanda, la bici è sempre stata vista come un mezzo di trasporto più che come uno sport ricreativo. Durante gli anni hippie del movimento Provos, gli Olandesi hanno inventato il primo bike sharing (gratuito!) della storia. «Le cosiddette «biciclette bianche» venivano lasciate a disposizione per le strade, senza lucchetto», mi racconta Jan van Weesep, professore di urbanistica dell'Università di Utrecht. «Chiunque ne avesse bisogno poteva prenderle, e poi lasciarle al luogo d'arrivo. Questo sistema è ancora in uso all'interno di alcuni grandi parchi in Olanda.»

Ma la bici in Olanda non è soltanto un mezzo di trasporto: è un'idea di vita. «La bici da libertà alla gente, specialmente ai più giovani: la libertà di muoversi. Negli Stati Uniti questa libertà è data dal lasciar guidare i ragazzini di 15 anni. Qui, invece, i ragazzini vanno in bicicletta. È la loro emancipazione. E per gli anziani», continua van Weesep, «nascondendo un sorriso sotto la barba bianca, è un buon esercizio.»

Come si è arrivati sin qui?

È interessante sapere che l'Olanda non è sempre stata un idillio su due ruote. Con il boom economico degli anni '50, le auto hanno inaspettatamente invaso le stradine olandesi, non pronte ad accoglierle. Le piazze sono state trasformate in parcheggi, e la distanza media percorsa ogni giorno è balzata da 3.9 km nel 1957 a 23.2 km nel 1975. Questo sviluppo inaspettato e senza precedenti ha portato alla morte di 3300 persone nel solo 1971, tra cui diversi bambini.

Le accese e intense proteste della gente ed il prezzo del petrolio balzato alle stelle con la crisi del 1973 determinarono un cambio di rotta. Il governo dell'epoca decise di promuovere attivamente l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo. Sono così nati i primi centri storici vietati alle auto e le prime domeniche senz'auto, parte di un insieme di politiche che ha ridotto la mortalità infantile dovuta al traffico da più di 400 bambini nel 1971 a soli 14 nel 2012.

Ma gli olandesi sono concreti, e a complementare le politiche di riduzione del traffico ci sono infrastrutture ad hoc. Appositi semafori ad altezza ciclista, piste ciclabili ben segnalate su quasi ogni strada, e un generale rispetto per le due ruote fanno sì che, sulle strade olandesi, «più piccolo sei e più ti senti protetto». Anche la legge è dalla parte dei ciclisti, che in principio e fino a prova contraria sono innocenti nel caso di un incidente con un'auto. «Anche se questo non è proprio corretto», sorride van Weesep, «visto che molti ciclisti sono davvero degli imprudenti».

Una volta che l'infrastruttura c'è, non serve molto altro per convincere la gente a «saltare in sella». E quando ci si sposta in un'altra città, è facile portare con sé la propria bici sul treno, o noleggiarne una ai noleggi presenti in ogni stazione. Mentre inizialmente questi servizi erano di proprietà di privati, sono stati gradualmente nazionalizzati e coordinati con gli altri trasporti urbani e nazionali. «Il segreto è questo», mi spiega van Weesep. «La bici, qui, è parte non accessoria, ma integrante, del sistema di trasporto. È la sua spina dorsale.»

La «bicimania» olandese non è dunque una questione culturale, ma piuttosto un investimento, una scelta consapevole. Ed è qualcosa che si nota ogni giorno, vivendo qui. Il più delle volte è qualcosa di positivo. Tranne quando trovare un posto nel parcheggio per bici è più difficile che nel parcheggio per auto.