

BICING!

CAMBIARE
TRASPORTI



Venti milioni di chilometri in poco più di un anno. Cinquantadue volte la distanza che separa la Terra dalla Luna. Questo è il tragitto che hanno percorso fino a oggi gli utenti del Bicing, il servizio municipale di *bike sharing* inaugurato nel marzo dell'anno

scorso a Barcellona. Le protagoniste di questo fenomeno di massa sono rosse e bianche, hanno una silhouette accattivante e si vedono dappertutto. Uno sciame di biciclette di uso pubblico che, giorno e notte, scorrazzano per le Ramblas, scendono e risalgono il Paseo de Gràcia, si infilano nelle viuzze del Barrio Gòtico, sostano di fronte a uffici, ristoranti e negozi. Oppure attendono disciplinate, in fila per uno, sui marciapiedi più spaziosi, finché qualche abbonato avvicina la propria tessera magnetica al punto di stazionamento e le raccoglie.

«Si sono già appropriate dello status di simbolo cromatico della città, che fino a qualche mese fa apparteneva ai taxi neri e gialli», racconta soddisfatto Francesc Narváez, assessore alla Mobilità del Comune di Barcellona e tra i principali promotori del progetto. L'ampliamento della rete municipale di piste ciclabili, realizzata negli ultimi cinque anni, ha contribuito al successo dell'iniziativa: 128 chilometri, che diventeranno 200 entro il 2011, stando alle promesse del sindaco socialista Jordi Hereu. Ma ci è voluta un'ordinanza municipale diretta ai ciclisti e approvata contemporaneamente alla messa in moto del servizio, per far sì che i cittadini si sentissero davvero sicuri sulla bicicletta o comunque rispettassero chi ha iniziato, da un giorno all'altro, a spostarsi con questo mezzo.

Partito a marzo del 2007 con 200 bici e 14 stazioni, il Bicing è considerato oggi un mezzo di trasporto pubblico da affiancare



**Basta bus.
E meno auto.
La nuova città
va a pedali.
A Barcellona,
dove un
abitante su
dieci ha scelto
il *bike sharing***

di Claudia Cucchiariato
Foto di Gunnar Knechtel





a treni, autobus o metro. Disponibile dalle 6 del mattino a mezzanotte nei giorni feriali e 24 ore su 24 durante il weekend. Ha da poco raggiunto quota 4.300 biciclette, 300 zone di parcheggio e 138.000 abbonati. E prima della fine di luglio il sistema arriverà a contare seimila mezzi e 400 stazioni. «Gli abbonati potrebbero moltiplicarsi in modo incontrollabile», avvertono in Comune. Il ritmo attuale è di 330 nuovi iscritti al giorno, ma con l'arrivo dell'estate, oltre ai residenti, potrebbero iniziare a utilizzarlo anche i turisti che si fermano in città per più di due settimane e si fanno recapitare la tessera nel domicilio di villeggiatura.

L'azzeccata combinazione cromatica, rosso e bianco, è stata scelta per ragioni di visibilità. L'ha spuntata sul blu e granata dell'amatissima squadra di calcio e sull'azzurro marino di cui la città va tanto fiera. «Tra gli obiettivi dell'iniziativa ci sono l'aumento della qualità di vita dei cittadini e la garanzia della loro sicurezza in strada», recita il contratto che gli abbonati scaricano dal sito www.bicing.es. Effettivamente, le biciclette prodotte e gestite dalla multinazionale americana Clear Channel su incarico di Bsm (holding municipale che amministra i servizi di ozio e mobilità) sono appariscenti, ma anche leggere, comode, maneggevoli e quasi completamente gratuite. 24 euro per l'abbonamento annuale e trenta centesimi di euro addebitati sul conto corrente di chi sfiora il tetto di 30 minuti per la restituzione.

È il mezzo di trasporto ideale per le distanze corte, in una metropoli in cui la metà degli spostamenti si realizza a piedi e il clima permette di stare all'aria aperta ogni giorno dell'anno. «Prendo una bici e mi sposto comodamente dalla



fermata della metro all'ufficio o da casa al supermercato». Oppure: «Arrivo più puntuale agli appuntamenti». E poi: «Trovo il tempo per vedere il mare nella pausa pranzo». Fino a: «Con un paio di pedalate posso scovare una libreria o un ristorante che non conoscevo». Queste sono le opinioni degli utenti abituali. Alcuni addirittura usano la bicicletta per portare a passeggio il cane o per accompagnare un amico che fa jogging.

Così, nel giro di pochi mesi, pedalare a Barcellona è diventato popolare quasi quanto accompagnare un piatto di tapas alla birra con limonata o come strofinare il pomodoro su una fetta di pane tostato. Direttori di banca, operai, commessi, librai, medici o studenti: non c'è categoria di persone che non si sia messa a cavalcare le due ruote biancorosse. Ormai quasi il 10 per cento degli abitanti di Barcellona possiede una tessera del Bicing. E da un anno a questa parte sono aumentati anche i ciclisti con mezzo privato: da 45.000 a 58.000. E chi, prima dell'introduzione del *bike sharing*, conservava la propria bici in garage o nel terrazzo, adesso la tira fuori più spesso. «Mi sento meno solo, con tanti simili per strada, uno si fa coraggio», sostiene per esempio Jordi, 37 anni, impiegato che ogni mattina indossa il casco leggero da ciclista.

«Siamo sorpresi per il calore con cui tutti i cittadini hanno accolto l'uso del mezzo più ecologico», non smettono di ripetere i promotori del Bicing. I primi sondaggi rivelano che oltre l'80 per cento degli abbonati è un libero professionista e ha più di 25 anni. Un'altra sorpresa viene dalla constata-

Ogni giorno
330 persone si
iscrivono
al servizio. A un
ritmo definito
“incontrollabile”



Dalle 6 del mattino a mezzanotte nei giorni feriali, 24 ore su 24 durante il weekend. 4.300 bici e 300 stazioni. E il 10 per cento degli abitanti di Barcellona ha già scelto di usare il bike sharing.



ni comunali di metropoli come Londra, Sydney, San Paolo, Città del Messico, Chicago, che vengono a studiare, forse copiare, il modello Bicing.

Uno specchio sul quale riflettersi e riflettere potrebbe trovarsi oltre i Pirenei. Parigi vanta da quasi un anno il servizio di *bike sharing* più vasto d'Europa. Il Vélib' (Vélo + Liberté) è stato lanciato pochi mesi dopo il Bicing, ma il paragone risulta difficile per via dell'estensione e la conformazione del territorio cittadino.

Quello di Parigi è un progetto decisamente più ambizioso: 21.000 biciclette gratuite per i primi 30 minuti di utilizzo (poi si pagano con carta di credito uno, due o tre euro per ogni mezz'ora aggiuntiva), distribuite in più di 1.500 stazioni e disponibili 24 ore su 24. Inoltre, «il Bicing è concepito come un mezzo di trasporto rivolto ai residenti, mentre il Vélib' viene utilizzato so-

prattutto dai turisti», spiega Narváez. Infine c'è la questione economica. Il modello barcellonaese si finanzia per il 20 per cento con le quote di abbonamento e per l'80 per cento con i benefici dei parcheggi a pagamento del centro; quello parigino, invece, si mantiene soprattutto grazie allo sfruttamento dei cartelli pubblicitari esposti nelle stazioni e sulle biciclette. Due modi diversi, ma ugualmente efficienti, di incentivare uno stile di vita più sano e uno sforzo collettivo verso la “pacificazione” delle strade. Due modelli che hanno incontrato un'accettazione entusiasta e un impegno concreto dei cittadini nella lotta contro l'inquinamento. Araceli, trentenne infermiera di Valencia che vive a Barcellona da dieci anni e vanta una tessera del Bicing con numero di serie da due cifre, fornisce forse involontariamente una diagnosi del fenomeno bianco-rosso che ha invaso la capitale catalana: «*está muriendo de éxito*». Il Bicing soffre, sta morendo strangolato dal proprio successo.

Questa è l'impressione dei pionieri del servizio, di quelli che lo usano da marzo del 2007 e che, sempre più spesso, dove prima trovavano bici, ora incontrano una fila di persone in attesa.

zione della cifra irrisoria di furti, sabotaggi o atti vandalici. «Nonostante i timori iniziali, dovuti alla recente impennata di scippi di bici e accessori annessi, gli utenti del Bicing si comportano in modo civile e rispettoso», conferma Ramón Ferreiro, responsabile della comunicazione di Bsm. Solo qualche mese fa, i giornali della città denunciavano l'ondata di “inciviltà” che si espandeva per le strade di Barcellona. Oggi nessuno mette più in dubbio la responsabilità con cui pedoni, ciclisti, motociclisti e automobilisti hanno contribuito a rendere più vivibili quelle stesse vie. È stata rinforzata anche la pattuglia di vigili urbani che si muovono in bicicletta, per multare chi infrange le regole introdotte dall'ordinanza speciale.

In seguito all'inatteso boom delle iscrizioni, Clear Channel ha dovuto incrementare il numero di biciclette e stazioni. Ma a fine luglio lo sviluppo subirà un blackout forzato per permettere uno studio approfondito di difetti e imprecisioni e perfezionare un modello che per ora non ha punti di riferimento in nessun altro Paese. «Ogni città è unica: noi ci siamo ispirati all'esempio di Lione, ma il successo è stato talmente travolgente che al momento avanziamo nel buio», ammette Ferreiro. A Barcellona riceviamo delegazioni di amministrazio-