

20 maggio 2015 14:50

## Mobilita' privata. Biciclette versus veicoli a motore? Cambiamento culturale ancora molto lontano

di [Vincenzo Donvito](#)



I dati di Confindustria

([http://www.aduc.it/notizia/vendite+produzione+biciclette+aumento\\_131151.php](http://www.aduc.it/notizia/vendite+produzione+biciclette+aumento_131151.php)) fanno sapere che si fabbricano e si vendono piu' biciclette. Anche se, ovviamente, i dati sono ancora molto lontani rispetto a quelli del mercato dei veicoli a motore, ci si dovrebbe rallegrare del fatto che il mezzo di trasporto piu' ecologico in assoluto, stia prendendo piede. Ma, per l'appunto, ci si dovrebbe... perche' non riusciamo a percepirlo in questo senso. Sara' perche' lo scrivente e' ciclista urbano convinto ed esclusivo, e quindi avvezzo alle sofferenze di questa mobilita': soprattutto piste e parcheggi col lumicino, con relativa demagogia a go-go degli amministratori locali che propongono miracoli che quasi sempre rimangono nelle promesse elettorali o dei raduni specifici (\*).

Per capire che e' una mentalita' e un business che devono essere cambiati, valga per tutto una considerazione. I primi titoli di queste ore per presentare questa impennata del mercato delle biciclette (niente di nuovo rispetto al passato) sono di questo tono: *"cresce la passione per le biciclette"*. Non ci sembra che altrettante presentazioni siano state fatte, per esempio, per il mercato dell'automobile che in questi giorni e' cresciuto. Qualcuno ha letto o sentito cose del tipo *"cresce la passione per le automobili"*? In passato abbiamo letto cose tipo *"cresce la passione per le moto"*. E infatti, moto e biciclette sono considerate *"passione"* non valide alternative alla mobilita' privata a quattro ruote. Non solo, ma se per la moto (distinguendo anche tra scooter e motocicletta) si tratta comunque di una nicchia rispetto alla mobilita' a motore, per la bicicletta e' tutta un'altra cosa. Sarebbe la vera alternativa della mobilita' privata, da mettere in pratica con politiche di vera e propria sostituzione rispetto alla mobilita' a motore, cosi' come avviene in citta' come Copenaghen

([http://www.aduc.it/articolo/mobilita+ciclabile+copenaghen+nuova+capitale\\_22213.php](http://www.aduc.it/articolo/mobilita+ciclabile+copenaghen+nuova+capitale_22213.php)), emulata in piccolo solo da alcuni comuni della regione Emilia Romagna.

La bicicletta e' quindi considerata una *"passione"*, al pari di chi e' appassionato del cinema o del teatro o del trekking o delle mangiate fuori porta. E' evidente, di conseguenza, che le pubbliche amministrazioni possono venire incontro alle passioni dei propri amministrati (per restare in argomento con gli esempi: rassegne di cinema e teatro, maratone urbane, sagre gastronomiche, etc), ma non **trasformarle in scelte primarie e sostitutive**, ma roba marginale.

(\*) gridano vendetta -valga come mega-esempio per tutti- le promesse in merito dell'amministrazione fiorentina che, ospitati i mondiali di ciclismo l'anno scorso, a parte l'asfaltatura di alcune strade a vantaggio poi della mobilita' a motore, a parte alcuni percorsi per le scampagnate sulle due ruote a pedali, a parte alcune inutili medagliette per le presunte targhe che dovrebbero consentire che le bici vengano rubate meno (Firenze e' al top nazionale per questi furti) non ha dato seguito ad **una politica infrastrutturale organica e sostitutiva della mobilita' a motore**.