



**POLITECNICO
DI TORINO**

Collegio di
Pianificazione e
Progettazione

Corso di Laurea Magistrale in
Pianificazione Territoriale, Urbanistica e Paesaggistico-Ambientale
Curriculum: **Planning for the Global Urban Agenda**

Tesi di Laurea Magistrale

*L'evoluzione della ciclabilità a Torino e Amsterdam. Una lettura
attraverso la Prospettiva Multilivello sulle Transizioni*

Relatore

Prof. Luca Staricco

Candidato

Matteo La Torre

Correlatore

Paolo Ruffino

Anno accademico 2019/2020

Indice

1. Introduzione.....	2
2. La Prospettiva Multilivello sulle Transizioni (PMT)	3
3. Evoluzione dell'uso della bicicletta nel caso di Torino	10
3.1 Il macchinario del futuro (1850 – 1900).....	10
3.2 Il mezzo a portata di tutti (1900 – 1948).....	21
3.3 La <i>becana</i> sotto pressione (1948 – 1975)	35
3.4 Un assessore lungimirante (1975 – 1993).....	48
3.5 Parole d'ordine: ciclabilità urbana e riprogettazione dello spazio pubblico (1993 – 2001)	59
3.6 L'alba di un nuovo giorno (2001 – oggi).....	69
3.7 La lettura del caso di Torino attraverso la Prospettiva Multilivello sulle Transizioni	79
4. Evoluzione dell'uso della bicicletta nel caso di Amsterdam.....	91
4.1 In principio era la bicicletta (1860 – 1920).....	91
4.2 La bicicletta come mezzo di trasporto di massa (1920 – 1948).....	100
4.3 Il mezzo della rivoluzione (1948 – 1975).....	108
4.4 Gli anni del cambiamento (1975 - 1992).....	126
4.5 <i>Make Amsterdam cyclable again</i> (1992 - oggi)	138
4.6 La lettura del caso di Amsterdam attraverso la Prospettiva Multilivello sulle Transizioni ...	150
5. Il confronto tra i due casi studio	159
6. Conclusioni.....	163
Allegati	166
Bibliografia	174
Sitografia	176

1. Introduzione

La ricerca è incentrata sull'analisi degli aspetti che hanno favorito, rallentato e impedito la diffusione della mobilità ciclabile nei comuni di Torino e Amsterdam.

Dal punto di vista della ciclabilità urbana, le due città, ad oggi, sono completamente diverse, basti solo pensare che il 36% degli spostamenti ad Amsterdam avviene in bicicletta, a fronte di un risicato 3% del capoluogo piemontese. Tuttavia, il numero di abitanti, al 2019, è molto simile, 872.316 a Torino contro gli 862.965 della capitale olandese, entrambe le città sono fortemente pianeggianti (ad eccezione di un'esigua percentuale collinare del comune piemontese), inoltre la superficie territoriale è rispettivamente di 130,01 km² e 219,33 km² (favorendo nettamente Torino in un'ottica di utilizzo delle due ruote), motivo per cui è più che lecito domandarsi come mai due centri urbani così simili si caratterizzino per una mobilità ciclabile così diversa.

Approfondendo lo studio si è notato che Torino e Amsterdam condividono un passato molto affine, costellato da numerosi punti in comune. Malgrado ciò, il ruolo della bicicletta nelle due città è cambiato nel corso del tempo, e assieme ad essa è mutato anche il contesto in cui essa si poneva, influenzando e subendo l'influenza degli usi e costumi, delle politiche e dei cambiamenti urbanistici ivi verificatisi. Tale processo è stato spiegato mediante l'utilizzo della teoria della Prospettiva Multilivello sulle Transizioni (PMT), che ha portato all'elaborazione di un'illustrazione schematica, basata sulla parte descrittiva delle due realtà. La scelta è ricaduta sulla PMT in quanto rappresenta un valido metodo di confronto, soprattutto se si decide di paragonare elementi apparentemente diversi tra loro. In questo modo si è riuscito a perseguire l'obiettivo di rappresentare il mutamento del regime del capoluogo piemontese e della capitale olandese, mostrando somiglianze e differenze, e proponendo alcune misure che potrebbero essere applicate a Torino, in virtù di quanto fatto ad Amsterdam.

La tesi è strutturata nel seguente modo: all'interno del Capitolo 2 si espone la Prospettiva Multilivello sulle Transizioni, che rappresenta la base teorica della ricerca, nel Capitolo 3 e 4 si descrive l'evoluzione dell'uso della bicicletta, rispettivamente a Torino e ad Amsterdam, applicando la PMT, nel Capitolo 5 si è inserito il confronto tra i due casi studio, mentre il Capitolo 6 contiene le conclusioni finali. In aggiunta, è presente una parte riservata agli allegati, che include i questionari sottoposti ad un gruppo di esperti comunali di Torino e Amsterdam (nell'ambito del tirocinio svolto presso la Città di Torino, all'interno del programma Handshake), le cui risposte sono state molto utili ai fini della ricerca.

2. La Prospettiva Multilivello sulle Transizioni (PMT)

Lo scopo di questo capitolo è descrivere la Prospettiva Multilivello sulle Transizioni (PMT), che fungerà da base teorica per la ricerca.

In primo luogo, è rimarchevole puntualizzare che la PMT affonda le sue origini nel filone di pensiero riguardante le transizioni tecnologiche, che includono diversi campi come la storia della scienza, gli studi tecnologici e l'economia evolutiva. L'economista austriaco Joseph Schumpeter, agli inizi del XX secolo, nella sua Teoria dello sviluppo economico aveva posto l'accento sulle forze non economiche come motore della crescita, per cui l'attore umano era visto come la causa dello sviluppo economico, che si verificava come un processo ciclico. Successivamente il fisico statunitense Thomas Kuhn e l'economista italiano Giovanni Dosi formularono e ampliarono il concetto di *paradigmi tecnici* e *traiettorie tecnologiche*, per cui si elaborava una panoramica sul "problema tecnologico", fornendo una definizione di quali fossero gli impedimenti e le possibili soluzioni [1].

Nello specifico, la Prospettiva Multilivello può essere identificata come uno strumento analitico che tenta di affrontare la complessità e la resistenza del cambiamento: focalizzandosi sulle dinamiche di più ampi sviluppi rispetto alle singole innovazioni tecnologiche, la PMT si occupa delle trasformazioni del sistema socio-tecnico, con particolare attenzione alle transizioni verso la sostenibilità e la resilienza [2].

La premessa di base della PMT è che le transizioni sono processi non lineari che scaturiscono dall'interazione di più sviluppi su tre livelli analitici: gli sviluppi autonomi di lungo periodo (il sistema esterno), il sistema di regimi (il luogo di pratiche consolidate e norme associate) e le nicchie (il luogo per le innovazioni radicali) [3]. I tre livelli sono brevemente descritti di seguito.

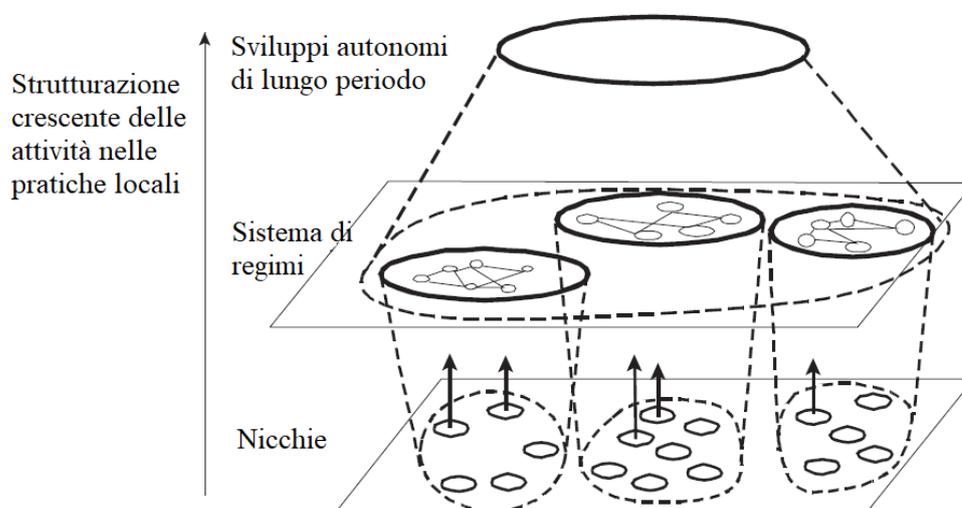


Fig. 1. Livelli multipli sotto forma di gerarchia nidificata (Geels, 2002, p. 1261)

- *Sviluppi autonomi di lungo periodo*

Gli sviluppi autonomi di lungo periodo coincidono con il contesto più ampio, che influenza le dinamiche della nicchia e del regime. Essi riguardano i fattori macroeconomici e ambientali di lungo periodo che condizionano il sistema (urbano, della mobilità ecc.) ma che sono al di fuori del

[1] Dosi, G., *Technological paradigms and technological trajectories* in "Research Policy" n. 11, 1982, pp. 147-155.

[2] Grin, J., Rotmans J., Schot J., *Transitions to sustainable development: new directions in the study of long term transformative change* in "Research Policy", n. 39, 2010, pp. 438-439.

[3] Geels F.W., *Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study* in "Research Policy", n. 31, 2002, pp. 157-160.

controllo degli agenti del sistema stesso (il governo, l'industria ecc.). Un esempio di sviluppo autonomo di lungo periodo che può essere citato riguarda le crisi economiche o i conflitti bellici. Questi fenomeni di lungo periodo rappresentano, pertanto, ciò che dà origine alle finestre di opportunità, per cui può verificarsi un rafforzamento dei regimi oppure l'esatto opposto, ovvero che le nicchie generino delle innovazioni, affermandosi e diventando parte integrante del sistema (simile ad un processo di *upscale*) [4].

- *Sistemi di regimi*

Nel 1977 Richard Nelson e Sidney Winter coniarono il termine “regimi tecnologici”, che si riferisce alle routine cognitive (come l'euristica, ovvero quella parte del metodo scientifico che si pone lo scopo di favorire l'accesso a nuovi sviluppi teorici, nuove scoperte e nuove tecnologie) che sono condivise da una comunità di ingegneri nelle loro attività di ricerca e sviluppo [5]. Attraverso i loro effetti coordinativi, i regimi tecnologici creano una stabilità a livello settoriale e portano ad un'innovazione progressiva lungo le traiettorie di sviluppo.

Gli esperti Rip, Kemp e Geels, tra la fine degli anni '90 e i primi anni duemila, ampliarono ulteriormente la definizione dei regimi tecnologici, passando dalle routine cognitive alla più ampia categoria sociologica delle “regole”, che coinvolge i problemi all'ordine del giorno, i principi guida, le regole empiriche, le normative governative e le preferenze degli utenti [6]. Il concetto di regime tecnologico fu successivamente allargato a “sistemi di regimi”, i quali comprendono altri gruppi sociali oltre agli ingegneri, come ad esempio gli scienziati, gli utenti, i sociologi e i decisori politici. Nonostante questi soggetti abbiano una discreta autonomia, essi sono soliti interagire e formare reti con reciproche dipendenze, motivo per cui le loro attività sono in forte sintonia: attraverso l'orientamento e il coordinamento delle attività di tali gruppi, i regimi contribuiscono alla stabilità dei sistemi esistenti. In questo senso, è fondamentale sottolineare che, mentre la nozione di “sistema” si riferisce ad elementi tangibili e misurabili (come i beni, le quote di mercato, le infrastrutture, i regolamenti, i modelli di consumo, l'opinione pubblica ecc.), la nozione di “regimi” si riferisce a regole più astratte e immateriali a cui gli attori si rifanno per le azioni concrete [7].

Questo grado intermedio presuppone che il comportamento dell'attore sia condizionato dalle regole che caratterizzano il regime, con quest'ultimo che, pertanto, non può essere facilmente modificato al micro-livello dell'azione individuale [8]. Nonostante i sistemi di regimi si caratterizzino per una considerevole stabilità, è importante evidenziare che essi possono essere comunque soggetti a cambiamenti (interni ed esterni), a seconda dell'approccio degli attori e delle pressioni esercitate dagli sviluppi autonomi. A tal proposito si possono distinguere tre diversi tipi di percorsi di cambiamento [9]:

1. **Trasformazione:** la pressione degli sviluppi autonomi è minima o del tutto assente, mentre le innovazioni della nicchia non sono completamente sviluppate. Gli attori del regime modificano la direzione del cambiamento, il quale è graduale e avanza in modo prevedibile seguendo traiettorie stabili;
2. **Disallineamento e riallineamento:** gli sviluppi autonomi esercitano una pressione e, quando presente, un'innovazione di nicchia ben sviluppata può sostituire immediatamente il regime esistente;

[4] Rip A., Kemp R., *Technological change* in “Human Choice and Climate Change, vol. 2, 1998, pp. 327–334.

[5] Nelson R. R., Winter S.G., *An Evolutionary Theory of Economic Change*. Bellknapp Press, Cambridge, MA, 1982.

[6] Kemp R., *Technology and the transition to environmental sustainability. The problem of technological regime shifts* in “Futures”, n. 26, 1994, pp. 123–146.

[7] Geels F.W., *From sectoral systems of innovation to socio-technical systems: insights about dynamics and change from sociology and institutional theory* in “Research Policy”, n. 33, 2004, pp. 97–100.

[8] Rip A., Kemp R., *Technological change* in “Human Choice and Climate Change, vol. 2”, Op. cit. pp. 342-345.

[9] Walker W., *Entrapment in large technology systems: institutional commitments and power relations* in “Research Policy”, n. 29, 2000, pp. 33–36.

3. Riconfigurazione: le innovazioni sono adottate dall'interno del regime per risolvere problemi locali, innescando aggiustamenti nell'architettura di base del regime e riconfigurandone uno nuovo.

- *Le nicchie*

Nell'ambito della PMT, le innovazioni emergono in nicchie, che sono “spazi protetti” come i laboratori di ricerca e sviluppo, i progetti pilota che beneficiano di sovvenzioni pubbliche o private, o le piccole nicchie di mercato in cui gli utenti hanno esigenze particolari e sono disposti a sostenere le innovazioni emergenti. Gli attori che operano all'interno delle nicchie lavorano su innovazioni radicali che si discostano dai regimi esistenti, con l'auspicio che le loro promettenti novità vengano eventualmente adottate all'interno del regime, arrivando addirittura a sostituirlo completamente. Gli studiosi di sociologia della tecnologia e di economia evolutiva hanno evidenziato l'importanza delle nicchie, come il luogo in cui si generano le innovazioni radicali. Dal momento che, inizialmente, le innovazioni si contraddistinguono per una forte dimensione embrionale e sono lontane dalla loro perfezione finale, non possono competere immediatamente sui mercati principali del regime [10]. Le nicchie pertanto fungono da “incubatrici” per le innovazioni, alimentando il loro primo sviluppo. È fondamentale evidenziare pertanto che le nicchie sono cruciali per le transizioni, perché forniscono i presupposti per un cambiamento del sistema. La letteratura riguardante il processo di innovazione che ha luogo all'interno della nicchia distingue tre processi [11]:

- Processi di apprendimento su diverse dimensioni; focalizzandosi sulle imperfezioni della tecnologia e su come esse possono essere superate, sui problemi di organizzazione, sulla domanda del mercato, sul comportamento degli utenti, sulle misure politiche e sui significati simbolici;
- L'articolazione (e l'adattamento) di aspettative o visioni, che, da un lato, forniscono una guida e una direzione per le attività interne di innovazione, e dall'altra parte mirano ad attirare l'attenzione e il finanziamento da parte degli attori esterni;
- La formazione di reti sociali e il coinvolgimento di più attori, che espandono la struttura organizzativa ed economica alla base della nicchia.

Le nicchie tendono a potenziarsi grazie a progetti sperimentali o dimostrativi e consentono agli attori che ivi operano di prendere dimestichezza con le innovazioni in circostanze reali. Esse acquistano slancio se le visioni (e le aspettative) diventano più precise e più ampiamente condivise, se l'allineamento dei vari processi di apprendimento si traduce in una struttura stabile e se i circuiti sociali diventano più grandi (in particolare la partecipazione di attori influenti può aggiungere legittimità e portare più risorse nelle nicchie). Le nicchie, quindi, hanno un ruolo chiave perché forniscono spazio per processi di apprendimento su diverse dimensioni, ad esempio tecnologia, preferenze degli utenti, regolamenti e infrastrutture [12].

- *Le fasi della prospettiva multilivello*

La Figura 2 fornisce un'ipotetica rappresentazione di come i tre livelli interagiscono dinamicamente durante il verificarsi dei mutamenti socio-tecnici.

[10] Geels F.W., *From sectoral systems of innovation to socio-technical systems: insights about dynamics and change from sociology and institutional theory*, Op. cit. 102-104

[11] Walker W., *Entrapment in large technology systems: Institutional commitments and power relations* in “Research Policy”, n. 29, 2000, pp. 83–85.

[12] Kemp R., Schot J., Hoogma R., *Regime shifts to sustainability through processes of niche formation: the approach of strategic niche management* in “Technology Analysis and Strategic Management” n. 10, 1998, pp. 175–176;

Strutturazione crescente delle attività nelle pratiche locali

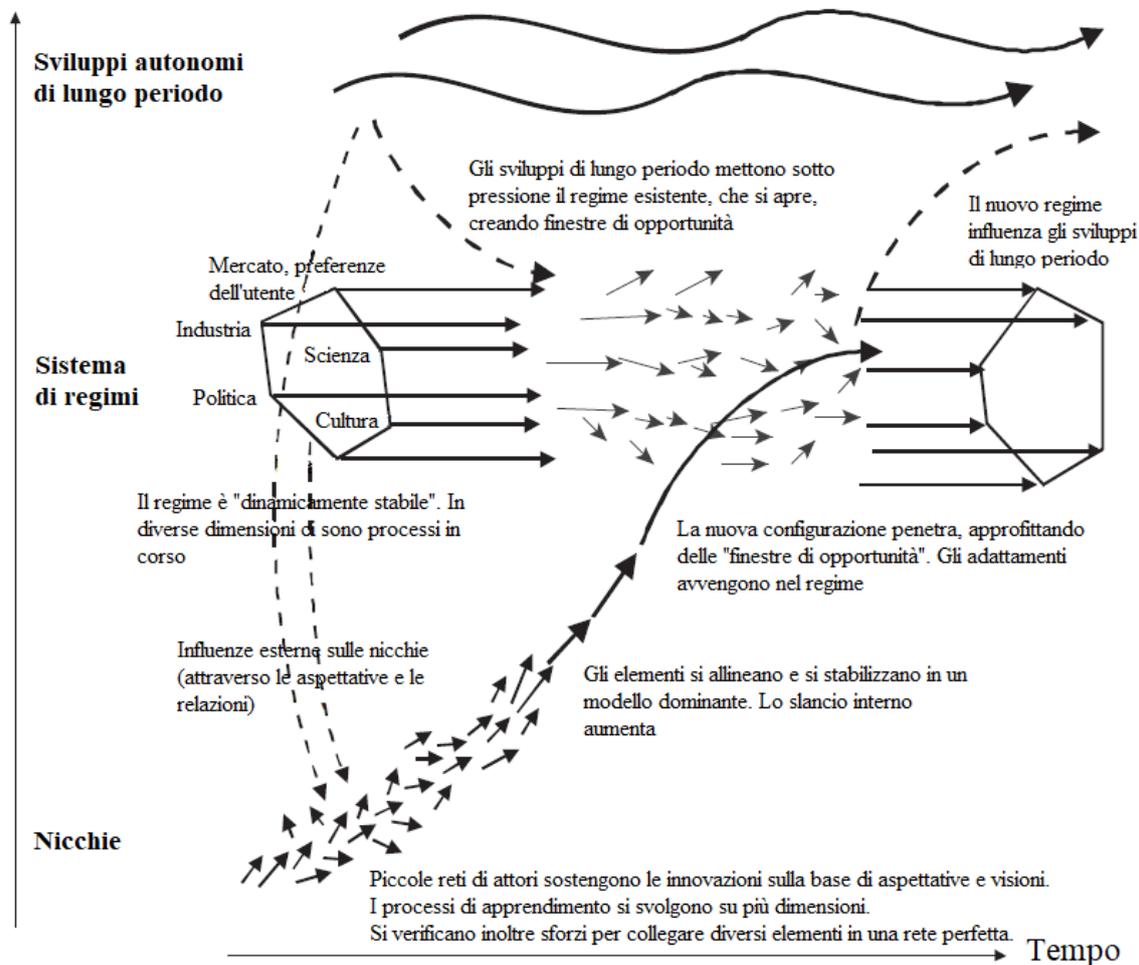


Fig. 2. Rappresentazione grafica della Prospettiva multilivello sulle transizioni (Geels, 2002, p. 1263)

Sebbene ogni transizione sia unica, la dinamica generale prevede che esse avvengano mediante l'interazione tra processi a diversi livelli [13]. Nella prima fase, le innovazioni emergono in nicchie, spesso al di fuori o ai margini del regime esistente. Non esistono regole stabili e ci possono essere diversi progetti in concorrenza tra loro, inoltre gli attori improvvisano e si impegnano in esperimenti per ottenere il miglior risultato e per scoprire cosa vogliono gli utenti: in questo frangente, le innovazioni non costituiscono ancora una "minaccia" al regime esistente. Nella seconda fase la nuova innovazione viene utilizzata in piccole nicchie, che forniscono risorse per lo sviluppo tecnico e la specializzazione, motivo per cui la nuova tecnologia sviluppa una sua traiettoria tecnica e le regole cominciano a stabilizzarsi. Le nuove idee possono rimanere bloccate in queste nicchie per lungo tempo: tutto ciò implica che, finché il regime rimane stabile, le innovazioni della nicchia hanno poche possibilità di diffondersi in modo ampio e completo. La terza fase è invece caratterizzata da una più ampia diffusione dell'innovazione e dalla concorrenza con il regime esistente. Un fattore importante è che i soggetti dominanti supportino l'innovazione e utilizzino le loro risorse finanziarie, organizzative o il loro potere politico per stimolarne lo sviluppo e contribuire a superare la resistenza di altri gruppi sociali [14].

[13] Geels F.W., *Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study*, Op. cit. pp. 180-182.

[14] Dosi G., Freeman C., Nelson R., Silverberg G., Soete L., *Technical Change and Economic Theory*, Pinter, Londra 1988, pp. 38-41.

D'altro canto, anche le circostanze interne, al livello di regime, ed esterne, al livello degli sviluppi autonomi di lungo periodo, sono cruciali in questa fase, creando finestre di opportunità per le novità presenti nelle nicchie. Queste finestre emergono quando si verificano tensioni tra gli elementi che compongono il regime, cioè quando le attività dei diversi gruppi sociali si discostano, non combaciando più. Una ragione importante di queste tensioni è che i cambiamenti sociali, culturali o economici a livello degli sviluppi di lungo periodo esercitano una pressione sul regime. Un'altra motivazione è che il regime esistente è afflitto da crescenti problemi interni che non possono essere risolti con miglioramenti gradualmente: i problemi del regime possono essere aggravati da provvedimenti normativi più severi e dal cambiamento delle preferenze degli utenti. È fondamentale rimarcare che la prospettiva multilivello implica che, sia la dinamica interna della nicchia che gli sviluppi esterni ai livelli superiori, sono importanti per una più ampia penetrazione e diffusione dell'innovazione [15].

Il passaggio dal livello di nicchia a quello di regime non avviene, nella maggior parte dei casi, immediatamente. L'innovazione infatti viene inizialmente applicata in nicchie di mercato specializzate a livello tecnologico o in nicchie di mercato di dimensioni ridotte, andando a catturare altre sempre più grandi. Un'ampia diffusione può avvenire, quindi, attraverso un processo di accumulo di innovazioni (Fig. 3). Durante questo processo, le quote di mercato della nuova innovazione aumentano e vengono introdotti più elementi a sostegno dell'innovazione, come ad esempio infrastrutture, norme, ed entusiasmo culturale. Quando la nuova tecnologia penetra nei mercati tradizionali, entra in un rapporto competitivo con il regime esistente. Nella quarta fase tutto ciò conduce alla sostituzione, corredata da cambiamenti socio-tecnici più ampi, che spesso avviene in modo graduale, perché la creazione di un nuovo regime richiede del tempo: il nuovo sistema può eventualmente influenzare gli sviluppi di lungo periodo in modo più ampio.

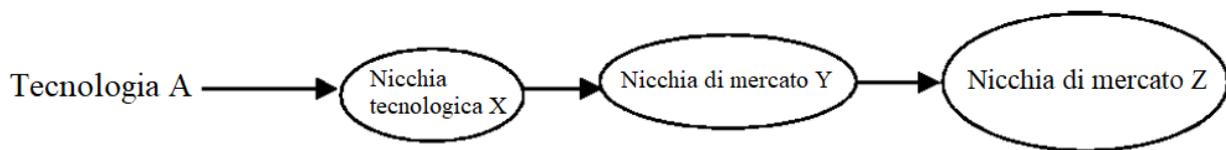


Fig. 3. La diffusione come processo di accumulo di nicchia (Levinthal, 1998 p. 243)

E' necessario sottolineare che la PMT mette fine alla semplice causalità delle transizioni. Non c'è quindi una sola "causa" o fattore scatenante, esistono al contrario processi su più dimensioni e a diversi livelli che si intrecciano e si rafforzano a vicenda. Gli esperti che studiano le transizioni pongono quindi l'accento sui vari allineamenti laterali, collegamenti imprevisti e punti di svolta. In sostanza non c'è nessuna garanzia che le transizioni abbiano successo, in quanto le innovazioni della nicchia possono non riuscire a creare uno slancio sufficiente o subire battute d'arresto, oppure le pressioni degli sviluppi autonomi sui regimi possono risultare contenute, impedendo così che si materializzino le "finestre di opportunità" per le innovazioni. Le caratteristiche principali della PMT possono essere riassunte in [16]:

- Approccio combinatorio e "sistemico": le transizioni non sono guidate da singoli fattori (come i prezzi o i progressi tecnologici), ma implicano sviluppi coevolutivi tra molteplici dimensioni (tecnologia, industria, mercati, comportamento dei consumatori, politica, infrastrutture, assetto territoriale e valori culturali);

[15] Geels F.W., *From sectoral systems of innovation to socio-technical systems: insights about dynamics and change from sociology and institutional theory*, Op. cit. 107-110

[16] Geels F.W., *Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study*, Op. cit. pp. 71-73.

- Stabilità e cambiamento: la PMT prevede, da un lato, la stabilità e la resistenza al cambiamento e, dall'altro, i presupposti per un cambiamento radicale (sistemico);
- Dinamiche complesse: la PMT non adotta relazioni lineari di causa-effetto o semplici driver, al contrario, enfatizza gli sviluppi, gli allineamenti, la coevoluzione, le ricadute dell'innovazione e gli effetti a catena.

La PMT, pertanto, non è un quadro di analisi che genera automaticamente le risposte corrette, nel momento in cui l'esperto inserisce i dati, in quanto essa si prefigura come una struttura euristica che indirizza l'attenzione dell'analista verso domande e questioni rilevanti. La PMT rappresenta per certi versi una ricerca interpretativa, che ben si adatta a studiare i processi incerti e caotici come le transizioni [17].

E' interessante puntualizzare che tale base teorica è fortemente adoperata per studiare e analizzare i cambiamenti nell'ambito della mobilità e dei trasporti, come testimoniano le ricerche riguardanti il passaggio dalle barche a vela a quelle spinte dal motore a vapore [18], la transizione dai mezzi di trasporto a trazione animale alle automobili [19] e il processo di trasformazione verso una mobilità sempre più sostenibile [20].

- *La metodologia adottata in relazione alla Prospettiva Multilivello sulle Transizioni*

La ricerca è composta da una parte descrittiva e da una parte in cui viene applicata la teoria della Prospettiva Multilivello sulle Transizioni. Nella prima parte, suddivisa in archi temporali (che sono stati identificati sulla base dei cambiamenti più rilevanti che hanno contraddistinto Torino e Amsterdam), le informazioni, gli avvenimenti e i fenomeni riscontrati sono stati ripartiti in aspetti tecnologici, politici, culturali e socio-economici, associazionistici, artistici, e urbanistici e legislativi: in questo modo l'analisi risulta più intuitiva e permette una comoda catalogazione degli eventi. Nella seconda parte, tali aspetti si sono dimostrati fondamentali per l'applicazione della PMT al caso del capoluogo piemontese e della capitale olandese, in particolare per la realizzazione degli schemi riguardanti i tre livelli che compongono la Prospettiva Multilivello. La metodologia seguita durante la ricerca manifesta la volontà di far risaltare le rispettive somiglianze e differenze, in modo tale da far comprendere come sia mutato il sistema socio-tecnico delle due realtà nel corso degli anni.

Per la raccolta delle informazioni, infine, si è attinto sia a fonti primarie (leggi, regolamenti, piani urbanistici) sia a fonti secondarie (lettere, articoli di giornale). In aggiunta, per quanto riguarda il caso di Torino, si è potuto contare sulle testimonianze dirette di ex-assessori, tecnici e membri di associazioni, che si sono gentilmente resi disponibili per essere intervistati. Nello specifico, si è deciso di avere, in primis, un colloquio con gli ex-assessori alla Viabilità e all'Ambiente Marziano Marzano, Gianni Vernetti, Paolo Hutter, Maria Grazia Sestero e Roberto Tricarico, in quanto rappresentanti del mondo politico torinese, con l'intento di capire quali fossero state le visioni delle diverse amministrazioni nel corso dei decenni: l'attenzione si è concentrata su queste personalità in quanto sono stati i fautori dei principali programmi e progetti riguardanti la mobilità ciclabile. Successivamente si è stabilito di approfondire la dimensione tecnica e burocratica, incontrando i signori Paolo Odone, Luigi Spina e Gabriele Del Carlo, in quanto funzionari del Comune.

[17] Geels F. W., *A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies* in "Journal of Transport Geography", vol. 24, 2012, pp. 47-49.

[18] Geels F. W., *Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study* in "Research Policy", n. 31, 2002.

[19] Geels F. W., *The Dynamics of Transitions in Socio-technical Systems: A Multi-level Analysis of the Transition Pathway from Horse-drawn Carriages to Automobiles (1860-1930)* in "Technology Analysis & Strategic Management", vol. 17, n. 4, dicembre 2005.

[20] Nykvist B., Whitmarsh L., *A multi-level analysis of sustainable mobility transitions: Niche development in the UK and Sweden* in "Technological Forecasting and Social Change", n.75, novembre 2008.

Infine, sono state raccolte le testimonianze di alcuni esponenti del mondo associazionistico torinese, quali i signori Antenore Vicari, Mauro Boglione e Fabio Zanchetta: sono state selezionate tali personalità in quanto il primo è stato il presidente di Bici&Dintorni per diversi anni, il secondo è un attivista le cui dichiarazioni sono state importanti per ricostruire la scena torinese dell'associazionismo, mentre l'ultimo è stato uno dei principali ideatori e promotori del Bike Pride. Lo scopo di tutte queste interviste era chiaramente acquisire il maggior numero di informazioni e dettagli per avere una prospettiva più completa di tutto ciò che concernesse la mobilità ciclabile.

3. Evoluzione dell'uso della bicicletta nel caso di Torino

3.1 Il macchinario del futuro (1850 – 1900)

- *Aspetti tecnologici*

Il ruolo geografico e territoriale della città di Torino mutò molto velocemente tra la fine del '700 e la metà dell'800, passando da capitale di un regno di mezzo dalle dimensioni relativamente contenute ad un centro di passaggio nevralgico verso la Francia durante gli anni del dominio napoleonico, per poi divenire la capitale del Regno d'Italia. Il rilancio dell'economia torinese, che ebbe luogo dopo la fine dell'egemonia francese, fu sostenuto dalla ritrovata centralità politica e amministrativa della capitale e dalla conseguente crescita demografica. La progettazione urbana della mobilità dell'epoca doveva tenere in considerazione le nuove necessità e le nuove richieste della popolazione in materia di spostamenti e traffici commerciali. Numerose riforme furono perseguite da Carlo Alberto, Re di Sardegna dal 1831 al 1849, il quale si basò su quelle delineate all'epoca dell'amministrazione napoleonica, le quali a loro volta non erano mai state attuate. Carlo Alberto si dedicò quindi al miglioramento della rete stradale focalizzandosi in particolar modo sull'ammodernamento dei principali assi radiali che partivano da Torino, con l'intento di incrementare la loro sicurezza e praticabilità in tutti i momenti dell'anno, dando vita così ad una rete che si sviluppava attorno alla capitale, che pertanto diveniva il centro focale del Regno [1]. Nel periodo antecedente allo sviluppo delle prime linee tramviarie, i mezzi di trasporto pubblico più usati erano la diligenza e l'omnibus (ovvero una carrozza trainata da una o due coppie di cavalli, che permetteva di accogliere a bordo una decina di persone). A tal proposito è importante sottolineare che le condizioni igienico-sanitarie delle strade della città in quel periodo non erano delle migliori, a questo si aggiungeva la presenza di numerosi cavalli, usati per il trasporto pubblico e privato, i quali non facevano altro che peggiorare la situazione, per cui erano all'ordine del giorno i materiali di deiezione animale lasciati sui vari assi stradali, fomentando i dibattiti di medici e dottori.



Piazza Castello negli anni '70 dell'800 (Fonte: <http://www.museodeltram.it/vie/castello.htm>)

Il 1861 fu un anno molto importante in quanto subito dopo la proclamazione del Regno d'Italia, l'allora Ufficio d'Arte presentava il progetto per dotare la capitale delle prime linee tramviarie italiane, le quali si presentavano come un *trait d'union* tra i mezzi di trasporto a trazione animale usati normalmente sulle strade fino a quel momento e quelli delle ferrovie trainati dalle locomotive,

[1] Rodolico N., *Carlo Alberto negli anni di regno 1831-1843*, Le Monnier, Firenze 1936, pp. 285-335.

prevedendo rotaie in ferro, inserite nel manto stradale in modo da non intralciare il passaggio degli altri veicoli [2]. In tal senso si può affermare che Torino divenne un vero e proprio laboratorio per le innovazioni tecnologiche, infatti durante i 10 anni che precedettero il 1872 (l'anno dell'entrata in servizio della prima linea tranviaria) vi furono numerose sperimentazioni e brevetti di concepts di tramway (come erano chiamati all'epoca), ad opera soprattutto di compagnie straniere, con l'intento di ottenere le licenze dal comune [3]. A conferma di tale realtà in continua trasformazione, è fondamentale sottolineare che a tutto ciò si affiancò, per la prima volta nella storia della città di Torino, la comparsa di un mezzo a due ruote. Infatti, in questo contesto già particolarmente affollato da varie forme di trasporto pubblico e privato, iniziarono ad affacciarsi sulle strade cittadine i primi bicli, che inizialmente venivano chiamati *celeriferi* o *rotabili*. È importante fare un breve riferimento al processo che ha permesso a questo mezzo di passare da innovazione tecnologica di nicchia a mezzo di diffusione di massa.



Un esemplare di celerifero (Fonte: <https://i.pinimg.com/474x/2e/86/af/2e86af0715770926b4ead92f20234d10.jpg>)

Il primo esempio di velocipede fu rappresentato dal *celerifero*, che fu introdotto dal conte francese Mède de Sivrac nel 1796, ed era caratterizzato dall'assenza dei pedali, di un sistema di controllo e di manovra: aveva una forte dimensione embrionale e infatti era poco popolare e molto costoso. Questo nuovo "macchinario" però aveva attirato l'attenzione di numerosi meccanici, soprattutto in Francia e Germania, i quali si applicarono, condividendo anche le loro conoscenze e abilità. Nel 1815, il nobile tedesco Karl Friedrich Drais von Sauerbronn inventò la *draisina*, la quale era dotata di una sella ma era ancora priva del manubrio e veniva spinta puntando i piedi a terra, oltre ad essere realizzata completamente in legno: questo mezzo venne apprezzato molto di più rispetto al celerifero, seppur diffondendosi in modo molto contenuto sui mercati europei [4]. Le draisine si rivolgevano prevalentemente ai ceti emergenti, che stavano guadagnando sempre più spazio nella società, motivo per cui era molto frequente assistere al loro passaggio lungo le vie e i parchi, guidate da distinti signori.

[2] *Relazione dell'Ufficio d'arte alla Giunta municipale, 10 dicembre 1860*, Archivio storico Città di Torino.

[3] Sereno P., *Torino reti e trasporti – Strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio Storico di Torino, Torino 2009, p. 91.

[4] Andrić D., *Storia della bicicletta. Dalle origini alla mountain bike*, Touring Club Italiano, 1991, pp.14-19.



Karl Von Drais su una draisina, anni '30 del 1800 (Fonte: <http://www.limonate.net/200-anni-di-bici-e-di-crimini/>)

In Italia i velocipedi fecero la loro prima comparsa negli anni prossimi all'unificazione, dal momento che solamente nel 1861 si fece un notevole salto di qualità in quanto a progresso e ammodernamento del mezzo, grazie all'introduzione dell'immediata antenata della bicicletta, ad opera del carrozziere parigino Pierre Michaux, il quale realizzò un veicolo caratterizzato da due ruote, munito di uno sterzo, di un manubrio, di un telaio realizzato in acciaio e di pedali applicati sulla ruota anteriore [5].



Un esemplare di velocipede realizzato da Pierre Michaux (Fonte: https://www.rollmaster.ru/info/1-Istoricheskaya-spravka-i-rol-v-obschestve_539_article.html)

Gli utenti della strada, in particolar modo i pedoni, rimasero stupefatti e al tempo stesso intimoriti da questi nuovi cicli e dovette chiaramente passare molto tempo prima che essi diventassero un mezzo di trasporto consolidato e utilizzato da tutti [6]. In principio, i cicli, in quanto espressione dell'innovazione tecnologica, erano un bene fortemente élitario e quindi erano posseduti solamente dai ceti sociali più abbienti, per via dei prezzi poco accessibili.

[5] Andrić D., *Storia della bicicletta. Dalle origini alla mountain bike*, Op. cit. p. 21.

[6] Sereno P., *Torino reti e trasporti – Strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Op. cit. p. 103.

La crescente diffusione di questo nuovo mezzo di trasporto però colse in contropiede l'amministrazione torinese, che non era chiaramente abituata ad aver a che fare con i velocipedi.

Le *draisine*, come venivano chiamate a Torino, infatti non fecero altro che aumentare la confusione nel già elevato traffico cittadino, composto da omnibus e carrozze, i cui conducenti erano soliti bloccarsi, incuriositi da questo nuovo "macchinario" e dall'insicurezza di manovra dei ciclisti, i quali non erano ancora molto pratici del mezzo, specialmente se guidato nel bel mezzo del traffico urbano. In poco tempo, in uno scenario deregolamentato, divennero all'ordine del giorno scontri e incidenti tra ciclisti, con altri mezzi e soprattutto con i pedoni, con gli ultimi che ricoprivano il ruolo di utenti più deboli, in quanto molto frequentemente essi dovevano spartire il lastricato con le silenziose e veloci *draisine*, qualora non fossero presenti i marciapiedi [7].

Nel corso degli anni, furono numerose le modifiche e le sperimentazioni che si susseguirono circa l'innovazione delle biciclette, ma solo verso la fine del XIX secolo i velocipedi si affinarono dal punto di vista tecnico. Sul finire degli anni '80 del XIX secolo infatti, si assistette all'introduzione della cosiddetta "*bicicletta di sicurezza*", antesignana della moderna bicicletta, la quale si contraddistingueva per la presenza di ruote di uguale diametro, della trasmissione a catena e di una ridotta altezza, in tal senso il ciclista era in grado di poggiare i piedi a terra, stando seduto. La bicicletta di sicurezza, chiamata così per via della sua migliorata affidabilità, rappresentò un notevole passo in avanti rispetto alle versioni precedenti, anche se all'inizio la presenza di ruote più piccole comportava il fastidioso problema della forte rigidità del mezzo, che venne risolto in seguito con l'introduzione degli pneumatici, inventati da John Boyd Dunlop nel 1888. La bicicletta prese quindi le distanze dalle versioni precedenti, bollate in passato con il termine di *bone-shaker* (lett. scuotitore di ossa), termine che faceva riferimento alla scarsa comodità durante gli spostamenti sulle strade sterrate dell'epoca e al fatto che il telaio e le ruote erano realizzati in materiali particolarmente rigidi come il legno.



Una bicicletta di sicurezza "Whippet" del 1885 (Fonte: <http://bicinema.it/il-cinema-in-bici/>)

Il velocipede, che nel frattempo si era trasformato in bicicletta, divenne nell'arco di poco più di 30 anni un mezzo interclassista riuscendo a riscuotere un successo di massa, per via della necessità di possedere un mezzo personale di trasporto (evitando il caos degli affollati tramway), del notevole livello di perfezione tecnica che esso aveva raggiunto e del fatto che rappresentava i valori di emancipazione, uguaglianza e velocità.

[7] Sereno P., *Torino reti e trasporti – Strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Op. cit. p. 103.

In sostanza l'utilizzo della bicicletta si identificava come attività in funzione del loisir, della pratica sportiva e degli spostamenti da effettuare per recarsi a lavoro, raggruppando quindi i principi e i miti che contraddistinguevano la società industriale dell'epoca.

- *Aspetti politici*

La reazione della municipalità alla diffusione del nuovo mezzo si fece attendere per qualche anno, ma il 27 dicembre 1868 il Consiglio comunale promulgò le prime disposizioni in materia di velocipedi, che introducevano una serie di condizioni per il loro uso nei luoghi pubblici, con l'intento di evitare qualsiasi forma di incidente o seccatura alla cittadinanza. I ciclisti pertanto, erano obbligati a tenersi al centro delle strade o ad una distanza non inferiore a 1 metro dai marciapiedi, mentre se questi non erano presenti (come molto spesso capitava all'epoca) essi erano costretti a tenersi ad almeno 2 metri di distanza dalle case. L'utilizzo delle *draisine* era severamente



Il provocatorio modello di campanello immaginato da Caronte (Arturo Calleri), disegno del 1894 (Fonte: "La Luna" n. 46, Archivio storico Città di Torino)

vietato nelle vie più strette (di larghezza inferiore ai 6 metri), sotto i portici, nei giardini pubblici e nelle strade più trafficate come corso Re Umberto, corso Vittorio Emanuele e il Lungo Po. Le norme di nuova approvazione miravano inoltre a regolare le velocità dei velocipedi, prevedendo che nelle vie essi non potevano avere un andamento più veloce delle persone che andavano a passo accelerato, che si dovevano fermare non appena si avvicinavano ad un quadrupede, che non potevano essere utilizzate nelle ore di punta del passeggio, che dovevano essere dotate di un campanello per avvisare pedoni e carrettieri e che dovevano essere equipaggiate di un fanale acceso per essere facilmente riconoscibili di notte [8].

È importante sottolineare che queste norme fecero da apripista alla regolamentazione delle *draisine*, rendendo Torino una realtà all'avanguardia, a tal punto che altre città italiane incalzarono la municipalità torinese per poter accedere a queste disposizioni, con l'intento di prenderne spunto [9]. Torino perciò, nell'arco di qualche anno, assistette ad un notevole incremento dell'uso del nuovo mezzo di trasporto, il che comportò, come si può ben immaginare, ulteriori problemi, soprattutto dal punto di vista della convivenza dei vari mezzi su strada: la comparsa della bicicletta generò dissidi e dispute di vario tipo.



Corso Vittorio Emanuele negli anni '80 del 1800 (Fonte: <http://www.museodeltram.it/vie/castello.htm>)

Tra il 1893 e il 1903 all'interno del Consiglio comunale furono presentate numerose rimostranze e domande di intervento ad opera di diversi consiglieri comunali, in particolare Bertone di Sambuy, le quali vertevano prevalentemente sull'incolumità degli abitanti di Torino, con l'intento di favorire e garantire l'uso dello spazio pubblico senza incorrere ad incidenti o ferimenti.

Bertone di Sambuy, in un intervento contro la Giunta comunale del giugno del 1893, lamentava lo scarso controllo del fenomeno, sottolineando come gli usi impropri e incivili della bicicletta fossero strettamente imputabili a questioni di educazione e status, non riuscendo a contestualizzare tutto ciò all'interno di un processo di cambiamento e innovazione tecnologica: *“in quanto si riferisce ai velocipedi, espone gli inconvenienti ed i pericoli a cui dà luogo l'uso di questi veicoli per parte di*

[8] Atti municipali 1868, *Uso dei velocipedi nei siti pubblici. Disposizioni*, p. 233-234, Archivio storico Città di Torino.

[9] Sereno P., *Torino reti e trasporti – Strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Op. cit. p. 103.



Via Sacchi nel 1890 (Fonte: http://www.mepiemont.net/foto_stor/luoghi/luoghi_2t.html)

persone inesperte o meno educate, e raccomanda di non tollerare tali abusi a danno della sicurezza dei cittadini, ma di esigere colla massima severità l'osservanza del regolamento attuale, per cui i velocipedi debbono avere, oltre al segnale a tromba ora in uso, il campanello costante, affinché i passanti possano sentire l'avvicinarsi della macchina ed abbiano il tempo di scansarsi" [10].

Durante la seduta del novembre 1894, il consigliere Demichelis sottolineava come l'attenzione si fosse spostata da grane di poco conto imputabili alle biciclette, a veri e propri incidenti che esse causavano, richiedendo *"all'assessore per la polizia se, di fronte alle frequenti disgrazie per causa del velocipedismo nell'interno della città, disgrazie che non sono di regola neppure seguite dal risarcimento dei danni, non sia necessaria una riforma dei regolamenti attuali"* [11].

Focalizzando ulteriormente l'attenzione sulle rimostranze che venivano presentate nel Consiglio cittadino, è importante citare le lamentele del febbraio 1902 di Bertone di Sambuy, il quale evidenziava con sdegno la seccatura di *"ciclisti, cui si lascia impunemente condurre a mano le biciclette sotto i portici, anche nell'ora della passeggiata, con pericolo per i passanti e specialmente per le signore di insudiciarsi i vestiti"* [12]. Quest'ultimo inoltre sottolineava *"un fatto anormale relativamente alla sicurezza dei cittadini, e cioè che nelle vie dove vi sono meno botteghe molti ciclisti corrono sui marciapiedi radenti ai muri, in modo pericoloso per i viandanti e soprattutto per chi esce dalle case"* [13] oltre al fatto che *"sovente le biciclette invadono i marciapiedi con evidente pericolo dei pedoni, specialmente agli angoli delle strade; disgrazie gravi fortunatamente si verificano di rado, ma numerosi dovettero registrarsi gli urti di persone atterrate e ferite in tali circostanze"* [14].

I detrattori della bicicletta rimanevano legati al concetto di spazio urbano, denunciandone la violenta rottura a causa del nuovo mezzo di trasporto, e reclamavano al tempo stesso un incremento della rigidità delle norme, con l'intento di disciplinare e ridurre tale fenomeno: Edoardo Roggeri, consigliere comunale, sosteneva *"essere indispensabile la targhetta numerata per segnalare coloro che fuggono dopo aver causato disgrazie ed infliggere la meritata pena, perché se è vero che i gentiluomini non cercano di eludere la responsabilità che in tali casi loro incombe, non è meno*

[10] *Atti del Municipio di Torino 1892 - 1893*, verbale del Consiglio comunale del 19 giugno 1893. Archivio storico Città di Torino.

[11] *Atti del Municipio di Torino 1893 - 1894*, verbale del Consiglio comunale del 7 novembre 1894. Archivio storico Città di Torino.

[12] *Atti del Municipio di Torino 1902*, verbale del Consiglio comunale del 14 febbraio 1902. Archivio Storico Città di Torino.

[13] *Atti del Municipio di Torino 1898 - 1899*, verbale del Consiglio comunale del 15 maggio 1899. Archivio Storico Città di Torino.

[14] *Atti del Municipio di Torino 1904*, verbale del Consiglio comunale del 26 febbraio 1904. Archivio Storico Città di Torino.

vero che i rompicolli sono privi di questi sentimenti e fuggono dileggiando gli agenti incapaci di raggiungerli. La frequenza delle disgrazie rende necessarie discipline severe". Non solo i consiglieri, ma la municipalità stessa dimostrava, non senza qualche imbarazzo, le sue perplessità circa lo sviluppo di questo fenomeno che sembrava ormai inarrestabile a tal punto che l'assessore Roberto Perrone di San Martino registrava l'esponentiale aumento della frequenza degli incidenti, soprattutto se confrontati con quelli che coinvolgevano i tramway: *"su dieci milioni di passeggeri tranviari nel corso dell'anno succedono tre o quattro disgrazie; col ciclismo ne succedano talvolta tre o quattro al giorno"* [15].

Nel 1894 fu emanato un regolamento, che divenne operativo nel 1896, con il quale l'amministrazione comunale cercava di trovare una soluzione al problema: esso prevedeva l'obbligatorietà della targa di riconoscimento delle biciclette, una tassa di 10 Lire da versare annualmente e la revoca del campanello costante sui mezzi. Questo regolamento fu aspramente criticato, in quanto secondo molti non faceva altro che minare il regolare sviluppo della bicicletta, che veniva considerata un sano e poco costoso mezzo di locomozione, il quale comportava ottimi vantaggi ai fini lavorativi e della salute di chi lo utilizzava.

La dimensione economica poi, aveva particolarmente toccato tutti coloro i quali possedevano una bicicletta, in quanto la tassa imposta risultava essere esosa, in particolare *"perché in molte famiglie, come in molti stabilimenti, tre o quattro persone si servono dello stesso velocipede e dovrebbero pagare altrettante quote; e perché ormai la bicicletta è usata da tutti, anche dagli operai"* [16].

L'aspetto morale, dall'altro lato, favoriva notevolmente la crescita dell'uso del velocipede, infatti il consigliere Tacconis evidenziava che *"la questione del ciclismo assume una importanza assai maggiore quando venga considerata in rapporto all'educazione della gioventù. Ricorda con piacere le parole del consigliere Tommaso Villa circa l'obbligo del Municipio di incoraggiare tutte le istituzioni che concorrono all'educazione della gioventù. [...] Nell'interesse delle famiglie e della gioventù il Municipio dovrebbe favorire il ciclismo, che non è solo salutare esercizio fisico, ma è stimolo morale potente per combattere il vizio; ed i giovani attratti da questo piacevole lavoro muscolare non cercano altrove il consumo della loro esuberante vitalità"* [17].

La bicicletta non solo teneva lontano dall'ozio e dalla sregolatezza i giovani delle famiglie borghesi, ma era il mezzo fondamentale che riusciva a soddisfare i bisogni di spostamento degli operai, dei fattorini e dei dipendenti di vario tipo, ovvero tutti coloro i quali identificavano la bicicletta come una necessità e non solo un passatempo. La tassa imposta colpiva inoltre un settore che stava assumendo una rilevanza sempre maggiore, quale quello della produzione di biciclette, che a Torino constava di *"oltre cento negozianti e fabbricanti, i quali rappresentano alla loro volta circa due mila operai, che sarebbero gettati sul lastrico dall'applicazione del regolamento"* [18].

Un aspetto importante riguardava la volontà di ridurre il caos che regnava nelle strade e garantire al tempo stesso l'utilizzo della bicicletta, a tal punto che il consigliere Vicari, durante un'assemblea del Consiglio comunale, aveva suggerito l'idea di realizzare *"una banchina ad uso dei ciclisti sul corso stesso per tutta la strada di Francia da Torino fino a Rivoli"* [19]: la proposta risultava essere molto innovativa, soprattutto per l'epoca, se non fosse che fu accolta molto tiepidamente dalla municipalità e mai messa in pratica.

- Aspetti culturali e socio-economici

La dimensione sportiva favorì notevolmente la diffusione e l'apprezzamento dei velocipedi. Le prime corse ciclistiche, che catturavano l'attenzione della folla, si svolgevano quasi esclusivamente su pista, mentre a partire dagli anni '70 dell'Ottocento cominciarono a essere corse su strada,

[15] *Atti del Municipio di Torino 1893 - 1894*, verbale del Consiglio comunale del 12 novembre 1894. Archivio storico Città di Torino.

[16] *Atti del Municipio di Torino 1896 - 1897*, verbale del Consiglio comunale del 24 marzo 1897. Archivio storico Città di Torino.

[17] *Ibid.*, verbale del Consiglio comunale del 24 marzo 1897.

[18] *Atti del Municipio di Torino 1896 - 1897*, verbale del Consiglio comunale del 27 marzo 1897. Archivio storico Città di Torino.

[19] *Atti del Municipio di Torino 1903*, verbale del Consiglio comunale del 21 dicembre 1903. Archivio Storico Città di Torino.

venendo denominate “classiche”, ovvero competizioni particolarmente massacranti, per via delle distanze da percorrere e delle condizioni delle strade. La prima “classica” italiana, la Milano – Torino, si disputò nel 1876: i partecipanti erano 14 e fu vinta da Paolo Magretti, il quale arrivò per primo sul traguardo di Corso Giulio Cesare, acclamato da oltre diecimila persone, percorrendo i 150 km del tracciato in 10h 09' 00", ad una velocità media di 14.7 km/h. Il numero di individui presenti faceva riflettere sulla popolarità che questo sport e questo mezzo stava guadagnando tra la popolazione, a tal punto che a partire dall'ultimo decennio del XIX secolo, le gare ciclistiche in Piemonte iniziarono ad essere sempre più numerose [20].



Velocipedisti. — La Direzione del Veloce-Club di Milano ha deliberato di dare una corsa di velocipedi nel giorno 25 maggio (tempo permettendo) da Milano a Torino (chilometri 150), libera a tutti. Il luogo di partenza è a Porta Magenta (S. Pietro in Sala), alle ore 4 antim. Lo spazio da percorrersi è da Milano a Magenta, Treiate, Novara, Cameriano, Borgo Verocelli, Verocelli, S. Germano, Tronzano, Cigliano, Chivasso, Settimo, Torino; e il luogo d'arrivo è alla barriera di Porta Milano a Torino.

L'entrata è libera. La corsa non avrà luogo se vi saranno iscritti meno di dieci velocipedisti; tutti gl'iscritti dovranno attenersi al regolamento generale delle corse, e sposto nella sala della Direzione al Veloce-Club.

Saranno conferiti i seguenti premi:

1° premio: Medaglia d'oro e L. 100 — 2° premio: Medaglia d'oro e L. 70 — 3° premio: Medaglia d'oro e L. 30 — 4° premio: Medaglia d'oro e L. 20.

* Tutti quelli che arriveranno a Torino nello spazio di ore 14 avranno una medaglia d'argento.

Annuncio della Milano – Torino sull'edizione del 21/05/1876 de La Stampa (Fonte: https://it.wikipedia.org/wiki/Milano-Torino_1876#/media/File:Stampa-21-05-1876.png)

Un altro aspetto interessante da menzionare riguardava l'uso che le persone facevano della bicicletta. Essa era diventata sì un mezzo usato per il loisir e per gli spostamenti quotidiani, ma anche per effettuare atti illeciti da parte di criminali, che necessitavano un mezzo leggero e veloce in modo tale da far perdere rapidamente le tracce dopo aver compiuto il misfatto. A tal proposito Cesare Lombroso, colui il quale è definito da molti il padre della moderna criminologia, etichettava la bicicletta come un mezzo promotore della violenza, un'invenzione che favoriva gli scippi, i furti, le fughe e gli omicidi [21].

Sul finire del XIX secolo la bicicletta conobbe pertanto una notevole diffusione, a tal punto che incoraggiò la nascita di numerosi mezzi a due, tre o quattro ruote, dotati di pedali, realizzati in metallo e che portarono alla messa a punto di soluzioni tecniche utili alla nascita delle prime automobili. L'automobile viene di solito associata alla figura di Karl Benz, il quale nel 1886 inventò la Benz Patent Motorwagen, proprio nel periodo in cui la bicicletta si era oramai affermata sui mercati. La Benz Motorwagen si caratterizzava per essere un triciclo con ampie ruote a raggi (prendendo chiaramente spunto dalla bicicletta) ed era mosso da un motore a un cilindro di 1.0 litro che sviluppava 0,8 cv.

[20] Andrić D., *Storia della bicicletta. Dalle origini alla mountain bike*, Op. cit. p. 41.

[21] Lombroso C., *Il ciclismo nel delitto*, La Coda di Paglia Editore, Milano 2013.

Lo sviluppo dell'automobile, specialmente a Torino, è importante da menzionare in quanto l'11 luglio del 1899 fu fondata la Fabbrica Italiana Automobili Torino, ad opera di due nobili torinesi, Roberto Biscaretti di Ruffia e Emanuele Bricherasio di Cacherano, ai quali si aggiunsero altri trenta soci, tra cui Giovanni Agnelli, un facoltoso proprietario terriero originario di Villar Perosa, il quale divenne nel giro di un paio d'anni l'amministratore delegato della società.



Il primo logo della FIAT (Fonte: <https://www.museodelmarchioitaliano.it/marchi/img/flat/marchio-fiat-02.jpg>)

“Siamo appena all'alba di un grandioso movimento di capitali, di masse, di lavoro. Mi sbaglierò, ma l'automobile segnerà l'inizio di un rinnovamento sociale dalle fondamenta” [20], questa frase di Giovanni Agnelli, divenuta poi celebre, faceva riflettere su quelle che erano le aspettative nei confronti delle quattro ruote, che di fatto si ponevano come il nuovo frutto dell'innovazione, andandosi inizialmente ad affiancare alle biciclette, per poi sostituirle progressivamente nel corso del XX secolo.

[22] Castronovo V., *I frutti della lezione americana* in "Il Sole 24 Ore", a. 146, n.189, 17 maggio 2010.

Il capitolo in pillole

Aspetti tecnologici	Aspetti politici	Aspetti culturali e socio-economici
<ul style="list-style-type: none">- Introduzione sul mercato nel 1796 del primo velocipede, chiamato <i>celerifero</i>: non possedeva né i pedali né il manubrio- Nel 1815 Karl Von Drais inventò la <i>draisina</i>: era fatta di legno e veniva spinta puntando i piedi a terra- Il primo velocipede ad arrivare in Italia, dopo l'unificazione del Regno, fu quello progettato dal francese Michaux: era dotato di pedali, uno sterzo e un manubrio- Introduzione sul mercato, negli anni '80 del XIX secolo, della <i>bicicletta di sicurezza</i>, ovvero la diretta antesignana della bicicletta moderna	<ul style="list-style-type: none">- Nel 1868 il Consiglio comunale introdusse il primo regolamento per i velocipedi: vietato l'utilizzo nelle vie più strette, sotto i portici, nei giardini pubblici, esse dovevano avere un campanello e la notte un fanale acceso- Nelle rimostranze dei diversi consiglieri e politici, essi lamentavano la pericolosità del nuovo mezzo e lo scarso controllo di tale fenomeno- Nel 1894 fu emanato un nuovo regolamento: tassa annuale di 10 Lire per chi possedeva un velocipede e revoca del campanello costante sulla bicicletta	<ul style="list-style-type: none">- La bicicletta si diffuse inizialmente tra i ceti borghesi e in seguito tra quelli operai- La diffusione delle biciclette fu favorita dalle gare ciclistiche: la prima "classica" Milano – Torino del 1876 radunò più di 10.000 persone al suo traguardo- La bicicletta era anche usata per compiere atti illeciti, venendo presto etichettata come un mezzo promotore della violenza, che favoriva gli scippi e i furti

3.2 Il mezzo a portata di tutti (1900 – 1948)

Alla fine dell'Ottocento circolavano in Italia circa 100.000 biciclette, il cui numero passò da 605.000 a 1.225.000 unità tra il 1909 e il 1914. Tra il 1924 e il 1928, vi fu un incremento ancora più marcato, in quanto il totale crebbe da 2.224.000 a 4.935.019: un valore considerevole, anche se inferiore a quello di Gran Bretagna e Francia, con quest'ultima che, ad esempio, nel 1898 aveva il quadruplo del numero di biciclette rispetto all'Italia [1]. La bicicletta divenne pertanto il mezzo privato più utilizzato dagli italiani per gli spostamenti, grazie alla riduzione del prezzo dovuta alla crescente diffusione ed al progresso tecnologico. Nel 1893 un esemplare costava 1655 ore di lavoro, nel 1913 solo 357, inoltre per una bicicletta Bianchi si passò da un costo di oltre 300 giornate di lavoro di un operaio a fine Ottocento, a 100 giornate dieci anni dopo [2]. La bicicletta divenne pertanto il simbolo di un diffuso senso di modernità. Proprio per questo motivo essa fu un segno di distinzione e in determinati ambienti distingueva i tradizionalisti dagli innovatori e i conservatori dai modernisti.

- *Aspetti politici*

A Torino, la comparsa e il proliferare di nuovi mezzi di trasporto mutarono sensibilmente la personalità degli individui che erano soliti percorrere le strade. Se infatti in passato l'utente dello spazio pubblico si contraddistingueva per una certa forma stanziale, in quanto la strada non veniva usata solo per essere percorsa nel tragitto casa-lavoro, ma veniva vissuta grazie ad un insieme di attività sociali e di aggregazione, a partire dal XX secolo questa dimensione scompare e il pedone diventa parte integrante della circolazione, a tal punto che la funzione dello spazio pubblico si riduce a favorire e migliorare la viabilità. L'individuo era inizialmente costretto ad una convivenza forzata con le numerose biciclette e con le prime automobili, tuttavia egli venne in seguito dirottato sul marciapiede, che diventò l'unica area di spazio dell'asse stradale a lui dedicato, la cui costruzione rifletteva quella che era l'idea dell'amministrazione locale, che non riuscendo ad attenuare lo sviluppo dei nuovi mezzi di locomozione (e quindi dell'innovazione tecnologica), fu costretta a dedicare uno spazio (marginale) ai pedoni, finendo paradossalmente per favorire la proliferazione delle biciclette prima e delle automobili poi [3].

Tutto ciò si scontrava con le idee del consigliere comunale Bertone di Sambuy, il quale sosteneva che le biciclette e le automobili non fossero *“adatte alle vie ed ai corsi interni d'una città”* [4] o di Michael Von Pidoll che affermava che *“l'idea che la definizione e le funzioni delle strade e delle pubbliche vie debbano venir affidate completamente al traffico è sbagliata e priva di qualsiasi giustificazione. In particolare, le vie e le piazze delle aree metropolitane e dei centri abitati sono qualcosa di più che dei corridoi di transito, come, per esempio, i binari delle ferrovie. Fanno parte, in modo molto più stretto, dell'intero impianto della città. Sono il luogo di insediamento della popolazione; costituiscono il contesto degli edifici, l'ambiente in cui si svolge una parte non indifferente della vita personale, sociale ed economica della città; rispondono all'insopprimibile bisogno degli abitanti della città di uscire per fare una passeggiata”* [5].

E' chiaro che il progresso era l'elemento chiave che guidava l'amministrazione, come testimoniava il sindaco Severino Casano, il quale, come in passato nel caso delle biciclette, risultava essere particolarmente allarmato dalle automobili e dalle velocità che esse potevano raggiungere, evidenziando però che *“fin d'ora prega il Consiglio di non dimenticare che tutte le novità hanno un periodo in cui sono inevitabili alcune preoccupazioni, e che non bisogna soffocare per queste lo*

[1] Vergani G., *L'uomo a due ruote, avventura, storia e passione*, Mondadori Electa, Milano 1987, pp.58-60.

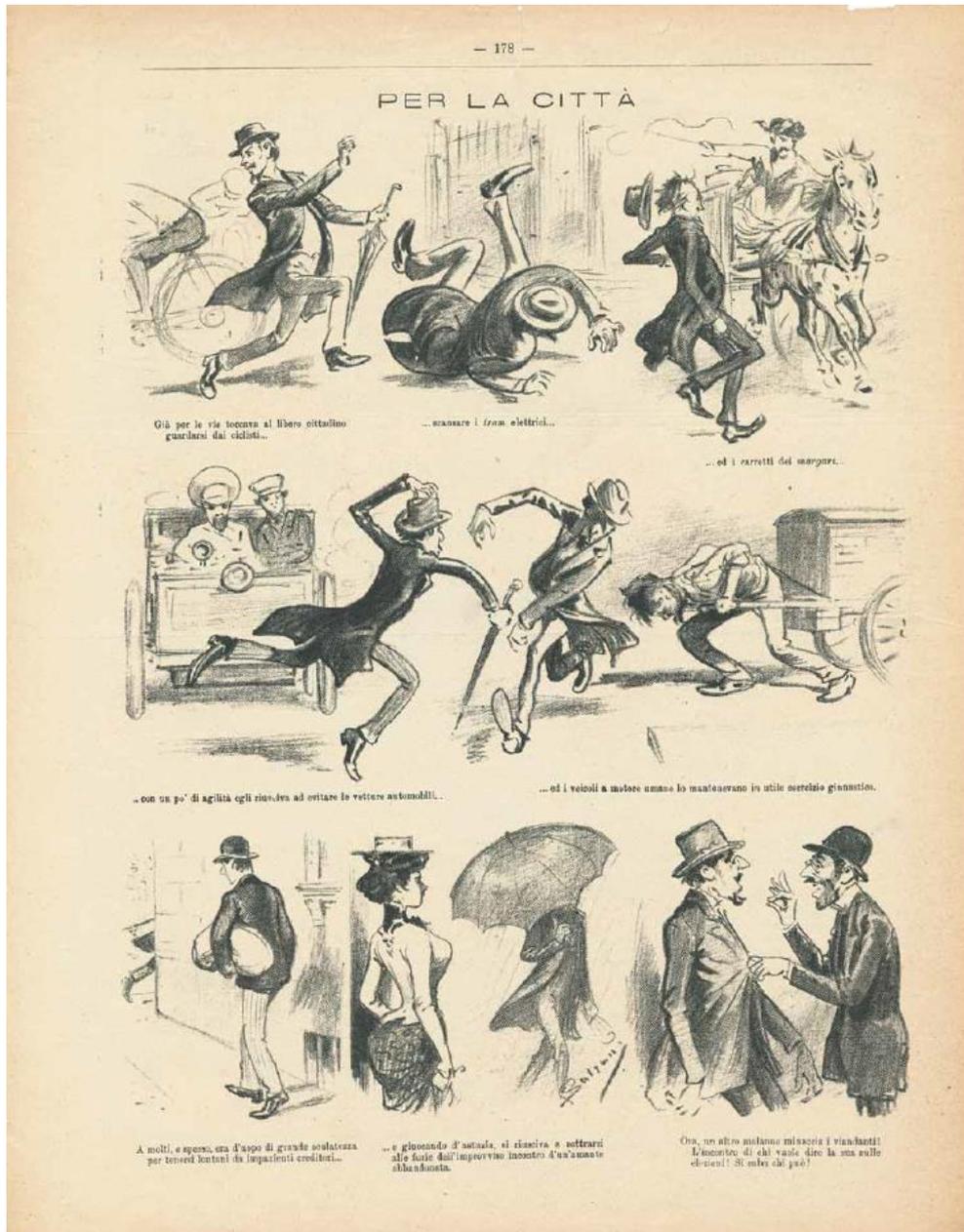
[2] Procacci G., *La lotta di classe in Italia agli inizi del secolo XX*, Editori Riuniti, Roma 1972, p.19

[3] Sereno P., *Torino reti e trasporti – Strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio Storico Città di Torino, Torino 2009, pp. 95 - 97.

[4] *Atti del Municipio di Torino 1905*, verbale del Consiglio comunale del 5 maggio 1905. Archivio Storico Città di Torino.

[5] Viale G., *Automobile*, in *“Parolechiave”*, fasc.32, febbraio 2004.

spirito del progresso da tutti desiderato” [6]. A riprova del fatto che l’attenzione si stesse spostando dalle tanto criticate biciclette ai pedoni, è importante menzionare il discorso del consigliere Gherardini, il quale nel luglio del 1904 aveva presentato un’istanza in cui sottolineava che i ciclisti non erano gli unici utenti verso i quali si puntava il dito per una mancanza di educazione nell’utilizzo della strada, ad essi dovevano essere aggiunti anche i pedoni “*i quali, come è provato e non v’è chi non possa testimoniare, si ostinano molte volte nel modo più caparbio a non voler muoversi dal bel mezzo, non solo delle banchine, ma anche delle strade*” [7].



Per la città, disegno di Dalsani (Giorgio Ansaldo). Il testo recita, da sinistra a destra: “Già per le vie toccava al libero cittadino guardarsi dai ciclisti, scansare i tram elettrici ed i carretti dei margari, con un po’ di agilità egli riusciva ad evitare le vetture automobili ed i veicoli a motore umano lo mantenevano in utile esercizio ginnastico. A molti, e spesso era d’uopo di grande oculutezza per tenersi lontani da impazienti creditori e giocando d’astuzia si riusciva a sottrarsi alle furie dell’improvviso incontro d’un’amante abbandonata. Ora, un altro malanno minaccia i viandanti! L’incontro di chi vuole dire la sua sulle elezioni! Si salvi chi può!” (Fonte: Archivio Storico Città di Torino, Fondo Gec, «Pasquino», XLV (1900), n. 23, 10 giugno, p. 178).

[6] *Atti del Municipio di Torino 1900*, verbale del Consiglio comunale del 27 aprile 1900. Archivio Storico Città di Torino.

[7] *Atti del Municipio di Torino 1904*, verbale del Consiglio comunale del 11 luglio 1904. Archivio Storico Città di Torino.

Lo sviluppo tecnologico nel campo della locomozione comportava pertanto una crescente necessità di regolamentare la viabilità e di separare l'asse stradale in diversi ambiti: l'assessore Tacconis, durante una seduta consiliare del maggio 1908, sottolineava che la realizzazione dei marciapiedi rialzati avrebbe garantito la sicurezza della collettività e dei pedoni oltre a ridefinire in modo preciso gli spazi, per cui *“un mezzo poi, fra altri, di assicurare l'incolumità dei pedoni, sarebbe quello dei marciapiedi in rialzo, sulla cui necessità ebbe più volte a parlare in Consiglio, i quali marciapiedi servono a separare in modo preciso i pedoni dai veicoli”* [8].

Focalizzando l'attenzione sulla scala nazionale, a partire dai primi anni del XX secolo, le visioni circa la bicicletta avevano subito delle variazioni. Il Partito Repubblicano, agli inizi del Novecento, seppe interpretare al meglio le ambizioni delle comunità urbane e soddisfare le esigenze di una società in costante evoluzione. Non bisogna dimenticare che, subito dopo l'Unità d'Italia, nel clima di effervescenza patriottica che stimolò la nascita delle varie società sportive, furono i repubblicani a farsi promotori di un sodalizio sportivo, convinti che l'educazione popolare dovesse comprendere anche l'attività fisica. La diffusione dello sport tra i repubblicani avvenne infatti mediante la bicicletta, in omaggio a quello che era il frutto dell'innovazione tecnologica, con la nascita di numerosi Touring Club e società sportive ciclistiche [9].

Diverso era invece l'approccio del mondo socialista italiano. I movimenti socialisti dei principali paesi europei infatti, avevano sfruttato l'occasione di utilizzare lo sport a favore del proletariato, mentre il Partito Socialista Italiano adottò un atteggiamento del tutto diverso. In numerose occasioni, i socialisti avevano più volte definito lo sport come una reazione muscolare e violenta all'inattività produttiva delle classi più abbienti, il che era anche suffragato da ciò che accadde nel corso del terzo convegno della Federazione dei Giovani Socialisti, tenutosi a Firenze nel maggio 1909, in cui si sottolineò fermamente la necessità di negare alle società sportive il diritto di essere affiliate al partito [10]. Uno dei motivi principali di questa aperta ostilità era da ricercare nella particolare configurazione ideologica del socialismo italiano. L'opposizione allo sport era più forte tra i giovani socialisti che, alla fine del primo decennio del secolo, erano ispirati da forti sentimenti di radicalismo e di desiderio di rifiutare compromessi, trattative o contatti con le istituzioni della classe media: questo rifiuto includeva lo sport, che era visto come la vera espressione dei valori della borghesia. In seguito, vi fu però una timida e leggera apertura, a tal punto che nel 1913 fu fondata l'associazione dei Ciclisti Rossi, che di fatto introdusse con convinzione il socialismo italiano al mondo delle due ruote. La sua nascita non rappresentò una realtà isolata, in quanto rientrava all'interno di un interesse più generale dei socialisti per la bicicletta, che iniziò a formarsi a partire dal secondo decennio del XX secolo. Alla base di questa associazione c'era l'intento di favorire la propaganda politica e promuovere la diffusione dello sport, inteso come esercizio fisico per migliorare il corpo e lottare contro lo sport professionistico. Era chiaro che i Ciclisti Rossi si rifacevano ad una natura fortemente ricreativa della bicicletta, in quanto la visione antisportiva all'interno del mondo socialista italiano era ancora fortemente marcata. Il primo incontro dell'associazione si tenne a Imola, una delle roccaforti del socialismo italiano, e fu talmente apprezzata che furono istituiti nuovi distaccamenti dei Ciclisti Rossi in altre città italiane, tra cui Torino. Il rapporto tra sport e socialismo, ad ogni modo, continuava ad essere caratterizzato da un atteggiamento particolarmente prudente. L'idea iniziale che lo sport potesse essere un mezzo molto potente per distrarre i lavoratori e l'attività dei giovani, allontanandoli dai problemi sociali e dal coinvolgimento nelle associazioni politiche non venne comunque del tutto abbandonata. In quest'ottica, i socialisti sottolineavano anche che il vero obiettivo del ciclismo praticato lungo le piste e le strade, durante i tour interprovinciali o nazionali, era quello di sostenere e alimentare gli interessi dei produttori di biciclette [11].

[8] *Atti del Municipio di Torino 1908*, verbale del Consiglio comunale del 8 maggio 1908. Archivio Storico Città di Torino.

[9] Ridolfi M., *Il partito della Repubblica. I repubblicani in Romagna e le origini del Pri nell'Italia liberale (1872-1895)*, Franco Angeli Editore, Milano 1989.

[10] Petrini G., *Lo sport e la questione sociale*, in *“Avanguardia socialista”*, a. 7, n.74, 14 marzo 1904.

[11] Lorenzini A., *I ciclisti rossi. I loro scopi e la loro organizzazione*, Caravaggio Editore, Milano 1913.

Oltre ai repubblicani e ai socialisti, anche i cattolici meritano una riflessione, in quanto essi sono stati tra i primi partiti presenti sulla scena politica italiana a intuire il potenziale educativo e formativo dello sport. Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, i cattolici italiani gestivano una vasta rete di società sportive e pubblicavano riviste e giornali in cui veniva dedicato molto spazio allo sport. È importante evidenziare che inizialmente c'era una certa opposizione da parte di alcuni gruppi cattolici, i quali temevano che la grande quantità di tempo riservato allo sport potesse indurre i giovani ad allontanarsi dalla pratica religiosa. Da qui le aspre critiche dei sacerdoti che vedevano nello sport “*abitudini che inducono alla sensualità e che promuovono il terribile crimine della pederastia*” [12]. Sulla base di queste reticenze, i cattolici furono particolarmente cauti nella scelta delle loro attività sportive. Questo è il motivo per cui, inizialmente, la bicicletta non era ben accetta, ma al contrario vista con sospetto, a tal punto che ai membri del clero era severamente vietato il suo utilizzo e chi disobbediva alle regole imposte riceveva una sospensione [13]. L'uso della bicicletta si associava così ad una abitudine secolare e ad un senso di modernità che mal si sposava con il mondo clericale: la bicicletta non era pertanto in armonia con il comportamento cattolico tradizionale a causa del suo tocco di mondanità e di attività frenetica che suggeriva. Anche Giovanni Semeria, *maître à penser* dell'attività sportiva cattolica di inizio secolo, incoraggiò varie pratiche agonistiche, ma non esitò a mettere in guardia le persone dall'uso della bicicletta. Semeria, infatti, respingeva l'idea di sport rappresentato dall'equitazione o dalle automobili di lusso, che altro non erano che un diversivo dalla noiosa vita improduttiva dei giovani facoltosi: la sua opposizione a questi sport includeva anche la bicicletta, da lui definita un oggetto di lusso. Agli occhi dei cattolici lo “sport democratico” per eccellenza era quello praticato in passato da San Francesco, ovvero andare a piedi [14].

Alla fine però il movimento cattolico superò i primi sospetti e iniziò a sostenere fortemente l'uso della bicicletta mitizzando uno dei ciclisti più popolari, Gino Bartali, sui cui successi l'apparato di promozione cattolica creò il mito del “magnifico atleta cristiano”.



Gino Bartali nel 1934 (Fonte: <http://benedettolandi.blogspot.com/2013/11/gino-bartalileroe-toscana.html>)

[12] Pivato S., *Sia lodato Bartali. Ideologia, cultura e miti dello sport cattolico (1938-1948)*, Edizioni Lavoro, Roma 1996, pp. 37-38

[13] De Col M., *La corsa del clero: pedalare moderati e dignitosi*, in “Lancillotto e Nausicaa”, vol. IV, n.2, febbraio 1987, pp. 70-73

[14] Pivato S., *Sia lodato Bartali. Ideologia, cultura e miti dello sport cattolico (1938-1948)*, Op. cit. p. 45

Un altro aspetto a cui fare riferimento riguarda il rapporto tra il fascismo e le due ruote. L'innegabile popolarità del ciclismo, delle sue stelle e dei loro successi agonistici divennero terreno fertile per l'ambizioso progetto di Mussolini di rimodellare il popolo italiano. Dalla fine degli anni '20 in poi, il Duce iniziò lo sfruttamento sistematico dello sport per portare gloria al suo Regime, accrescere il suo prestigio all'estero e stimolare la devozione nei confronti della patria. La propaganda del Regime trasformò gli eroi sportivi del paese e le loro vittorie nell'incarnazione tangibile della superiorità dell'Italia fascista su altre nazioni e sistemi politici. Per massimizzare l'impatto di questi successi sul fronte interno, il Regime cominciò anche a trasmettere programmi radiofonici e ad utilizzare i cinegiornali al cinema per catturare un pubblico sempre più ampio [15]. Tuttavia, il ciclismo non ricevette mai l'attenzione e il sostegno istituzionale che il Duce e la sua dittatura avevano riservato agli altri grandi sport nel periodo che intercorreva tra le due guerre. In quanto incarnazione vivente dell'*uomo nuovo fascista*, Mussolini era continuamente oggetto di fotografie di propaganda che lo ritraevano durante numerose attività sportive, dalle gare automobilistiche a quelle sciistiche, dal tennis alla scherma, ma quasi mai in bicicletta. Inoltre, il Duce non presenziò mai l'apertura o la chiusura di una tappa del Giro d'Italia, mentre era una presenza fissa nelle tribune d'onore durante le partite della nazionale di calcio e nel corso delle Olimpiadi. L'indifferenza verso il ciclismo da parte dei vertici del Regime determinò il suo posto secondario nella gerarchia fascista dello sport [16].

Come ha sostenuto il giornalista e scrittore Gian Paolo Ormezzano, le corse in bicicletta non si adattavano bene alla visione del Regime per modernizzare il paese e trasformarlo in una nazione di virili e fanatici guerrieri. Innanzitutto, le identità e le fedeltà regionali legate al ciclismo e ai suoi campioni rafforzavano proprio le tradizionali divisioni geografiche e culturali che il fascismo aspirava a superare, il cui intento era quello di trasformare gli italiani in un popolo disciplinato, devoto al Duce e alla ricerca della supremazia nazionale [17]. Inoltre, negli anni '30 la bicicletta non rappresentava più il simbolo della modernità industriale per la borghesia colta italiana come nell'epoca prebellica. Al contrario, evocava un passato ormai superato, soprattutto agli occhi dei fascisti, che preferivano identificare il Regime con il nuovo mondo delle auto da corsa. Nonostante questo però il Fascismo apprezzò fin da subito quello che era il ciclista italiano più forte e conosciuto all'epoca, ovvero Gino Bartali. Lo studioso italiano, Stefano Pivato, ha dimostrato come la propaganda cattolica avesse avviato una campagna mediatica per consacrare il corridore toscano come il *perfetto atleta cristiano*, dopo le sue prime vittorie da professionista nel 1936. Tutto ciò era stato fatto per compensare l'esclusione della Chiesa dalla partecipazione diretta alle competizioni sportive, sulla scia dell'accordo del 1931 con lo Stato fascista. Il credente Bartali si dimostrò particolarmente adatto a tale campagna, che lo presentava come un esempio di virtù cristiane in contrapposizione all'esaltazione della violenza e dell'aggressione tipica del regime. Di conseguenza, la stampa fascista abbandonò rapidamente la promozione del fuoriclasse toscano come eroe fascista e cominciò invece ad attaccarlo per aver apparentemente anteposto i propri interessi al paese.

- *Aspetti culturali e socio-economici*

La dimensione sportiva continuò ad influire positivamente sull'incremento delle vendite e dell'uso delle biciclette, infatti il Piemonte era la regione che emergeva di più per la passione per il ciclismo, come testimonia la storica Milano-Torino, già citata nel precedente capitolo, e il Giro di Piemonte, disputato per la prima volta nel 1906, che di fatto diede luce al Giro d'Italia nel 1909 [18].

La crescente popolarità del ciclismo si basava sulla sua capacità di intercettare le correnti culturali più profonde della vita sociale italiana. Sia i lavoratori dell'industria che i contadini potevano identificarsi con le sfide fisiche di questo sport e dei suoi protagonisti che sembravano superare gli

[15] Dogliani P., *Sport and fascism* in "Journal of Modern Italian Studies", a.5, n.3, aprile 2000, pp. 326-330.

[16] Marchesini D., *L'Italia del Giro d'Italia*, Il Mulino, Bologna 1996, pp. 101-103.

[17] Ormezzano G.P., *Storia del ciclismo*, Longanesi, Milano 1977, p. 66

[18] Vergani G., *L'uomo a due ruote, avventura, storia e passione*, Op. cit. pp. 362-367.



Una tappa della Milano-Torino del 1913 (Fonte: <https://emialzосуipedali.com/2012/09/24/milano-torino-un-racconto/>)

ostacoli della povertà e del classismo, mostrando quelle virtù di resistenza, sudore e sofferenza associate al lavoro nelle fattorie e nelle fabbriche. Allo stesso tempo, l'identificazione del ciclismo con la tecnologia, il progresso industriale e la modernità richiamò fortemente l'attenzione della classe media istruita, ossessionata dalla necessità che il loro paese superasse il suo apparente ritardo e il suo status di ultima delle grandi potenze. Come sostenuto dagli organizzatori, il "Giro" fu un evento nazionale nel vero senso della parola, perché coinvolse la partecipazione di rappresentanti di tutte le regioni e la collaborazione di tutti gli enti pubblici e privati da un capo all'altro del territorio italiano. Per promuovere l'evento, *La Gazzetta dello Sport* distribuì 20.000 stampe del percorso, presenti nei giornali, esposti nei negozi e in altri luoghi pubblici. In questo modo, le mappe della penisola non solo permisero agli appassionati di poter osservare la progressione dei corridori, ma anche di familiarizzare con la geografia e la storia dello Stato nazionale unificato [19].

Dall'edizione inaugurale del 1909 in poi, il Giro d'Italia mostrò annualmente al pubblico internazionale i problemi del sistema infrastrutturale dei trasporti del paese, che costrinsero più volte l'abbandono o l'annullamento di diverse tappe. Alla vigilia della Grande Guerra, l'impatto del primo sport di massa italiano sulla coscienza nazionale e sulla costruzione di una comunità si presentava come una medaglia dalla doppia faccia. Da un lato, il Giro d'Italia trasmetteva a milioni di italiani una nuova consapevolezza della geografia e della storia del loro paese e un senso di partecipazione collettiva ad un'esperienza veramente nazionale. Allo stesso tempo, il Giro e le altre gare contribuirono a far uscire le masse dal loro isolamento territoriale e a risvegliare il loro patriottismo in competizioni sportive che contrapponevano gli sportivi nazionali agli avversari stranieri. Dall'altro, il ciclismo evidenziò le vecchie ansie borghesi e le insicurezze che essi nutrivano, mostrando le persistenti divisioni all'interno della penisola e richiamando l'attenzione pubblica sulle numerose aree arretrate ed economicamente sottosviluppate. È importante sottolineare che il ciclismo in Italia, all'inizio del XX secolo, rappresentava ciò che il calcio era per la Gran Bretagna, ovvero lo sport più popolare a livello nazionale. Il calcio, in Italia, all'inizio del XX secolo era praticamente sconosciuto o comunque sia era considerato un passatempo riconducibile alle associazioni aristocratiche o borghesi, mentre la bicicletta, al contrario, era largamente utilizzata tra le persone appartenenti alla classe operaia [20].

[19] Marchesini D., *L'Italia del Giro d'Italia*, Il Mulino, Bologna 1996, p.31-34.

[20] Papa A., *Le domeniche di Clio. Origini e storia del foot-ball in Italia*, in *Belfagor*, Vol. XIII, No.2 (1988), pp. 129-143.

Come già evidenziato nel paragrafo precedente, nel momento in cui la bicicletta era in procinto di conseguire il culmine della sua popolarità, un nuovo prodotto dell'innovazione tecnologica fece la sua comparsa nel panorama industriale nazionale e torinese, l'automobile. Questo nuovo mezzo di locomozione, dotato di quattro ruote e di un motore a scoppio, fu mostrato al Salone dell'Auto di Torino nel 1900, la prima esposizione di automobili organizzata in Italia, e ben presto si capì che era destinato a conquistare i cuori e le menti degli italiani, segnando la storia del XX secolo. In Italia nel 1903 circolavano appena 1870 vetture, che triplicheranno nell'arco di 6 anni come anche la produzione della FIAT che, tra il 1902 e il 1906, passò da 73 a 1.097 vetture, una crescita notevole, ma con valori ancora relativamente bassi. Gli stabilimenti, per volere dell'amministratore delegato dell'azienda Giovanni Agnelli, subirono un notevole ampliamento ed una conseguente riorganizzazione della produzione, in seguito all'applicazione dei principi del fordismo e del taylorismo importati da oltreoceano, che implicarono l'introduzione della catena di montaggio e la razionalizzazione del processo di produzione delle vetture: nacque così il modello Tipo Zero, che si identificava come la versione italiana della Ford Model T. La vera affermazione della FIAT si ebbe però con la Prima Guerra Mondiale, nel corso della quale la sua attività si estese a più settori, rifornendo il Regio Esercito di armi e altro materiale militare: nel 1914 essa era al 30° posto nella graduatoria nazionale per occupati (circa 4.000), mentre quattro anni più tardi, grazie alle commissioni dello Stato, divenne la terza fabbrica italiana, i cui addetti raggiunsero le 40.000 unità [21].

Gli anni che intercorrono tra la Grande Guerra e l'inizio del secondo conflitto mondiale si caratterizzarono per l'inaugurazione nel 1923 del nuovo stabilimento del Lingotto, il quale era la copia perfetta di quello di Dearborn della Ford Motor Company, e per una serie di politiche protezionistiche, introdotte nel 1926, la cui funzione era quella di limitare le importazioni di autovetture prodotte all'estero, in particolar modo negli Stati Uniti: si prevedeva un dazio del 62% sul valore delle vetture straniere, la totale esenzione delle tasse di esportazione per tutte le automobili prodotte dalla FIAT e l'eliminazione dei dazi su tutte le materie prime fondamentali per la produzione delle quattro ruote. A riprova della politica autarchica e protezionistica del Regime fascista, che si era instaurato in Italia nel 1922, il Ministro dell'Economia Nazionale Giuseppe Belluzzo in una lettera a Benito Mussolini del maggio 1928, affermava che *"Il Ministero dell'Economia Nazionale, d'accordo con quello delle Finanze, ha usato la più grande larghezza possibile nel concedere alle fabbriche d'auto numerose e importanti agevolazioni doganali. Si è fatto accogliere un provvedimento di favore, che per nessun'altra industria era mai stato adottato"* [22], il che faceva riflettere sul ruolo chiave dell'industria automobilistica per l'economia nazionale e su quanto essa fosse stata aiutata dal regime.

La successiva crisi del 1929 colpì la totalità delle economie mondiali, influenzando chiaramente anche sul settore automobilistico italiano, a tal punto che il governo decise di aumentare i dazi al 100% sulle vetture straniere a cui seguì poi il divieto di importazione in Italia di tutte le automobili di produzione estera. Nonostante queste misure, la recessione danneggiò fortemente la FIAT, infatti la produzione di vetture nello stabilimento del Lingotto scese al di sotto delle 19.000 unità come anche il numero di operai che ivi lavorava, raggiungendo quota 8.000. Servirono ben poco a risollevare la situazione economica della società le FIAT Balilla prima e la Cinquecento poi, quest'ultima nota anche con il nome di *Topolino*, il cui prezzo era di 8.900 lire, ovvero venti volte lo stipendio medio di un operaio specializzato e ben oltre le preventivate 5.000 lire: inutile dire che la vettura si rivolgeva alle classi sociali più abbienti, tra le quali ebbe oltretutto un discreto successo, rimanendo però una piccola chimera per quelle più povere che pertanto continuavano ad utilizzare la bicicletta. La casa automobilistica torinese riuscì ad uscire da questo periodo buio grazie alle commesse militari, che permisero un progressivo incremento della produzione militare a partire dalla seconda metà degli anni '30, con l'invasione dell'Etiopia nel 1935 [23].

[21] *Documenti informativi e statistici – Volume 1900 - 1950*, Archivio Storico FIAT.

[22] Belluzzo G., *Economia Fascista*, Libreria del Littorio, Roma 1928.

[23] *Documenti informativi e statistici – Volume 1900 - 1950*, Archivio Storico FIAT.

- *Aspetti artistici*

A livello artistico la bicicletta fu in parte accantonata, come testimonia il movimento futurista, che esercitò un forte influsso a favore delle quattro ruote. E' importante sottolineare che, in passato, erano già stati effettuati studi sul movimento e sulla velocità. Un esempio lampante era rappresentato da Étienne-Jules Marey nel 1891 e prima ancora Edward Muybridge nel 1887, che aveva condotto degli studi stroboscopici per descrivere il movimento di un corpo nello spazio, i quali in seguito avevano ispirato, ad esempio, le opere di Giacomo Balla. Focalizzando però l'attenzione sul Futurismo, una figura chiave era rappresentata da Filippo Tommaso Marinetti, il quale intuì che l'automobile, la meccanica e la velocità potevano diventare i fattori chiave per il cambiamento e la trasformazione della cultura italiana. Tutto ciò lo portò a diventare il vate futurista per eccellenza nonché adulatore del progresso tecnologico e della civiltà delle macchine [24]. Il 20 febbraio 1909 Marinetti pubblicò "Il Manifesto del Futurismo" sul giornale parigino *Le Figaro* con l'intento di avere la maggiore risonanza possibile, per intercettare più pubblico e soprattutto per evitare che qualcuno oltralpe si attribuisse i suoi concetti. Una parte molto interessante de "Il Manifesto del Futurismo" riguardava l'idea per cui *"noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità. Un'automobile da corsa col suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo... ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bello della Vittoria di Samotracia"* [25]. In occasione della sua pubblicazione, in Italia erano presenti circa 5.000 automobili. In Francia invece circolavano molte più auto, nonostante all'interno del contesto urbano esse fossero ancora una componente marginale: in molte regioni europee infatti non se ne era mai vista una prima. La sua dichiarazione creò però non poco sdegno, in particolare perché Marinetti paragonava di fatto un prodotto chiassoso e maleodorante dell'innovazione tecnologica con una scultura dell'antichità. Nasceva pertanto il primo movimento artistico che rendeva l'automobile un soggetto e un simbolo, destinato a mutare l'ambiente e la percezione della realtà, grazie alla sua dinamicità e velocità, con quest'ultima che era diventata la musa dei principali futuristi. La pittura fu il primo frutto di questa nuova corrente, prendendo molta ispirazione dal cubismo e dal simbolismo [26].



Roberto Marcello Baldessari, "Auto + velocità + paesaggio", 1916 (Fonte: http://www.futurism.it/esposizioni/Esp2017/ESP20170606_L.htm)

[24] Lista G., *Le due anime di Marinetti* in "Futurismo 1909 – 2009, Velocità + Arte + Azione", Skira Editore, Milano 2009.

[25] Marinetti F., *Il Manifesto del Futurismo - punto 4* in "Le figaro", 20 febbraio 1909.

[26] Cricco G., Di Teodoro F., *Itinerario nell'arte - Versione Arancione*, Zanichelli Editore, Milano 2012, p. 489-490.

I futuristi avevano una vera e propria ammirazione viscerale nei confronti delle quattro ruote, non solo per i valori di rapidità e autonomia che esse incarnavano ma anche perché erano il prodotto del progresso, che essi incentivavano fortemente. Nonostante questo, è fondamentale sottolineare che, a dispetto della predilezione per il dinamismo e per le vetture dotate di un motore a scoppio, l'attenzione di un numero riscosso di futuristi si focalizzò anche sulla bicicletta, che di fatto risultava essere ancora il mezzo di locomozione più usato. Nel dipinto *Bicicletta, fusione di paesaggio. Idolo meccanico*, ad esempio, si riscontra il tema dell'uomo che si china su questo minuto e leggero oggetto, immedesimandosi con la curva della schiena che sembra la ruota: l'uomo si identifica con la sua dinamica, diventando inscindibile e indistinguibile dalla bicicletta [27].



Luigi Enrico Colombo, "Bicicletta, fusione di paesaggio. Idolo meccanico", 1924 (Fonte: <https://www.pinterest.it/giuseppesassi49/fillia/>)

- *Aspetti legislativi e urbanistici*

La presenza di una casa automobilistica come la FIAT, che stava diventando sempre più protagonista nel panorama industriale torinese e italiano influì non poco sulle visioni urbanistiche della città. Torino iniziò pertanto a configurarsi con il modello della *ville industrielle*, divenendo l'esempio lampante di città caratterizzata da una forma spaziale ispirata ad una società fordista di dimensione locale.

La fase che segue la Prima Guerra Mondiale si contraddistingue per una riorganizzazione delle strutture produttive, con la realizzazione dello stabilimento FIAT Lingotto prima e FIAT Mirafiori poi, con l'intento di concentrare in un unico sito le varie fasi di produzione degli autoveicoli. La trama che guida l'ampliamento della città fa riferimento al Piano regolatore del 1906-08, il cui scopo era quello di includere entro nuovi limiti daziari le zone esterne costituite dalle borgate alle quali ormai si dovevano estendere le cure e le spese dell'Amministrazione Comunale per la viabilità e per gli altri servizi pubblici, assieme ai tracciati dei principali assi storici e dei fiumi. La trasformazione che subisce Torino in questi anni avviene sotto forma di "grandi tasselli" con le aree

[27] Cricco G., Di Teodoro F., *Itinerario nell'arte - Versione Arancione*, Op. cit. p. 491.

destinate all'industria, all'edilizia popolare e ai grandi servizi per la cittadinanza, i quali di fatto si sovrappongono alla dimensione storico-rurale esistente, affiancandosi all'edificato delle barriere operaie di Torino, facendo sì che si venisse a formare una logica urbanistica fondata su nodi stellari di strade incentrati su piazze, invece di assi rettori di lottizzazioni a scacchiera. Questa tipologia di progettazione prevede quindi i concetti di concentrazione delle funzioni e di dispersione spaziale, i quali si discostano dall'idea tradizionale di crescita per ampliamenti contigui, anticipando ciò che avverrà in modo più radicale a partire dal secondo dopoguerra [28]. La presenza di ampi viali che danno su piazze e la dispersione dei siti industriali implicavano un primo incremento delle distanze che mettevano la bicicletta in una posizione sfavorevole, a tutto vantaggio delle quattro ruote.

Il successivo piano regolatore approvato con Decreto 15 gennaio 1920 non può quindi considerarsi un nuovo piano regolatore ma un coordinamento ed ampliamento del piano approvato con la Legge 5 aprile 1908. Il coordinamento permise di apportare al piano del 1908 quelle modifiche che erano possibili in quanto non impediti dalla fabbricazione intervenuta nel frattempo, in modo da dare alla viabilità quel migliore ordinamento che era consigliato dalla esperienza e dalla ragionevole fiducia nel prospero avvenire della città. Il piano del 1920 fu studiato nel 1914-1915, ovvero quando era appena iniziato lo sviluppo dell'industria che tanta parte doveva avere per il progresso economico di Torino e gran parte della forza motrice era ancora legata a quella naturale dei canali d'acqua derivati dal Po e dai torrenti. È da tener presente pertanto che allora non si poteva prevedere l'enorme sviluppo dei trasporti su strada, che avrebbero in breve tempo superato quelli stessi ferroviari che in quel momento erano considerati i più importanti. Nonostante questo però la circolazione era diventata un punto focale del piano, come anche perseguire l'obiettivo di regolamentare la viabilità. Furono infatti previste nuove strade esterne alla città, che facevano capo alle nuove barriere daziarie e che avrebbero rappresentato i futuri assi viari principali della città. Nel corso degli anni successivi, in seguito all'esponenziale diffusione delle automobili e all'incremento del traffico, ci si rese conto di aver peccato di timidezza, a tal punto che si procedette con l'allargamento di queste strade: un esempio lampante è il caso di corso Giulio Cesare strozzato nella sua parte centrale a 26,50 metri e che soltanto più tardi fu oggetto di una variante per l'ampliamento ad oltre 50 metri nella parte esterna. Il piano prevedeva inoltre quelle grandi strade ad anello che consentivano le comunicazioni rapide tra le zone periferiche e che risolveranno in futuro le necessità degli scambi fra le zone opposte della città senza interessare il centro cittadino [29].



Corso Giulio Cesare e l'imbocco dell'autostrada Torino - Milano nel 1932 (Fonte: http://www.artefascista.it/strade_autostrade_arte_italiana_del.htm)

[28] De Rossi A., *La città contemporanea. Il Novecento* in "Rivista Museo Torino", a.1, n.1, febbraio 2011, pp.66-69.

[29] *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri ed architetti in Torino*, a.14, n.3, marzo 1960, pp. 18-22.

A conferma del notevole traffico che caratterizzava le strade torinesi è importante evidenziare che *“L’arteria più grande ed attiva, per la quale affluisce al cuore di Torino il movimento commerciale di molta parte del Piemonte è certamente la via Nizza: la via ordinaria che fiancheggia, per naturale e logica coincidenza di cose, le più importanti linee ferroviarie della nostra città. Il suolo stradale di questa via, si può dire, non riposa mai: lo premono, lo tormentano, lo solcano ad ogni ora, ad ogni minuto, rotabili d’ogni specie, grandi e piccoli, dalla più ricca e comoda automobile alle innumerevoli e arrugginite biciclette, che filano veloci verso gli stabilimenti industriali per la ripresa del lavoro”* [30].



Via Nizza sul finire degli anni '20 (Fonte: <http://www.museodeltram.it/galleria/paoloc3.htm>)



Gli operai si recavano in fabbrica usando la bicicletta, come testimonia questa foto di fine turno allo stabilimento FIAT Lingotto nel 1931 (Fonte: Archivio Storico FIAT)

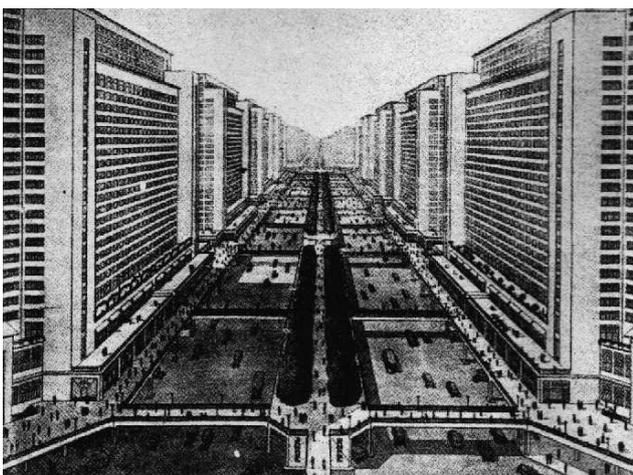
[30] Abate Daga P., *Alle porte di Torino*, Italia Industriale Artistica Editrice, Torino 1926, p.109.

In questa grande arteria, larga 22 metri, il suolo stradale era occupato da due banchine laterali, dalla linea tranviaria intercomunale Torino-Saluzzo, che aveva rotaie semplici con conseguenti dislivelli del suolo, e dalla linea urbana n. 7. *“per modo che il centro riservato alla carreggiata viene ridotto a pochi metri, insufficienti al continuo ed intenso traffico della zona. La congestione del movimento della via Nizza si accentua poi maggiormente nelle ore di ripresa e di cessazione del lavoro nei vari stabilimenti industriali e specialmente alla Fiat, alla quale affluiscono giornalmente dodicimila operai e circa cinquecento impiegati, di cui la larga parte in bicicletta”* [31].

Alquanto diverse erano le modalità proposte per la sistemazione secondo i vari cittadini e rappresentanti delle Associazioni. In molti propendevano per un progressivo sfollamento della via, mentre altri avrebbero voluto tra le tante cose che *“si costruisse un'apposita banchina per i ciclisti, i quali ora passano promiscuamente ai carri ed ai pedoni, quando, come spesso succede, non invadono la banchina riservata, esponendosi a contravvenzioni”* [32]. In tale periodo nella zona di pianura lo sviluppo edilizio è avvenuto quasi in tutte le direzioni, sia pure con intensità diversa con il sistema a macchia d'olio senza soluzione di continuità rispetto all'antico centro. Le costruzioni sono sorte per iniziativa esclusivamente privata, ad eccezione di qualche gruppo di case popolari. Il coordinamento e l'armonia dell'insieme sono venuti a mancare, con l'industria edilizia spicciola a larga base che consentiva di dare una casa qualsiasi al ceto medio ed alle masse operaie, le quali ultime venivano aumentando rapidamente di numero con lo svilupparsi dell'industria. La bicicletta non veniva quindi né menzionata e né presa in considerazione anche se è merito del Piano del 1920 aver previsto i grandi parchi dell'ovest, Pellerina e Ruffini, quello a sud che costeggia il Po ora attraversato da corso Unità d'Italia, nonché quello a fianco di corso Vercelli [33], che faranno da base per i primi percorsi ciclabili realizzati a partire dalla seconda metà degli anni '70.

Un altro fattore particolarmente rilevante a cui fare riferimento riguarda l'influenza del Movimento Moderno, che a partire dagli anni '20 guardò anche all'urbanistica. Tutto ciò era in linea con la visione fortemente funzionalista dei protagonisti di questa corrente, i quali si concentravano sulla città contemporanea, focalizzando l'attenzione sul suo ruolo all'interno della società macchinista.

Una figura chiave in tal senso è rappresentata da Le Corbusier, che in questi anni sviluppò diversi progetti fortemente provocatori come il *Plan Voisin* o la *Ville Contemporaine*: di quest'ultimo ciò che colpisce è la circolazione, in quanto erano previste due piste sopraelevate per il traffico veloce, ampie strade a livello superficiale, mentre il passaggio dei mezzi pesanti, della ferrovia e della metropolitana veniva interrato: è chiaro che tutto ciò implicava l'idea di una città auto-centrica, che



I progetti “Ville contemporaine” e “Plan Voisin” di Le Corbusier (Fonte: <https://inarchitectureandurbanism.wordpress.com/2013/11/10/an-architect-le-corbusier/>)

[31] Abate Daga P., *Alle porte di Torino*, Italia Industriale Artistica Editrice, Op. Cit., p.113.

[32] Abate Daga P., *Alle porte di Torino*, Italia Industriale Artistica Editrice, Op. Cit., p.124.

[33] *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri ed architetti in Torino*, Op. Cit., pp. 22-23.

si adattasse alle esigenze e alle dimensioni delle quattro ruote, identificate come il futuro degli spostamenti [34], disinteressandosi però delle due ruote per le quali non erano previsti degli spazi appositi, apparendo quasi come dei mezzi pronti a scomparire di lì a poco.

Queste visioni erano chiaramente riconducibili alla difficoltà nel risanare, a causa dei costi, i vecchi edifici residenziali dei centri cittadini, privi di tutti i necessari standard abitativi e dall'esponenziale incremento del traffico automobilistico, che era stato un fenomeno imprevisto e ingovernabile nella città storica. Le Corbusier sosteneva inoltre che così come *“l'automobile ha ucciso la grande città, l'automobile deve salvare la grande città”* [35]: da questo suo pensiero deriva pertanto una città, seppur immaginaria, imperniata sulla figura e sul ruolo dell'automobile, concetti su cui si focalizzarono successivamente altri architetti e urbanisti.

Il corpus di idee che caratterizzava il Movimento Moderno, come il Razionalismo, era particolarmente vasto, a tal punto che non vi fu una sua istantanea applicazione, infatti solamente a partire dal secondo dopoguerra ci sarà una ripresa dei concetti elaborati da questa corrente, influenzando notevolmente il modo di progettare la città.

[34] Cricco G., Di Teodoro F., *Itinerario nell'arte - Versione Arancione*, Zanichelli Editore, Milano 2012, p.77-78.

[35] *Ivi*, p.39.

Il capitolo in pillole

Aspetti politici	Aspetti culturali e socio-economici
<ul style="list-style-type: none"> - Il Partito Repubblicano promuoveva la diffusione dello sport attraverso la bicicletta - I socialisti e i cattolici, dopo un'iniziale chiusura, aprirono all'utilizzo sportivo e quotidiano delle due ruote - La bicicletta e il ciclismo non ricevettero mai dal Regime Fascista l'attenzione e il sostegno riservato alle altre attività come il calcio e l'automobilismo 	<ul style="list-style-type: none"> - L'uso delle biciclette e il conseguente incremento delle vendite erano collegati all'influenza della dimensione sportiva - Il Giro d'Italia e la Milano – Torino coinvolgevano la partecipazione di persone di diversa provenienza - La comparsa dell'automobile fece capire che essa era destinata a conquistare i cuori e le menti degli italiani - Il settore automobilistico iniziò ad avere un peso sempre maggiore sull'economia

Aspetti artistici	Aspetti legislativi e urbanistici
<ul style="list-style-type: none"> - Il Futurismo focalizza l'attenzione su progresso, velocità e meccanica: valori incarnati dall'automobile che diventa l'elemento chiave - Alcuni pittori raffigurano ancora la bicicletta, ma in modo marginale: essa non è più sinonimo di progresso e innovazione 	<ul style="list-style-type: none"> - Torino si configura con il modello della <i>one company town</i>, composta da “grandi tasselli” con le aree destinate all'industria, all'edilizia popolare e ai servizi - Nel Piano Regolatore del 1920 la circolazione e la regolamentazione della viabilità erano due obiettivi cruciali: furono previste nuove strade esterne alla città - Il Movimento Moderno si concentra sulla città contemporanea: figure come Le Corbusier teorizzavano un'idea di città molto auto-centrica

3.3 La *becana* sotto pressione (1948 – 1975)

- *Aspetti culturali e socio-economici*

Torino uscì dalla Seconda Guerra Mondiale in condizioni spaventose, infatti il 6,8% dei vani d'abitazione era andato distrutto mentre il 30,9% era danneggiato, la produzione aveva subito una notevole battuta d'arresto, con 53.000 disoccupati nell'intera provincia, e il costo della vita continuava ad aumentare. Le norme sui danni di guerra risultarono essere inadeguate e insufficienti come le sovvenzioni statali, motivo per cui il Comune fu costretto ad alienare una parte del demanio per fronteggiare la carenza di abitazioni (con la costruzione delle case di edilizia popolare di corso IV Novembre e Mirafiori) e risolvere i problemi derivanti dalla disoccupazione e dalla mancanza di un sistema infrastrutturale funzionante [1].



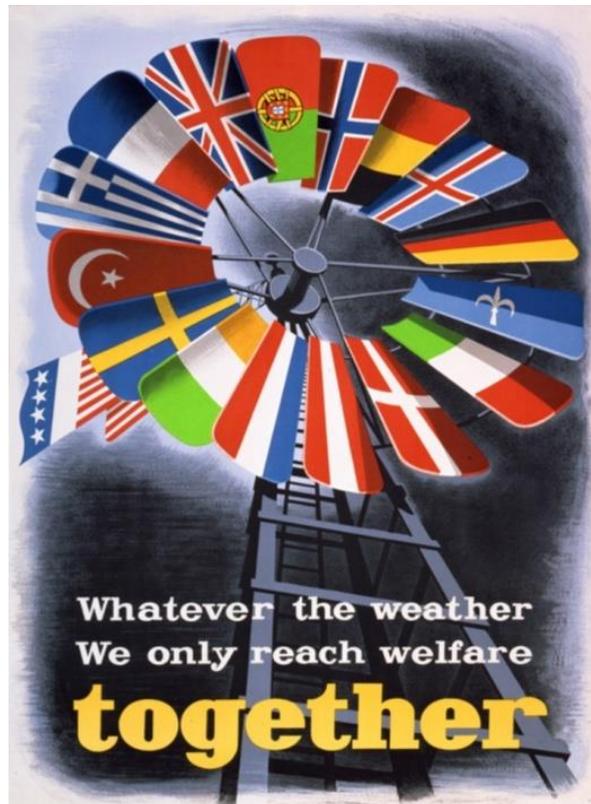
Via Cibrario nel 1946 (Fonte: <http://www.piemontetopnews.it/torino-la-citta-piu-bombardata-ditalia-durante-la-seconda-guerra-mondiale/>)



Gli effetti dei bombardamenti sullo stabilimento FIAT Lingotto (Fonte: <https://www.panorama.it/economia/aziende/fiat-foto-storia>)

[1] Castagnoli A., *Torino dalla ricostruzione agli anni Settanta*, Franco Angeli, Milano 1995, p. 22-23.

Nell'arco di qualche anno si riuscì a ripristinare il sistema dei trasporti e dei servizi, dando vita ad un ampio programma di costruzione di nuove infrastrutture, oltre a soddisfare più di 1/4 del fabbisogno edilizio: tutto ciò però si inseriva all'interno di un contesto di ricostruzione particolarmente difficile e lento, riconducibile anche alla mancanza di mezzi e di un progetto complessivo.



Un manifesto propagandistico del Piano Marshall (Fonte: <https://jornaldiabo.com/cultura/europa-plano-marshall-mattos-chaves/>)

Un anno particolarmente importante, che coincide con l'inizio dell'arco temporale di questo paragrafo, è il 1948, momento in cui entrò in vigore il Piano Marshall.

Il Piano Marshall, ufficialmente chiamato *European Recovery Program* (Piano per la Ripresa Europea) fu un piano politico-economico statunitense, il cui obiettivo era quello di avviare e stimolare la ricostruzione in Europa, dopo il secondo conflitto bellico. Il Piano prevedeva lo stanziamento di 13,3 miliardi di dollari, di cui 1,2 miliardi destinati all'Italia, che di fatto divenne il 4° paese per assegnazione di aiuti, dopo Regno Unito, Francia e Germania [2].

Paese	1948/49 (milioni \$)	1949/50 (milioni \$)	1950/51 (milioni \$)	Tot. (milioni \$)
Regno Unito	1316	921	1060	3297
Francia	1085	691	520	2296
Germania Ovest	510	438	500	1448
Italia	594	405	205	1204

Forti di questi prestiti internazionali, le grandi industrie italiane riuscirono progressivamente a risollevarsi, dando vita a politiche di ammodernamento e incremento della produzione, come accadde nel caso della FIAT a Torino. La casa automobilistica infatti ottenne da sola il 26,4% degli aiuti destinati al settore meccanico e siderurgico e il 12% della totalità dei fondi assegnati all'industria italiana: stanziamenti molto alti che facevano sì che il Piano creasse le basi per una

[2] Fauri F., *Il piano Marshall e l'Italia*, Il Mulino, Bologna 2010, p.20

ripresa economica che avrebbe notevolmente incrementato la domanda di automobili sul mercato italiano [3]. Il Piano Marshall comportò quindi la penetrazione commerciale e l'insediamento delle multinazionali americane nel Vecchio continente, a cui seguì una penetrazione ideologica, come testimonia la diffusione in Europa di principi come l'economia di mercato, la libera impresa e la tutela della concorrenza, ancora sconosciuti in alcuni Paesi, i quali furono promossi da un'intensa azione di propaganda [4]. In sostanza l'Europa, e quindi l'Italia, si apprestava a conformarsi al mito dell'*American lifestyle*, che avrebbe di lì a poco caratterizzato la società dell'epoca.



Bisarche di Fiat 500 C Topolino nel 1950, con alcune biciclette sullo sfondo (Fonte: Archivio Storico Fiat)

Nonostante questo però, fino alla prima metà degli anni '50, il mercato dell'auto italiano risultava essere ancora particolarmente debole. Un grande aiuto arrivò dalle commesse per la Guerra di Corea, attraverso le quali la casa automobilistica torinese riuscì a mantenere un notevole livello di produzione, come testimonia la fabbricazione degli aerei da caccia F86K e G91 per gli Stati Uniti prima e per i paesi della NATO poi [5]. I notevoli profitti derivanti dalle commesse militari fecero da base per gli investimenti in vista di un progetto molto ambizioso, ovvero realizzare un'autovettura per il popolo: nel 1955 la FIAT introdusse infatti la sua prima utilitaria, la 600, a cui seguì nel 1957 il vero *best seller* italiano, ovvero la Nuova 500, simbolo della motorizzazione di massa. In questo stesso periodo il Parlamento italiano approvò un piano di durata decennale che prevedeva la realizzazione di un'ampia rete autostradale, che potesse collegare il Paese da nord a sud. Tutto ciò avrebbe chiaramente comportato un impulso ancor più forte per la domanda di autovetture, a tal punto che Vittorio Valletta, l'allora presidente dell'azienda, prese parte alle scelte sui diversi tracciati delle autostrade assieme alla dirigenza dell'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), il che evidenziava l'influenza della FIAT su tutte quelle decisioni che la potevano riguardare [6].

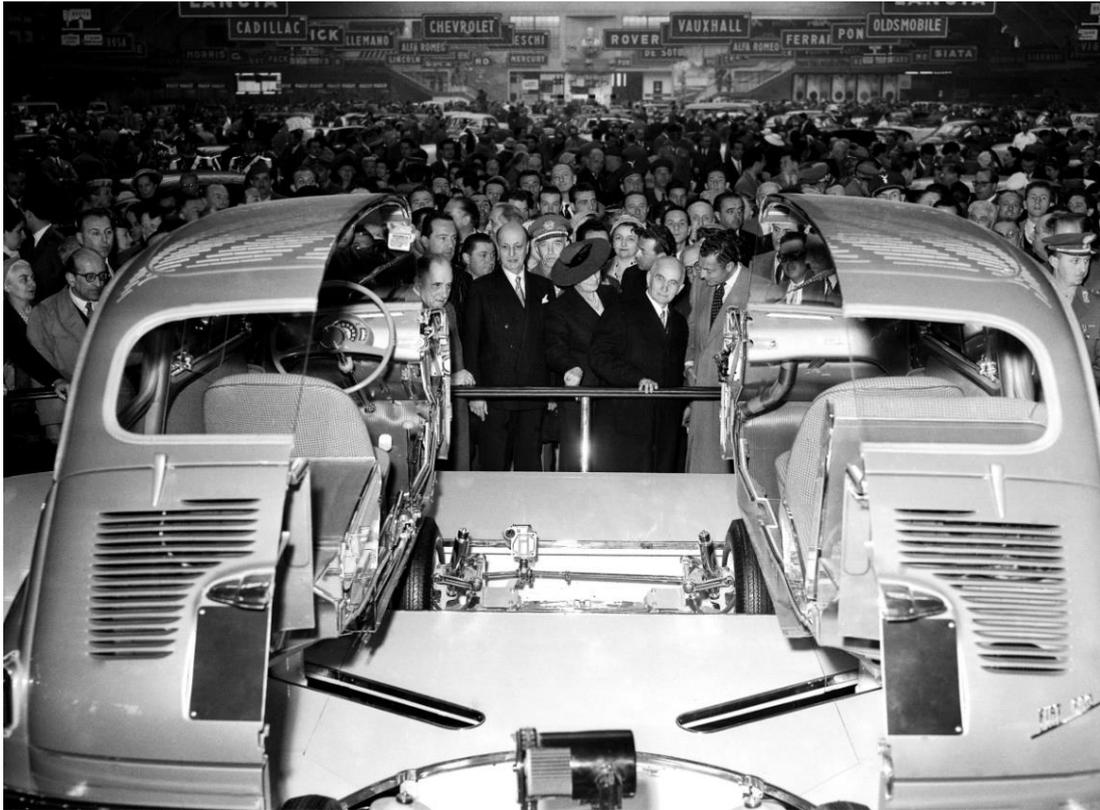
A partire dalla seconda metà degli anni '50 la produzione di autovetture raggiunse le 232.000 unità, con un esponenziale aumento dei profitti e dei ritmi di produzione. Tutto ciò fu anche favorito dalle politiche protezionistiche a favore delle vetture prodotte sul suolo italiano, che non erano solo una

[3] Fauri F., *Il piano Marshall e l'Italia*, Op. cit. p. 22.

[4] Giardina A., Sabbatucci G., Vidotto V., *Nuovi profili storici. Dal 1900 ad oggi*, Editori Laterza, 2012, p. 315.

[5] Casamassima P., *La Fiat e gli Agnelli. Una storia italiana*, Le Lettere Editore, Milano 2003, p. 68.

[6] *Ivi*, pp. 76-77.



Gianni Agnelli e il Presidente della Repubblica Luigi Einaudi mentre osservano uno spaccato della Fiat 600 durante il 37° Salone Internazionale dell'Automobile di Torino del 1955 (Fonte: Archivio Storico La Presse)

prerogativa del Ventennio fascista, in quanto esse furono introdotte anche in questi anni, come testimoniano i dazi (pari al 45% del valore della vettura) applicati alle automobili straniere: nel 1956, su un totale di 220.000 auto immatricolate, solo 3.500 erano importate, il che fa riflettere sull'enorme quota di mercato detenuta dalla FIAT [7]. Negli altri Paesi europei i dazi erano presenti ma non erano così alti, infatti in Francia si applicava una tassazione del 30% sul valore della vettura mentre in Germania si scendeva al 17% [8]. Questo genere di interventi portò ad un notevole incremento del numero di automobili in circolazione in Italia, passando da 425.000 nel 1951 a 2,45 milioni di unità nel 1961 [9]. La FIAT, sfruttando un momento così favorevole, caratterizzato dalla motorizzazione di massa e dall'aumento della domanda, anche grazie all'ormai piena realizzazione della produzione di massa, superò nel 1960 il mezzo milione di automobili prodotte, pari al 5% del mercato automobilistico mondiale [12]. Sempre nel 1960 i dipendenti dell'azienda toccarono quota 107.000 unità, con un incremento di 15.000 operai, rispetto ai 92.000 del 1959: masse di lavoratori emigrarono dal Mezzogiorno verso Torino, alla ricerca di un lavoro sicuro negli stabilimenti FIAT e nelle varie fabbriche dell'indotto (il picco di arrivi si raggiunse nel 1961, con 84.000 immigrati) [13]. Torino divenne infatti il fulcro di un costante flusso migratorio che, iniziato nei primi anni '50, conseguì il suo apogeo nel periodo del *miracolo economico*, continuando poi per tutti gli anni '70. Inizialmente i numerosi migranti non qualificati che avevano trovato occupazione negli stabilimenti industriali erano soliti recarsi a lavoro, e più in generale spostarsi, per mezzo della bicicletta, che risultava essere il veicolo più economico da usare, come testimoniano le file spropositatamente lunghe di operai muniti di due ruote che si accalcavano fuori degli stabilimenti industriali prima dell'inizio e dopo la fine dei turni.

[7] Castronovo V., *Fiat. Una storia del capitalismo italiano*, Rizzoli, Milano 2005, p. 54-56.

[8] Casamassima P., *La Fiat e gli Agnelli. Una storia italiana*, Op. cit. p. 83

[9] Castronovo V., *L'Italia del miracolo economico*, Op. cit. p. 43.

[12] Castronovo V., *Fiat. Una storia del capitalismo italiano*, Op. cit. p. 69-71.

[13] Castagnoli A., *Torino dalla ricostruzione agli anni Settanta*, Op. cit. p. 54.

A riprova di ciò si possono citare diversi casi in cui i responsabili dei vari stabilimenti FIAT, per gestire l'elevato numero di biciclette usate dai lavoratori, decisero di allestire degli spazi appositi in cui poterle allocare, come testimonia un rapporto in cui *“si fa presente che con l'usufruità di una parte dello Stabilimento FIAT Ricambi dovrà, entro la fine del corrente anno, prevedersi anche una tettoia per deposito biciclette e motocicli”* [16], oltre ad essere imposti nuovi regolamenti per le due ruote che *“dovranno essere depositate nei locali appositamente predisposti, e non dovranno più essere portate nei reparti di lavorazione, come d'abitudine in passato”* [17].



Operai in bicicletta in attesa davanti all'entrata dello stabilimento Fiat Mirafiori, 1959 (Fonte: Archivio Storico La Presse)

Le politiche che regolamentavano l'uso e l'ubicazione delle biciclette si arricchirono poi nel corso degli anni, prevedendo nuove direttive per limitare “particolari fenomeni”, infatti *“in qualche sezione (Spa, Sima, Grandi Motori, Ricambi, e Ferriere) esistono ancora laboratori per la riparazione delle biciclette, i quali dovranno essere aboliti per evitare che vengano eseguite riparazioni anche a biciclette di terzi come attualmente spesso avviene e anche perché il commercio dei pezzi di ricambio è ormai normalizzato. Ove lo si ritenga necessario, si conserverà solo un piccolo laboratorio per la riparazione delle gomme (bucature). La Direzione dà comunicazione di quanto sopra alle C.I. raccomandando loro di esaminare le modificazioni preposte colla maggior comprensione, e di darne notizia ai dipendenti, affinché sia possibile ristabilire negli stabilimenti quella normale disciplina che è necessaria, e ridare contemporaneamente ai capi quell'autorità e quella responsabilità sul buon ordine e sul buon andamento del lavoro che loro compete”* [18].

Un'immagine che colpisce molto è il deposito biciclette che si trovava all'interno della Scuola Allievi FIAT, ovvero il luogo in cui si provvedeva alla formazione degli operai e dei tecnici, impartendo loro non solo lezioni teoriche e pratiche sulle varie materie tecniche come matematica, fisica, tecnologia d'officina, ma anche lezioni d'inglese e cultura generale, il quale era molto vasto e accoglieva un significativo numero di due ruote.

[16] Rapporto 11 maggio 1960, Archivio Storico FIAT.

[17] Rapporto 9 gennaio 1960, Archivio Storico FIAT.

[18] Rapporto 23 marzo 1965, Archivio Storico FIAT.



Deposito bici presso la Scuola Allievi Fiat di corso Dante (Fonte: Archivio Storico Fiat)

Ad oggi potrebbe quasi sembrare strana la presenza di appositi locali destinati alle biciclette all'interno degli spazi FIAT, soprattutto se si pensa che quest'ultima produceva automobili e se si contestualizza il tutto in un periodo di aumento della produzione e delle vendite delle quattro ruote: era chiaro però che i lavoratori potevano fare affidamento solo sulle biciclette, in quanto, per lo meno all'inizio, non potevano permettersi l'acquisto di un'autovettura, visto che lo stipendio medio mensile di un operaio nel 1960 era di 47.000 L. e che il costo di una FIAT 500 era di 465.000 L. [19], pari a 10 mensilità, un qualcosa di improponibile per la maggior parte della manovalanza, che doveva chiaramente far fronte alle spese per il vitto e l'alloggio (il quale era molto spesso sinonimo di condizioni fatiscenti, come testimoniano le numerose baracche sorte ai piedi delle fabbriche torinesi o, "per i più fortunati", le mansarde condivise con una moltitudine di persone).

In questo periodo infatti, le numerose utilitarie, come le FIAT 500 e 600, che si vedevano sfrecciare per le vie di Torino erano ad esclusivo appannaggio dei "colletti bianchi", che lavoravano nel settore terziario e che iniziavano a farsi spazio nella società italiana. Impiegati pubblici o privati e funzionari amministrativi erano alcuni tra i tanti che potevano permettersi un'autovettura, e iniziare a togliersi diversi sfizi come testimoniavano i primi weekend fuori porta [20].

La bicicletta iniziò ad essere accantonata anche dai "colletti blu" solo a partire dalla seconda metà degli anni '60, momento in cui la classe operaia assistette ad un notevole incremento dello stipendio medio mensile (nel 1965 aveva raggiunto le 86.000 L.), avendo così l'opportunità di acquistare l'oggetto più desiderato dell'epoca, ovvero l'automobile [21].

Le vetture possedute dagli operai non erano chiaramente nuove ma di seconda mano, infatti una FIAT 500 usata nel 1965 poteva essere acquistata per 200.000 L. pari a poco meno di 3 mensilità,

[19] Castronovo V. *Fiat. Una storia del capitalismo italiano*, Op. cit. p. 61

[20] Righero P., intervistato da Matteo La Torre, 21 ottobre 2019.

[21] Righero P., intervistato da Matteo La Torre, 21 ottobre 2019.

uno sforzo nettamente più sostenibile rispetto alle 10 mensilità di 5 anni prima. Un dettaglio importante che deve essere evidenziato è che le automobili che stavano motorizzando la classe operaia erano appartenute precedentemente ai “colletti bianchi” che nel frattempo avevano indirizzato la loro attenzione verso modelli più grandi e costosi, come la FIAT 124 e l’Alfa Romeo Giulietta [22]. Il mito dell’auto, alimentato dal forte traino industriale della FIAT, sostituì ben presto quello della bicicletta, che si trovò d’un tratto sotto pressione. Se in Piemonte, sul finire degli anni ’40, si contavano poco più di 33.000 veicoli, nel 1953 il numero di vetture superava le 137.000 unità, valore che quintuplicò nel 1964, raggiungendo quota 680.000, con Torino che era diventata il fulcro delle vendite [23].

Si verificò pertanto una vera e propria *motorizzazione di massa* che, da un lato, portò grandi vantaggi per l’utente e per l’economia come l’accessibilità porta a porta e la possibilità di trasportare carichi pesanti ed ingombranti anche sulle lunghe distanze, e dall’altro implicò la sottrazione degli spazi in città per la persona, l’incremento dell’inquinamento e dell’incidentalità stradale, che vedeva nei ciclisti e pedoni le principali vittime: fattori direttamente attribuibili ad un accresciuto utilizzo dell’auto per gli spostamenti [32].

IL TREMENDO PROBLEMA DELLO SMOG

Milano e Torino, le città italiane dove l’aria è meno respirabile

Titolo di un articolo de La Stampa del 9 maggio 1967 (Fonte: Archivio Storico La Stampa)

Ciclista travolto sfonda il parabrezza muore e uccide una donna sull’auto

Titolo di un articolo de La Stampa del 3 dicembre 1968 (Fonte: Archivio Storico La Stampa)

Un ulteriore fattore che andò a diminuire progressivamente la spinta e l’interesse nei confronti della bicicletta riguardava la dimensione sportiva, che non riuscì più a raccogliere quell’attenzione e quel consenso che aveva caratterizzato i decenni precedenti. A partire dal 1955 infatti, i giorni di gloria di Coppi e Bartali divennero un semplice ricordo del passato. La lunghissima carriera di Bartali si concluse nel 1954, quando si ritirò definitivamente, mentre Coppi continuò a correre fino al 1959, sebbene la sua ultima importante vittoria, il Campionato Nazionale Italiano, era datata 1955. Ciò che emerse in seguito alla fine di questa *golden age*, era l’assenza di nuove stelle che potessero sostituire i due corridori che avevano dato vita alla dicotomia sportiva italiana più celebre del dopoguerra.

Allo stesso tempo, l’avvento della televisione consentì ai fan di guardare, piuttosto che immaginare, le grandi corse a tappe direttamente sugli schermi. In questo modo, il nuovo mezzo di comunicazione privò il ciclismo della sua mitica aura, in quanto il pubblico, per aggiornarsi sull’andamento delle gare, non si basava più sulle narrazioni eroiche dei giornalisti sportivi.

Contestualmente, il declino del ciclismo professionistico rispecchiava i grandi cambiamenti nella società e nella cultura popolare italiana, a seguito del *miracolo economico* che trasformò il Paese tra gli anni ‘50 e ‘60. La rapida industrializzazione e urbanizzazione andarono infatti a minare quelle che erano le basi sociali e culturali su cui si fondava il ciclismo: milioni di italiani lasciarono le

[22] Castronovo V. *Fiat. Una storia del capitalismo italiano*, Op. cit. p. 68.

[23] Ruffino P., *Introduzione in Piano Urbano della Mobilità Ciclistica Collegnese 2018*, p.7.

[32] Ruffino P., *Introduzione in Piano Urbano della Mobilità Ciclistica Collegnese 2018*, p.7.

piccole città e i borghi, che tradizionalmente avevano assunto il ruolo di vivaio per i migliori corridori, per recarsi nelle grandi città, con l'intento di migliorare le loro condizioni economiche e sociali. In una società basata sempre più sul consumismo, il pubblico non si identificava più con i valori tradizionali incarnati dalla bicicletta e dagli eroi che l'avevano resa grande. Inoltre, all'inizio degli anni '60, il calcio sostituì il ciclismo, diventando lo sport più popolare in Italia, perché, secondo Remo Bassetti, *“offriva la ben più entusiasmante retorica del successo e dei risultati piuttosto che quella ormai tramontata del sacrificio”* [24].

- *Aspetti legislativi e urbanistici*

A Torino, in questi anni, la circolarità e la sovrapposizione tra spazi del lavoro e dell'abitare, tra industrie e quartieri operai, sembrava essere totale e assoluta. La città, che dal Secondo dopoguerra si spinge attraverso il boom economico fino alla fine degli anni Settanta, può essere accostata all'idea di una “grande mano”, questa immagine, coniata da Giorgio Rigotti in occasione del Piano Regolatore del 1956 (approvato poi nel 1959), è fortemente esplicativa della crescita radiale del costruito, che occupa gradualmente l'intera piana torinese. Un'immagine intensa e condivisa, come condiviso è il principio per cui la città cresce con e soprattutto grazie alla fabbrica, secondo un processo che l'assimila a un organismo biologico [25].

In questa gigantesca infrastruttura a servizio della produzione tutto è strettamente riconducibile al concetto della città-fabbrica con *“strade ampie e diritte, così lunghe che puoi vedere l'orizzonte, nelle belle giornate. Partono dal centro della città e vanno a Nizza, a Milano e in Francia o a Leningrado. Corrono parallele alle linee di Mirafiori e del Lingotto e di Rivalta, e parallele a quelle linee corrono le vite di Torino”* [26].

A Torino, negli anni '60, tra i tanti problemi che attanagliavano l'amministrazione locale, due risultavano essere particolarmente urgenti: il primo riguardava il risanamento del centro storico mentre il secondo aveva a che fare con la predisposizione del “Centro direzionale”, dal quale dipendeva in gran parte la sopravvivenza, con nuove funzioni, del centro storico stesso [27]. Tutto ciò era riconducibile ad una visione nettamente più sistematica, per cui l'antico e il moderno dovevano essere considerati termini complementari, organismi l'un l'altro necessari proprio perché di diversa struttura. Il che si inseriva, a sua volta, nel filone storico-culturale che era stato inaugurato nel 1960 con la Carta di Gubbio (a seguito della quale si era formata l'ANCSA, ovvero l'Associazione Nazionale Centri Storici e Artistici), che prevedeva la predisposizione di piani di risanamento conservativo per i centri storici, come ad esempio speciali piani particolareggiati di iniziativa comunale. In sostanza si cercava di tutelare il centro storico, proprio perché, come affermava Leonardo Benvenuto, *“risultava impossibile conservare gli antichi centri se vi si accumulavano tutte le funzioni proprie del centro di una città moderna; alcune di queste funzioni esigono una circolazione e una cornice edilizia assolutamente eterogenee ai vecchi centri, quindi se vi restano inserite producono una congestione intollerabile dell'antica rete viaria e una spinta irresistibile alla manomissione dei vecchi edifici. Occorre invece che le funzioni direzionali proprie di una città moderna siano opportunamente selezionate e che i quartieri antichi diventino una parte del centro direzionale della città moderna, ospitando alcune funzioni direzionali compatibili con il suo tessuto edilizio”* [28]. Il Benvenuto sosteneva inoltre la necessità di realizzare centri direzionali, ubicati nelle parti più esterne delle grandi metropoli italiane, con l'intento appunto di decentrare le funzioni e decongestionare i centri cittadini.

[24] Bassetti R., *Storia e storie dello sport in Italia dall'Unità a oggi*, Marsilio, Venezia 1999, pp. 155-156.

[25] *Il piano regolatore di Torino 1959 - estratto da Atti e rassegna tecnica della società ingegneri e architetti in Torino, nuova serie*, a.14, n.3, marzo 1960 p. 7.

[26] De Rossi A., *La città contemporanea. Il Novecento*, in “Rivista Museo Torino”, a.1, n.1, febbraio 2011, p.68.

[27] *Quaderno 1, contributi di analisi urbanistica sull'area metropolitana torinese*, Osservatorio Urbanistico Regionale del Piemonte, Torino, febbraio 1974.

[28] Benvenuto L., *Le origini dell'urbanistica moderna*, Laterza, Bari 1963, p.89.

Torino era l'esempio lampante di questa situazione, in quanto doveva far fronte ad una vera e propria invasione di autovetture nel centro storico che "oggi letteralmente "scoppia" sotto la pressione di un traffico che cresce paurosamente di mese in mese. La sua valvola di sicurezza è nel "centro direzionale", una valvola da far agire al più presto" [29]. Il PRG del 1956 prevedeva infatti la realizzazione di un centro direzionale, il quale avrebbe dovuto contenere le principali attività direzionali pubbliche e private della città specialmente per quanto riguardava i grandi uffici, le sedi di istituti bancari, di grandi società e le direzioni generali di amministrazioni dipendenti dallo Stato. In esso una parte sarebbe stata riservata alla residenza collettiva, ai complessi alberghieri, ai locali di divertimento e di ritrovo [30].



Un'immagine del plastico del progetto "Acropolis 9" (Fonte: <http://www.museotorino.it/view/s/9a67d1e643cc403b8846056ed04f09f2>)

Il progetto vincitore, l'*Acropolis 9*, che di fatto riprendeva i principi cardine presentati da Le Corbusier e più in generale dal Razionalismo citati nel paragrafo precedente, prevedeva 12 grattacieli alti 120 metri costruiti sopra a una collina artificiale che avrebbero composto il cuore della city, a questi si aggiungevano poi altri due nuclei destinati a varie funzioni: il tutto era contornato da piazze pubbliche sopraelevate, ponti e sottopassaggi [31].

L'area di progetto era delimitata da via Cavalli, dai corsi Inghilterra e Castelfidardo, da via Braccini, dalle vie Osasco e San Paolo e dal corso Ferrucci fino al suo incrocio con via Cavalli e avrebbe comunicato con il resto della città mediante ampie strade di scorrimento veloce, la ferrovia, la metropolitana e tutta la rete delle strade interne: chiaramente non si faceva riferimento a spazi destinati alle due ruote o a piste ciclabili, all'epoca ancora pura utopia, al contrario erano previsti parcheggi sotterranei e a silos capaci di ospitare ben 30.000 automobili.

Questo progetto identificava chiaramente le quattro ruote come l'elemento dominante di quegli ampi spazi previsti, con un totale disinteresse per le biciclette che di fatto non trovavano posto al suo interno, soprattutto se si conta che il centro direzionale avrebbe ospitato le più diverse funzioni, che avrebbero a loro volta richiamato un elevato numero di utenti e conseguentemente di automobili. Il centro direzionale, di cui si parlerà molto negli anni successivi e che non passerà mai dalla carta dei disegni tecnici al cemento dei lavori, era il simbolo indiscusso, nel dibattito che accendeva gli anni '60, della terziarizzazione di Torino nel pieno del boom economico, e in particolare dell'area spaziale più a ovest della città, che era al centro di massicci piani di trasformazione ed espansione a partire dal piano Astengo (1947), grazie al previsto asse di attraversamento nord-sud.

[29] Bernardi M., *I progetti per il Centro direzionale di Torino sono esposti alla Galleria di Arte Moderna* in "La Stampa" a. 98, n.8, venerdì 10 gennaio 1964.

[30] *Il piano regolatore di Torino 1959 - estratto da Atti e rassegna tecnica della società ingegneri e architetti in Torino*, Op. cit. p. 9.

[31] *Il piano regolatore di Torino 1959 - estratto da Atti e rassegna tecnica della società ingegneri e architetti in Torino*, Op. cit. pp.10-12.

- **Aspetti politici**

Gli anni '70 iniziarono invece all'insegna della crisi con la svalutazione del dollaro statunitense e la fine del sistema di Bretton Woods, che implicarono un ritorno alle misure protezionistiche, messe in atto in primis dagli Stati Uniti. Sul versante della produzione automobilistica, in questi anni il mercato nazionale italiano si apprestava a raggiungere una sempre più imminente saturazione (crescita della domanda per gli anni '70 stimata intorno al 2-3%, a fronte dell'8-9% del decennio precedente) ed una conseguente crisi da sovrapproduzione, a cui seguì la crisi petrolifera del 1973, che metterà seriamente in ginocchio il settore [32]. A generare quello che è stato il momento più critico degli anni '70 nel nostro Paese fu, nell'ottobre 1973, la guerra arabo-israeliana dello Yom Kippur (6-25 ottobre) che portò all'embargo sancito dall'OPEC. I fatti che misero in crisi il mondo occidentale si verificarono a breve distanza dall'inizio del conflitto, infatti tra il 16 e il 20 ottobre Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Kuwait, Iran, Qatar, Iraq e Libia decisero, come reazione alle forniture militari garantite dagli Stati Uniti ad Israele durante la guerra dello Yom Kippur, un incremento del 70% del prezzo del barile di petrolio a cui seguì poi il successivo taglio della produzione e l'embargo contro gli Stati Uniti e tutte le nazioni alleate che supportavano lo stato d'Israele [33]. Questo provvedimento comportò l'aumento del costo del petrolio, che passò da 3 a 12 dollari al barile, costringendo i Paesi consumatori, da quelli europei al Giappone, a promulgare rigide misure di riduzione dei consumi, inclusi quelli per la produzione di energia elettrica. In Italia infatti, nel novembre del 1973, il Governo Rumor emanò un decreto sull'austerità, che imponeva oltre ai rincari per i carburanti e per il gasolio da riscaldamento, una serie di misure volte a ridurre i consumi di energia (tra cui l'abbassamento a 120 km/h della velocità consentita in autostrada, taglio dell'illuminazione pubblica, riduzione degli orari di apertura dei negozi, chiusura anticipata per cinema e ristoranti, interruzione tassativa di tutti i programmi televisivi alle 23.00) [34].



Prima pagina de *La stampa* del 3 dicembre 1973, con l'immagine di un'insolita piazza San Carlo senza auto (Fonte: Archivio Storico La Stampa)

[32] Pierri B., *Giganti petroliferi e grandi consumatori. Gli Stati Uniti, la Gran Bretagna e la rivoluzione petrolifera (1968-1974)*, Studium, Milano 2015.

[33] Giardina A., Sabbatucci G., Vidotto V., *Nuovi profili storici. Dal 1900 ad oggi*, Op. cit. p. 485.

[34] Nannei A., *L'Italia oltre la crisi energetica*, Mondadori, Milano 1981, p. 22-25.

La guerra del Kippur e il successivo rialzo dei prezzi del petrolio non fecero altro che aggravare la crisi, che in Italia fu accompagnata da un forte rialzo inflazionistico. Gli incrementi record del prezzo della benzina portarono inoltre ad un crescente disamore degli italiani per le quattro ruote, determinando pertanto una vera e propria crisi dell'industria automobilistica e del mercato ad essa collegato: da 1.449.000 milioni di immatricolazioni del 1973 (valori simili a quelli del 1971 e 1972) si passò a 1.281.000 del 1974 e 1.051.000 del 1975 [35].

Il 2 dicembre del 1973 fu istituita invece la prima *domenica a piedi*, che prevedeva lo stop alle auto private e agli altri veicoli a motore non autorizzati (misura che sarebbe stata successivamente adottata anche per limitare lo smog), con un risparmio stimato per ogni giornata di circa 50 milioni di litri di carburante [36]. Tuttavia, le domeniche a piedi, che risultavano essere un provvedimento momentaneo, implicarono una conseguenza imprevedibile, in quanto, durante i giorni festivi, nelle grandi città come Torino ebbe luogo la celebrazione di tutte le forme di mobilità alternativa. Una società che doveva essere depressa a causa degli scenari cupi dell'immediato futuro, rispose con energia e iniziò a scendere in strada disperdendosi per le vie svuotate dalle macchine, utilizzando qualsiasi oggetto o mezzo di locomozione: dalle biciclette ai monopattini, dai tandem ai risciò, dalle carrozzelle ai cavalli, la cittadinanza diede sfogo alla rinomata fantasia italiana, illuminando l'inverno del 1973.



La centralissima via Roma invasa da biciclette e bizzarri mezzi di locomozione, dicembre del 1973 (Fonte: Archivio Storico La Stampa)

In questo periodo l'industria delle biciclette, al contrario di quella automobilistica, visse un momento di splendore, infatti la restrizione alla circolazione delle auto provocò una vera e propria corsa all'acquisto delle due ruote, in quanto *“si è scoperto che gli italiani sono un popolo senza biciclette: le recenti statistiche informano che in Italia circolano 11 milioni 800 mila biciclette. In questa cifra sono comprese anche quelle per i bambini e dei professionisti, di coloro che del ciclismo hanno fatto un mestiere. Di conseguenza, su una popolazione di circa 50 milioni di persone, il numero degli italiani che vanno in bicicletta risulta molto esiguo”* [37].

[35] Casamassima P., *La Fiat e gli Agnelli. Una storia italiana*, Op. cit. p. 97.

[36] Nannei A., *L'Italia oltre la crisi energetica*, Op. cit. p.34

[37] Fornari F., *Caccia alla bicicletta modello anni Trenta* in “La Stampa”, a. 107, n. 278, 25 novembre 1973.

Un esempio lampante era rappresentato dalla 52^a Mostra del Ciclo e Motociclo di Milano, in cui gli stand furono presi d'assalto da una folla di persone agitate, alla ricerca disperata di un modello di bicicletta adatto ai loro gusti e alle loro tasche, con gli industriali sommersi da richieste che non sapevano più come fronteggiare. La maggior parte degli industriali e dei rappresentanti delle aziende del settore, oltre ad essere rinfrancata dagli ottimi guadagni, era ulteriormente soddisfatta di questo rinnovato interesse per le biciclette, come testimoniava il signor Sanzone della Legnano: *“Noi produciamo circa ottomila biciclette l'anno e possiamo facilmente raddoppiare questa cifra. Ci troviamo di fronte ad un vero "boom", provocato dalla crisi del petrolio. Ma ritengo che non si esaurirà in una fiammata: con l'istituzione delle zone pedonali nelle città e le campagne ecologiche, la gente si avvicinerà sempre più a questo mezzo di locomozione. Si può dire che gli sceicchi hanno dato una forte spinta in nostro favore”* [38]. Tra quelli che vivevano con positività questo particolare momento, era presente anche una ristretta minoranza meno ottimista come Alfredo Gios, figlio dell'ex corridore Tolmino, fondatore dell'omonima azienda torinese produttrice di bici da corsa: *“Noi non vediamo di buon occhio tutto questo. Dal momento che nessuno degli industriali italiani è preparato ad affrontare una simile mole di richieste, quanto prima il prezzo delle biciclette aumenterà. Purtroppo, c'è sempre qualcuno che cerca di trarre profitto dalle situazioni per speculare”* [39]. Alla base del suo pensiero c'era anche un motivo più “romantico”, che lo rattristava non poco: *“Non si può dire che gli italiani abbiano riscoperto la bicicletta. Non è affatto vero. Si affrettano a comprarla spinti dalla paura, senza neppure riflettere se a loro servirà veramente. Quanti di coloro che in questi giorni hanno acquistato una bici la useranno secondo lei? Forse molte persone non si rendono neppure conto che per far andare avanti la bicicletta bisogna pedalare. Molti di coloro che pensano di poter fare le gite del week-end (quelle che erano solite fare con l'auto) servendosi della bicicletta, forse la domenica non la tireranno neppure fuori dal garage perché non avranno la voglia o il coraggio di salire in sella”* [40]. Chiaramente quella di Alfredo Gios era una voce isolata in mezzo ad un turbine di gioiose approvazioni, soprattutto da parte degli industriali del settore, per i quali questo era un periodo fiorente dopo tanti anni di sofferenze.

Tuttavia l'incremento delle vendite e l'interesse verso le due ruote si rivelarono essere fenomeni transitori in quanto, superato lo shock petrolifero del 1973, riprenderanno i consumi di benzina e le vendite di automobili, che torneranno in positivo a partire dalla seconda metà degli anni '70, riducendo il breve “ritorno alla bicicletta” ad una parentesi, seppur positiva, che, a Torino e in molte altre realtà italiane, non riuscirà a conseguire una sua continuità.

[38] Fornari F., *Caccia alla bicicletta modello anni Trenta* in “La Stampa”, a. 107, n. 278, 25 novembre 1973.

[39] *Ibid.*

[40] *Ibid.*

Il capitolo in pillole

Aspetti culturali e socio-economici	Aspetti legislativi e urbanistici	Aspetti politici
<ul style="list-style-type: none">- Il Piano Marshall prevedeva aiuti alle grandi industrie italiane, il che implicò una penetrazione commerciale e ideologica- Il ciclismo non raccoglieva più l'attenzione del passato: la <i>golden age</i> di Coppi e Bartali giunse alla fine- Il pubblico non si identificava più con i valori tradizionali incarnati dalla bicicletta: il calcio si sostituì al ciclismo- L'automobile era diventato l'oggetto del desiderio della popolazione- La motorizzazione di massa implicò la sottrazione degli spazi in città per la persona, l'incremento dell'inquinamento e dell'incidentalità stradale	<ul style="list-style-type: none">- Torino assiste ad una crescita a macchia d'olio: la città si sviluppa con e grazie alla fabbrica- Il PRG del 1956 prevedeva la realizzazione di un centro direzionale, con al centro l'automobile: il progetto prevedeva ponti, sottopassaggi e parcheggi capaci di ospitare ben 30.000 vetture.- Le visioni urbanistiche dell'epoca prevedevano il decentramento delle funzioni e il decongestionamento dei centri cittadini per risanarli.	<ul style="list-style-type: none">- Guerra arabo-israeliana dello Yom Kippur nel 1973- Crisi petrolifera: aumento del costo del petrolio- Il Governo italiano inaugura una politica di austerità- Vengono istituite le domeniche a piedi: Torino viene invasa dai più diversi tipi di mezzi di locomozione

3.4 Un assessore lungimirante (1975 – 1993)

Questo capitolo inizia, dal punto di vista della datazione, dal 1975, anno dell'insediamento di Marziano Marzano all'assessorato all'Ecologia, ruolo che ricoprì fino al 1980 con la giunta Novelli e poi nuovamente dal 1985, durante la giunta Cardetti, al quale furono affidate le deleghe per la cultura e il verde pubblico.

- *Aspetti politici*

L'assessorato che dirigeva Marziano Marzano nacque nel 1975 con la nuova amministrazione di sinistra e nel 1976 fu arricchito con nuove competenze, riunendo materie che prima erano suddivise tra vari assessori, occupandosi quindi di inquinamento atmosferico, dell'igiene urbana (scarico dei rifiuti, la rete fognaria, l'acquedotto ecc.), del suolo (assetto idrologico e stradale), dell'illuminazione, della bonifica delle zone collinari e, infine, del verde pubblico, altro argomento di estrema importanza. Le idee di Marzano erano ben chiare fin da subito, in quanto egli voleva *“che nel suo assessorato non si parlasse di ecologia e basta, ma che a questa parola venisse dato un contenuto”* [1].

Marziano Marzano puntava inoltre ad una forte riduzione del traffico nel centro cittadino potenziando i servizi pubblici e incrementando l'uso delle due ruote, le quali erano una sua grande passione fin dalla gioventù: *“Nel 1975 parlare di mobilità ciclistica era pura utopia, anche perché l'allora assessorato alla viabilità non si interessava per niente alle due ruote, che a Torino erano usate solo da alcuni per il loisir domenicale. Il fatto di avere la delega a diversi ambiti che avevano numerosi elementi in comune mi ha permesso di destinare alcuni fondi, seppur risicati, alla realizzazione delle prime ciclopiste”* [2].

Un programma del genere, secondo lui, nella città dell'automobile, non avrebbe incontrato grandi ostacoli, perché la riduzione del traffico in centro non significava una minore produzione di auto, ma semmai un loro miglior uso, oltre a comportare un miglioramento della qualità dell'aria.

Dei pericoli dell'avvelenamento dell'aria infatti si era cominciato a prendere coscienza soltanto negli ultimi dieci anni, dopo che si comprese che lo “smog” (termine anglosassone che risulta dalla contrazione delle parole *smoke* e *fog*, cioè fumo e nebbia) non era soltanto un fastidioso fenomeno, tipico di certe grandi città industriali del Nord, anche italiane, ma una terribile minaccia per la salute umana. Per questo motivo, da tempo, erano sotto accusa tutte quelle sorgenti di gas venefici che, specialmente nei centri urbani e in prossimità degli impianti industriali, concorrevano all'avvelenamento atmosferico: i motori a scoppio degli autoveicoli, le macchine termiche in genere, gli impianti di riscaldamento e ogni altra fonte di calore che liberava nell'aria i residui della combustione [3].

Per favorire la mobilità ciclistica, Marzano si rese conto che si doveva realizzare un sistema che potesse supportare l'utilizzo delle due ruote, i cui elementi chiave sarebbero stati le aree verdi e le pedonalizzazioni del centro cittadino. Questo “dittico” rappresentava la formula che avrebbe garantito i primi spazi protetti destinati alle biciclette e ai ciclisti a Torino.

In tal senso, nel 1976 la Regione, in collaborazione con l'Ispettorato forestale e 14 vivai collegati, istituì “L'operazione verde” con la quale si tentava di dare alle città piemontesi, soprattutto a Torino, un volto più umano, cercando di ricreare il contatto distrutto tra uomo e natura. Questa operazione prevedeva l'inserimento di nuove alberature lungo i corsi cittadini e in particolare all'interno dei parchi torinesi. Il budget previsto in particolare per il verde pubblico quell'anno era di circa 1 miliardo di Lire, di cui 580 milioni destinati all'ampliamento e al riordino del parco della Pellerina (i cui lavori iniziarono nel maggio del 1976), 33,5 milioni destinati al completamento del Parco Ruffini e i restanti destinati alla sistemazione delle banchine alberate nei viali e dei giardini

[1] Marzano M., intervistato da Matteo La Torre, 10 ottobre 2019.

[2] Marzano M., intervistato da Matteo La Torre, 29 ottobre 2019.

[3] Bernabò F., *Limitare lo smog atmosferico* in “La Stampa”, a. 111, n. 88, 26 aprile 1977.

presenti nelle scuole pubbliche [4]. I lavori eseguiti all'interno del parco Ruffini e della Pellerina furono fondamentali in quanto la prima ciclo-pista torinese fu realizzata con l'intento di unire questi due polmoni verdi, la cui inaugurazione si svolse nel maggio del 1979. Il percorso era lungo 3 km e prevedeva il collegamento dei due parchi, passando per corso Monte Cucco e corso Monte Grappa dove era stata ricavata tra i filari di alberi che separavano le carreggiate dei corsi. I tecnici dell'assessorato comunale all'ecologia avevano inoltre disposto lungo tutto il tracciato rastrelliere dove posteggiare le bici e anche panchine destinate al riposo dei ciclisti. [5]



L'inaugurazione della pista ciclabile Parco Ruffini – Parco della Pellerina l'11 maggio 1979 (Fonte: Archivio Storico La Stampa)

Contemporaneamente, iniziò a prender vita la politica di pedonalizzazione del centro di Torino prevista dall'assessore, identificando in via Garibaldi il primo asse che sarebbe stato sottoposto a questo processo. I lavori per la trasformazione dell'asse portante della città iniziarono nel giugno del 1978 suddivisi in due blocchi, il primo da piazza Statuto a via della Consolata e il secondo da via della Consolata a piazza Castello. La via Garibaldi del passato in cui i pedoni marciavano a fil di muro soffocati dai gas combusti, tra lo stridio dei tram e il clacsonare impaziente degli automobilisti era solo un vecchio ricordo in quanto al loro posto furono inserite panchine e vasi fioriti [6]. I lavori per la pedonalizzazione dell'asse, costati poco più di un miliardo di Lire, furono completati in modo definitivo nel 1980, diventando così la strada più lunga d'Europa riservata ai pedoni. Quest'intervento era portatore di diversi significati, tutti positivi, come la restituzione della città all'uomo, l'apertura di nuovi spazi di aggregazione con il ritorno a modelli di vita più socializzanti e la destinazione di un ambiente sicuro per le biciclette, il cui passaggio in via Garibaldi aumentò in maniera esponenziale [7].

Via Garibaldi, per l'assessore era un grande motivo di soddisfazione, in quanto sarebbe diventata di lì a poco il centro pedonale per eccellenza, nonché la più importante via commerciale di Torino: *“Inizialmente questo progetto era tempestato da perplessità e proteste, dovute ad un comprensibile timore per la novità e all'abitudine a considerare la frequenza di una strada legata alla possibilità*

[4] Siccardi F., *In autunno 30 mila piante tra il cemento della città* in “La Stampa”, a. 110, n. 120, 23 maggio 1976.

[5] Benedetto P., *Io, tu, noi, tutti in bici* in “La Stampa”, a. 113, n. 102, 10 maggio 1979.

[6] Spadorcia M., *Via Garibaldi: la strada più lunga d'Europa riservata ai pedoni* in “La Stampa”, a. 101, n. 156, 11 Novembre 1978

[7] Marzano M., intervistato da Matteo La Torre, 29 ottobre 2019.

di percorrerla in auto” [8] ma in seguito al completamento dell’opera *“le reazioni della gente sono estremamente positive: i commercianti, soprattutto, hanno infine compreso e dato tutto il loro appoggio alla decisione di chiudere completamente al traffico la strada, anzi, sono stati proprio loro a chiedere che l’isola pedonale venisse estesa a tutta la lunghezza di via Garibaldi, mentre il progetto originario prevedeva che tra via della Consolata e piazza Statuto il traffico fosse consentito ai mezzi pubblici”* [9].

Marzano era mosso da un grande ottimismo e sognava una città a pedali con meno auto, meno inquinamento, più biciclette e più verde. A causa di queste sue visioni per la Torino del domani ricevette non poche critiche, a tal punto che secondo lui *“la vera questione stava nella mentalità chiusa ad ogni innovazione di troppi torinesi, compresi certi miei colleghi”* [10].

A partire dalla fine degli anni ’70 l’assessorato all’Ecologia riuscì ad incrementare le aree pedonali, prevalentemente nelle zone periferiche, come testimoniano le piazze Giovanni XIII e Livio Bianco (1977) a Mirafiori Nord, via Sospello (1977), via Gandino e Bettazzi (1978) in Borgo Vittoria e le vie S. Benigno, alla Chiesa e S. Gaetano (1979) nel quartiere Regio Parco. Queste pedonalizzazioni, con il conseguente tentativo di vietare l’accesso alle automobili e favorire la mobilità ciclistica, erano però solo un piccolo tassello di un sistema di aree pedonali che inizialmente appariva ancora molto contenuto, soprattutto se si faceva riferimento ad alcuni dati dell’epoca come quello particolarmente allarmante fornito dagli uffici tecnici del Comune nel 1979, in cui si leggeva che *“l’area centrale di Torino è interessata tra le 7.00 e le 20.00 da una viabilità di oltre 500.000 autovetture”* [11]. Negli anni successivi le cose erano cambiate ben poco, infatti nel 1983 l’assessore alla viabilità Rolando confermava che *“sul centro continuano a premere ogni giorno più di 500.000 auto. Questo assedio provoca una richiesta di parcheggio che nelle ore di punta (10.00-11.00 e 16.00-17.00) supera i 50.000 posti, mentre la disponibilità complessiva sul suolo pubblico e privato è di poco superiore ai 25.000”* [12].

Nell’arco di 4 anni la pressione creata dalle automobili era rimasta pressoché invariata e se si considera che quell’anno in centro era stata persino istituita la “zona blu” per poter arginare il fenomeno degli impiegati che lasciavano la macchina ferma sino al tardo pomeriggio, si può comprendere quanto fosse difficile limitare l’uso delle quattro ruote. Al contempo però l’amministrazione aveva annunciato la costruzione di nuovi parcheggi per un totale di 2500 auto, che sarebbero sorti, come poi effettivamente è avvenuto, sulle aree della ex caserma dei Vigili del Fuoco, in corso Regina Margherita all’angolo di Porta Palazzo, ed in piazza Valdo Fusi, con il primo che avrebbe dovuto fermare l’accesso delle auto al limite delle zone più congestionate della città e il secondo che avrebbe consentito la ricerca di un parcheggio proprio al limite della zona blu [13]. Da queste azioni si poteva comprendere come l’attenzione della municipalità nei confronti delle quattro ruote continuava a rimanere molto alta.

Il processo di pedonalizzazione della città, e in particolare del suo centro storico, subì però una battuta d’arresto, in quanto solo sul finire degli anni ’80 furono destinati ad uso pedonale altri assi viari come via Dei Mercanti (1987) e via Buozzi (1989). Lo scarto di quasi 10 anni tra le prime e le ultime pedonalizzazioni era dovuto principalmente alle forti resistenze che incontrava la politica dell’assessore: *“E’ la demagogia di colleghi di giunta e del consiglio comunale che per paura di scontentare chi può portare alle loro cause quattro voti stanno frapponendo difficoltà superabili. Non sono fratture di maggioranza, l’isola pedonale è una scelta politica indubbiamente, ma non ha confini di partito”* [14].

[8] Spadorcia M., *Via Garibaldi: la strada più lunga d’Europa riservata solo ai pedoni* in “La Stampa”, a. 101, n. 156, 11 novembre 1978.

[9] Marzano M., intervistato da Matteo La Torre, 29 ottobre 2019.

[10] Marzano M., intervistato da Matteo La Torre, 10 ottobre 2019.

[11] *Documentazione Uffici Tecnici - La mobilità a Torino*. Comune di Torino 1979.

[12] Gualtieri C., *Ogni giorno 500 mila auto invadono il centro storico* in “La Stampa”, a. 117, n. 296, 25 ottobre 1983.

[13] *Ibid.*

[14] Marzano M., intervistato da Matteo La Torre, 10 ottobre 2019.

La lungimiranza di Marziano Marzano però era tale che nei primi anni '80 egli si fece promotore di una forma embrionale di bike sharing: il Comune aveva acquistato 500 biciclette, che potevano essere affittate a prezzi modici, presso apposite strutture all'interno del parco Ruffini e della Pellerina. Nonostante la lodevole operazione, che comportò anche un buon riscontro dal punto di vista del numero degli utenti, molti velocipedi sparirono nel nulla alla spicciolata (questo perché il Comune gestiva direttamente il noleggio, e non potendo chiedere il documento a chi affittava, veniva inevitabilmente gabbato dai “ladri di biciclette”), mentre altri furono gravemente danneggiati dai vandali [15]: questa esperienza si esaurì poco tempo dopo e fu rinnovata solamente a partire dalla seconda metà degli anni '80, in quattro parchi cittadini (Pellerina, Valentino, Crescenzo e Rignon), il cui servizio era gestito da un ente privato, a cui era consentito richiedere un documento d'identità in cambio del noleggio della bicicletta [16].



La consegna e il deposito delle “biciclette gialle” messe a disposizione della cittadinanza da parte del comune, 1982
(Fonte: Archivio fotografico di Paolo Odone)

Un elemento che fa riflettere su quella che era la percezione dell'epoca nei confronti delle due ruote è rappresentato da un cartello della segnaletica stradale suddiviso in diversi “spicchi” affisso in via Roma, che indicava il divieto di transito ad una serie di mezzi, tra cui la bicicletta: i velocipedi assumevano pertanto lo stesso grado di pericolosità di un mezzo pesante o di un carro trainato da animali.



Il cartello stradale suddiviso “in spicchi” affisso in via Roma (Fonte: <https://it.wikipedia.org/wiki/File:Italiantraficsign>)

[15] Marzano M., intervistato da Matteo La Torre, 10 ottobre 2019.

[16] Ferrari E., *La bicicletta in Lire* in “La Stampa”, a. 120, n.140, 17 luglio 1987.

Il tutto era chiaramente riconducibile ad una mentalità ancora molto *car-oriented* da parte di una frangia dell'amministrazione che si rifletteva sui torinesi, per cui la bicicletta, nonostante non inquinasse e non occupasse troppo spazio, veniva vista come una vera e propria fonte di pericolo all'interno del traffico cittadino. Nei primi anni '80, in seguito ad una dura lotta con i funzionari comunali da parte dell'assessore Marzano, questo segnale fu rimosso definitivamente, rendendo possibile il passaggio delle biciclette anche in via Roma [17].



Il cartello presente all'angolo tra via Roma e via Gramsci nel 1974 (Fonte: <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=146726063&langid=5>)

Nel corso degli anni '80 furono realizzate altre ciclopiste come quella che collegava Stupinigi a corso Matteotti, lunga circa 9 km, alla quale, tra l'altro, non si riservavano critiche da parte dei giornali in quanto *“se fosse tenuta un po' meglio e se gli automobilisti fossero un po' più civili e perdessero l'abitudine di parcheggiare sugli scivoli d'entrata e d'uscita, la pista sarebbe di qualche utilità”* [18], quella denominata Gran Madre - Sassi, lunga 3 km e quella del Po, lunga 15 km, che congiungeva il parco regionale delle Vallere (Italia '61) con il ponte Amedeo VIII, correndo lungo il fiume, passando per il parco del Valentino e lungo la Stura di Lanzo: le ultime due piste ciclabili citate erano state realizzate all'interno dei principali polmoni verdi torinesi, seguendo quello che fin dal principio era il mantra dell'assessore. Al 1986 Torino poteva contare su circa 30 km di ciclopiste, un risultato ragguardevole se solo si pensa che 7 anni prima, nel capoluogo piemontese, erano del tutto assenti [19].

Nel novembre del 1990 Marzano, che nel frattempo era diventato vicesindaco, fu tra i fondatori dell'Associazione Italiana delle Città Ciclabili (AICC), costituita dalle amministrazioni comunali di Padova, Milano e chiaramente Torino, e sostenuta anche dall'Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori (ANCMA). Lo scopo dell'AICC era promuovere nel paese, e in particolare nelle aree urbane, l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e di fruizione naturale del territorio,

[17] Marzano M., intervistato da Matteo La Torre, 10 ottobre 2019.

[18] Ferrari E., *E adesso arriva la ciclopista del Po* in "La Stampa", a. 119, n. 82, 10 aprile 1986.

[19] Città di Torino – Assessorato per l'ambiente e lo sviluppo sostenibile, *Informazioni statistiche 1986*, Torino 1986.

organizzando campagne di sensibilizzazione nei confronti di tutti gli utenti della strada, aiutando le amministrazioni socio nella risoluzione delle problematiche relative alla progettazione e realizzazione delle piste e dei percorsi ciclabili e svolgendo ogni azione utile per ottenere i provvedimenti legislativi e finanziari necessari per la realizzazione delle piste ciclabili.

- *Aspetti associazionistici*

Un momento molto importante per l'associazionismo delle due ruote, che a Torino in precedenza non si era mai affermato, coincide con la nascita di Bici & Dintorni nel 1989, la cui gestazione durò sei anni, dal 1982 al 1988. Nel 1982 si formò inizialmente un gruppo di persone dedito a divulgare il pensiero filosofico di Ivan Illich, precursore delle teorie concernenti la decrescita felice, per il quale la bicicletta si identificava come una vera e propria scelta di vita e come strumento non violento per trasformare, in modo spensierato, la società contemporanea dominata dall'automobile. L'Associazione in principio era composta da una decina di persone, provenienti in parte da Legambiente e in parte dal mondo dell'ambientalismo più radicale, con una discreta esperienza in quanto a raduni e proteste. Tra le prime manifestazioni pubbliche organizzate da Bici & Dintorni, è importante citare il cosiddetto "Bici Assedio" di Palazzo Madama, in cui per un giorno e una notte coppie di ciclisti, a staffetta, pedalarono attorno all'edificio per chiedere l'estensione dell'insufficiente rete ciclabile dell'epoca. Il luogo scelto era particolarmente simbolico, in quanto piazza Castello, alla stregua di altre grandi piazze auliche torinesi come piazza San Carlo e piazza Vittorio, era un vero e proprio parcheggio a cielo aperto per le quattro ruote, le quali dilagavano indisturbate in tutto il centro storico [20].



Piazza Castello nel 1987 (Fonte: <https://twitter.com/torinodascoprir/status/1085185830669344769>)

[20] Vicari A., intervistato da Matteo La Torre, 24 ottobre 2019.

In seguito arrivarono anche i primi risultati, come testimoniava la richiesta accolta dalle Ferrovie dello Stato di istituire il trasporto delle bici al seguito del passeggero, che comportò nella primavera del 1989, l'iniziativa "Bici in Treno" promossa dal Compartimento FS di Torino. I membri di Bici & Dintorni cercavano inoltre di consigliare e coadiuvare il lavoro degli uffici tecnici comunali per la realizzazione delle piste ciclabili cittadine, venendo anche a contatto con le amministrazioni regionali e provinciali, al fine di estendere la rete infrastrutturale all'esterno della città di Torino e creare quindi un collegamento con i comuni della prima cintura e non solo [21].

Contemporaneamente fu fondata la FIAB, nel novembre del 1989 in un'incontro a Roma, nel quale le associazioni del "Coordinamento Nazionale Amici della Bicicletta" (di cui faceva parte Bici & Dintorni) decisero di darsi una forma associativa di tipo federativo. La scelta del nome FIAB, Federazione Italiana Amici della Bicicletta, era stato scelto in continuità con il nome del coordinamento precedente e perché così si poteva dire "FIAB contro FIAT" [22].

Il fatto che associazioni provenienti da diverse realtà italiane avessero dato vita ad un'organizzazione federativa a livello nazionale, consentiva di condividere i medesimi obiettivi come promuovere l'uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto quotidiano per migliorare la mobilità urbana e sia per le attività ciclo-escursionistiche (week-end in bici, raduni ecc.)

- *Aspetti legislativi e urbanistici*

L'Amministrazione comunale di sinistra, formatasi a seguito delle elezioni del 1975, iniziò a maturare l'idea di un piano regolatore intercomunale, che fu successivamente presentato nel 1980: il documento riaffermava essenzialmente il peso centrale della vocazione industriale della città e proponeva la salvaguardia delle attività esistenti all'interno dell'area urbana e la sostanziale riconferma del suo apparato produttivo. Indicazioni precise, così come precisi erano i tracciati immaginati per il settore terziario, considerato elemento cardine di riqualificazione e riequilibrio dell'intero territorio urbano e comprensoriale attraverso il decentramento delle funzioni pregiate e congestionanti. Il documento preliminare individuava così il quadrante ovest della zona pianeggiante, da Orbassano a Pianezza, che inglobava gran parte della storica cintura industriale e operaia, rappresentata dai Comuni di Rivalta, Grugliasco e Collegno, quale riferimento principale per le azioni di decentramento e trasformazione urbanistica [23].

Respingendo i dettati del piano del '56 che, come ricordato nel precedente capitolo, collocava la principale area direzionale nei margini occidentali del centro storico, il piano Radicioni (dal nome dell'assessore, nonché suo principale ispiratore) ne prevedeva la localizzazione all'esterno dei limiti amministrativi della città. L'elemento concettualmente innovativo del progetto, coerente con l'impronta ideologica radicale che ispirava una parte dell'Amministrazione, e con l'ipotesi di una omogeneità politica operante a tutti i livelli istituzionali del territorio piemontese, risultato della recente tornata elettorale, era il superamento della scala comunale, a favore della scala comprensoriale e di quella regionale, quali riferimenti fondamentali per le politiche urbanistiche e le scelte di sviluppo, tutte proiettate all'esterno del capoluogo: si sottolineava così la rottura del "monopolio" delle aree centrali, attraverso la disincentivazione o il decentramento delle attività terziarie. Il progetto preliminare adottato nel 1980 non arrivò nemmeno alla fase delle controdeduzioni, infatti nel 1984, scaduti i termini di salvaguardia, venne deliberatamente abbandonato, sia a causa di un quadro politico e amministrativo ormai profondamente mutato, sia per l'evidente dissociazione di prospettive politiche presenti all'interno della "Giunta rossa" ormai in liquidazione [24].

[21] Vicari A., intervistato da Matteo La Torre, 12 ottobre 2019.

[22] Vicari A., intervistato da Matteo La Torre, 24 ottobre 2019.

[23] De Magistris A., *Gli anni della Repubblica. L'urbanistica della grande trasformazione* in "Storia di Torino", Einaudi Editore, Torino 1999, pp. 232-233.

[24] De Magistris A., *Gli anni della Repubblica. L'urbanistica della grande trasformazione* in "Storia di Torino", Op. cit. pp. 235-236.

Un ulteriore elemento che non può essere dimenticato riguarda il peso delle mutate strategie della FIAT, che nel pieno della recessione produttiva ed economica del settore automobilistico di fine anni '70, oltre ad avviare una massiccia politica di riduzione occupazionale, cominciò a praticare strategie di valorizzazione immobiliare sulle aree industriali in fase di dismissione o sottoutilizzate (fenomeno ricorrente nella trasformazione delle grandi aree urbane industrializzate europee degli anni '70 – '80), che per la loro localizzazione semicentrale ponevano in essere prospettive di “ritorno alla città”, inconciliabili con gli scenari prospettati dal piano preliminare menzionato prima. Tutto questo sullo sfondo di un processo di smantellamento degli impianti, che per un certo tratto venne governato attraverso politiche di controllo dei trasferimenti: in questo contesto, fu proprio la Fiat, con l'annuncio della dismissione del Lingotto nel 1982 e la proposta di riutilizzo, ad indicare alla città uno scenario completamente nuovo, attorno a cui ridisegnare la riflessione sui possibili destini della città [25].

Focalizzando l'attenzione in maniera più specifica sulle due ruote invece, dal punto di vista legislativo il 17 aprile 1990 la regione Piemonte approvò la Legge 33 che finanziava al 50% progetti di piste ciclabili, grazie alla quale a Torino ne vennero realizzate di nuove, portando a circa 32 km la lunghezza totale dei percorsi, mentre il 28 giugno 1991 venne promulgata la Legge nazionale 208, sovvenzionando anch'essa progetti di ciclopiste presentati dai comuni italiani [26].

I primi anni '90 a Torino si caratterizzarono per grandi cambiamenti, infatti in seguito alle elezioni amministrative del 1990, i Verdi (che componevano la coalizione di centro-sinistra che vinse le votazioni) ottennero il 7% dei voti, un considerevole exploit, soprattutto se paragonato al risicato 1,63% delle precedenti tornate elettorali del 1985: essi si fecero promotori di rilevanti politiche di sensibilizzazione a favore dell'ambiente e della mobilità ciclistica [27].

Il 1992 è un anno particolarmente importante per il capoluogo piemontese in quanto fu presentato il primo Piano Urbano di Traffico. È fondamentale evidenziare che all'interno del PUT venivano stabiliti degli interventi volti a limitare e ridurre il trasporto privato, un obiettivo che si cercherà di perseguire in maniera più assidua a partire da questo momento in poi. Gli interventi si dividevano in due fasi, la prima fase prevedeva interventi immediati, attuabili nell'arco di 2 anni, mentre la seconda fase prevedeva interventi organici attuabili nell'arco di 4-5 anni (arco temporale del piano stesso) [28].

Nel dettaglio la prima fase prevedeva la pedonalizzazione di diverse vie del centro (come via Lagrange/Accademia delle Scienze, Piazza Carignano, Piazza CLN ecc.) e l'introduzione della sosta a pagamento in tutta l'area compresa tra i corsi Vittorio Emanuele II, Galileo Ferraris, Regina Margherita, San Maurizio, vie Rossini-Accademia. Dal punto di vista del trasporto pubblico invece, l'attenzione veniva focalizzata sull'introduzione di vie riservate come via Milano e via Pietro Micca, oltre alla realizzazione di corsie protette in via Vachiglia, Napione via San Secondo e corso Matteotti. La seconda fase prevedeva invece la pedonalizzazione di intere aree spaziali come piazza Vittorio, Maria Teresa, Carlina, San Carlo, Castello, Carlo Alberto, Valdo Fusi, Repubblica oltre alle zone Balon, Porte Palatine (area archeologica) e Crocetta (mercato) [29].

Per quanto riguardava le due ruote veniva analizzata la situazione dei percorsi ciclopedonali esistenti, sostenendo che necessitavano di interventi di ristrutturazione e completamento, specialmente per quanto riguardava l'organizzazione tecnica degli stessi, finalizzata ad aumentarne la sicurezza di circolazione degli utenti nei vari attraversamenti stradali. Quest'azione sarebbe stata perseguita assieme alla realizzazione di nuovi itinerari ciclo-pedonali, specialmente nell'area centrale, per contribuire al decongestionamento del traffico veicolare a motore nell'area stessa e per agevolare chiaramente l'utilizzo dei velocipedi [30].

[25] De Magistris A., *Gli anni della Repubblica. L'urbanistica della grande trasformazione* in “Storia di Torino” Op. cit. p. 238.

[26] *Informazioni statistiche 1992*, Città di Torino – Assessorato per l'ambiente e lo sviluppo sostenibile, 1992.

[27] Vernetti G., intervistato da Matteo La Torre, 16 ottobre 2019.

[28] Ufficio Tecnico di Torino, *Piano Urbano di Traffico 1992 – La sintesi*, Torino 1992, p. 3.

[29] Ufficio Tecnico di Torino, *Piano Urbano di Traffico 1992 – Le due ruote*, Torino 1992, p. 12.

[30] Ufficio Tecnico di Torino, *Piano Urbano di Traffico 1992 – Le due ruote*, Op. cit. p. 14.

Inoltre, nel documento si affermava che “lo scarso interesse dei cittadini per l’uso della bicicletta, inteso non solo come mezzo di svago e sport nel tempo libero, ma anche e soprattutto come mezzo di spostamenti quotidiani casa-scuola e casa-lavoro, non dipende da una generica disaffezione, bensì dalla carenza di percorsi ciclabili che consentano di spostarsi nella città con relativa sicurezza. La bicicletta è oggi percepita come un mezzo di circolazione poco sicuro in ambito urbano, in quanto è costretta ad utilizzare lo spazio stradale insieme a veicoli più grandi, potenti e pericolosi” [31]. Questa presa di coscienza da parte dei tecnici e dell’amministrazione risultò essere una novità, in quanto nulla di tutto ciò era stato sostenuto in precedenza, al contrario si era fatto riferimento ad una questione di scarsa apertura alle novità da parte dei torinesi, troppo legati alla comodità dell’automobile e al concetto di status symbol di cui essa si faceva portatrice [32].

I principali elementi base ed i criteri guida imposti dal PUT per la pianificazione della rete di percorsi ciclabili, erano a) l’individuazione dei principali poli di attrazione-generazione di traffico delle due ruote (scuole, uffici, altri importanti posti di lavoro, stazioni ferroviarie e metropolitane, ospedali ecc.) che dovevano essere serviti dalla rete e collegati con le residenze b) la ricerca della continuità degli itinerari ciclabili (e quindi delle connessioni dell’intera rete) e c) la separazione, per quanto possibile, della circolazione delle biciclette dalle altre componenti del traffico.

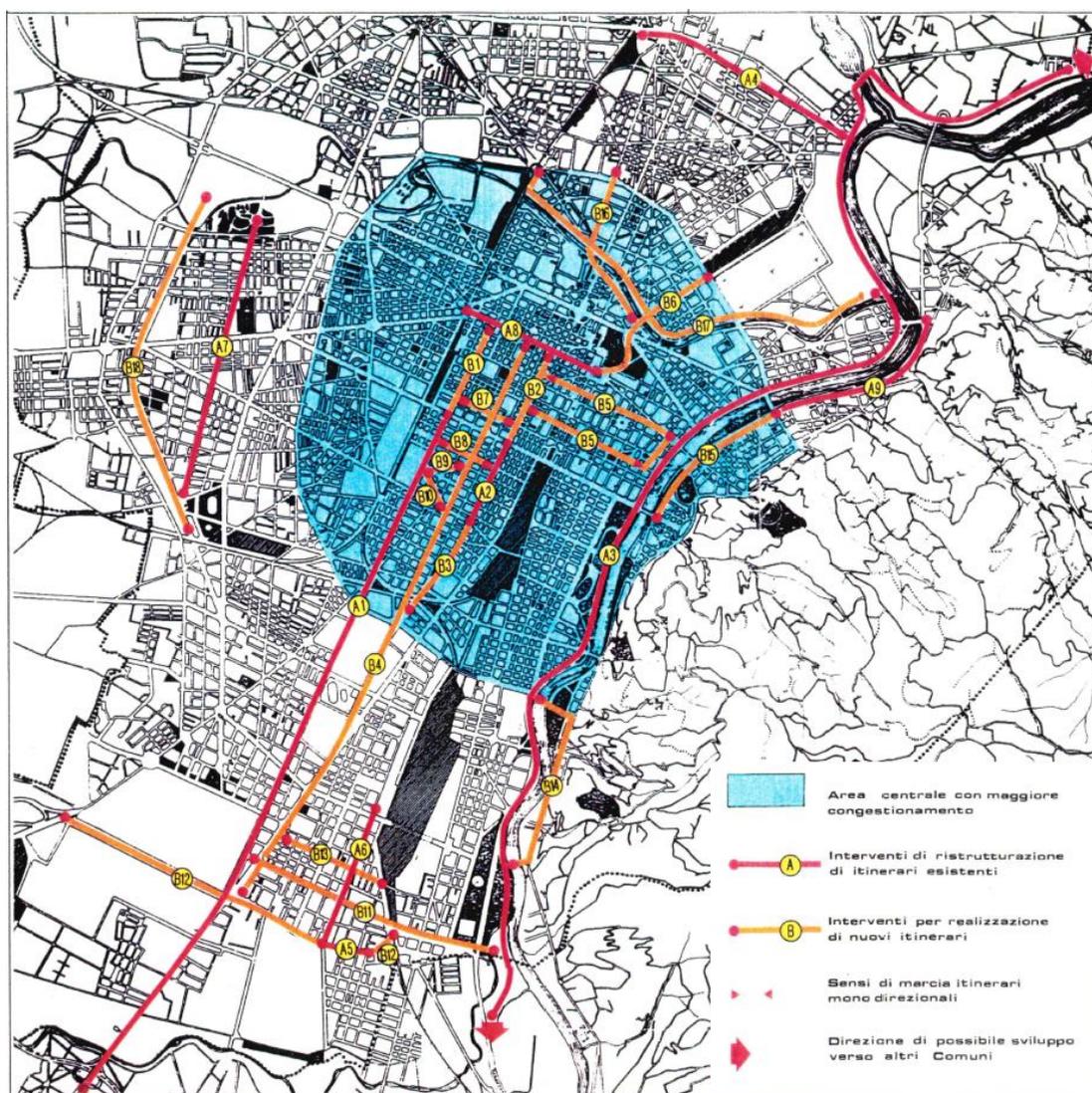


Figura 1. Rappresentazione cartografica degli interventi previsti dal PUT (Fonte: Piano Urbano di Traffico 1992 – Le due ruote, Allegati)

[31] Ufficio Tecnico di Torino, *Piano Urbano di Traffico 1992 – La sintesi*, Op. cit. p. 5.

[32] Marzano M., intervistato da Matteo La Torre, 29 ottobre 2019.

Entrando più nello specifico, il programma del biennio 1992-1993 comprendeva 27 interventi per un totale di 70,5 km, di cui 9 interventi di ristrutturazione di itinerari esistenti per 32,3 km e 18 nuovi interventi per 38,2 km. La cartografia (Figura 1) è stata inserita in modo tale da riepilogare i singoli interventi di tipo A (ristrutturazione itinerari esistenti) e di tipo B (nuovi interventi), e far comprendere a livello grafico quelli che erano i piani di espansione della rete ciclabile torinese [33]. Pare utile evidenziare inoltre che gran parte dei percorsi ciclopedonali previsti dal PUT iniziavano nella periferia di Torino o nei territori dei comuni limitrofi ed attraversavano o terminavano nell'area centrale. Si cercava pertanto di agevolare l'utilizzo della bicicletta interessando tutto il territorio comunale con l'intento di passare da una ciclabilità ancora sporadica e di puro loisir ad una ciclabilità urbana che potesse soddisfare le esigenze degli spostamenti casa-lavoro/casa-scuola e viceversa.

[33] Ufficio Tecnico di Torino, *Piano Urbano di Traffico 1992 – Le due ruote*, Op. cit. p. 15.

Il capitolo in pillole

Aspetti politici	Aspetti associazionistici	Aspetti legislativi e urbanistici
<ul style="list-style-type: none">- Nascita dell'Assessorato all'Ecologia nel 1975, affidato a Marziano Marzano- Pedonalizzazione e aree verdi: i due elementi chiave per favorire l'uso delle due ruote- Tra il 1979 e il 1986 vengono realizzati 30 km di ciclopiste- Istituzione, nei primi anni '80, di una forma embrionale di bike sharing	<ul style="list-style-type: none">- Nascita nel 1989 della prima grande associazione torinese, Bici & Dintorni- Prime dimostrazioni e proteste nel capoluogo piemontese- Attenzione di Bici & Dintorni focalizzata non solo sulla promozione della bicicletta in città ma anche sulle attività escursionistiche	<ul style="list-style-type: none">- Approvazione della Legge regionale n. 33 del 17/04/90 che finanziava al 50% progetti di piste ciclabili- Legge nazionale n. 208 del 28/06/91 che sovvenzionava le ciclopiste previste dai comuni italiani- Redazione nel 1992 del primo Piano Urbano di Traffico (PUT): interventi previsti per le ciclopiste per un totale di 70,5 km

3.5 Parole d'ordine: ciclabilità urbana e riprogettazione dello spazio pubblico (1993 – 2001)

- *Aspetti politici*

Nel 1993 a Torino si tennero le elezioni amministrative, vinte da Valentino Castellani (ruolo che ricoprì dal 1993 al 2001) il quale rappresentava un'innovativa coalizione composta da DS, Verdi e Alleanza per Torino, un movimento di laici e cattolici. Il ruolo di assessore all'Ambiente e allo Sviluppo Sostenibile fu affidato all'esponente dei Verdi Gianni Vernetti, il quale era un cultore della bicicletta, per la quale aveva una passione fin da giovane. La presenza dei Verdi, da sempre vicini ai movimenti ecologisti, permise la ripresa e l'introduzione di diversi concetti, alcuni particolarmente innovativi per l'epoca: l'aumento esponenziale di proposte circa la pedonalizzazione di ulteriori aree spaziali della città (in questi anni, oltre ad alcuni spazi risicati in periferia, solamente via Garibaldi era un'asse pedonale in centro), la progettazione e riprogettazione dello spazio pubblico, e l'attenzione nei confronti della mobilità sostenibile. Gianni Vernetti, il quale fu a capo dell'Assessorato all'Ambiente e allo Sviluppo Sostenibile con deleghe molto ampie sul fronte del verde pubblico e del suolo pubblico dal 1993 al 1999, introdusse i più rilevanti cambiamenti in città dal punto di vista della sostenibilità urbana. I cardini della sua politica erano infatti rappresentati dai concetti di ciclabilità urbana e progettazione sostenibile, i quali, secondo lui, erano fortemente collegati tra loro e dovevano andare di pari passo se si voleva incrementare l'utilizzo della bicicletta nel capoluogo piemontese. Il processo su cui si concentrò in primo luogo l'Assessore riguardava la riqualificazione dello spazio pubblico, in quanto secondo Vernetti *"a Torino c'era una scarsissima cultura della realizzazione dello spazio pubblico, il quale non era considerato un luogo meritevole di un'attenzione progettuale"* [1]: il primo intervento da lui approvato nel 1993, insieme al benessere della Sovrintendenza, fu rappresentato dalla pedonalizzazione dell'area antistante il Palazzo Reale, dando la revoca all'ACI, che l'adoperava come parcheggio. A partire dall'anno successivo, si susseguirono rilevanti trasformazioni nonché l'introduzione di nuove aree pedonali, dagli assi viari alle piazze, come testimoniano via Magenta (1994), piazza Palazzo di Città (1994), via Costa (1995) e l'area circostante il Duomo (1995) [2], rendendo ben presto Torino la seconda città italiana per metri quadri di aree pedonalizzate ogni 1000 abitanti (Figura 1).

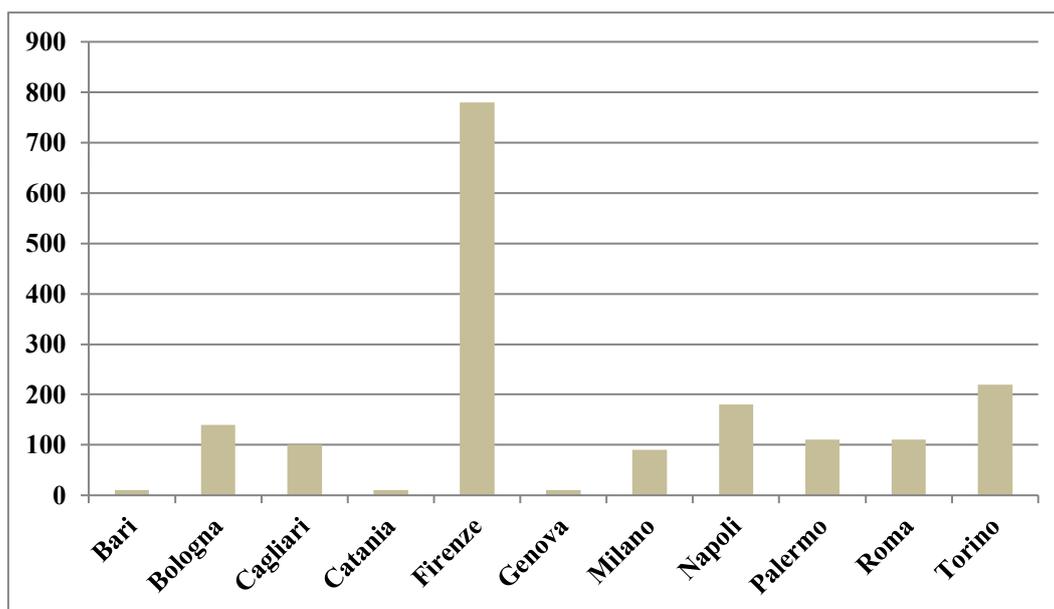


Figura 1. Metri quadri di aree pedonalizzate ogni 1.000 abitanti dei principali capoluoghi italiani nel 1997 (Fonte: X Rapporto Giorgio Rota 2009, Trasformazioni urbane, p. 85)

[1] Vernetti G., intervistato da Matteo La Torre, 16 ottobre 2019.

[2] Città di Torino - Assessorato per l'ambiente e lo sviluppo sostenibile, *Informazioni statistiche 1996*, Torino 1996.

Da questo momento in poi si procedette quindi ad un vasto programma di riqualificazione dello spazio pubblico nel centro cittadino, che ebbe un impatto eclatante, ma anche al di fuori, nelle zone più periferiche, come attestato dalla Spina Reale, i cui lavori furono portati a termine nel 1998, prevedendo l'insediamento di un percorso ciclopedonale, che oltretutto comportò un'effettiva riqualificazione dell'area che attraversava [3]. Un altro esempio che può essere citato riguarda il caso di piazza Castello che subì una semipedonalizzazione a partire dal 1997 (divenuta totale sul finire degli anni '90) in seguito ad una condivisa decisione tra Gianni Vernetti e l'allora Assessore ai Trasporti Franco Corsico, il quale fu artefice di importanti innovazioni nel campo della viabilità, come testimonia l'introduzione nel 1997 delle "strisce blu", ovvero la sosta a pagamento nella zona centrale, che suscitò non poche polemiche. Questa scelta fu ben vista anche da Vernetti, secondo il quale non solo si riduceva la sosta selvaggia che caratterizzava il centro cittadino, ma si liberava anche dello spazio in strada per i ciclisti. Tutto ciò era riconducibile ad un tema molto sentito in quegli anni (e ancora molto attuale), concernente l'impatto tra la mobilità ciclistica e i luoghi di sosta per le automobili, a proposito del quale l'Assessore all'Ambiente affermava che *"se si volesse realmente incrementare la mobilità sostenibile si dovrebbe essere coraggiosi e procedere all'abolizione di ingenti quote di parcheggi, come è stato già fatto in numerose realtà del nord Europa, solo in questo modo si creerebbe spazio per le piste ciclabili"* [4]. Questa prima fase pertanto fu fondamentale in quanto *"fu introdotto il concetto di sostenibilità ma anche di progettazione architettonica innovativa, che non voleva dire solamente chiudere le strade al traffico ma anche e soprattutto cambiare i materiali, gli arredi e modificare la luce: fu un processo (e un metodo) che parallelamente permetteva di incrementare anche la mobilità ciclistica"* [5].

In seguito l'attenzione dell'Assessorato all'Ambiente si focalizzò sulle due ruote, cercando di portare l'amministrazione comunale verso un'idea di ciclabilità, che si identificasse come una forma di mobilità vera e propria in alternativa al trasporto privato (fornendo un servizio anche e soprattutto per gli spostamenti casa-scuola/casa-lavoro), in quanto essa si contraddistingueva ancora per una forte accezione di loisir, come dimostravano le ciclopiste presenti fino a quel momento, ubicate prevalentemente lungo i fiumi e all'interno dei parchi.

E importante sottolineare che al 1995 a Torino erano presenti 33 km di piste ciclabili, un valore rimasto pressoché inalterato dalla fine degli anni '80 [6], soprattutto se si pensa che quanto previsto dal PUT del 1992, menzionato nel capitolo precedente, circa la realizzazione di nuove ciclopiste per 38,2 km nel biennio 1992-1993, non ebbe mai luogo.

Il passaggio dalla ciclabilità di tipo ricreativo ad una di tipo urbano fu chiaramente graduale, per cui inizialmente ci si concentrò sulla riqualificazione delle piste ciclabili esistenti all'interno dei parchi e in prossimità dei fiumi a cui seguì un loro conseguente incremento di lunghezza, come ampiamente testimoniano dall'ambizioso progetto "Torino Città d'Acque". L'ispirazione per tale programma era arrivata da Paolo Odone, responsabile del verde pubblico, che prese come spunto il caso della capitale svizzera Berna, da lui precedentemente visitata, in cui si era dato vita ad una percorribilità spondale che di fatto creava un corridoio ecologico di ciclopiste, mettendo in collegamento le due parti della città [7]. Alla base di questo programma vi era quindi l'idea di partire da una risorsa unica, quale l'acqua, e sfruttare l'occasione di amministrare un territorio comunale attraversato da ben 4 fiumi, per dar vita ad un *unicum* di aree verdi percorse da una rete ciclabile ben connessa e completa [8]. Tutto ciò comportò la bonifica e la riqualificazione delle sponde fluviali del Po, del Sangone a sud, della Dora e della Stura a nord (in particolar modo in prossimità della confluenza con il Po), le quali erano luoghi di altissimo degrado, costellate da autodemolitori abusivi, discariche e attività industriali marginali.

[3] Borghesan L., *Sarà un parco, non un trincerone* in "La Stampa", a. 132, n. 175, 15 maggio 1998.

[4] Vernetti G., intervistato da Matteo La Torre, 16 ottobre 2019.

[5] Vernetti G., intervistato da Matteo La Torre, 16 ottobre 2019.

[6] Città di Torino – Assessorato per l'ambiente e lo sviluppo sostenibile, *Informazioni statistiche 1996*, Torino 1996.

[7] Odone P., intervistato da Matteo La Torre, 14 ottobre 2019.

[8] Città di Torino – Assessorato per l'Ambiente, *Atti del convegno internazionale Fiume-Mare 1*, ottobre 1987, pp. 69-70 .

Il progetto “Torino Città d’Acque” permise pertanto il completamento e la valorizzazione della rete dei parchi fluviali e in seguito ad un intenso processo di risanamento, le sponde dei fiumi passarono da aree residuali della città a spazi altamente vissuti, anche per merito del completamento della rete ciclabile. Successivamente, con il supporto dell’Assessorato ai Trasporti, ci si concentrò sull’incremento delle piste ciclabili all’interno degli assi stradali della città. A tal proposito il 28 novembre 1996 venne approvato il “Progetto Biciclette” che prevedeva la realizzazione di percorsi ciclabili per una spesa di circa 6 miliardi di Lire (Figura 2), il cui intervento era inserito nel Piano Pluriennale Investimenti per l’anno 1996 oltre a risultare perfettamente in linea con il PUT del 1995 ed armonizzato con i provvedimenti attuati e previsti di regolamentazione del traffico [9].

Lotto	OPERA	Costo Totale
1	Ciclopista Dora e diramazione Palazzo Reale	1.401.364.000
2	Ciclopista Garibaldi - Stupinigi (ristrutt. e completamento)	1.099.831.000
3	Ruffini - Via Filadelfia Via Filadelfia - Via G. Bruno	1.631.048.000
4	Villa Cristina - Vallette	278.260.000
5	Pellerina - Ruffini	1.115.540.000
6	Corsie Ciclabili	385.070.000
	Parcella professionista incaricato ing. Spina	45.900.000
	TOTALI	5.957.013.000

Figura 2. La lista delle opere

L’incarico delle opere in oggetto fu affidato all’ingegnere Luigi Spina, mentre il dottor Paolo Odone fu il responsabile del procedimento (nonché dell’area del Verde Pubblico). Le opere da realizzare furono divise in 6 lotti e nel 1998 furono terminati i primi lavori di realizzazione e riqualificazione, con nuove piste su via Filadelfia, la Spina Reale, il fiume Dora, corso Brunelleschi e in centro città. Nacque così la “corsia ciclabile”, cioè non più una pista completamente protetta ma, come avveniva in molti paesi del nord Europa, una semplice linea tracciata sull’asfalto per dividere le auto dai ciclisti, come nel caso di quella realizzata in via Bertola.

La totalità delle opere venne completata nel biennio 1998-1999, quando nel capoluogo piemontese si raggiunse quota 65 km di piste ciclabili [10].

Inoltre, grazie alle realizzazioni eseguite dalla Provincia di Torino nel biennio 1998-1999, divenne possibile uscire da Torino in bicicletta senza pericoli, a nord verso il parco della Mandria e il comune di Venaria Reale e a sud verso i comuni di Stupinigi, Nichelino, Moncalieri e Pinerolo.

[9] Città di Torino, Delibera della Giunta comunale del 28 novembre 1996, n. d’ordine 6257.

[10] Città di Torino – Assessorato per l’ambiente e lo sviluppo sostenibile, *Informazioni statistiche 2000*, Torino 2000.

La scelta di realizzare le nuove “corsie ciclabili” anche nel centro cittadino, non era tanto riconducibile ad un questione di immagine ma ad una necessità di mobilità, in quanto “*se si voleva promuovere l’uso della bicicletta e farla diventare una delle opzioni possibili in alternativa al trasporto pubblico e al trasporto privato si dovevano rendere possibili gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro e quindi aumentare inevitabilmente la rete infrastrutturale del centro, che era il luogo con la più alta concentrazione di uffici, scuole e servizi*” [11].



Le nuove “corsie ciclabili” di via Bertola e corso Matteotti, 1999 (Fonte: Archivio fotografico di Paolo Odone)

E’ importante sottolineare che ci furono notevoli resistenze e critiche, circa le nuove piste ciclabili, da parte delle associazioni dei commercianti, sebbene molti esponenti delle stesse in seguito si dovettero ricredere (come dimostravano gli aumenti dei valori immobiliari e commerciali delle aree interessate), di numerosi consiglieri comunali e cittadini [12], come testimoniato da una delle tante rimostranze di quel periodo, rappresentata nell’immagine sottostante.

Torino, 15/09/1998.

Lunedì pomeriggio una bella sorpresa ha atteso noi lavoratori del centro cittadino. Usciti dall’ufficio, abbiamo dovuto constatare a malincuore che le vie Arcivescovado e Confienza con le automobili parcheggiate, erano state trasformate in poche ore su tutta la carreggiata destra in piste ciclabili, riducendo ulteriormente la possibilità di trovare parcheggio.

Ora, a quanti altri disagi dobbiamo andare incontro con la creazione della pista, oltre a quelli già messi in preventivo come pagare 120 mila mensili di abbonamento, non avere la certezza di trovare un posto, arrivare almeno mezz’ora prima in ufficio per cercare parcheggio?

Ci chiediamo inoltre se è questo il metodo utilizzato dal Comune per ovviare al problema parcheggi a Torino e soprattutto a cosa possa servire a fine settembre quando l’autunno è alle porte una pista ciclabile?

Siamo contenti che il Comune abbia pensato a quei ciclisti che ogni anno nella bella stagione affrontano le insidie cittadine per recarsi sul posto di lavoro o a scuola, ma siamo decisamente convinti che questo non sia il metodo giusto perché non è di aiuto a nessuno. E questa convinzione non sarebbe scalfita neanche se vedessimo l’assessore Gianni Vernetti percorrere le piste ciclabili del centro per tutto l’inverno.

Uno dei tanti reclami ricevuti dall’Assessorato (Fonte: Assessorato per l’Ambiente e lo Sviluppo Sostenibile)

Un tema che divenne all’ordine del giorno riguardava inoltre l’indisciplina di molti automobilisti torinesi che si disinteressavano completamente della presenza delle piste ciclabili, rendendo ancor più difficile la vita di tutti coloro i quali si spostavano usando la bicicletta, per cui non era raro imbattersi “*in macchine posteggiate “provvisoriamente” sulla ciclopista con i quattro lampeggianti*

[11] Vernetti G., intervistato da Matteo La Torre, 16 ottobre 2019.

[12] Vernetti G., intervistato da Matteo La Torre, 16 ottobre 2019.

accesi, impedendo il passaggio ai ciclisti” o assistere ad altri esempi di inciviltà: “al semaforo di corso Siccardi gli automobilisti invadono la pista ciclabile per saltare la coda” [13].



Un'automobile impedisce il passaggio di un ciclista in corso Galileo Ferraris, 1999 (Fonte: Archivio fotografico di Paolo Odone)

Durante l'Assessorato di Paolo Hutter (1999 - 2001), successore di Gianni Vernetti, il problema dell'inquinamento continuava ad attanagliare il capoluogo piemontese a tal punto che, nel dicembre del 1999, il neo Assessore all'ambiente introdusse i cosiddetti “giovedì del polmone”, ovvero un blocco in tutta la città per più di 300.000 auto non catalizzate e motocicli, ai quali seguirono le “domeniche a piedi”, avviate il 6 febbraio 2000, il cui intento era appunto ridurre lo smog e favorire la mobilità sostenibile. Queste “domeniche a piedi” avevano un significato diverso rispetto a quelle degli anni '70, le quali erano dettate dalla necessità di risparmiare per via degli elevati costi dei combustibili, ma nonostante questo secondo Paolo Hutter *“le domeniche senza auto dei primi anni duemila ebbero un grande valore per le due ruote, poiché la gente riesumava le biciclette dalle cantine o se le faceva prestare da chi la possedeva, riprendendo fiducia e confidenza con il mezzo, grazie alle strade completamente sgombrare”* [14]; queste iniziative si protrassero per diversi anni grazie ad una forte promozione del Ministero dell'Ambiente, il quale forniva un finanziamento a tutte quelle amministrazioni che le organizzavano. Nel 2000 nacque inoltre l'Ufficio Biciclette, che di fatto gettava le basi per un coordinamento degli uffici comunali e sulla ciclabilità nel suo complesso, parallelamente a ciò vennero stanziati 600 milioni di Lire per tre nuove piste ciclabili e la riqualificazione di altre tre, tra cui quella di via Bertola, che nel frattempo era diventata una delle più pericolose a causa delle auto che la invadevano. In accordo con tutti i consiglieri comunali, il 20 febbraio 2001 fu emanata una delibera, fortemente voluta da Hutter, per cui non era più possibile vietare il parcheggio delle biciclette all'interno dei condomini: gli amministratori degli stabili avevano il dovere di regolamentarlo, dedicando spazi specifici ai velocipedisti. Questa modifica del regolamento non deve sorprendere più di tanto, visto che fino al 2000 in molti palazzi torinesi erano ancora affisse ai muri le targhette (successivamente rimosse) che vietavano l'introduzione (e il deposito) delle biciclette nei cortili o aree comuni, il che era una dimostrazione del fatto che le due ruote fossero ancora perseguitate e discriminate in quanto segno di un passato da superare [15].

[13] De Longhi A., *Le ciclopiste della discordia* in “La Repubblica”, a. 23, n. 148, 20 settembre 1998.

[14] Hutter P., intervistato da Matteo La Torre, 11 novembre 2019.

[15] Hutter P., intervistato da Matteo La Torre, 11 novembre 2019.

Alcune delle ultime azioni dell'amministrazione Castellani riguardarono il potenziamento dell'arredo urbano che componeva la rete infrastrutturale ciclabile, con l'acquisto di 1800 rastrelliere installate tra il 2000 e il 2001 (Figura 3), e la redazione del primo elenco di punti neri della città, ovvero quei luoghi nei quali vi erano pericolosità o mancanze più o meno gravi per la circolazione in bicicletta [16].

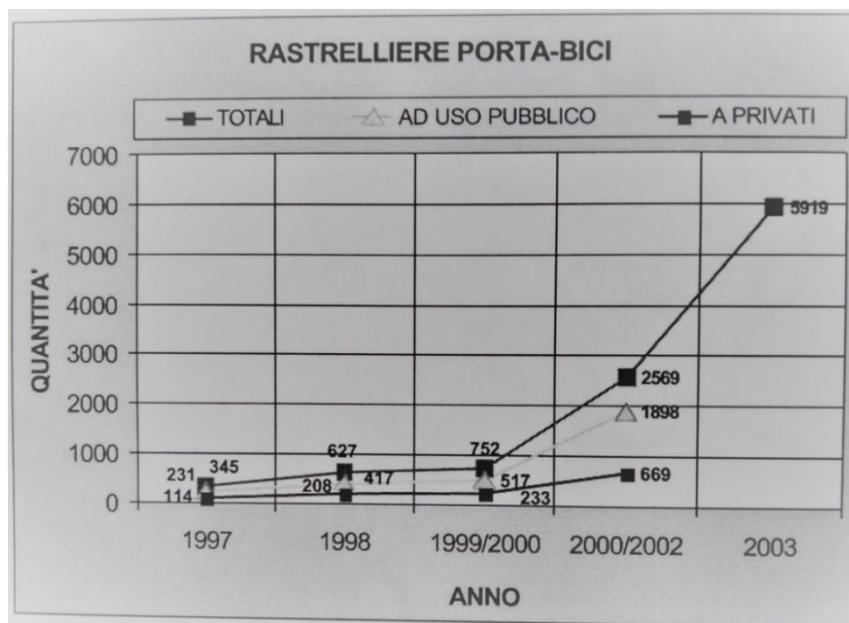


Figura 3. Il grafico rappresenta la variazione del numero di rastrelliere presenti a Torino (Fonte: Informazioni statistiche 2003, Città di Torino – Assessorato per l'ambiente e lo sviluppo sostenibile)

- *Aspetto associazionistici*

Nel 2000 nacque il Comitato di Largo Respiro, ovvero una sigla che raccoglieva l'appello di una serie di personalità torinesi per favorire le politiche inerenti alla mobilità dolce e interloquire in maniera più concreta con l'amministrazione comunale. I membri, provenienti da diversi ambienti, erano soliti riunirsi per elaborare piani e diffondere idee, organizzando bicicletate in giro per la città o dando vita a diverse iniziative, come testimonia la raccolta firme per chiudere al traffico Piazza San Carlo e Piazza Bodoni [17], i presidi stradali e i blocchi volanti organizzati per cogliere sul fatto gli automobilisti-trasgressori che non rispettavano le ordinanze che imponevano il divieto dell'uso delle quattro ruote nei giorni stabiliti [18].

Un fenomeno ulteriormente importante, dal punto di vista associazionistico, fu però rappresentato dalla Critical Mass, che nacque a San Francisco, in California nel 1992. La Critical Mass era una manifestazione attiva e provocatoria, il cui intento era dimostrare che la mobilità nelle città poteva essere migliorata grazie alle biciclette e ad altri mezzi più ecologici, alternativi rispetto al trasporto privato delle automobili. La Massa Critica divenne ben presto un fenomeno internazionale e in Italia la prima manifestazione ebbe luogo a Pisa nel 1999, mentre arrivò a Torino diversi anni più tardi, precisamente nel 2002, sfruttando molto anche l'ondata derivante dal Movimento No-Global comparso a Seattle nel 2000, identificandosi come un vero e proprio evento storico, in quanto in passato non si era mai verificato nulla di simile [19]. A partire da questo momento si venne a costituire un primo nucleo, senza capi, leader o prassi consolidate, poichè la peculiarità della Critical Mass stava nel fatto che fosse un'iniziativa spontanea e quindi non riconducibile ad associazioni o gruppi organizzati. Il concetto di spontaneità non deve essere frainteso con quello di

[16] Vernetti G., intervistato da Matteo La Torre, 16 ottobre 2019.

[17] Ballario G., *A piedi in centro tra le polimiche* in "La Stampa", a. 134, n. 260, 25 settembre 2000.

[18] Minucci E., *Tutti a piedi ma con più eccezioni* in "La Stampa", a. 135, n. 41, 11 febbraio 2001.

[19] Hutter P., intervistato da Matteo La Torre, 11 novembre 2019.

improvvisazione, in quanto gli appuntamenti venivano chiaramente decisi da diverse persone, molto vicine al mondo ecologista, che definivano il luogo, il giorno e l'ora in cui si sarebbe verificato l'invasione delle strade in bicicletta, comunicandolo in diversi modi: attraverso l'affissione di volantini sui muri della città e sulle bacheche delle varie sedi universitarie torinesi, o lasciando degli inviti nei cestini delle biciclette parcheggiate in strada. Questa "coincidenza organizzata" prevedeva che il percorso non si decidesse mai a priori, al contrario veniva stabilito sul momento da chi era in testa al gruppo, soprattutto per far mandare in escandescenze gli automobilisti e i vigili urbani, ai quali non veniva fornito alcun punto di riferimento [20]. È importante sottolineare che l'intento non era quello di bloccare il traffico, bensì rallentarlo, seguendo la normalissima andatura di un ciclista, per far capire agli automobilisti che esistevano anche le biciclette e che anche i fruitori delle due ruote facevano parte del traffico: *"le bici si muovono, non rimangono ferme, in modo tale da diventare parte integrante del traffico"* [21].

In alcuni casi ad esempio si cercava di non danneggiare troppo il servizio del trasporto pubblico, per cui si facevano passare gli autobus e si riprendeva la manifestazione, il tutto per evidenziare che l'obiettivo era infastidire solamente gli automobilisti. L'interruzione del traffico su vie e incroci pertanto non era contemplato, al contrario si organizzavano sit-in, in luoghi simbolici della città, per presentare gli slogan e comunicare con la gente. A Torino questo tipo di manifestazioni si svolgevano di solito sul tardo pomeriggio, quando il numero di automobilisti che uscivano da lavoro per rincasare era molto elevato: *"La quantità di partecipanti era contenuta, di solito 20 persone che molto raramente diventavano 40, però la cosa importante è che poteva partecipare chiunque possedesse una bici e avesse a cuore la propria libertà di usarla in città, con la possibilità di mettersi alla testa del gruppo, suggerire un percorso, discutere e fare conoscenza con gli altri pedalatori"* [22].

È fondamentale puntualizzare che, nei decenni precedenti, nel capoluogo piemontese erano state organizzate diverse parate di associazioni ambientaliste e a favore delle due ruote, come Pro Natura o Bici & Dintorni, ma esse si erano sempre svolte in seguito all'ottenimento di permessi, concessi dalle autorità competenti, in cui si stabiliva con esattezza il percorso da seguire, l'esatto opposto della Critical Mass che si contraddistingueva invece per una dimensione più ribelle e anarchica e che mirava a sottolineare l'innata prepotenza dell'automobile e dell'automobilista [23].

- *Aspetti legislativi e urbanistici*

Il PRG di Torino era stato approvato nel 1995 e a fine anni '90 si era appena avviata la stagione delle grandi trasformazioni urbanistiche della città. Le idee guida del nuovo Piano erano riconducibili alla terziarizzazione, valorizzazione immobiliare e marketing urbano, mentre dal punto di vista fisico, il Piano mirava alla realizzazione di tre grandi assi paralleli che avrebbero attraversato la città da Nord a Sud, con funzioni diverse tra loro [24]:

- 1) corso Marche, grande asse di collegamento interno all'arco della tangenziale e all'area metropolitana;
- 2) la spina centrale, sopra la ferrovia (in via di progressivo interrimento, grazie all'operazione del passante);
- 3) l'asse del Po, lungo il quale concentrare servizi ambientali e dedicati a loisir e cultura.

Il PRG torinese intendeva restituire alla pianificazione il ruolo di definire una cornice strategica complessiva. Cagnardi e Gregotti, senza tornare al Piano rigido, fissavano logiche urbanistiche

[20] Del Carlo G., intervistato da Matteo La Torre, 15 novembre 2019.

[21] Del Carlo G., intervistato da Matteo La Torre, 15 novembre 2019.

[22] Hutter P., intervistato da Matteo La Torre, 11 novembre 2019.

[23] Boglione M., intervistato da Matteo La Torre, 19 novembre 2019.

[24] Comitato Giorgio Rota, *X Rapporto Giorgio Rota "10 anni per un'altra Torino" 2009*, Edizioni Angelo Guerini, Milano 2009, p. 73

condivise e linee guida, su cui poi prevedevano azioni di concertazione per armonizzare interessi privati e obiettivi pubblici. Il PRG aveva inizialmente acquisito un certo fascino per via della visione che prevedeva la sostituzione di interi ettari di aree industriali con ampie fasce di verde, cosa che però non si verificò nella sua interezza come testimonia la minimale presenza del grande asse verde previsto, che avrebbe dovuto attraversare la città da nord a sud [25].

Il Progetto presentava il concetto di “spina” come elemento fondativo e fu scandito in quattro ambiti di trasformazione urbana, noti rispettivamente con i nomi di Spina 1, Spina 2, Spina 3 e Spina 4, che definivano nello specifico le zone di intervento lungo il percorso della Spina Centrale, ovvero la “spina dorsale”, la cui funzione era ricucire due parti di città a lungo separate dal tracciato ferroviario tramite un ampio boulevard: è importante sottolineare che il PRG prevedeva la presenza e la realizzazione di spazi pedonali e piste ciclabili all’interno delle aree di intervento, le quali sono state effettivamente realizzate negli anni seguenti, in diverse fasi [26].

In tal senso è importante fare riferimento al Piano Urbano di Traffico del 1995, attraverso cui proseguì quel processo di progressiva riqualificazione, avviato nei decenni precedenti, concentrato soprattutto sulla pedonalizzazione delle piazze auliche. Dopo via Garibaldi e la piazzetta Reale, la grande stagione delle pedonalizzazioni presenta una coincidenza temporale, non direttamente correlata, ma nemmeno del tutto casuale, con l’avvento del nuovo PRG: a partire dalla seconda metà degli anni ‘90, infatti, vennero pedonalizzate parte di piazza San Giovanni, piazza Palazzo di Città, a cui seguirono piazza della Consolata (1996), piazza Castello (1999), l’area attorno alla Mole (2000) e altre vie e piazze nelle zone periferiche [27], come già in parte anticipato nel precedente paragrafo “Aspetti politici”.

Con il P.U.T. del 1995 si tentava sostanzialmente un percorso nuovo che in qualche misura andava a capovolgere le consuete procedure adottate soprattutto in campo urbanistico: il tradizionale iter “dal generale al particolare”, era stato sostituito con quello più innovativo “il particolare subito in una visione generale” per accelerare i tempi, facilitare le correzioni di rotta e avviare il processo di adattamento alle nuove regole. È importante evidenziare che il P.U.T. identificò la mobilità ciclistica come una componente fondamentale del documento, il che era molto innovativo. A tal proposito, le previsioni del Piano indicavano una rete di percorsi, di cui una parte considerevole fu poi realizzata nel periodo 1997-2000 attraverso il già citato “Progetto biciclette”, caratterizzata per la presenza di nuove ciclopiste, a cui si aggiungevano quelle già esistenti, opportunamente ristrutturate. Alla base del documento vi era l’idea di creare itinerari, che collegassero sia il centro con le zone periferiche, sia alcune zone periferiche tra di loro, sviluppandosi sugli assi nord-sud ed est-ovest: alcuni interventi, soprattutto in aree centrali, non furono completati per via di inevitabili conflittualità con la sosta e la viabilità, il che comportò il presentarsi di una problema molto sentito soprattutto dai ciclisti, ovvero la carenza di raccordi tra le varie piste ciclabili [28].

In sostanza, in una città in cui si registrava un incremento dell’uso del mezzo privato a scapito di quello pubblico (Figura 4 e 5), e il cui tasso di motorizzazione era di 0.65 auto per abitante al 31 dicembre 1994, il Piano si poneva come obiettivi [29]:

- Ridurre l’utilizzo dell’automobile, l’inquinamento atmosferico ed acustico e migliorare la qualità ambientale degli spazi pubblici, con attenzione prioritaria alle zone urbane più congestionate ed ai borghi storici (si nota una maggior sensibilità in tal senso, a riprova di questo nel documento si menziona per la prima volta il PM10 e il NOx)
- Migliorare la sicurezza della circolazione, con attenzione particolare alle componenti deboli della mobilità come ciclisti e pedoni.

[25] Comitato Giorgio Rota, *X Rapporto Giorgio Rota “10 anni per un’altra Torino” 2009*, Op. cit. pp. 74-79.

[26] De Rossi A., Durbiano G., *Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*, Allemandi Editore, Torino 2006.

[27] Comitato Giorgio Rota, *X Rapporto Giorgio Rota “10 anni per un’altra Torino” 2009*, Op. cit. pp. 82-84.

[28] Città di Torino, *Piano Urbano del Traffico e della Mobilità delle Persone 2001 - Sintesi*, p. 20.

[29] Città di Torino, *Piano Urbano di Traffico 1995*, pp. 13 – 14.

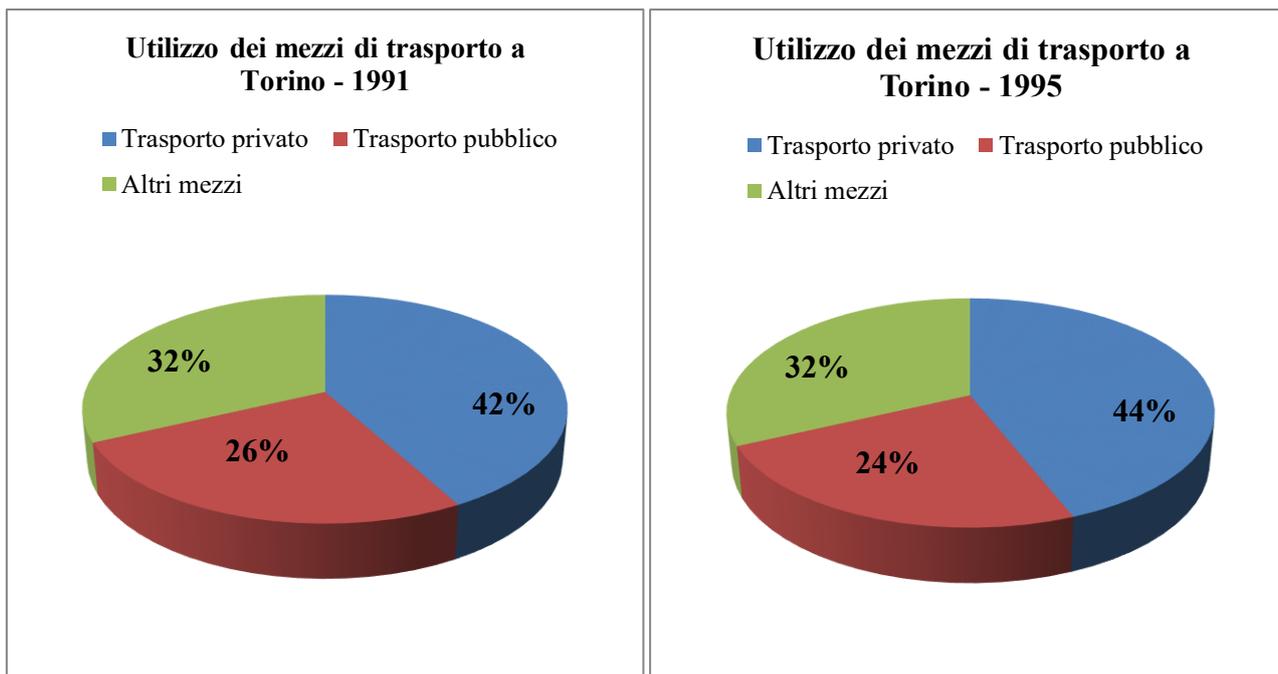


Figura 4 e 5. Grafici di confronto circa l'utilizzo dei mezzi di trasporto nel 1991 e 1995 (Fonte: PUT 1995 – 5. Composizione ed evoluzione della mobilità torinese, p.2)

Si deve al tempo stesso precisare che alcune azioni avevano comportato notevoli benefici: l'istituzione della Zona a Traffico Limitato, nel 1994, aveva migliorato le condizioni di vivibilità degli spazi pubblici compresi al suo interno, e l'introduzione della sosta a pagamento aveva ulteriormente ridotto l'entità dei flussi veicolari nel centro, che avevano raggiunto livelli di relativa tollerabilità. A titolo di esempio via Roma era passata da 32.000 veicoli/giorno nel 1991 a 20.000 del 1995, piazza Castello da 50.000 a 37.000, via Po da 23.000 a 15.000, con una riduzione media dei flussi veicolari di circa il 30% [30]. All'interno del Piano, i risultati positivi di questi interventi erano stati riconosciuti, tuttavia si evidenziava la necessità di specializzare e gerarchizzare secondo funzioni proprie le diverse sedi stradali, separando dalle correnti di traffico la sosta veicolare e la mobilità ciclo-pedonale, riorganizzare e potenziare il sistema dei trasporti pubblici in un'ottica integrata con il traffico privato, realizzando parcheggi d'interscambio modale nei principali nodi di accesso alla città [31].

Dal punto legislativo invece, solamente sul finire degli anni '90 furono emanate nuove leggi inerenti all'ambito della mobilità ciclistica, come rappresentato dalla Legge nazionale 366, approvata il 19 ottobre 1998, che prevedeva l'erogazione di finanziamenti per realizzare le infrastrutture ciclabili, per la promozione e l'incentivazione dell'uso della bicicletta. Il 30 novembre 1999 fu inoltre approvato il Decreto ministeriale n. 577, che recava le norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili, considerato un documento di notevole importanza, soprattutto in un'ottica di uniformazione a livello nazionale degli itinerari ciclabili.

[30] Città di Torino, *Piano Urbano di Traffico 1995*, Op. cit. pp. 24 – 25.

[31] Città di Torino, *Piano Urbano di Traffico 1995*, Op. cit. pp. 8 – 11.

Il capitolo in pillole

Aspetti politici	Aspetti associazionistici	Aspetti legislativi e urbanistici
<ul style="list-style-type: none"> - Vittoria della coalizione DS, Verdi e Alleanza per Torino: Gianni Vernetti, cultore della bicicletta, diventa il nuovo Assessore all’Ambiente - Riprogettazione dello spazio pubblico e incremento delle aree pedonali: nel 1997 si raggiungono più di 200 mq di aree pedonalizzate ogni 1.000 abitanti - Graduale passaggio da una ciclabilità di tipo ricreativo ad una di tipo urbano: introduzione delle “corsie ciclabili” nel centro cittadino, raggiungendo quota 65 km di piste ciclabili nel 1999 - Durante l’Assessorato di Paolo Hutter, successore di Vernetti, viene rimosso il divieto di parcheggio delle biciclette all’interno dei condomini e si potenzia la rete ciclabile 	<ul style="list-style-type: none"> - Nascita del Comitato di Largo Respiro nel 2000, obiettivo principale: favorire le politiche inerenti la mobilità dolce e interloquire in maniera più concreta con l’amministrazione comunale, elaborando piani e diffondendo idee - Comparsa a Torino delle prime forme di Critical Mass: manifestazioni più ribelli e provocatorie, che miravano a minare la prepotenza dell’automobile e dell’automobilista, rallentando il traffico 	<ul style="list-style-type: none"> - Il PRG del 1995 contemplava la realizzazione di spazi pedonali e piste ciclabili all’interno delle “Spine” - Approvazione del PUT 1995, obiettivi: incrementare la rete infrastrutturale ciclabile, ridurre l’utilizzo dell’automobile e l’inquinamento atmosferico, migliorare la sicurezza di ciclisti e pedoni - Promulgazione della Legge nazionale 366 del 19/10/98, che prevedeva l’erogazione di finanziamenti per realizzare le infrastrutture ciclabili, per la promozione e l’incentivazione dell’uso della bicicletta - Approvazione del Decreto ministeriale n. 577 del 30/11/99, che recava le norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili

3.6 L'alba di un nuovo giorno (2001 – oggi)

- *Aspetti politici*

Nel 2001, in seguito alla vittoria di Sergio Chiamparino, l'amministrazione locale identificò tra i suoi obiettivi la necessità di incrementare ed incentivare ulteriormente la mobilità ciclabile, puntando alla risoluzione di quelli che erano i problemi principali nell'utilizzo delle due ruote in città. L'impegno della nuova Giunta si concretizzò con la deliberazione del 12 marzo 2002 che istituì un Gruppo di Lavoro per la Mobilità Ciclabile, che faceva capo all'Assessora Sestero, composto da funzionari e tecnici degli Assessorati alla Viabilità e Trasporti, Ecologia e Verde Pubblico e dagli enti promozionali per l'uso della bicicletta. Il Gruppo di Lavoro per la Mobilità Ciclabile aveva come principali obiettivi l'attività di pianificazione, programmazione e progettazione di interventi strutturali e gestionali [1].

La città di Torino nel 2002 aveva una delle reti di mobilità ciclabile più sviluppate tra le città italiane, potendo contare su circa 70 km di ciclopiste. La Municipalità cercava al contempo di risolvere le più significative criticità che limitavano l'uso delle due ruote, quali la scarsa sicurezza sulle strade e sugli incroci degli itinerari ciclabili attrezzati, la carenza di spazi attrezzati per la sosta e il noleggio delle bici. A tal proposito l'Ufficio Biciclette venne spostato dall'assessorato all'Ambiente a quello della Viabilità nell'ambito del Piano Urbano del Traffico approvato il 19 giugno 2002 e sempre su indicazione dello stesso si diede vita ad un ingente politica di realizzazione di piste ciclabili nel centro e nelle zone periferiche della città. Il Piano degli itinerari ciclabili infatti, che discendeva dal PUT 2001, approvato il 19 giugno 2002, considerava la mobilità ciclabile una modalità di spostamento all'interno della città per i tragitti casa/lavoro, casa/scuola e non solo come momento di svago e sport. Pertanto, in continuità con il PUT 1995, la politica dell'amministrazione coincideva con il potenziamento dei tracciati delle piste e degli itinerari ciclabili sul territorio cittadino, intraprendendo iniziative per favorire l'uso della bici fra le varie fasce della popolazione [2].

Un progetto importante che interessò la città di Torino riguardava il Mobility Management Project, finanziato dal Ministero dell'Ambiente, che prevedeva una serie di indagini, effettuate su un campione di 35.000 lavoratori pubblici e privati, per conoscere sia i modi di spostamento utilizzati per coprire il percorso casa-lavoro, sia la propensione al cambiamento del modo di muoversi (spostandosi dal mezzo di trasporto privato a forme di mobilità sostenibili). Le ricerche rivelarono un inatteso interesse per l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per la mobilità ordinaria oltre che per lo svago e l'attività sportiva a cui si aggiunse inoltre che due delle condizioni necessarie per l'incremento dell'uso della bicicletta fossero lo sviluppo della rete di piste ciclabili che consentissero di raggiungere agevolmente i luoghi di lavoro e la possibilità di parcheggiare in aree riservate e coperte all'interno dei luoghi stessi. La Città pertanto elaborò una serie di nuovi percorsi verso gli insediamenti industriali e i poli terziari che parteciparono al progetto Mobility Management, per la realizzazione dei quali fu richiesto il cofinanziamento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, il quale approvò il piano operativo nel maggio 2003 [3]. Parallelamente a tutto ciò l'Assessora alla Viabilità e ai Trasporti, Maria Grazia Sestero, proseguì l'operato dei suoi predecessori concentrandosi sulle pedonalizzazioni, motivo per cui nell'arco di 4 anni vi fu un aumento esponenziale di spazi dedicati ai pedoni e percorribili anche dai ciclisti [4]. Si iniziò infatti nel 2005 con via Accademia delle scienze e piazza Valdo Fusi, per passare all'area delle Porte palatine e le piazze Carlo Alberto, Carignano, San Carlo e parte di piazza Vittorio Veneto tra il 2006 e il 2007, per giungere poi a via Lagrange, piazza IV Marzo e piazza Maria Teresa tra il 2008 e il 2009.

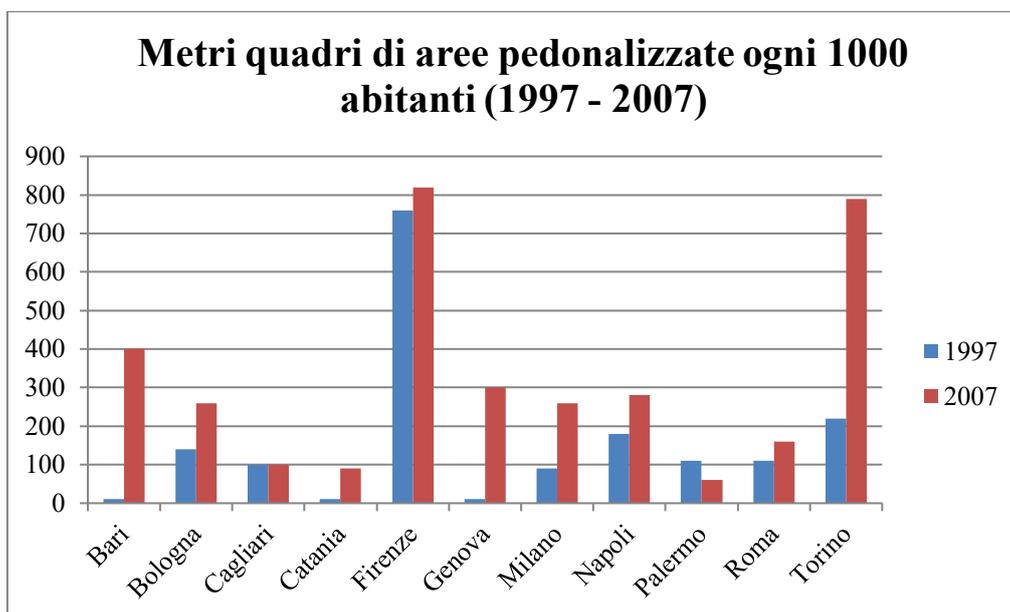
[1] Sestero M. G., intervistata da Matteo La Torre, 13 novembre 2019.

[2] Città di Torino, *Piano degli Itinerari Ciclabili - 2004*, p. 3.

[3] Città di Torino, *Piano degli Itinerari Ciclabili - 2004*, p. 7.

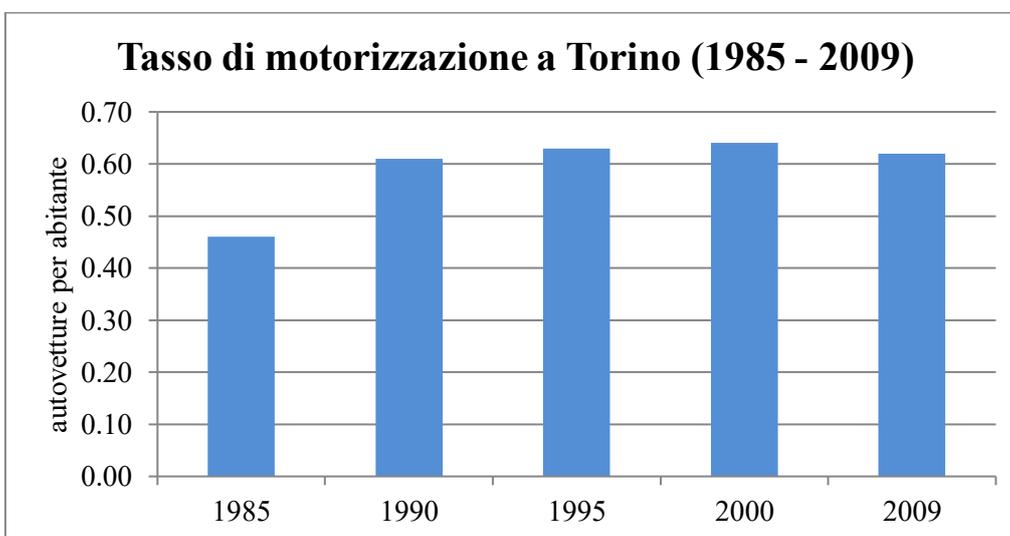
[4] Sestero M. G., intervistata da Matteo La Torre, 13 novembre 2019.

Questa politica, fortemente voluta, permise a Torino di diventare la seconda città italiana, dopo Firenze, con più metri quadri di aree pedonalizzate ogni 1000 abitanti, i cui valori si erano quasi quadruplicati nell'arco di 10 anni [5].



Variatione dei metri quadri di aree pedonalizzate ogni 1.000 abitanti dei principali capoluoghi italiani tra il 1997 e il 2007 (Fonte: X Rapporto Giorgio Rota 2009, Trasformazioni urbane, p. 85)

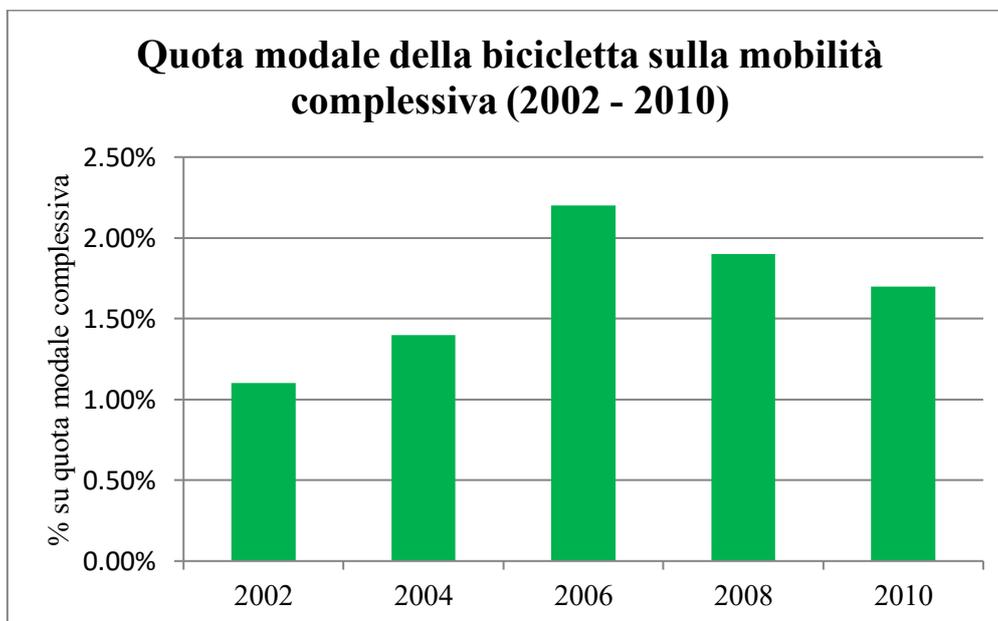
Nella primavera del 2009 la Giunta Comunale decise inoltre di spostare nuovamente presso la Divisione Ambiente l'Ufficio Biciclette, quale utile strumento preposto da un lato, a collaborare con i ciclisti urbani e le loro associazioni, e dall'altro ad agire positivamente all'interno dell'Amministrazione in merito all'incentivazione e promozione della mobilità ciclabile. Nello stesso anno la Città di Torino aderì alla Carta di Bruxelles, che impegnava le città firmatarie ad attuare politiche finalizzate a raggiungere almeno il 15% di spostamenti in bicicletta nel proprio territorio entro il 2020, il cui obiettivo temporale nel Biciplan fu spostato al 2023 (ossia a dieci anni dall'approvazione del piano). Tuttavia, secondo l'assessora Sestero, nei torinesi permaneva una forte cultura dell'auto e un altrettanto forte concetto di *status* di cui essa si faceva portatrice, incoronando di fatto Torino come una delle città italiane con il più alto tasso di motorizzazione.



Tasso di motorizzazione a Torino tra il 1985 e il 2009 (Fonte: IMQ 2010, p. 11)

[5] Comitato Giorgio Rota, X Rapporto Giorgio Rota "10 anni per un'altra Torino" 2009, Edizioni Angelo Guerini, Milano 2009, p. 85

Questo valore infatti era aumentato sensibilmente a partire dalla seconda metà degli anni '80, a tal punto che nel 2009 nel capoluogo piemontese erano presenti 0,63 auto/abitante, subito dopo Roma con 0,71 auto/abitante, in linea con la media nazionale di 0,60 auto/abitante, ma di gran lunga al di sopra di quella europea che si attestava a 0,47 auto/abitante [6]. Sulla base di questi dati, era necessario incrementare la qualità delle piste ciclabili e i collegamenti tra le stesse e i servizi fondamentali *“in modo tale da fornire una valida alternativa di spostamento ai cittadini, poiché era chiaro che se non si creava la rete infrastrutturale, non si sarebbe mai venuta a formare l’utenza”* [7].



Quota modale della bicicletta sulla mobilità complessiva tra il 2002 e il 2010 (Fonte: IMQ 2010, p. 49)

Questa visione portò ad un notevole incremento dei chilometri di ciclopiste, per cui si passò dai 70 km del 2002 ai 160 km del 2009 [8], nonostante la percentuale di spostamenti effettuata con le due ruote non fosse particolarmente elevata, come testimonia il grafico precedente.

Un ambito su cui si concentrò pertanto l’amministrazione comunale fu il bike sharing, identificato non solo come elemento chiave per favorire l’utilizzo delle due ruote in città, ma anche per combattere l’inquinamento e disincentivare l’uso del mezzo privato. Il 6 giugno 2010, in occasione della Giornata Mondiale dell’Ambiente e del Bike Pride, fu quindi inaugurato il servizio di bike sharing TOBike, il quale si presentava come una concreta alternativa all’automobile per gli spostamenti urbani, essendo un servizio libero da vincoli di tragitto, orario e attesa, e attivo tutti i giorni 24 ore su 24. Il TOBike era pensato per spostamenti relativamente brevi e nel piano per il posizionamento delle ciclo stazioni si privilegiarono gli ingressi della metropolitana, le aree intorno ai parcheggi pubblici e privati e le fermate del bus, in quanto l’idea di fondo era integrare le due ruote all’interno del servizio di trasporto pubblico locale, in modo tale che l’utente potesse calcolare come arrivare a destinazione nel minor tempo possibile, utilizzando le diverse tipologie di mezzi a disposizione. Il TOBike ebbe molta fortuna fin da subito, ottenendo risultati molto positivi, in quanto *“l’amministrazione andò ad intercettare quella nuova generazione che affermava il diritto dell’uso della bicicletta e che si scontrava con la generazione precedente che aveva sempre inteso la mobilità come una mobilità automobilistica”* [9]. L’assessore Tricarico sosteneva inoltre che *“il bike sharing deve essere considerato a tutti gli effetti un servizio di trasporto pubblico locale, in modo tale da “dialogare” con i diversi mezzi che costituiscono quest’ultimo mentre a livello nazionale è inteso come trasporto privato e quindi non integrato con il resto del sistema. Purtroppo*

[6] Agenzia Mobilità Metropolitana Torino, *Indagine sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti – IMQ 2010*, p. 13

[7] Sestero M. G., intervistata da Matteo La Torre, 13 novembre 2019.

[8] Agenzia Mobilità Metropolitana Torino, *Indagine sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti – IMQ 2010*, p. 49.

[9] Tricarico R., intervistato da Matteo La Torre, 21 novembre 2019.

questa differenza non è mai stata colta fino in fondo” [10]. Un'altra questione importante riguardava l'introduzione delle due ruote all'interno della metropolitana, nonostante vari tentativi per cercare una soluzione, non si riuscì ad ottenere il via libera per questioni di sicurezza, a causa delle dimensioni contenute dei vagoni e dell'assenza di carrozze dedicate alle biciclette.

L'amministrazione Chiamparino e la successiva, capeggiata da Piero Fassino, mirarono pertanto a favorire politiche per l'uso del trasporto pubblico a scapito di quello privato, *“evitando di impostare una “guerra” tra bici e auto e procedendo ad un'integrazione tra le varie tipologie di mezzi, proprio perché il peggior nemico dell'ambiente è un trasporto pubblico poco efficiente e il maggior alleato dell'auto privata è un trasporto pubblico inefficiente*” [11].

Con l'insediarsi della nuova giunta Appendino, si venne a creare una costruttiva sinergia tra le associazioni e l'amministrazione come rappresentato dall'istituzione nel 2017 della Consulta della Mobilità ciclistica, un organo ufficiale del comune con caratteristiche specifiche: non può porre il veto sui diversi progetti che vengono presentati ma può fare degli emendamenti che devono essere per forza messi a verbale e quindi l'amministrazione nel ruolo della giunta e dell'assessore ai trasporti deve dare una risposta, per cui se c'è un progetto di trasformazione urbano che coinvolge anche le biciclette, esso viene sottoposto all'attenzione della Consulta, che grazie all'esperienza e alle conoscenze tecniche dei membri facenti parte delle diverse associazioni che la compongono fornisce suggerimenti o proposte di variazione e miglioramento tecnico al progetto iniziale. Tutto ciò si rivelò essere un netto passo in avanti rispetto all'Ufficio Biciclette, il quale invece si riduceva ad essere un organo in cui i tecnici dell'assessorato presentavano alle associazioni torinesi i diversi progetti riguardanti le due ruote, che di fatto però risultavano essere già terminati e in procinto di essere approvati, senza l'eventuale possibilità di intervenire per cambiarli [12].

Attualmente l'amministrazione partecipa a diverse iniziative europee, come CIVITAS Handshake, ovvero un progetto Europeo (facente parte del fondo HORIZON 2020) riconducibile all'ambito dell'innovazione sui temi della mobilità sostenibile. Handshake è capeggiato da 3 città “capitali della bicicletta” quali Amsterdam, Copenhagen e Monaco di Baviera che fungono da esempio e punto di riferimento per le 10 “future capitali”, quali Torino, Roma, Dublino, Bruges, Bordeaux, Helsinki, Greater Manchester, Cadice, Cracovia e Riga, supportati da istituti di ricerca e consulenza, come Isinnova e Decisio. Il progetto di fatto mira a sviluppare e valutare azioni e programmi con il fine di promuovere l'uso della bicicletta in città, migliorare la sicurezza stradale, rendere efficiente il sistema di mobilità, riqualificare lo spazio pubblico e ridurre l'inquinamento. In particolare, a Torino, si sta lavorando sul lungo periodo per [13]:

- sviluppare un abaco di soluzioni di progettazione per gli interventi ciclistici e di moderazione del traffico;
- sviluppare di un piano parcheggi biciclette come piano particolareggiato del nuovo Biciplan
- sviluppare di una metodologia di analisi dell'impatto socio-economico per la valutazione ex-ante degli investimenti;
- studiare l'impatto dell'intervento di riqualificazione dell'asse di Via Nizza.

Nel 2019 l'amministrazione ha inoltre dato il via libera per la partecipazione al “Programma di Incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile” (PrIMUS), approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nel 2018, il cui obiettivo è incentivare scelte di mobilità urbana alternative all'impiego di autovetture private, favorendo la diffusione di forme di mobilità a basso impatto ambientale e di condivisione dei veicoli, nonché la propensione al cambiamento delle abitudini e dei comportamenti dei cittadini in favore della mobilità sostenibile. In tal senso la Città aderisce a PrIMUS con il progetto di “Viabilità ciclabile - Completamento pista ciclabile via Nizza-Tratto piazza Carducci e tratto Porta Nuova”, con l'intento di rendere tutto l'asse

[10] Tricarico R., intervistato da Matteo La Torre, 21 novembre 2019.

[11] Tricarico R., intervistato da Matteo La Torre, 21 novembre 2019.

[12] Del Carlo G., intervistato da Matteo La Torre, 15 novembre 2019.

[13] Città di Torino, *Handshake: presentazione del progetto*, pp. 8 - 10.

l'asse di via Nizza ciclabile integrando le parti ora escluse, piazza Carducci e il tratto di pista di fianco a Porta Nuova ivi compreso l'attraversamento dedicato di corso Vittorio Emanuele. Questo progetto mira anche a rafforzare tutto l'asse ciclabile sotto il profilo della sicurezza, con dispositivi di illuminazione e videosorveglianza, e della dotazione di aree di sosta con archetti portabici, anche a vantaggio del commercio di prossimità [14].

Ad oggi, nel complesso, la lunghezza della rete esistente di piste ciclabili ha raggiunto 213 chilometri, di cui 112 chilometri su sede propria e in rete (ovvero non isolate ma collegate ad altre piste/corsie ciclabili e/o ciclopedonali), 88 chilometri di piste ciclopedonali protette e in rete e 13 chilometri di corsie ciclabili (a raso in carreggiata senza delimitazione fisica) anch'esse in rete [15].

- *Aspetti associazionistici*

Nel 2007 nacque l'associazione Muovi Equilibri, da un gruppo di ragazzi, studenti e lavoratori, ma soprattutto amici e ciclisti. Nei primi due anni di attività, furono intraprese iniziative per la promozione della mobilità sostenibile, partendo dall'ambiente universitario, e per sviluppare una rete di ciclofficine a Torino, intese come centri aggregativi di creazione e divulgazione della cultura ciclistica. I primi esperimenti di ciclofficina furono realizzati nell'area della ex Manifattura Tabacchi, riscuotendo un discreto successo, soprattutto per via dell'idea alla sua base: la ciclofficina si presentava come un ambiente dotato di attrezzatura specifica per la riparazione di biciclette, messa a disposizione da associazioni ciclistiche o collettivi, in cui chiunque poteva riparare il proprio velocipede lasciando un'offerta libera, anche grazie alla collaborazione degli altri utenti. Nel corso del tempo le ciclofficine aumentarono sul territorio cittadino, diventando dei veri e propri punti di incontro per tutti coloro i quali usavano quotidianamente la bicicletta come mezzo di trasporto [16]. Nell'ambito delle ciclofficine veniva organizzato inoltre un corso base di ciclo-meccanica, fornendo i rudimenti fondamentali circa le diverse componenti della bicicletta, dai freni (tipologie, manutenzione, revisione) ai copertoni (camere d'aria, forature), dai movimenti (componenti di scorrimento, sterzo, mozzi) alle varie regolazioni (trasmissione, cambio, antropometrica, nozioni di sopravvivenza). In un'ottica di promozione della mobilità sostenibile, l'associazione cercava pertanto di diffondere l'uso della bicicletta attraverso una maggiore conoscenza del funzionamento del mezzo stesso e aumentando il recupero delle biciclette altrimenti destinate all'abbandono. Dal 2011 Muovi Equilibri entrò a far parte delle associazioni del comitato gestionale dell'hub multiculturale Cecchi Point, per cui alla ciclofficina popolare, si aggiunsero laboratori creativi rivolti ad adolescenti, attività formative ed educative sul tema ambientale e il progetto Cicloffice, per la sperimentazione di servizi di consegna e pubblicità con mezzi a pedali [17]. Una figura chiave, per quanto riguarda l'associazionismo torinese, è quella di Fabio Zanchetta: nel 2009 aprì un blog-community che si chiamava Bici e Basta, con l'idea di mettere insieme le realtà legate al mondo della mobilità ciclabile e dell'ambiente, all'interno del mondo virtuale. L'immediata intesa con l'associazione Muovi Equilibri e con il suo socio-fondatore Gabriele Del Carlo, portò alla redazione di un progetto, il cui scopo era dare un segnale energetico alla città e seguire in parte lo schema della Critical Mass, ipotizzando però una manifestazione come il gay pride (focalizzata in questo caso sull'ambiente e sulla mobilità sostenibile), ovvero un evento festoso, divertente, con molta gente e portatore di un forte messaggio politico [18].

L'ispirazione quindi, derivava in parte dalla Critical Mass, anche se quest'ultima aveva dei limiti: *“con la Critical Mass si cercava di andare a rompere uno schema ovvio e prestabilito: è ovvio stare in coda in auto, è ovvio che ci sia traffico, sono ovvi gli incidenti e i morti della strada. La Critical Mass sorgeva su questa filosofia, però poi nella pratica il tutto si riduceva ad un numero risicato di*

[14] Città di Torino, Deliberazione della Giunta Comunale 2019 02083/033, 4 giugno 2019.

[15] Comuni Ciclabili, *Modulo Iscrizione Comuni Ciclabili III edizione 2019/2020*, p. 2.

[16] Del Carlo G., intervistato da Matteo La Torre, 18 novembre 2019.

[17] Del Carlo G., intervistato da Matteo La Torre, 18 novembre 2019.

[18] Zanchetta F., intervistato da Matteo La Torre, 21 novembre 2019.

ciclisti che rallentava il traffico per le vie di Torino, non riuscendo a ricreare quel numero elevato di persone che invece si mobilitavano negli Stati Uniti” [19].

Un altro problema della Critical Mass, per lo meno nel caso torinese, era che, per quanto anch'essa fosse portatrice di un messaggio, non era particolarmente interessata ad interloquire con le amministrazioni locali, risultando un fenomeno fine a sé stesso: Fabio Zanchetta invece voleva andare nella direzione opposta e organizzare una manifestazione che potesse attirare il maggior numero di persone, per farsi notare e far capire all'amministrazione locale che i ciclisti torinesi volevano creare un dialogo diretto con quest'ultima per giungere a cambiamenti concreti. Nel 2010 pertanto, senza grandi mezzi e con il solo supporto economico dal basso degli organizzatori, si decise di organizzare questa parata nei pressi del Parco del Valentino, utilizzando il passaparola, i social network e i volantini. La manifestazione, che prese il nome di Bike Pride, era assolutamente pacifica e tutt'altro che anarchica come invece lo era la Critical Mass, motivo per cui fu necessario richiedere le autorizzazioni alle autorità competenti, definendo con precisione il percorso, l'ubicazione dei vari stand e i punti di raccolta destinati alle forze dell'ordine e alle ambulanze: *“non c'erano grandi aspettative, però la voce di questa manifestazione si diffuse moltissimo, a tal punto che arrivarono 5.000 persone, a cui si aggiunse anche l'interesse della stampa, la cui copertura mediatica fu molto elevata” [20].*

I riflettori si spostarono quindi da un'occupazione della strada senza un preciso messaggio politico, come quello della massa critica, a un movimento che invece rivendicava il cambiamento, sottolineando come una delle città più grandi e sviluppate della penisola fosse ancora troppo auto centrica e non avesse adeguate infrastrutture per accogliere e soddisfare la mobilità ciclabile.



L'edizione del 2016 del Bike Pride (Fonte: <https://www.massa-critica.it/wp-content/uploads/2018/01/bikepride2016-tutti.jpg>)

All'evento parteciparono le più diverse personalità, dalle figure di spicco del mondo ambientalista torinese ai ciclisti occasionali, utilizzando i più bizzarri mezzi a pedali: la prima edizione del Bike Pride fu così tanto apprezzata che venne riproposta nel 2011, mentre nel 2013 nacque l'“Associazione Bike Pride” che organizzava la manifestazione. Nel corso degli anni il gradimento delle persone aumentò esponenzialmente a tal punto che nel 2014 si raggiunse il picco di avventori,

[19] Zanchetta F., intervistato da Matteo La Torre, 21 novembre 2019.

[20] Zanchetta F., intervistato da Matteo La Torre, 21 novembre 2019.

toccando quota 35.000 partecipanti [21]. Il Bike Pride portò pertanto ad interloquire più facilmente e più direttamente con l'amministrazione comunale, come testimoniava la nascita nel 2017 della Consulta della Mobilità ciclistica, a cui si faceva riferimento in precedenza.

- *Aspetti legislativi e urbanistici*

Nel 2002 fu approvato il nuovo Piano Urbano di Traffico, che guardava all'orizzonte temporale del 2006 (anno delle XX Olimpiadi Invernali), attraverso cui il Comune si impegnava sia a prevedere un ampliamento ed un completamento della rete esistente di percorsi ciclabili, sia a favorire l'uso della bicicletta in città con interventi minori e a basso costo. Tra questi ultimi si sottolineava la necessità di una maggior attenzione alla manutenzione ordinaria del suolo pubblico mirata non soltanto alla sicurezza stradale per il transito veicolare, ma anche alla cura della manutenzione e delle pavimentazioni, delle intersezioni con i binari tranviari, della segnaletica e della eliminazione delle barriere architettoniche. Il nuovo PUT si prefiggeva l'obiettivo di ampliare la rete primaria di percorsi ciclabili così da incrementare il collegamento tra il centro di Torino e la sua periferia e tra la periferia e i comuni confinanti [22]. Tra le nuove realizzazioni, il documento annunciava diversi interventi significativi per la protezione del ciclista, quali la creazione di corsie ciclabili protette e l'istituzione del limite di velocità a 30 km/h nei controviai e vicino alle scuole. Il Piano inoltre prevedeva l'aumento dell'offerta di ciclo-parcheggi, realizzandoli, sia nei punti di origine degli spostamenti (residenze) sia nei luoghi di destinazione (sedi universitarie e scolastiche, luoghi di lavoro, zone commerciali e terziarie), a cui si aggiungeva un altro elemento di novità rappresentato dall'introduzione di strutture e servizi a favore dell'intermodalità come i parcheggi di interscambio per le bici in corrispondenza degli attestamenti dei mezzi pubblici (stazioni ferroviarie, terminal bus, capilinea) e dei parcheggi di attestamento delle auto, dotandoli entrambi di punti per il noleggio delle due ruote [23].

Un altro documento importante a cui fare riferimento è il Piano degli Itinerari Ciclabili, che discendeva dal PUT e che la città adottò nel febbraio 2004 (quando erano presenti circa 80 chilometri di piste ciclabili). All'interno del Piano, che aveva una visione decennale, erano schedate, in modo molto accurato, sia le piste esistenti, che necessitavano di opere di miglioramento e mantenimento, sia le piste di nuova progettazione, evidenziando che tutti gli interventi sarebbero stati attuati progressivamente mediante programmi annuali d'intervento [24]. Il Piano prevedeva la manutenzione e la realizzazione di piste e percorsi ciclabili nella viabilità cittadina e nei parchi per un totale di 130 itinerari, suddivisi in 113 nella viabilità cittadina e 17 nei parchi. Il progetto era pertanto molto ambizioso soprattutto se si pensava che al suo completamento ci sarebbero stati 231 km in più di piste/percorsi ciclabili lungo la viabilità cittadina e 53 km in più nei parchi [25].

Il PUT avrebbe dovuto avere una durata triennale, ma di fatto rimase in vigore fino al 2011, quando venne adottato il nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), il quale a sua volta era stato previsto dalla legge nazionale 340 del 24 novembre 2000 e richiesto dalla Regione Piemonte nel D.G.R. n.16-14366 del 20 dicembre 2004, sottolineando che *“il 3° Piano regionale dei trasporti dichiara la necessità di un “Piano strategico della mobilità sostenibile” nell’area urbana torinese, riassuntivo e sostitutivo dei vari PUM, PUT e PPU”* [26].

Il PUMS si prefiggeva di governare l'intero sistema della mobilità, su un arco temporale di dieci anni, con l'intento di rilanciare il trasporto pubblico (portando la sua quota modale sul totale degli

[21] Presentazione Bike Pride – Edizione 2017.

[22] Città di Torino, *Piano Urbano del Traffico e della Mobilità delle Persone 2001 - 3.5 Lo sviluppo del Sistema della Mobilità Ciclabile*.

[23] Città di Torino, *Piano Urbano del Traffico e della Mobilità delle Persone 2001 - 3.5 Lo sviluppo del Sistema della Mobilità Ciclabile: le realizzazioni*.

[24] Città di Torino, *Piano degli Itinerari Ciclabili – Estratto 2004*, pp. 6 – 8.

[25] Città di Torino, *Piano degli Itinerari Ciclabili – Estratto 2004*, p. 21.

[26] Regione Piemonte, D.G.R. 20 dicembre 2004, n.16-14366.

spostamenti motorizzati dal 32,3% del 2008 al 50,8% nel 2020) e la mobilità non motorizzata: il conseguimento di questi obiettivi era strettamente legato all'individuazione di sette linee d'intervento, a loro volta articolate in 32 azioni e circa 80 misure operative. La particolarità del PUMS constava nell'essere un "piano processo", per cui si contemplava il monitoraggio biennale di una serie di indicatori, che avrebbero misurato, alcuni il livello di attuazione delle misure del piano, altri l'efficacia di esse (nel raggiungimento di una serie di target quantitativi definiti "di lungo periodo"⁷). Dal punto di vista della mobilità ciclabile si mirava a raggiungere un totale di 270 km di piste ciclabili e ad incrementare progressivamente la percentuale di spostamenti effettuati in bicicletta [27].

Nel 2011, con l'adozione del PUMS, venne prevista l'elaborazione del Piano della Mobilità Ciclabile (Biciplan), definendo nell'arco temporale del PUMS stesso gli interventi e le azioni prioritarie per la promozione e lo sviluppo della mobilità in bicicletta. L'obiettivo del nuovo Piano, che fu approvato nell'ottobre 2013, era quello di portare la quota della ciclabilità sul totale degli spostamenti dal 3% del 2013 al 15% del 2023. In tal senso il Biciplan ristrutturò il progetto di rete ciclabile elaborato dal precedente piano del 2004, incrementando la sua lunghezza complessiva, che raggiunse quota 311 km. A differenza dei piani precedenti, focalizzati solo sui percorsi ciclabili, il Biciplan cercava anche di sistematizzare le diverse azioni di promozione della ciclabilità, sia materiali (aumentare il numero di parcheggi per le biciclette, potenziare il bike sharing ecc.) sia immateriali (rilanciare i servizi di noleggio, contrastare i furti, promuovere la partecipazione e comunicazione ecc.). Dal punto di vista economico, I costi stimati per l'attuazione del Biciplan in 10 anni sono pari a circa 20 milioni di euro, inoltre all'interno del documento si affermava che la Città avrebbe destinato all'attuazione dello strumento stesso almeno 2 milioni di euro all'anno, ricavati dagli introiti derivanti dalle sanzioni per violazioni del Codice della strada (almeno il 15% di esse dovrebbe essere dedicato al Biciplan) [28].

A tal proposito è importante sottolineare che, per quanto riguarda i fondi per la sua attuazione, tra il 2014 e il 2017 il Biciplan, a fronte degli 8 milioni previsti, poté contare complessivamente su meno di 1,5 milioni di euro, provenienti prevalentemente dagli oneri di urbanizzazione e contributi ministeriali e non dalle multe, come era stato precedentemente stabilito. Per di più, se da un lato la lunghezza della rete ciclabile aumentò progressivamente nel corso degli anni, molto poco è stato fatto nei confronti delle azioni complementari: per quanto riguarda il bikesharing, il Biciplan prefiggeva il raggiungimento nel 2016 di 300 stazioni, 50.000 abbonamenti annuali e 4,2 milioni di prelievi, mentre a fine 2018 la situazione si caratterizzava per sole 162 stazioni, 15.220 abbonamenti annuali e 1,6 milioni di prelievi, con un trend di prelievi e abbonamenti in progressivo calo dal 2014 [29].

E' inoltre doveroso mettere in evidenza che il Biciplan prevede che ogni due anni lo stato di attuazione delle azioni e i risultati raggiunti vengano monitorati, comunicati alla cittadinanza e valutati, per orientare, se necessario, in diverso modo le sue misure, tuttavia il livello di avanzamento del piano non è mai stato oggetto di comunicazione diffusa, così come non si può sapere quale sia stata la sua efficacia nel perseguire l'obiettivo del 15% di quota modale della ciclabilità, dal momento che a partire dal 2013 non fu più realizzata l'Indagine sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti (IMQ), che di fatto forniva questo tipo di dati [30].

In aggiunta, è importante sottolineare che la legge n.2 dell'11 gennaio 2018, avente ad oggetto lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, persegue l'obiettivo di promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, sia per le esigenze quotidiane e ricreative, che per lo sviluppo dell'attività turistica.

[27] Centro di ricerca e documentazione Luigi Einaudi, *XX Rapporto Giorgio Rota "Futuro rinviato" 2019*, Centro di ricerca e documentazione Luigi Einaudi, 2019, pp. 182 - 183.

[28] *Ivi*, p. 184.

[29] *Ivi*, p. 185.

[30] *Ivi*, p. 186.

Tale legge prevede l'adozione di un Piano generale della mobilità ciclistica di durata triennale, che dovrà essere parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica, andando ad individuare le ciclovie di interesse nazionale che costituiranno la rete ciclabile nazionale denominata "Bicitalia" (che dovrà essere inserita nel sistema della rete ciclabile transeuropea Eurovelo) [31].

Per conseguire le finalità del provvedimento, si prevede che anche le regioni predispongano e approvino, in coerenza con il Piano regionale dei trasporti e della logistica, un Piano regionale della mobilità ciclistica, per disciplinare l'intero sistema ciclabile regionale. In tal senso la Regione Piemonte ha avviato il Programma della mobilità ciclabile, la cui fase di studio terminerà a fine 2020: l'obiettivo è sviluppare un progetto di ciclabilità che collochi le infrastrutture nel modo migliore e le dimensioni nella giusta maniera, i cui risultati porteranno alla redazione del Piano regionale della mobilità ciclistica, che identificherà la rete ciclabile regionale, la puntuale individuazione delle ciclovie, gli itinerari rurali e il sistema di interscambio tra bicicletta e altri mezzi di trasporto [32].

[33] Legge 11 gennaio 2018, n.2, "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" (Pubblicata in G.U. 31 gennaio 2018, n.25)

[34] Regione Piemonte, Programma regionale della mobilità ciclabile, 2019

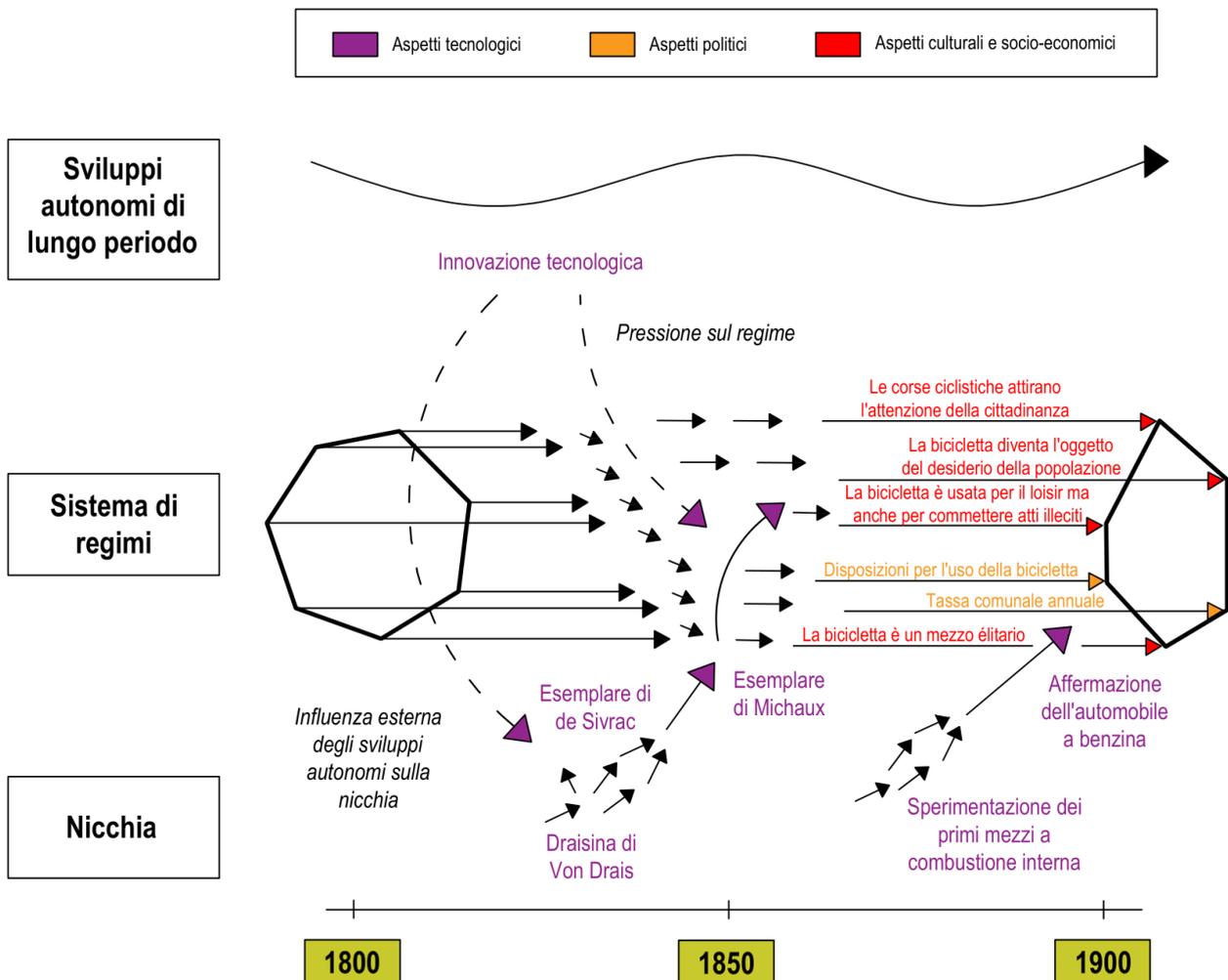
Il capitolo in pillole

Aspetti politici	Aspetti associazionistici	Aspetti legislativi e urbanistici
<ul style="list-style-type: none"> - Adesione della Città al Mobility Management Project e alla Carta di Bruxelles - Politiche a favore di un ancor più esteso processo di pedonalizzazione della città - Inaugurazione nel 2010 del servizio di bike sharing TOBike - Tra il 2002 e il 2009 si passò da 70 km a 160 km di piste ciclabili - Progetti in corso e futuri: Civitas Handshake e PrIMUS 	<ul style="list-style-type: none"> - Nascita nel 2007 di Muovi Equilibri: divulgazione della cultura ciclistica mediante una ciclofficina e attività educative - Primo Bike Pride nel 2010: gli organizzatori mirano all'idea di un evento festoso, con molta gente e portatore di un forte messaggio politico - Il Bike Pride fu la svolta decisiva per interloquire più concretamente con l'amministrazione comunale: nel 2017 nasce infatti la Consulta delle biciclette, in cui le associazioni assumono un peso maggiore 	<ul style="list-style-type: none"> - Approvazione del PUT nel 2002: ampliare la rete primaria di percorsi ciclabili per incrementare il collegamento tra il centro di Torino e la sua periferia e tra la periferia e i comuni confinanti - Piano degli Itinerari Ciclabili del 2004: previsti 130 nuovi itinerari per 284 km in più di piste - Adozione nel 2011 del PUMS attraverso cui si puntava a raggiungere un totale di 270 km di piste ciclabili e ad incrementare la percentuale di spostamenti in bicicletta - Approvazione del Biciplan, il cui obiettivo era sistematizzare le azioni di promozione della ciclabilità, sia materiali che immateriali - La legge n.2 dell'11 gennaio 2018 prevede l'adozione di un Piano generale della mobilità ciclistica di durata triennale

3.7 La lettura del caso di Torino attraverso la Prospettiva Multilivello sulle Transizioni

Prima di procedere all'illustrazione del caso di Torino, applicando lo schema della Prospettiva Multilivello (PMT), è utile fare delle precisazioni circa i grafici elaborati. Ogni elemento appartenente agli sviluppi autonomi di lungo periodo, al sistema di regimi e alla nicchia è stato associato ad un aspetto, con relativa colorazione, in modo tale da mantenere un *fil rouge* con la parte descrittiva redatta nei capitoli precedenti. In base alla pressione esercitata dagli sviluppi autonomi, si è deciso di attribuire una forma al regime, per far comprendere la distinzione tra una dimensione *bike-oriented* o *car-oriented*. In tal senso, tralasciando l'iniziale figura geometrica a 7 lati, riconducibile ad una situazione pre-bicicletta e pre-automobile, il regime può assumere una configurazione a 6 lati, indicante un regime principalmente *bike-oriented*, una configurazione a 5 lati, indicante un regime in via di transizione, da *car* a *bike-oriented*, e una configurazione a 4 lati, riconducibile ad un regime prevalentemente *car-oriented*. Inoltre, per questioni grafiche e per una migliore comprensione della PMT, si è deciso di prendere in considerazione l'arco temporale 1993 – oggi: una variazione rispetto alla suddivisione impiegata nella parte descrittiva, che tuttavia non ha comportato alcuna alterazione concettuale. È importante evidenziare che, per evitare inopportune ripetizioni nel testo, sono stati utilizzati termini quali “regime” e “sistema socio-tecnico”, il cui significato è il medesimo. Dal punto di vista grafico, le frecce nere e oblique tendenti verso il basso indicano che il regime sta subendo la pressione degli sviluppi autonomi di lungo periodo, mentre quelle orizzontali rappresentano gli effetti che essi (assieme alle spinte derivanti dalla nicchia) hanno prodotto all'interno del sistema socio-tecnico.

- Torino 1850 – 1900



A partire dalla prima metà del XIX secolo, si iniziarono a sviluppare i primi mezzi di locomozione a due ruote. Inizialmente essi avevano un forte carattere embrionale, dando vita ad una nicchia tecnologica, la quale si presentava come un incubatore in cui si potevano ipotizzare e collaudare nuove soluzioni e migliorie. Il primo esemplare di velocipede fu il *celerifero* di Mède de Sivrac, il quale richiamò l'attenzione di numerosi meccanici, soprattutto in Francia e Germania, i quali iniziarono a condividere le loro conoscenze e abilità. Tale condivisione comportò un conseguente miglioramento del mezzo, come rappresentato dalla *draisina* di Von Drais, nettamente più apprezzata dal pubblico, seppur caratterizzata ancora da diverse carenze. Era chiaro che il grande vantaggio della nicchia stava nel fornire spazio per processi di apprendimento su diverse dimensioni, ad esempio tecnologia e preferenze degli utenti. Tuttavia, il modello di velocipede che raggiunse il livello più alto di perfezione e affidabilità fu l'esemplare di Michaux: l'innovazione tecnologica che caratterizzò il XIX secolo, sull'onda della Rivoluzione Industriale, influenzò la nicchia ed esercitò una pressione sul regime, tale da creare una finestra di opportunità, permettendo l'affermazione e la penetrazione di tale modello al suo interno.

Il nuovo prodotto dell'innovazione tecnologica divenne immediatamente un bene fortemente elitario, per via dei prezzi poco accessibili. Inizialmente, la cittadinanza era intimorita e al contempo stupefatta dalla presenza di questo inusuale mezzo, tuttavia esso iniziò ben presto a causare problemi, soprattutto dal punto di vista della convivenza con gli altri veicoli che percorrevano l'asse stradale. I velocipedi divennero successivamente oggetto delle rimostranze dei diversi consiglieri comunali, i quali lamentavano la loro pericolosità e lo scarso controllo di tale fenomeno, a cui si aggiungevano altri detrattori del mezzo, i quali additavano le due ruote come causa della rottura del concetto di spazio urbano.

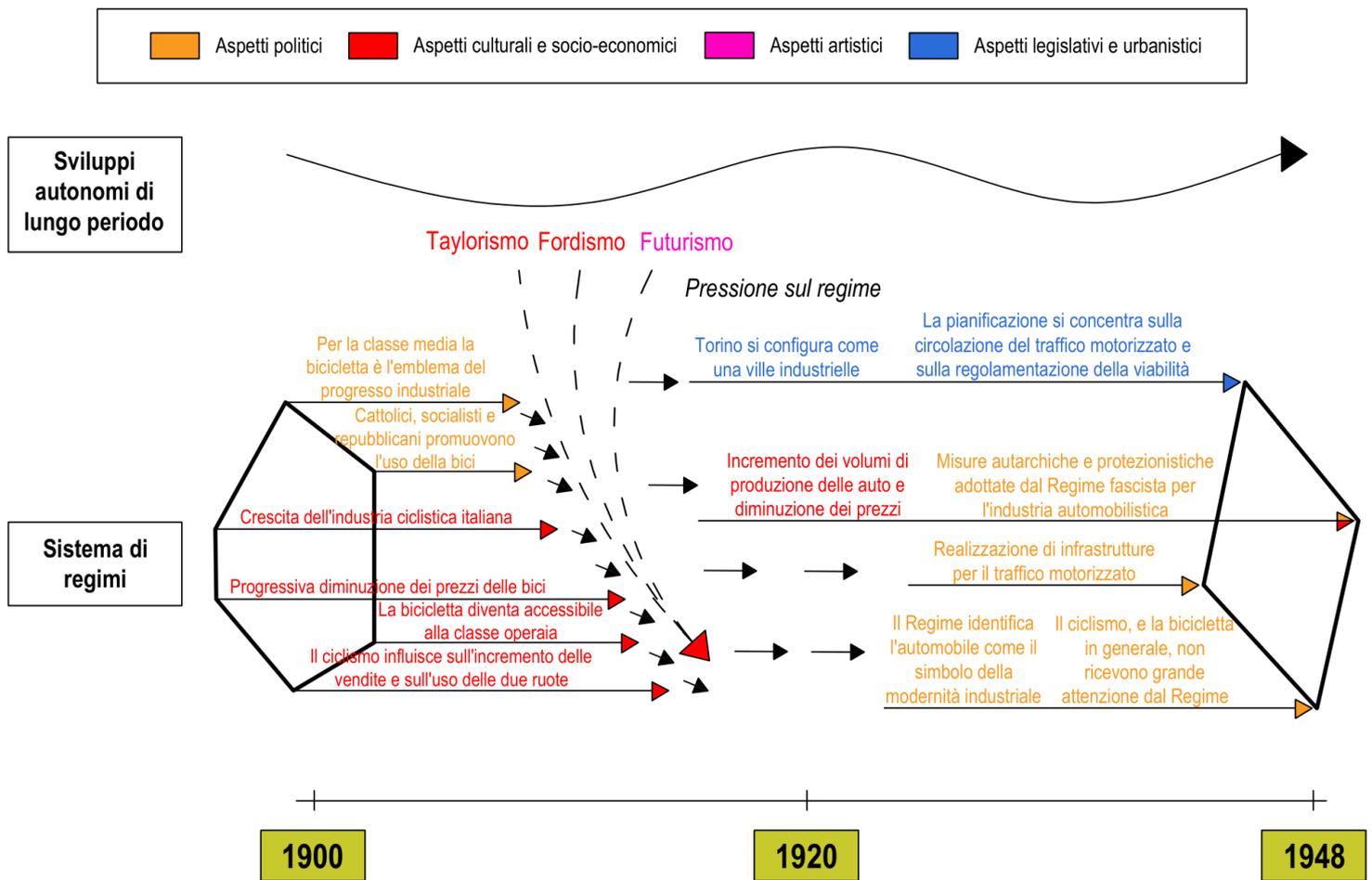
L'adattamento del regime era riscontrabile, dal punto di vista politico, nelle prime disposizioni in materia di velocipedi, promulgate dal Consiglio comunale nel 1868, che prevedevano una serie di condizioni per il loro uso nei luoghi pubblici, con l'intento di evitare qualsiasi forma di incidente o seccatura alla cittadinanza, facendo da apripista alla regolamentazione di tali mezzi. Nel 1894, invece, fu emanata una normativa con la quale la Municipalità di Torino prevedeva l'obbligatorietà della targa di riconoscimento delle biciclette e una tassa di 10 Lire da versare annualmente.

Un ulteriore aspetto, di tipo culturale, riguardava la dimensione sportiva, che favorì notevolmente la diffusione e l'apprezzamento dei velocipedi: le prime corse ciclistiche si svolgevano principalmente su pista, mentre a partire dagli anni '70 dell'Ottocento cominciarono ad essere corse su strada, attirando decine di migliaia di partecipanti, i quali aspiravano a possedere un esemplare di questo mezzo di locomozione. La bicicletta si inserì saldamente all'interno del regime, a tal punto che, oltre ad essere usata per il loisir e per gli spostamenti quotidiani, veniva adoperata per commettere atti illeciti da parte di delinquenti, i quali sfruttavano in modo inappropriato la sua leggerezza e rapidità.

Sul finire del XIX secolo la bicicletta conobbe pertanto una notevole diffusione, a tal punto che incoraggiò la nascita di numerosi mezzi a tre o quattro ruote, dando vita ad una nicchia, il cui successivo progresso portò all'affermazione dell'automobile dotata di un motore a combustione interna e alimentato a benzina. Il suo perfezionamento tecnico implicò una penetrazione all'interno del regime, a tal punto che diversi esponenti dell'imprenditoria torinese decisero di investire in tale settore, come testimoniava la fondazione, nel 1899, della Fabbrica Italiana Automobili Torino, che avrebbe segnato di lì a poco il futuro di una città e di un intero Paese.

Gli elementi evidenziati in questo arco temporale fanno, quindi, emergere un sistema socio-tecnico contraddistinto da una dimensione fortemente *bike-oriented*: la bicicletta aveva assunto un ruolo determinante dal punto di vista culturale, sociale e politico.

- **Torino 1900 – 1948**



A partire dall'inizio del XX secolo, l'uso della bicicletta non fu più ad appannaggio esclusivo dei ceti borghesi, come testimoniava la sua rapida diffusione tra la classe operaia. Tutto ciò era dovuto alla riduzione dei prezzi di acquisto delle due ruote, il che era a sua volta riconducibile alla crescita dell'industria ciclistica italiana, in quanto l'inaugurazione della produzione su ampia scala, permise una diminuzione dei costi di fabbricazione.

La dimensione sportiva, inoltre, influi positivamente sull'aumento delle vendite e dell'uso delle biciclette: sia i lavoratori dell'industria che i contadini si riconoscevano nelle sfide fisiche di questo sport e dei suoi protagonisti, che sembravano superare gli ostacoli della povertà e del classismo, mostrando quelle virtù di resistenza e sofferenza associate al lavoro nelle fattorie e nelle fabbriche. Allo stesso tempo, l'identificazione del ciclismo con la tecnologia, il progresso industriale e la modernità richiamò fortemente l'attenzione della classe media istruita, ossessionata dalla necessità che il loro paese perdesse lo status di ultima delle grandi potenze. Tali fattori indicavano molto chiaramente che le due ruote avevano assunto una stabile centralità all'interno del regime. Il sistema socio-tecnico, dal punto di vista politico, nonostante un'iniziale chiusura da parte di socialisti e cattolici, si adattò completamente alle due ruote, come testimoniava, ad esempio, il Partito Repubblicano, che fu tra i primi a promuovere la diffusione della bicicletta attraverso lo sport.

Tuttavia, il manifestarsi di una serie di sviluppi autonomi di lungo periodo implicò un primo cambiamento all'interno del regime. In tal senso, è importante menzionare il movimento artistico del Futurismo, fondato nel 1909 da Filippo Tommaso Marinetti, la cui attenzione si focalizzava sul progresso, la velocità e la meccanica: valori incarnati appieno dall'automobile. I futuristi esercitarono un grande influsso a favore delle quattro ruote, nei confronti delle quali avevano

un'eccezionale ammirazione, non solo per la rapidità e l'autonomia che simboleggiavano, ma anche perché erano il prodotto del progresso, che essi incentivavano fortemente.

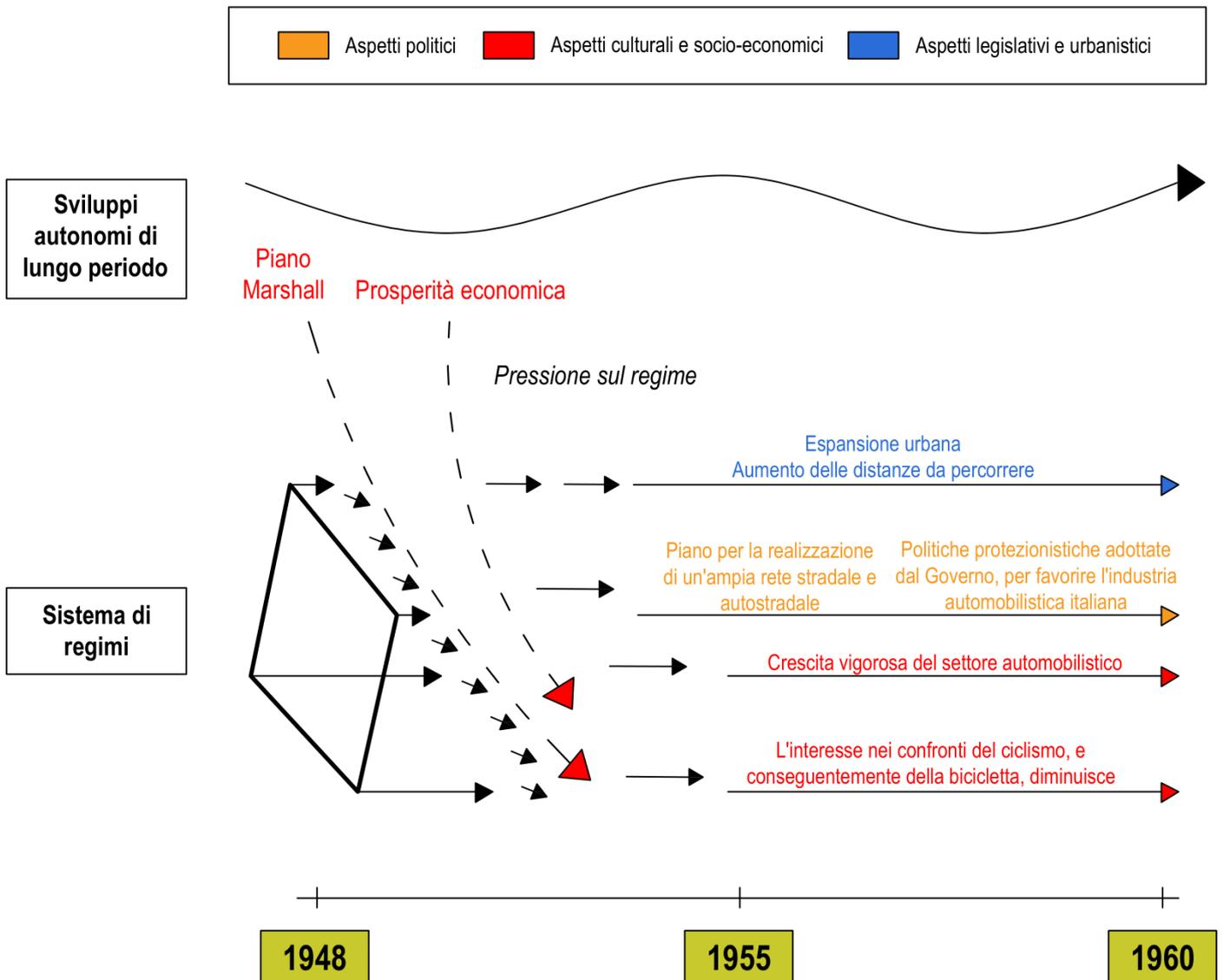
Al contempo, il regime cedette alla pressione di ulteriori sviluppi autonomi, quali il Taylorismo e il Fordismo, i cui effetti si constatarono molto presto. Infatti, l'introduzione della catena di montaggio e la razionalizzazione del processo di produzione degli autoveicoli comportò un incremento dei volumi di produzione, in particolar modo della FIAT che si affermò come principale casa automobilistica italiana, ed una conseguente diminuzione dei prezzi (nonostante l'automobile fosse ancora un bene fortemente elitario). Il Futurismo, il Taylorismo e il Fordismo esercitarono pertanto una pressione congiunta sul sistema socio-economico, a tal punto da influenzarlo sensibilmente.

Dal punto di vista urbanistico, tutto ciò era riscontrabile dal fatto che Torino iniziò a configurarsi con il modello della *ville industrielle*, divenendo l'esempio di città caratterizzata da una forma spaziale ispirata ad una società fordista. In questi anni, inoltre, la pianificazione territoriale si concentrò particolarmente sulla circolazione e sulla regolamentazione della viabilità: il Piano Regolatore del 1920 prevedeva nuove strade esterne alla città, le quali avrebbero rappresentato i futuri assi viari principali del capoluogo piemontese. La presenza di ampi viali e la dispersione dei siti industriali implicò un primo incremento delle distanze, il che metteva la bicicletta in una posizione sfavorevole, a tutto vantaggio delle quattro ruote.

Nel 1922 invece si aprì ufficialmente la lunga pagina del ventennio fascista. L'innegabile popolarità del ciclismo (che si era affermato nel frattempo come lo sport più seguito a livello nazionale), delle sue stelle e dei loro successi agonistici divenne, dalla fine degli anni '20, terreno fertile per portare gloria alla causa del Regime. Tuttavia, il ciclismo non ricevette mai l'attenzione e il sostegno istituzionale che il Duce e la sua dittatura avevano riservato ad altri sport (come il calcio), questo perché le corse in bicicletta non si adattavano bene alla visione propagandistica volta a modernizzare il paese e trasformarlo in una nazione di "virili guerrieri". Infatti, a partire dalla seconda metà degli anni '20, il Regime (ma anche la borghesia colta del Paese) iniziò a identificare l'automobile come il simbolo della modernità industriale, mentre la bicicletta evocava un passato ormai superato. In tal senso fu adottata una serie di politiche di stampo autarchico e protezionistico, la cui funzione, inizialmente, era limitare le importazioni di autovetture prodotte all'estero (in particolare negli Stati Uniti) e successivamente proteggere l'industria automobilistica italiana dopo la crisi economica del 1929. La centralità dell'automobile nelle visioni politiche non era riscontrabile soltanto in ambito industriale, ma anche sportivo, come testimoniava l'interesse e l'impegno nel promuovere le gare motoristiche, tra cui quelle che prevedevano la partecipazione delle quattro ruote. In aggiunta, il progressivo ampliamento della rete stradale e autostradale nazionale, avviato durante il ventennio, evidenziava ulteriormente l'intenzione di stimolare e incrementare il traffico motorizzato.

La bicicletta era dunque il mezzo di locomozione più utilizzato dalla cittadinanza, ad esclusione dei ceti più abbienti che erano soliti adoperare l'automobile per gli spostamenti, ciononostante risultava chiaro che il quadro politico e urbanistico fosse incentrato sulla diffusione delle quattro ruote e sulla circolazione e regolamentazione del traffico motorizzato. Le pressioni precedentemente citate hanno pertanto provocato un disallineamento del regime, al quale è stata associata una figura geometrica composta da quattro lati, riconducibile ad un sistema *car-oriented*.

- *Torino 1948 – 1975*

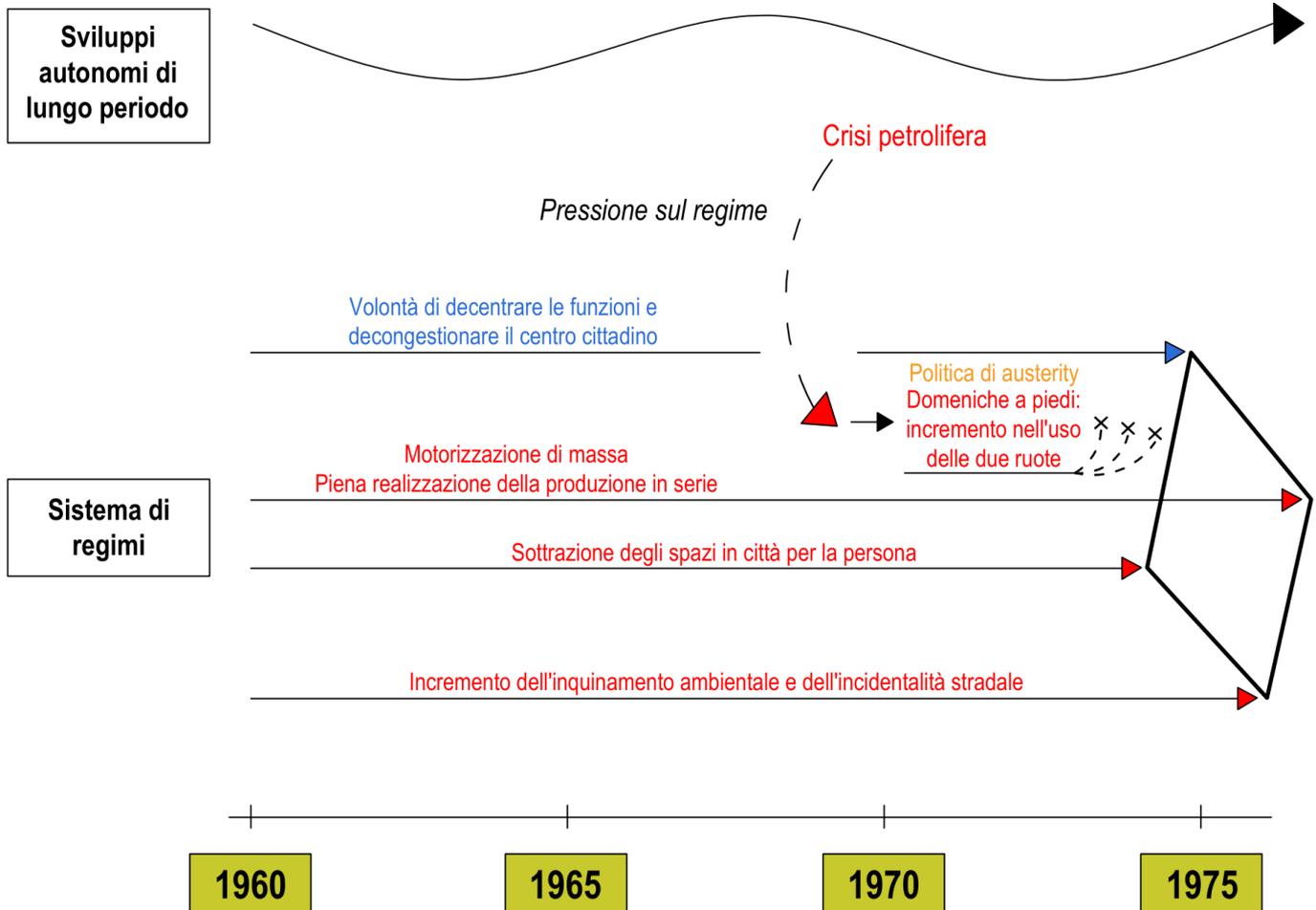


Il sistema socio-tecnico di questo arco temporale fu inizialmente sottoposto alla pressione di due sviluppi autonomi di lungo periodo, quali il Piano Marshall e la prosperità economica che contraddistinse l'Italia nel periodo postbellico, alla stregua degli altri paesi europei.

Il Piano Marshall mirava a stimolare la ricostruzione in Italia, prevedendo lo stanziamento di 1,2 miliardi di dollari: esso di fatto implicò una penetrazione statunitense nel Paese, sia dal punto di vista commerciale che ideologico, come testimoniava la diffusione di principi come l'economia di mercato, la libera impresa e l'affermazione del mito dell'*American lifestyle*.

La pressione esercitata sul regime dal Piano Marshall fu evidente dal punto di vista politico, economico e culturale. L'immediato adattamento del sistema socio-tecnico a tale forza era testimoniato dalle misure intraprese dal Governo italiano, il quale, a partire dalla seconda metà degli anni '50, approvò un piano per la realizzazione di un'ampia rete stradale e autostradale, implicando un impulso ancor più forte per la domanda di autovetture. Gli aiuti dell'*European Recovery Plan*, infatti, furono fondamentali per le grandi aziende, tra cui la FIAT, che ricevette da sola il 12% della totalità dei fondi assegnati all'industria italiana. E' importante evidenziare che, nell'immediato dopoguerra, la maggior parte della cittadinanza era solita spostarsi in bicicletta, che risultava essere ancora il mezzo di locomozione più economico, (dato l'elevato prezzo di acquisto di un'autovettura), tuttavia, successivamente si verificò una notevole riduzione della spinta e

dell'interesse nei confronti delle due ruote: tutto ciò era riconducibile alla dimensione sportiva, che non riusciva più a raccogliere l'attenzione dei decenni precedenti. A partire dalla metà degli anni '50, infatti, i giorni di gloria di Coppi e Bartali divennero un ricordo del passato, a cui si aggiungeva l'assenza di nuove stelle che potessero sostituire i due corridori e mantenere alta la passione per il ciclismo (che fu sostituito, all'inizio degli anni '60, dal calcio, affermandosi come sport più popolare in Italia).



Gli anni '60, in seguito ad un incremento dei redditi della popolazione e all'aumento della domanda di beni durevoli, si distinsero per fenomeni quali la piena realizzazione della produzione in serie e la motorizzazione di massa. È importante sottolineare che lo straordinario aumento dei profitti e dei ritmi produttivi del settore automobilistico fu anche favorito dalle politiche protezionistiche adottate dal Governo, a sostegno delle vetture prodotte in Italia (analogamente a quanto fatto dal Regime fascista). Tuttavia, a partire dalla seconda metà degli anni '60, la bicicletta iniziò ad essere accantonata anche dalla classe operaia, la quale, grazie al notevole aumento dello stipendio medio mensile, ebbe l'opportunità di acquistare l'oggetto più desiderato dell'epoca, ovvero l'automobile. È importante evidenziare che, da un lato, la motorizzazione di massa portò grandi vantaggi per l'utente e per l'economia, tuttavia, dall'altro implicò la sottrazione degli spazi in città per la persona, l'incremento dell'inquinamento e dell'incidentalità stradale.

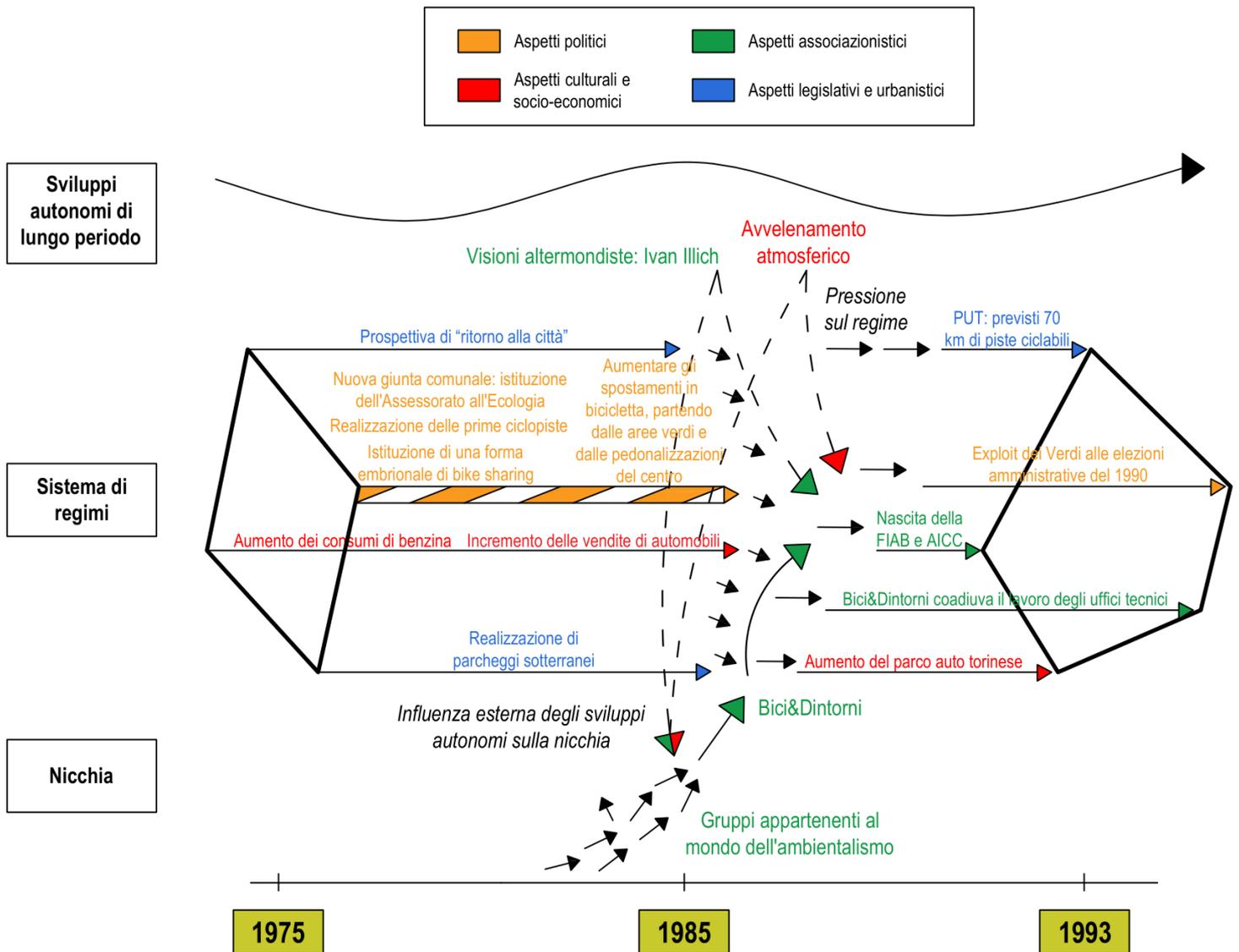
Dal punto di vista urbanistico Torino assistette ad una crescita a macchia d'olio, per cui la città si sviluppò con e grazie alla fabbrica, implicando un ulteriore incremento delle distanze. Le visioni urbanistiche dell'epoca prevedevano il decentramento delle funzioni e il decongestionamento del centro cittadino con l'intento di risanarlo: in tal senso il PRG del 1956 prevedeva la realizzazione di un centro direzionale, il quale avrebbe dovuto contenere le principali attività direzionali pubbliche e private della città. Tale progetto non si concretizzò, tuttavia esso identificava chiaramente le quattro

ruote come l'elemento dominante degli ampi spazi previsti, con un totale disinteresse per le biciclette.

Gli anni '70 si aprirono con la crisi petrolifera del 1973, che è stata identificata come uno sviluppo autonomo di lungo periodo. Tale fenomeno esercitò una pressione sul regime, come testimoniavano le misure adottate dal Governo italiano, il quale inaugurò una politica di austerità. Questo periodo si caratterizzò per l'introduzione delle domeniche a piedi, per un incremento nell'uso delle due ruote e per un momento di crisi dell'industria automobilistica. Tuttavia, l'interesse verso le biciclette fu un fenomeno transitorio, dal momento che, superato lo shock petrolifero del 1973, i consumi di benzina e le vendite di automobili tornarono ad aumentare. In tal senso, questo sviluppo autonomo è stato indicato a livello grafico con diverse frecce tratteggiate, che svaniscono in seno al sistema socio-tecnico.

Il fatto che la crisi petrolifera non riuscì a determinare un disallineamento del regime era riconducibile alla centralità economica, politica e culturale dell'automobile all'interno del sistema socio-tecnico, dal quale era diventata una componente inscindibile. L'automobile, pertanto, si era definitivamente configurata come l'elemento dominante del regime, la cui dimensione *car-oriented* si era ulteriormente rafforzata a partire dagli anni '60.

- **Torino 1975 - 1993**



A Torino l'automobile continuava ad essere il mezzo di trasporto privato più usato dalla cittadinanza e, nonostante gli strascichi della crisi petrolifera, i volumi di mercato delle quattro ruote ritornarono ai livelli antecedenti il 1973.

Tuttavia, a partire dalla fine degli anni '70, il regime subì un processo di trasformazione interna (rappresentata, nel grafico, da una spessa linea a barre arancioni), in seguito all'insediamento di una nuova Giunta comunale e all'istituzione dell'Assessorato all'Ecologia. Tale ruolo fu affidato a Marziano Marzano, il quale mirava ad una forte riduzione del traffico motorizzato nel centro cittadino, potenziando i servizi pubblici e incrementando l'uso delle due ruote, le quali erano una sua grande passione fin dalla gioventù. La strategia adottata dall'Assessorato, per aumentare gli spostamenti in bicicletta e destinare ai ciclisti torinesi i primi spazi protetti, si basava su due elementi chiave, ovvero le aree verdi e le pedonalizzazioni del centro cittadino. In tal senso, nel 1979, fu inaugurata la prima ciclo-pista, realizzata con l'intento di unire due grandi polmoni verdi, quali il parco Ruffini e il parco della Pellerina. Parallelamente, iniziò a prender vita la politica di pedonalizzazione del centro di Torino: via Garibaldi fu il primo asse ad essere sottoposto a questo processo, i cui lavori furono completati nel 1980. Il processo di pedonalizzazione della città, e in particolare del suo centro storico, subì però una battuta d'arresto, in quanto solo sul finire degli anni '80 furono destinati ad uso pedonale altri assi viari. Lo scarto di quasi dieci anni tra le prime e le

ultime pedonalizzazioni era dovuto principalmente alle forti resistenze che incontrava l'approccio dell'assessore, provenienti non solo dall'opposizione ma anche da colleghi appartenenti al suo stesso colore politico. La mobilità ciclabile che si era venuta a creare aveva assunto una dimensione prettamente di *loisir*, in quanto la contenuta estensione della rete ciclabile cittadina (che constava di circa 30 km al 1986) non era sufficiente per gli spostamenti degli utenti, motivo per cui sul centro continuavano a premere ogni giorno centinaia di migliaia di auto, il che provocava una richiesta di sosta che superava la disponibilità complessiva garantita dal suolo pubblico: in tal senso, nel corso degli anni '80, furono realizzati diversi parcheggi (sotterranei e multipiano) in prossimità del centro, con l'intento di ridurre la circolazione; questo processo, tuttavia, evidenziava la persistente centralità dell'automobile all'interno del regime.

Si può pertanto affermare che questo primo cambiamento non era il frutto di una pressione esercitata da una qualsivoglia forma di sviluppo autonomo di lungo periodo, al contrario, era riconducibile ad una chiara volontà politica (nelle vesti di un assessore, mosso da una vigorosa intraprendenza e passione), il cui scopo era avviare un'evoluzione e un rinnovamento della mobilità cittadina, configurandosi quindi come un'azione *top down*.

E' importante sottolineare che la dirigenza FIAT, in seguito alle mutate strategie, riconducibili alla recessione produttiva ed economica del settore automobilistico di fine anni '70, iniziò ad attuare misure di valorizzazione immobiliare sulle aree industriali in fase di dismissione o sottoutilizzate. Dal punto di vista urbanistico, tutto ciò comportò una prospettiva di "ritorno alla città" e di riqualificazione del tessuto urbano.

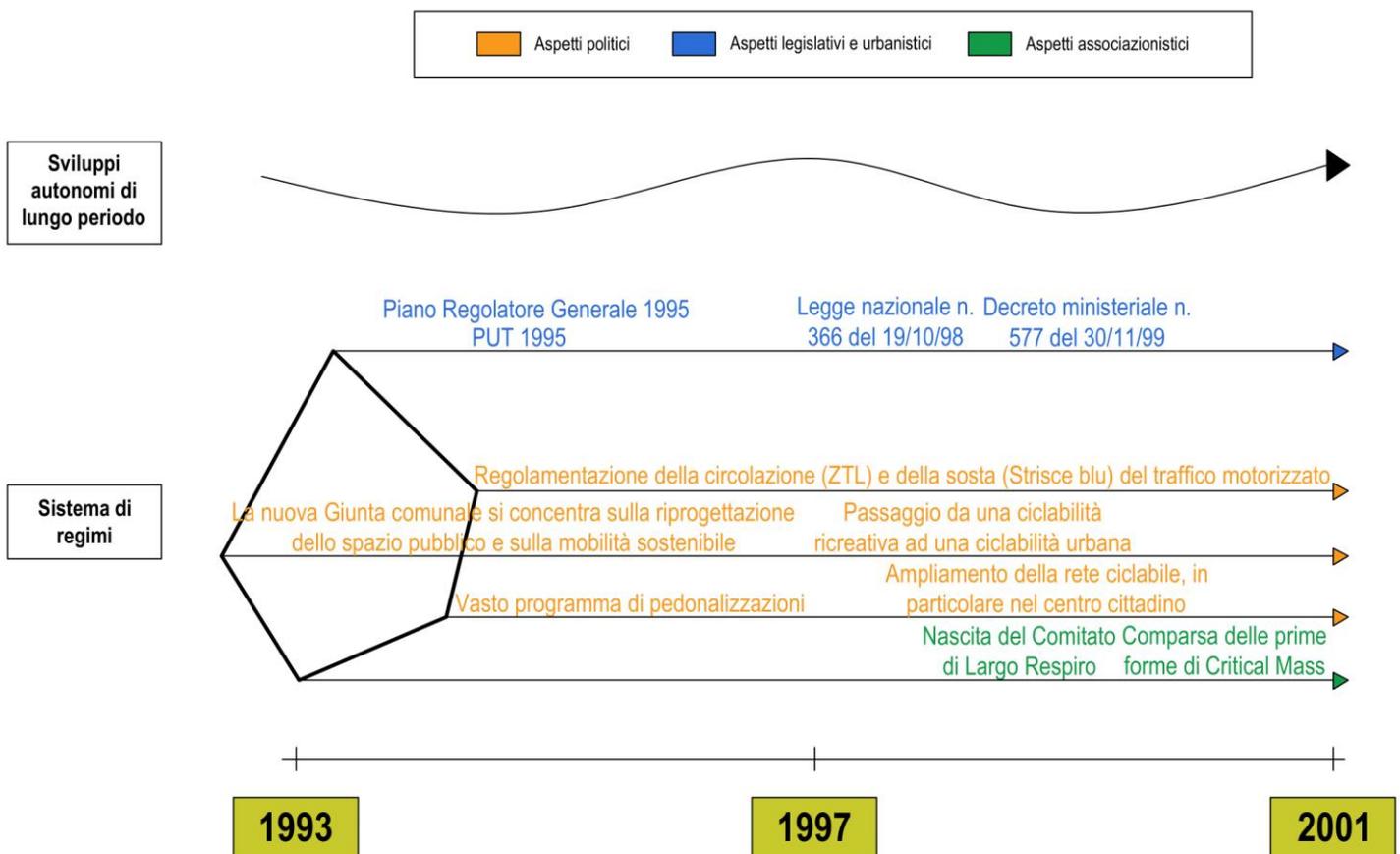
A partire dagli anni '80, si venne a formare una nicchia, composta da un insieme di personalità appartenenti a gruppi del mondo dell'ambientalismo, i cui interessi spaziavano dalla tutela e il miglioramento dell'ecosistema alla lotta contro l'inquinamento e l'inadeguata gestione delle risorse energetiche. Tale nicchia subì una notevole pressione, esercitata da sviluppi autonomi di lungo periodo, quali l'affermazione delle teorie altermondiste (es. Ivan Illich, precursore delle concezioni riguardanti la decrescita felice) e il progressivo e preoccupante avvelenamento atmosferico, che di fatto incitarono ad una maggiore organizzazione dal punto di vista associazionistico, portando alla nascita, nel 1989, di Bici&Dintorni. Tali sviluppi autonomi provocarono conseguentemente una pressione sul sistema socio-tecnico, a tal punto da creare una finestra di opportunità, che permise la definitiva penetrazione all'interno del regime della prima associazione che promuoveva l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e di fruizione naturale del territorio.

Il successivo adattamento del sistema socio-tecnico era riscontrabile nel fatto che l'attività di Bici&Dintorni si rivelò immediatamente proficua, spaziando dal consigliare e coadiuvare il lavoro degli uffici tecnici comunali all'organizzare raduni e proteste. Sulla base di tale spinta, nacque la FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), mentre nel 1990 il vicesindaco Marziano Marzano fu tra i fondatori dell'Associazione Italiana delle Città Ciclabili (AICC) costituita da altre amministrazioni comunali, il cui obiettivo, tra i tanti, era incoraggiare l'utilizzo delle due ruote per gli spostamenti in città. In ambito politico, un grande cambiamento fu rappresentato dall'exploit dei Verdi (componevano la coalizione di centro-sinistra che vinse le votazioni), i quali ottennero il 7% dei voti alle elezioni amministrative del 1990: essi furono fautori di ragguardevoli politiche di sensibilizzazione a favore dell'ambiente e della mobilità ciclistica.

Dal punto vista legislativo e urbanistico, è rilevante evidenziare la promulgazione della Legge regionale n. 33 del 17/04/90 che finanziava al 50% progetti di piste ciclabili e l'approvazione nel 1992 del primo Piano Urbano di Traffico (PUT), il quale prevedeva, tra i vari interventi, la realizzazione di nuove ciclopiste, per un totale di 70,5 km.

Gli sviluppi autonomi precedentemente citati e le direzioni intraprese a livello politico, urbanistico e associazionistico comportarono pertanto un parziale riallineamento del regime, al quale è stata associata una figura geometrica composta da 5 lati, riconducibile ad una fase di transizione della mobilità, da *car* a *bike oriented*: l'automobile assumeva ancora una grande centralità all'interno del sistema socio-tecnico, tuttavia era riscontrabile una modesta attenzione nei confronti delle due ruote.

- **Torino 1993 – oggi**



Le elezioni amministrative del 1993 furono vinte da un'innovativa coalizione composta da DS, Verdi e Alleanza per Torino. La presenza dei Verdi, da sempre vicini ai movimenti ecologisti, permise la ripresa e l'introduzione di diversi concetti, alcuni particolarmente innovativi per l'epoca, quali la progettazione e riprogettazione dello spazio pubblico e l'attenzione nei confronti della mobilità sostenibile. I cardini della politica di Gianni Vernetti, a cui fu affidato l'Assessorato all'Ambiente e allo Sviluppo Sostenibile, erano infatti rappresentati dai concetti di ciclabilità urbana e progettazione sostenibile, che, secondo lui, erano fortemente collegati tra loro se si voleva incrementare l'utilizzo della bicicletta nel capoluogo piemontese.

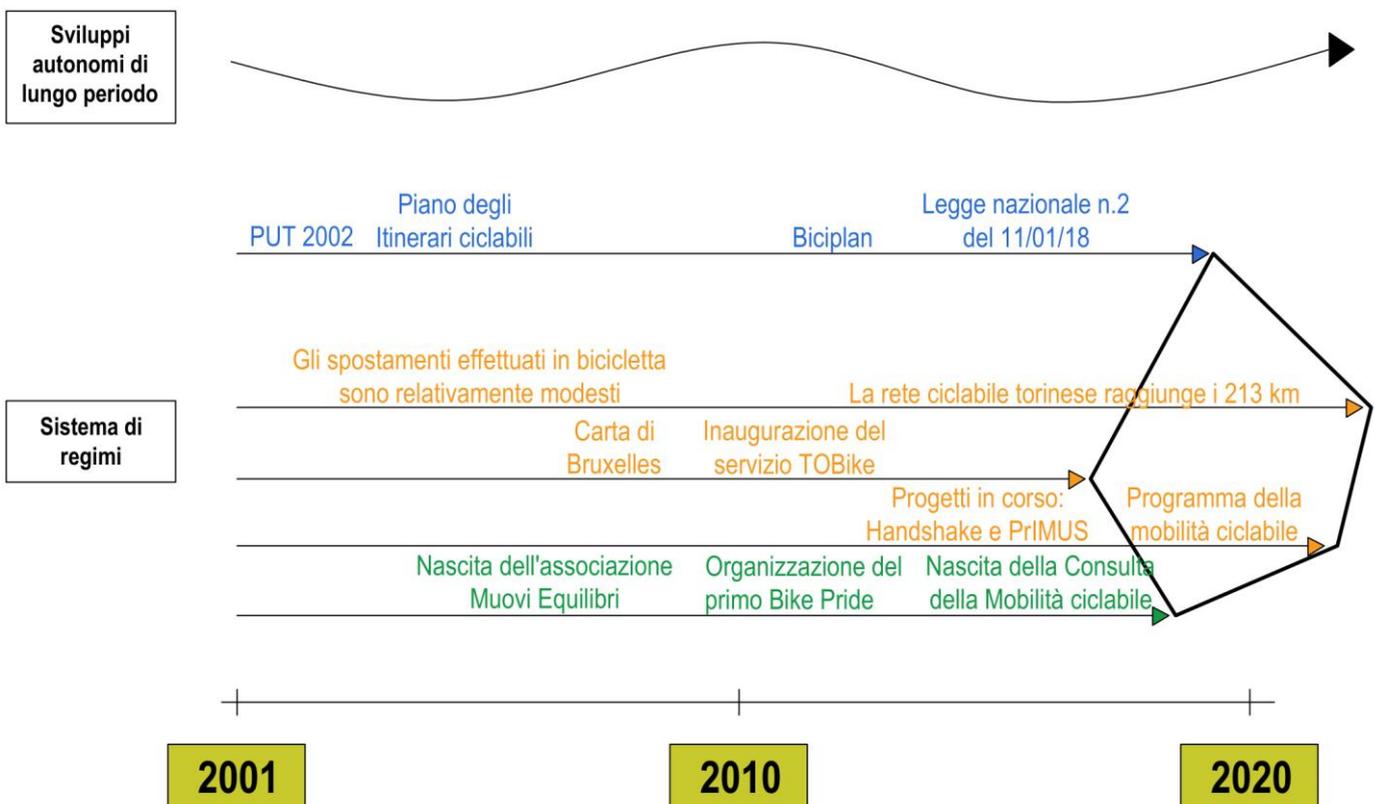
Da questo momento in poi si procedette quindi ad un vasto programma di pedonalizzazione (rendendo ben presto Torino la seconda città italiana per metri quadri di aree pedonalizzate ogni 1000 abitanti) e di riqualificazione dello spazio pubblico nel centro cittadino e nelle zone più periferiche. Al contempo, l'attenzione si focalizzò anche sul traffico motorizzato, per cui si cercò di regolamentare la circolazione e la sosta in città, come testimoniava l'introduzione della zona a traffico limitato (1994) e le "strisce blu" (1997), ovvero il parcheggio a pagamento nella zona centrale: in questo modo non solo si riduceva la sosta selvaggia, ma si creava anche spazio in strada per i ciclisti. L'intento dell'amministrazione, infatti, era di stimolare il passaggio dalla ciclabilità di tipo ricreativo ad una di tipo urbano: tale processo fu graduale, per cui inizialmente ci si concentrò sulla riqualificazione delle piste ciclabili esistenti all'interno dei parchi (come testimoniava il progetto "Torino Città d'Acque") e successivamente, con il supporto dell'Assessorato ai Trasporti, ci si dedicò all'incremento delle piste ciclabili all'interno degli assi stradali della città, con particolare attenzione al centro storico, che era il luogo con la più alta concentrazione di uffici, scuole e servizi. I risultati iniziarono a vedersi sul finire del 1999, quando nel capoluogo piemontese la rete ciclabile raggiunse la lunghezza di 65 km. Nel 2000 fu istituito inoltre l'Ufficio Biciclette,

che di fatto gettava le basi per un coordinamento degli uffici comunali e sulla ciclabilità nel suo complesso.

L'attenzione nei confronti delle due ruote era riscontrabile anche dal punto di vista legislativo e urbanistico. Il PRG del 1995, ad esempio, contemplava la realizzazione di spazi pedonali e piste ciclabili all'interno delle "Spine", mentre il PUT dello stesso anno mirava ad incrementare la rete infrastrutturale ciclabile, ridurre l'utilizzo dell'automobile e l'inquinamento atmosferico e migliorare la sicurezza di ciclisti e pedoni. Tale Piano identificava la mobilità ciclistica come una componente fondamentale del documento, il che era molto innovativo. Nel 1998 fu promulgata la Legge nazionale 366, che prevedeva l'erogazione di finanziamenti per realizzare le infrastrutture ciclabili, per la promozione e l'incentivazione dell'uso della bicicletta, mentre un anno dopo fu approvato il Decreto ministeriale n. 577, che recava le norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

Dal punto di vista associazionistico, nel 2000 nacque il Comitato di Largo Respiro il cui scopo era favorire le politiche inerenti la mobilità dolce e interloquire in maniera più concreta con l'amministrazione comunale, elaborando piani e diffondendo idee, mentre nel 2002 emersero le prime forme di Critical Mass, ovvero manifestazioni più ribelli e provocatorie, che miravano a minare la prepotenza dell'automobile e dell'automobilista, rallentando il traffico (il cui numero di avventori era però molto risicato).

Nonostante l'aumento dell'estensione della rete ciclabile, il processo di pedonalizzazione e riprogettazione degli spazi, l'introduzione di misure per la regolamentazione della circolazione e della sosta del traffico motorizzato e la maggiore attenzione alla mobilità sostenibile, l'automobile continuava ad essere il mezzo di trasporto dominante all'interno del sistema socio-tecnico, malgrado la percentuale di spostamenti effettuati in bicicletta aumentasse, seppur flebilmente. Questo arco temporale, infatti, si contraddistinse per l'assenza di sviluppi autonomi di lungo periodo, motivo per cui il regime procedeva in maniera autonoma verso un progressivo adeguamento alle due ruote, il quale però aveva luogo molto più lentamente, data la mancanza di pressioni *superpartes*.



Il Terzo Millennio si aprì con l'insediamento di una nuova giunta comunale, la cui politica coincideva con un ancor più esteso processo di pedonalizzazione della città e un potenziamento dei tracciati delle piste e degli itinerari ciclabili sul territorio cittadino, intraprendendo iniziative per favorire l'uso della bici fra le varie fasce della popolazione. In tal senso la Città di Torino aderì, nel 2009, alla Carta di Bruxelles, con cui si impegnava ad attuare politiche finalizzate a raggiungere almeno il 15% di spostamenti in bicicletta nel proprio territorio entro il 2020 (obiettivo che nel Biciplan fu spostato al 2023). Tra il 2002 e il 2009 si passò da 70 km a 160 km di piste ciclabili, ciononostante la percentuale di spostamenti effettuati in bicicletta non risultava particolarmente elevata, rappresentando poco meno del 2% della quota modale nel 2008.

Un ambito su cui si concentrò in seguito l'amministrazione Chiamparino e Fassino fu il bike sharing, identificato non solo come un elemento chiave per favorire l'utilizzo delle due ruote in città, ma anche per combattere l'inquinamento e disincentivare l'uso del mezzo privato. Il TOBike, inaugurato nel 2010, era un servizio pensato per spostamenti relativamente brevi e mirava ad integrare le due ruote all'interno del servizio di trasporto pubblico locale, venendo apprezzato dagli utenti fin da subito. Ad oggi, i progetti su cui sta lavorando la Municipalità sono Civitas Handshake e PRIMUS, oltre a dedicarsi all'ampliamento della rete ciclabile, che ha raggiunto la ragguardevole lunghezza di circa 213 km.

In questi anni, l'attività del mondo associazionistico fu particolarmente florida, come testimoniava la nascita nel 2007 di Muovi Equilibri, il cui obiettivo era promuovere la divulgazione della cultura ciclistica mediante una ciclofficina e organizzare attività educative di vario tipo. Nel 2010 invece venne organizzato il primo Bike Pride, il quale fu così apprezzato da diventare un appuntamento fisso ogni anno. Gli organizzatori miravano ad allestire un evento festoso e portatore di un forte messaggio politico, ma soprattutto ad avere un dialogo diretto con la Municipalità (cosa che invece non interessava particolarmente alla Critical Mass). Il Bike Pride rappresentò la svolta decisiva per interloquire più concretamente con l'amministrazione comunale, a tal punto che nel 2017 fu istituita la Consulta delle biciclette, in cui le diverse associazioni assumevano, di fatto, un peso maggiore nelle decisioni riguardanti la mobilità ciclabile.

Dal punto di vista legislativo e urbanistico, nel 2002 venne approvato il PUT che si prefiggeva l'obiettivo di ampliare la rete primaria di percorsi ciclabili per incrementare il collegamento tra il centro di Torino e la sua periferia e tra la periferia e i comuni confinanti, mentre nel 2004 fu introdotto il Piano degli Itinerari Ciclabili, il quale prevedeva 130 nuovi itinerari per un totale di 284 km in più di piste ciclabili. Nel 2013 fu invece approvato il Biciplan, attraverso cui si intendeva sistematizzare le azioni di promozione della ciclabilità, sia materiali che immateriali. È importante evidenziare che a livello nazionale l'attenzione nei confronti delle due ruote cresceva progressivamente, come testimoniato dalla Legge nazionale n.2 dell'11 gennaio 2018, che mirava allo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, prevedendo l'adozione di un Piano generale della mobilità ciclistica di durata triennale. In questo senso, la Regione Piemonte ha avviato il Programma della mobilità ciclabile (la cui fase di studio terminerà a fine 2020), che porterà alla redazione di tale documento.

Risulta chiaro che la direzione intrapresa dall'amministrazione comunale sia rivolta verso una politica il cui obiettivo è favorire e stimolare l'uso delle due ruote, grazie anche all'attività del mondo associazionistico: tutto ciò non si inserisce solamente in un'ottica di incremento della mobilità sostenibile, ma anche di riduzione dell'uso delle quattro ruote e del conseguente inquinamento che esse comportano. Come già anticipato in precedenza, l'automobile ricopre, al momento, una posizione primaria all'interno del sistema socio-tecnico, tuttavia si delinea chiaramente la volontà, sia dal punto di vista politico che associazionistico, di mettere in discussione la sua centralità e rendere il sistema sempre meno auto-dipendente.

In tal senso, il regime non ha ancora subito un definitivo riallineamento ad una dimensione *bike-oriented*, motivo per cui è parso logico mantenere una configurazione a 5 lati della figura geometrica, in modo tale da sottolineare il perdurare del processo di transizione del sistema socio-tecnico, il quale non è ancora giunto al termine.

4. Evoluzione dell'uso della bicicletta nel caso di Amsterdam

4.1 In principio era la bicicletta (1860 – 1920)

- *Aspetti tecnologici*

I primi velocipedi che comparvero nei Paesi Bassi nel 1867, erano degli esemplari progettati da Michaux, caratterizzati da due ruote, due pedali sulla ruota anteriore, un manubrio, un telaio in acciaio ed erano importati direttamente da Parigi. In seguito, si gettarono le basi per una prima forma di industria olandese delle due ruote, come testimoniato da J.T. Scholte, proprietario di una fabbrica metalmeccanica, che nel 1868 fondò un'azienda di biciclette: i modelli erano inizialmente importati dalla Francia e poi rivenduti, mentre successivamente iniziarono ad essere prodotti in modo autonomo nei Paesi Bassi. Nel 1870, un fabbro di Deventer, Hendricus Burgers, iniziò a produrre velocipedi in legno, ispirandosi al modello di Michaux, passando in un secondo momento alla realizzazione di esemplari in acciaio, tuttavia, a differenza di molti suoi colleghi, come Albertus Fongers di Groninga che assemblava le sue biciclette utilizzando componenti di importazione già pronti, Burgers costruiva da solo il maggior numero di parti, in modo da non dover dipendere da forniture di componenti provenienti dall'estero. A questa produzione di nicchia, iniziò ad affiancarsene una di più larga scala intorno al 1880, con la nascita di numerose aziende come la Gazelle e la Simplex, quest'ultima venne fondata da Charles Bingham, la cui fabbrica sorgeva nei pressi di Utrecht [1]. Negli anni '90 del XIX secolo, la maggior parte dei modelli di velocipedi prodotta all'estero poteva essere tranquillamente acquistata nei Paesi Bassi, garantendo una vasta gamma di scelta per gli acquirenti. Dopo lo sviluppo dello pneumatico, l'interesse per la sicurezza si diffuse anche nei Paesi Bassi, il che portò ad un aumento della produzione olandese. Nonostante la nascita dell'industria ciclistica, l'85% delle biciclette commercializzate nei Paesi Bassi nel 1895 proveniva ancora dal Regno Unito. Da quell'anno però la domanda di biciclette aumentò notevolmente e, poiché i produttori inglesi non erano in grado di soddisfare la domanda, i consumatori olandesi iniziarono ad acquistare modelli provenienti da altri paesi, in particolare dagli Stati Uniti d'America, i cui produttori approfittarono di questa situazione, incrementando notevolmente le loro vendite nel paese dei tulipani. E' importante evidenziare che, sebbene l'industria olandese si stesse espandendo, la quota di produzione di due ruote dei Paesi Bassi a livello mondiale era molto risicata, meno dell'1% nel 1896 (Figura 1) pari a circa 20.000 unità, valore che raddoppiò nel 1910 (coprendo il 40% della domanda del Paese), tuttavia tali volumi di produzione risultavano essere ancora troppo bassi se paragonati a quelli di Stati Uniti, Regno Unito e Germania [2]. Il caso dell'Inghilterra era molto emblematico, in quanto nelle terre di Albione la produzione era fortemente diversificata, facendo già tendenza negli anni '80 del XIX secolo. Le piccole aziende, infatti, fornivano prodotti finiti alle fabbriche più grandi, che poi assemblavano le biciclette: il processo di produzione nei Paesi Bassi era invece più laborioso perché, le aziende esistenti si occupavano dell'intera filiera produttiva, dalla realizzazione dei componenti al loro assemblaggio, ma dal momento che i costi della manodopera nei Paesi Bassi erano più bassi, le biciclette olandesi erano proposte a prezzi simili a quelli dei velocipedi inglesi.

Paese	Produzione di biciclette
Stati Uniti d'America	1.000.000
Regno Unito	600.000
Germania	500.000
Altri paesi	200.000 (di cui 20.000 nei Paesi Bassi)
Totale	2.300.000

Figura 1. Biciclette prodotte nel mondo nel 1896 (Fonte: Ministry of Transport, The Dutch Bicycle Master Plan, p. 12)

[1] Ministry of Transport, Public Works and Water Management - Directorate general for Passenger Transport, *The Dutch Bicycle Master Plan: Description and evaluation in an historical context*, Amsterdam 1999, p. 17.

[2] Jordan P., *In the city of bikes – The story of the Amsterdam cyclist*, Harper Perennial, 2013, p.46 - 47.

I vari ampliamenti urbanistici implicarono ad ogni modo un leggero aumento delle distanze da percorrere all'interno della città e per ovviare a questo fenomeno, furono introdotte nuove forme di trasporto pubblico: il primo tram trainato da cavalli apparve nel 1875, seguito da quello elettrico nel 1900, mentre all'inizio degli anni '20 il servizio si completò con l'introduzione dei primi autobus. La bicicletta iniziò la sua ascesa nello stesso periodo, e divenne presto un'alternativa equivalente o addirittura migliore del tram o dell'autobus, in quanto, nonostante il leggero incremento delle distanze, permetteva di raggiungere qualsiasi parte della città, a qualsiasi ora. L'uso della bicicletta fu inizialmente confinato ai cittadini del più ricco quartiere Zuid, prima che la sua popolarità si diffondesse tra i manovali e i dipendenti di Oost, West e De Pijp. Le due ruote vennero ben presto identificate come il veicolo ideale per Amsterdam, rendendola, quasi accidentalmente, la città della bicicletta [3].

Tuttavia, il traffico stradale della capitale olandese era ormai caratterizzato anche da altri mezzi di trasporto, quale l'automobile, che comparve sulle strade di Amsterdam alla fine degli anni '90 del XIX secolo e, come la bicicletta, inizialmente era considerata un passatempo per benestanti, che la utilizzavano per scopi ricreativi. In principio le quattro ruote incontrarono una grande resistenza da parte della popolazione, soprattutto per via del rumore generato, della polvere che veniva alzata al loro passaggio e della loro velocità che, seppur non ancora elevata, poteva causare situazioni di pericolo con gli altri utenti della strada. Ad esse si aggiungeva il carretto spinto a mano, il quale veniva utilizzato per trasportare e vendere merci di vario tipo (frutta, verdura, pane, vestiti, ecc.), creando non poco scompiglio, in quanto *“a quei tempi non era il ciclista a creare il caos nel traffico con la sua guida indisciplinata, ma l'uomo che spingeva il carretto”* [4]. Un altro componente del traffico, che frequentava assiduamente le strade di Amsterdam, era rappresentato dal pedone, il quale non sempre era cosciente dell'intensità della circolazione, a tal punto che *“procedeva per la sua via con la testa tra le nuvole, ignorando i marciapiedi e camminando nel bel mezzo della strada”* [5].



Leidsestraat nel 1912 (Fonte: <http://fotos.serc.nl/noord-holland/amsterdam/amsterdam-60085/>)

[3] Feddes F, De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Amsterdam 2019, p. 40

[4] Vos B., *Amsterdamsche Brieven* in “Het Nieuws van den Dag voor Nederlandsch-Indië”, 28 agosto 1906.

[5] *Ibid.*

- *Aspetti politici*

Il coinvolgimento iniziale del governo centrale nell'ambito della mobilità ciclistica riguardò la tassazione: la bicicletta fu infatti inclusa nella *tassa patrimoniale* del 1899, che riguardava tutti gli articoli di lusso. Questa imposta deve essere contestualizzata in un momento storico in cui la bicicletta era un bene molto costoso, per via dei suoi considerevoli costi di produzione, motivo per cui gli unici che potevano permettersela erano gli esponenti dei ceti più abbienti. È importante sottolineare inoltre che la tassa sulle biciclette fu presentata come un modo per finanziare le infrastrutture destinate alla circolazione delle biciclette, il che avvenne però in misura inferiore rispetto alle aspettative. Tutto ciò comportò accese proteste da parte delle prime associazioni dei ciclisti, come la RAI e l'ANWB, le quali però si rivelarono vane. Negli anni successivi, la ANWB si oppose fortemente alla tassa sulla bicicletta, poiché alla luce dei prezzi sempre più bassi e del crescente numero di velocipedi in circolazione era sempre più difficile sostenere che essa fosse un oggetto di lusso, motivo per cui, nel 1919, questa protesta produsse finalmente dei risultati, in quanto il governo cambiò la legge sull'imposta patrimoniale, annullando definitivamente la tassa sulla bicicletta [6].

Nel 1906 invece il governo emanò un regolamento che prevedeva una serie di regole di comportamento per l'utilizzo dei diversi mezzi di locomozione, oltre ad evidenziare i requisiti necessari che essi dovevano soddisfare per poter circolare: le biciclette, in particolare, dovevano essere dotate di uno sterzo ben funzionante, di un campanello (in precedenza bastava una tromba o un corno), di almeno un freno e, se usate dopo il tramonto, di una lanterna. Nello stesso anno inoltre, il sindaco di Amsterdam Wilhelmus Frederik van Leeuwen decise di intervenire per mettere ordine nella viabilità stradale, approvando un piano che vietava la circolazione di biciclette e automobili in 49 strade del centro cittadino, includendo sia i vicoli stretti dei quartieri medievali, sia alcune direttrici molto comode per attraversare la città, come Leidsestraat e Utrechtsestraat. Quest'ultima misura fece infuriare i ciclisti, per cui subito dopo l'entrata in vigore del divieto, essi riempirono le redazioni dei giornali di lettere, nelle quali definivano ridicola, repressiva e terroristica tale regolamentazione: la campagna riuscì nel suo intento, a tal punto che nell'arco di tre giorni il divieto fu annullato in modo definitivo [7].

In seguito, il governo centrale si concentrò molto sul fenomeno riguardante i furti di biciclette, di cui si registrò un notevole aumento a partire dalla seconda metà degli anni '10. Il politico P.W.N. Hugenholtz richiamò l'attenzione su questo problema presso la Camera dei deputati nel 1918, e si oppose al fatto che le persone lasciassero i loro mezzi per strada senza alcun tipo di controllo o precauzione. A tal proposito Hugenholtz aveva suggerito la numerazione e la registrazione obbligatoria delle biciclette, idea che però non era per niente condivisa dal Ministro della Giustizia e dall'ANWB, secondo i quali un sistema di numerazione avrebbe richiesto uno sforzo di monitoraggio troppo grande. Il Ministro riteneva infatti che i furti fossero favoriti più che altro dal comportamento negligente della popolazione, a tal punto che salutò con favore quanto messo in atto dalla polizia di Den Helder, una città del nord del Paese, la quale iniziò a rimuovere le biciclette incustodite e multare i ciclisti che avevano lasciato il loro velocipede sulle strade pubbliche senza alcun tipo di sorveglianza: tale politica fu ripresa anche dall'amministrazione comunale di Amsterdam, che con l'aiuto della polizia iniziò a farla rispettare [8].

- *Aspetti culturali e socio-economici*

Il luogo di Amsterdam in cui inizialmente i ciclisti erano soliti utilizzare i velocipedi era il Vondelpark. Negli anni '60 e '70 del XIX secolo, i sentieri del parco erano stati allestiti appositamente per agevolare il passeggio a piedi, a cavallo o in calesse tuttavia negli anni '90 quelle

[6] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Op. cit. pp 42 - 43.

[7] Van Marwijk F., *Den nieuwe Amsterdamsche Chinoisorie* in "Het Nieuws van den Dag", 18 luglio 1906.

[8] Jordan P., *In the city of bikes – The story of the Amsterdam cyclist*, Op. cit. p.55.

stesse strade divennero molto popolari tra i ciclisti a tal punto che i vari tentativi di vietare l'uso della bicicletta nel parco furono vani. Nel 1897, due passanti descrissero una tipica domenica mattina di primavera nel Vondelpark, affermando che “*ovunque si guardi, si vedono solamente biciclette*” [9].

Dal momento che la bicicletta era un fenomeno piuttosto recente, gli abitanti di Amsterdam non erano abituati a pedalare fin da piccoli (a differenza delle generazioni successive) e la carenza di abilità nell'utilizzarla fece sì che molti adulti fossero ben lungi dall'essere dei provetti ciclisti, a tal punto che nel Vondelpark iniziarono ad essere all'ordine del giorno incidenti, che vedevano coinvolti ciclisti e pedoni.



Un gruppo di ciclisti imprudenti, all'interno del Vondelpark, taglia un cane a metà e lo stesso destino attende una signora che passeggia. Vignetta satirica di Johan Braakensiek in “De Amsterdammer”, 18 settembre 1892 (Fonte: <http://fotos.serc.nl/noord-holland/amsterdam/amsterdam-998085/>)

La richiesta di lezioni per imparare ad usare la bicicletta fu tale che in città sorsero numerose scuole: nel 1895, ad esempio, a Frederiksplein, fu aperto un grande complesso, il *Velox*, la cui funzione principale era l'apprendimento e l'educazione ciclistica, a cui si affiancava la dimensione sportiva, come testimoniava la presenza di un velodromo. Alla sua inaugurazione, il responsabile della struttura la definì “*una scuola per principianti ma anche un'accademia per ciclisti allenati*” [10]. Le lezioni di guida erano molto onerose e la bicicletta era altrettanto costosa, motivo per cui essa rimase un bene di lusso fino alla fine degli anni '90 del XIX secolo: i prezzi, che potevano raggiungere anche i 350 fiorini, erano infatti troppo alti per buona parte della cittadinanza, soprattutto se si considera che nel 1885 il salario medio di un operaio qualificato ad Amsterdam era inferiore a 2 fiorini a settimana. I primi ciclisti, appartenenti prevalentemente alle classi più facoltose della città, costituivano una ristretta cerchia d'élite che aveva le risorse per comprare un velocipede e il tempo per utilizzarlo [11].

[9] Rövekamp A. J., *Van Hogesluis naar Overtoom* in “Ons Amsterdam”, 13 aprile 1979.

[10] Harmsen L., *Kost verdienen met en op de fiets* in “Ons Amsterdam”, 21 maggio 1978.

[11] Jansen J., *Elk jaar een half miljoen nieuwe fietsen in omloop* in “Het Parool”, 6 agosto 1964.



Una signora in bicicletta, mentre viene osservata da due bambini stupiti. Manifesto di J. G. van Caspel, 1898. (Fonte: <http://fotos.serc.nl/noord-holland/amsterdam/amsterdam-1123685/>)

Tuttavia, questo nuovo mezzo di locomozione non fu generalmente accolto con grande entusiasmo, in particolare in campagna, in cui gli animali, che scorrazzavano liberi, erano infastiditi dalle due ruote, le quali pertanto non erano ben viste dai contadini e dagli abitanti dei piccoli villaggi. Nelle grandi città, come Amsterdam, le biciclette iniziarono inoltre ad essere coinvolte nei primi incidenti, causando l'investimento di pedoni o tagliando la strada alle carrozze trainate dai cavalli, i quali si agitavano facendo perdere il controllo ai cocchieri.

A partire dalla fine degli anni '90 del XIX secolo, la bicicletta divenne però più di un semplice passatempo per persone agiate. Il successo delle due ruote nei Paesi Bassi era avvalorato dall'incremento del numero di biciclette circolanti, in quanto nel 1899 erano 94.370 (1 bicicletta ogni 53 abitanti), mentre nel 1906 questo numero salì a 324.748 unità (1 bicicletta ogni 17 abitanti). La diffusione delle biciclette ricevette pertanto una spinta dopo il 1900, grazie ad una progressiva riduzione dei costi di produzione: intorno al 1910 le biciclette olandesi meno costose si attestavano intorno agli 80 fiorini [12].

Negli anni '10, infatti, il 60% del salario di un lavoratore qualificato veniva speso per il sostentamento e il rimanente 40% per beni di diverso tipo. E' importante evidenziare che il 40% di uno stipendio dell'epoca ammontava a circa 300 - 400 fiorini all'anno, motivo per cui l'acquisto di una bicicletta era alla portata di una fascia sempre più ampia di popolazione, come testimoniato dai numeri di due ruote presenti nei Paesi Bassi: nel 1908 erano 435.000 unità, il che voleva dire 1 ogni 13 abitanti, per poi raggiungere il rapporto di 1 ogni 10 abitanti nel 1912 [13]. Di conseguenza, il traffico ciclistico dominava la circolazione stradale dei Paesi Bassi (Figura 2).

[12] Buehler R., Pucher J., *At the frontiers of cycling: Policy innovations in the Netherlands, Denmark, and Germany* in "World Transport Policy and Practice", dicembre 2007, pp. 7 - 9.

[13] Jordan P., *In the city of bikes - The story of the Amsterdam cyclist*, Op. cit. p.57.

Tipologie di mezzi	% spostamenti nel 1908	% spostamenti nel 1916
Autoveicoli	1%	4%
Motociclette	1%	2%
Biciclette	62%	75%
Carri a mano, carriole, ecc.	8%	4%
Altri veicoli	27%	15%

Figura 2. Variazione della percentuale degli spostamenti per tipologia di mezzo 1908 – 1916 (Fonte: Ministry of Transport, The Dutch Bicycle Master Plan, p. 15)

Un fenomeno del tutto nuovo, che iniziò a prendere piede nella capitale olandese, riguardava i furti di velocipedi. Essendo un mezzo molto facile da trasportare, e considerando che inizialmente la maggior parte dei proprietari non era solita fissarle con catene, le due ruote si prestavano molto ad essere sottratte illegalmente. Questo comportò la nascita di una prima forma di mercato “parallelo”, grazie al quale le persone potevano acquistare degli esemplari a prezzi naturalmente più bassi: tutto ciò creò molto malcontento tra i ciclisti, che si sentivano minacciati, soprattutto se si considerava che le forze dell’ordine non riuscivano a rintracciare la maggior parte dei ladri. Tali furti aumentarono ulteriormente nel corso della Prima Guerra Mondiale, durante la quale i Paesi Bassi assunsero una posizione neutrale, per via della scarsità di gomma e di pneumatici che attanagliava il paese [14].

- *Aspetti associazionistici*

Il comportamento non particolarmente amichevole della popolazione rurale indusse i ciclisti ad unirsi in associazioni, come testimoniato dall'*Immer Weker*, il primo club ciclistico olandese, fondato a Deventer nel 1871, i cui obiettivi erano aumentare e accrescere il piacere dell'utilizzo dei velocipedi, lavorando insieme all'unisono, e prevenire le liti e gli incidenti con gli altri utenti della strada. Dopo la creazione della *Immer Weiter*, furono fondati club simili in altri comuni olandesi, tra cui Amsterdam. Nel 1883, due dirigenti di un'associazione idearono un piano per la creazione di un unico club per i Paesi Bassi, come era già avvenuto in Inghilterra, Francia e Germania. Dopo un periodo di gestazione, fu spedito un invito a tutti i club esistenti nel paese, per la riunione inaugurale della *Nederlandsche Vélocipède Bond* o NVB (Unione olandese dei velocipedi) che si tenne il 1° luglio 1883 a Utrecht: l'NVB, il cui nome cambiò in *Algemene Nederlandsche Wielrijders Bond* o ANWB (Unione ciclistica olandese generale) nel 1885, divenne il più importante promotore degli interessi dei ciclisti olandesi [15].

Parallelamente all'aumento dell'uso della bicicletta, vi fu anche l'incremento del numero di membri dell'ANWB (Figura 3) e con esso la portata delle attività organizzate, concernenti principalmente lo sviluppo di un'embrionale rete infrastrutturale per i ciclisti. Uno dei principali obiettivi dell'ANWB era infatti indurre e stimolare il miglioramento e la costruzione di strade in modo tale da renderle adatte a tutti coloro i quali si spostavano in bicicletta.

Anno	Membri dell'ANWB
1888	1.983
1891	3.260
1894	4.551
1897	15.493

Figura 3. Variazione del numero dei membri dell'ANWB (Fonte: Ministry of Transport, The Dutch Bicycle Master Plan, p. 14)

[14] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Op. cit. p. 46

[15] Buehler R., Pucher J., *At the frontiers of cycling: Policy innovations in the Netherlands, Denmark, and Germany*, Op. cit. p. 10.

- *Aspetti legislativi e urbanistici*

La Municipalità di Amsterdam vantava una lunga esperienza nella pianificazione territoriale. Infatti, durante l'espansione del XVII secolo, furono realizzati ampi spazi (che diventeranno poi le più famose piazze della capitale) esattamente a ridosso delle porte della città, permettendo ai viaggiatori di lasciarvi i cavalli o le carrozze, in modo tale da raggiungere le rispettive destinazioni a piedi: Haarlemmerplein, Leidseplein, e Weesperplein possono essere pertanto definiti i precursori dei più moderni parcheggi di interscambio. Amsterdam mantenne la sua tipica struttura compatta nel corso delle grandi espansioni della seconda metà del XIX secolo e della prima parte del XX secolo. Tali ampliamenti si caratterizzarono per una elevata densità abitativa, venendo concepiti come anelli che circondavano il centro storico: l'anello del XIX secolo ad esempio era una fascia composta dai distretti De Pijp, Oud Zuid, Kinkerbuurt, Oosterparkbuurt e Dapperbuurt, larga poco più di mezzo chilometro, ad eccezione dell'area vicino al Vondelpark, ampia circa due chilometri. Nonostante la città fosse cresciuta notevolmente, rimase di fatto sempre ben delimitata e compatta, infatti i nuovi quartieri non distavano più di 5 km dai principali luoghi di impiego ubicati nel centro cittadino, come gli uffici, i negozi, le fabbriche e i porti [16].

È fondamentale sottolineare che la posizione della bicicletta ad Amsterdam si rafforzò ulteriormente all'inizio del XX secolo, in quanto la sua più grande concorrente, l'automobile, ebbe fin dall'inizio un percorso più impegnativo rispetto ad altre città. Le ragioni erano da rintracciare ancora una volta nelle visioni urbanistiche del XIX secolo, quando l'amministrazione locale non riuscì a seguire la tendenza mondiale di costruire ampi e maestosi viali all'interno del tessuto urbano del centro storico.

Il sistema parigino di ampi viali e piazze di Haussmann della seconda metà dell'800, era l'esempio più noto di modernizzazione radicale della città storica, il cui scopo era migliorare la circolazione del traffico e dell'aria, aumentare la quantità di spazi verdi e rendere la città più controllabile in caso di rivolte e sommosse. Allo stesso tempo, tale sviluppo urbano implicò un senso di magnificenza della città, per cui Parigi fissò un nuovo standard internazionale nella visibilità e nella rappresentazione dello spazio pubblico. Tuttavia, quando l'automobile fece la sua comparsa nella capitale francese e in altre realtà europee cinquant'anni dopo, gli ampi viali adempirono a una funzione non voluta: erano in grado di assorbire facilmente un gran numero di automobili, senza che la città si sovraccaricasse e si bloccasse improvvisamente. Per questa ragione in Europa, i grandi *boulevard*, con la loro capacità di assorbire il considerevole numero di vetture, divennero una condizione urbanistica molto importante a sostegno del traffico automobilistico del XX secolo.

All'epoca, anche ad Amsterdam erano stati proposti progetti per viali e ampie arterie stradali, seppur più modesti nel design e figli di iniziative private piuttosto che pubbliche. La maggior parte di essi però venne accantonata per mancanza di denaro e di una ferma volontà politica, soprattutto perché una tale operazione era complessa e di vasta portata, richiedendo pazienza, perseveranza e una gestione esperta della realizzazione. Il Comune di Amsterdam non sentì il bisogno di prendere l'iniziativa, il che era in linea con il principio politico del *laissez-faire* che lo contraddistingueva, a cui si aggiunse la visione dello Stato, che in Francia fu il promotore del lavoro di Haussmann, mentre nei Paesi Bassi si dimostrò tiepido nei confronti di un intervento così grande e costoso [17].

Amsterdam era troppo povera e troppo fragile per sostenere interventi simili: “*I Paesi Bassi non hanno mai conosciuto il XIX secolo*” [18], affermava l'architetto Carel Weeber, il quale sosteneva anche che “*non siamo mai riusciti a sostituire o rinnovare la città del XVII o XVIII secolo*” [19].

Per questi motivi gli spaziosi *boulevard* non si materializzarono ad Amsterdam e sempre per tali ragioni l'avvento dell'automobile generò problemi sin da subito nelle vie della città.

[16] Jordan P., *In the city of bikes – The story of the Amsterdam cyclist*, Op. cit. p.60.

[17] Ministry of Transport, Public Works and Water Management - Directorate general for Passenger Transport, *The Dutch Bicycle Master Plan: Description and evaluation in an historical context*, Op. cit. p. 15 – 16.

[18] Jensen W., *Wielrijden door Amsterdam* in “NRC Handelsblad”, 23 november 1992.

[19] *Ibid.*

L'intricato sistema della viabilità della capitale olandese con i suoi canali, le banchine e le strade strette non era pensato per le quattro ruote ma per i pedoni, le chiatte di carico e alcune carrozze. Tuttavia, le sue dimensioni contenute e la sua struttura compatta la rendevano perfetta per l'uso della bicicletta.

L'amministrazione locale decise pertanto di indirizzarsi verso interventi urbanistici di diverso tipo. Essendo una città d'acqua, Amsterdam disponeva di un metodo semplice ed economico per realizzare strade lunghe e larghe, ovvero ricoprire alcuni dei suoi numerosi canali. Il trasporto delle merci infatti veniva effettuato sempre più spesso via terra invece che via acqua, inoltre il processo di riempimento dei canali era facile ed economico, perché di fatto appartenevano alla città, evitando così costosi espropri. Alcuni canali furono effettivamente coperti, come Nieuwezijds Voorburgwal, Achterburgwal, Spui e Rozengracht tra il 1860 e il 1900, e Vijzelgracht e parte di Rokin negli anni '20. In seguito però, scaturirono diverse proteste, provenienti inizialmente dall'alta borghesia e successivamente dalla quasi totalità della cittadinanza, che si lamentavano della distruzione dello storico paesaggio urbano. Nella seconda metà del XIX secolo, infatti, in tutta Europa erano sorti movimenti per preservare edifici e caratteristiche storiche, e nei Paesi Bassi questo ruolo fu ricoperto dall'associazione *Heemschut*, che ad Amsterdam, si dedicò ben presto alla difesa del patrimonio cittadino, comprendente tra gli altri i caratteristici canali e i vari corpi d'acqua. Le pressioni derivanti da tale associazione e dalla cittadinanza portarono all'interruzione di questo processo [20].

[20] Ministry of Transport, Public Works and Water Management - Directorate general for Passenger Transport, *The Dutch Bicycle Master Plan: Description and evaluation in an historical context*, Op. cit. p. 18.

Il capitolo in pillole

Aspetti tecnologici	Aspetti politici	Aspetti culturali e socio-economici
<ul style="list-style-type: none"> - Il primo velocipede, un esemplare di Michaux, fece la sua comparsa nei Paesi Bassi nel 1867 - Intorno al 1880, alla produzione di nicchia di biciclette, iniziò ad affiancarsene una di più larga scala - Buona parte delle biciclette commercializzate nel Paese proveniva ancora dal Regno Unito o dagli USA 	<ul style="list-style-type: none"> - Nel 1899 il governo olandese incluse la bicicletta nella tassa patrimoniale, che riguardava tutti gli articoli di lusso - Nel 1906 il governo emanò un regolamento per cui le biciclette che circolavano dovevano essere dotate di uno sterzo, di un campanello e se usate dopo il tramonto, di una lanterna - Nel 1906 il sindaco di Amsterdam decise di vietare la circolazione di biciclette e automobili in 49 strade del centro cittadino 	<ul style="list-style-type: none"> - I primi velocipedi non furono ben visti né in città né in campagna - Iniziarono a verificarsi numerosi incidenti e aumentò la richiesta di lezioni per imparare ad usare la bicicletta: ad Amsterdam sorsero numerose scuole guida. - La bicicletta si diffuse inizialmente tra i ceti borghesi e in seguito tra i lavoratori qualificati - Il furto di velocipedi divenne un fenomeno sempre più frequente ad Amsterdam

Aspetti associazionistici	Aspetti legislativi e urbanistici
<ul style="list-style-type: none"> - Negli anni '80 del XIX secolo, si formarono i primi club di ciclisti di Amsterdam - Nel 1883 i piccoli club presenti nei Paesi Bassi si unirono in un'unica associazione: l'ANWB, l'Unione ciclistica olandese generale 	<ul style="list-style-type: none"> - La capitale olandese mantenne la sua tipica struttura compatta nel corso delle grandi espansioni della seconda metà del XIX secolo e della prima parte del XX secolo - A differenza delle principali capitali europee, ad Amsterdam non vennero realizzati ampi viali e grandi piazze, per via dell'elevato costo e dello scarso interesse a livello locale e nazionale - La compattezza e le dimensioni contenute della città favorirono l'uso della bicicletta

4.2 La bicicletta come mezzo di trasporto di massa (1920 – 1948)

- *Aspetti politici*

Sebbene le biciclette dominassero le strade di Amsterdam prima della Prima guerra mondiale, l'aumento del traffico automobilistico declassò l'immagine delle due ruote dagli anni '20 in poi. L'incremento del traffico motorizzato e il numero crescente di incidenti stradali fecero sì che la bicicletta venisse sempre più raffigurata come un mezzo di trasporto non sicuro e il ciclista come un utente della strada disattento, imprevedibile, indisciplinato e poco professionale che ostacolava e rallentava fortemente gli altri veicoli (auto, autobus e tram). Inoltre, le biciclette, nella capitale olandese, erano molto spesso parcheggiate in modo disordinato, il che era considerato un elemento di disturbo, poiché occupavano molto spazio pubblico. Queste problematiche emersero in numerosi consigli comunali tra il 1920 e il 1940. La capitale olandese stava oltretutto crescendo, non solo territorialmente, ma anche dal punto di vista della popolazione, basti pensare che si passò dai 530.000 abitanti nel 1900 ai 706.000 nel 1924, inoltre l'intenso traffico di pendolari lungo le strette strade radiali portava ad una vera e propria congestione della città già negli anni '20 e '30 [1].

Nel 1922, su richiesta del consiglio comunale, fu istituito un Comitato del traffico per migliorare la situazione della circolazione e la sicurezza stradale, il quale si trovò ad affrontare il problema di voler mantenere il carattere storico-culturale di Amsterdam, cercando al contempo di adattare la città alle esigenze del traffico automobilistico moderno. Nel 1925, l'amministrazione locale, per cercare di regolare l'ingente flusso di ciclisti, decise di realizzare le prime piste ciclabili, come testimoniavano quelle nel nuovo quartiere Zuid, lungo Van Woustraat, Rijnstraat e Amsteldijk. Tale iniziativa, tuttavia, non rappresentò sempre un vantaggio per le due ruote, poiché le corsie a loro riservate, oltre ad essere poche, erano spesso percorse (e intasate) dai lenti carretti a spinta e dai veicoli trainati da cavalli, causando diverbi con i ciclisti [2].

A partire dagli anni '30 tuttavia, la diffusione della bicicletta in città avvenne senza il sostegno dell'amministrazione, che si disinteressò circa un miglioramento delle infrastrutture dedicate ai ciclisti: la maggior parte delle strade di Amsterdam erano disagiati per gli utenti delle due ruote, in quanto pavimentate con pietre e ciottoli, mentre solo alcune erano state successivamente asfaltate, non tanto per migliorare il confort dei ciclisti, quanto, più che altro, per ridurre al minimo l'incessante rumore delle sempre più numerose automobili e camion. E' importante evidenziare che solo in alcuni quartieri residenziali, realizzati nelle nuove zone di espansione, erano stati allestiti diversi viali con piste ciclabili su sede propria, mentre nel centro storico, tali infrastrutture erano una rarità [3]. Il ruolo dominante della bicicletta nel panorama del traffico di Amsterdam degli anni '20 e '30 non era altrettanto evidente nelle politiche intraprese a livello nazionale. Nel 1924, nei Paesi Bassi erano presenti 30.936 automobili, 36.714 motociclette e circa 2 milioni di due ruote, ma ciononostante, la politica del governo non mirava tanto a facilitare l'utilizzo della bicicletta, quanto più che altro a introdurre i primi accorgimenti per realizzare le infrastrutture necessarie per le quattro ruote, identificate come il mezzo di trasporto del futuro. La pressione esercitata sul governo per il miglioramento e la costruzione di strade divenne più intensa in concomitanza della creazione, nel 1919, della *Vereeniging Het Nederlandsche Wegcongres* o NWC (Associazione Olandese sui Congressi Stradali), stimolata soprattutto dall'ANWB e dall'Istituto Reale degli Ingegneri, al cui comitato esecutivo partecipava anche la Direzione Generale dei Lavori Pubblici [4].

Mentre si spendeva molta energia per la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture per il traffico automobilistico, l'attenzione per la mobilità ciclabile era molto limitata. Nel settembre 1923, il Ministro delle Finanze concluse che, a causa della crisi economica, i fondi statali erano esigui, motivo per cui erano indispensabili nuove tasse supplementari e le biciclette non furono esenti dalla

[1] De Witte W., *Dichtheid, fietsen en verkeer: nieuwe uitdagingen voor de stad* in "Het Liberale Weekblad", 10 febbraio 1935.

[2] Bruntlett C., Bruntlett M., *Building the Cycling City: The Dutch Blueprint for Urban Vitality*, Island Pr, 2008, pp. 72-73.

[3] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Amsterdam 2019, p. 17.

[4] Ministry of Transport, Public Works and Water Management - Directorate general for Passenger Transport, *The Dutch Bicycle Master Plan: Description and evaluation in an historical context*, Amsterdam 1999, pp. 23-24.

necessità di rimpinguare le casse dello Stato. Nel 1924 infatti, il Parlamento olandese approvò una legge che stabiliva il pagamento annuale di una tassa di 3 fiorini (poi ridotta a 2 fiorini e mezzo) per tutti coloro i quali possedevano una bicicletta: i proprietari pagavano la tassa all'ufficio postale e, in cambio, ricevevano una piccola targhetta di rame, con impresso l'anno di validità, da apporre sul telaio del mezzo. Questo provvedimento irritò molto i ciclisti, che dopo aver speso del danaro per l'acquisto, erano anche obbligati a versare, di anno in anno, un contributo aggiuntivo, e, a differenza della precedente tassa (in vigore dal 1899 al 1919) che era associata al reddito della persona, questa nuova imposta era fissa, per cui un semplice lavapiatti pagava la stessa somma di un ben più agiato direttore di banca. In seguito alla forte opposizione dei proprietari delle due ruote, l'ANWB ritenne che tale tariffa fosse troppo alta, presentando una richiesta di differenziazione dell'importo in base al reddito e al valore della bicicletta, la quale fu accettata dal governo che aggiunse un articolo al disegno di legge, prevedendo un'esenzione per i capifamiglia che avevano bisogno della bicicletta per la loro professione [5]. Sempre nel 1924 un comitato della NWC stabilì che i miglioramenti stradali richiesti potevano essere finanziati con le entrate derivanti da una tassa di circolazione. Dopo lunghe consultazioni, il Ministro dei Lavori Pubblici e della Gestione delle Acque adottò questa proposta e, nel 1928, entrò in vigore la *Legge sulla tassa di circolazione*, le cui entrate dovevano essere depositate in un Fondo per la circolazione stradale. L'imposta, che riguardava solo i proprietari delle quattro ruote, presentò però un problema di non poco conto: il parco veicoli si era rivelato troppo ristretto per generare entrate sufficienti per gli ambiziosi piani di costruzione delle infrastrutture. Non passò quindi molto tempo prima che l'intera tassa sulle biciclette, introdotta nel 1924, venisse destinata al Fondo per la circolazione stradale, il quale però era stato istituito per finanziare prevalentemente infrastrutture destinate al traffico automobilistico, per cui paradossalmente i ciclisti rinsanguarono un budget che non li riguardava appieno. Le piste ciclabili, tuttavia, furono in seguito finanziate anche dal Fondo per le strade, ma i costi per la loro realizzazione non erano proporzionali a quelli per il rinnovamento della rete stradale. Inoltre, è importante sottolineare che le piste ciclabili furono costruite principalmente per agevolare il traffico automobilistico, infatti i verbali del primo Congresso stradale, organizzato dalla NWC nel 1920, evidenziavano che era un errore credere che esse fossero costruite per favorire unicamente gli utenti delle due ruote: *“la realizzazione di piste ciclabili lungo le strade più importanti alleggerisce il traffico, liberandolo di un elemento estremamente fastidioso: il ciclista”* [6].

Nel 1927 la Direzione Generale dei Lavori Pubblici e Gestione delle Acque istituì un Piano stradale di Stato che indicava i miglioramenti da apportare su 92 strade diverse nei successivi cinque anni, oltre alla realizzazione di 51 nuovi tratti e 12 ponti. Gli anni '30 furono il periodo di massimo splendore della costruzione di strade in Olanda, infatti nel secondo Piano Stradale del 1932, per i primi cinque anni, fu stanziato un budget complessivo di 100 milioni di fiorini, dando così inizio ad un approccio più sistematico. Le spese stradali della Direzione Generale dei Lavori Pubblici passarono da 17 milioni di fiorini nel 1930, a 23 milioni nel 1935, a 70 milioni nel 1940: queste cifre furono anche una conseguenza della Depressione, poiché il governo aveva deciso nel 1934 di combattere la disoccupazione con un programma di “espansione del lavoro” [7].

- *Aspetti culturali e socio-economici*

Nei primi due decenni del XX secolo, come menzionato nel paragrafo precedente, si era assistito ad una diminuzione dei prezzi della bicicletta, i quali però continuavano ad essere inaccessibili per una discreta parte della popolazione. La situazione cambiò subito dopo la fine della Prima guerra mondiale, durante la quale i Paesi Bassi si dichiararono neutrali: la Germania sconfitta, firmò l'armistizio l'11 novembre 1918, a seguito del quale si verificò un crollo economico che comportò l'iperinflazione del marco tedesco. Grazie a questo fenomeno, le biciclette di ottima fattura prodotte

[5] Jordan P., *In the city of bikes – The story of the Amsterdam cyclist*, Harper Perennial 2013, pp. 67-75.

[6] Ministry of Transport, Public Works and Water Management - Directorate general for Passenger Transport, *The Dutch Bicycle Master Plan: Description and evaluation in an historical context*, Op. cit. pp. 25-26.

[7] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Op. cit., p. 78

in Germania divennero incredibili occasioni, a tal punto che vennero importate in numerose quantità nei Paesi Bassi: nel 1920 e nel 1921, oltre il 90% delle due ruote vendute proveniva dalla Germania. Allo stesso tempo, il prezzo medio di una nuova bicicletta nuova iniziò a diminuire progressivamente di anno in anno, passando dai 120 fiorini nel 1919 ai 61 fiorini nel 1925, diventando sempre più accessibile per la classe operaia. Dal momento che sempre più cittadini di Amsterdam utilizzavano la bicicletta per spostarsi, vi fu una flessione nel numero di utenti del trasporto pubblico, in particolare dei tram: per sopperire ai mancati introiti derivanti dal pagamento del biglietto, la società di gestione del servizio aumentò le tariffe giornaliere, passando in pochi mesi da 5 centesimi a 12 centesimi nel 1919, per poi raggiungere i 15 centesimi nel 1920 [8]. Questo comprensibile incremento di prezzo però, scoraggiò ancora di più gli abitanti della capitale olandese ad utilizzare il servizio di trasporto pubblico. La continua diminuzione del prezzo medio della bicicletta, la rese ancora più alla portata della collettività, a tal punto che *“ora fa parte della vita dell'uomo, integrandosi sempre di più con le sue necessità quotidiane”* [9]. La bicicletta non era più circoscritta ad un uso sportivo o ricreativo, come negli anni '90 del XIX secolo, venendo d'ora innanzi adoperata per qualsiasi tipo di spostamento: *“oggi si va ovunque in bicicletta: in ufficio, a scuola, in fabbrica, all'università”* [10]. L'enorme crescita del suo uso era anche riconducibile al fatto che Amsterdam si prestava perfettamente agli spostamenti su due ruote, in quanto era piatta e compatta, per cui i suoi abitanti erano particolarmente inclini a tale mezzo, anche grazie all'elevata concentrazione di attività presenti nel centro cittadino. Un uomo originario di Amsterdam, emigrato in Michigan, affermava che negli Stati Uniti d'America chiunque non possedesse un'auto non era considerato, evidenziando come le quattro ruote fossero un vero e proprio *status symbol*, per cui *“qui si deve avere un'automobile, in modo tale da sembrare benestante, anche se non lo si è”* [11], mentre nei Paesi Bassi, dove regnava un'etica più calvinista, l'ostentazione della propria ricchezza era fortemente denigrata, per cui le persone potevano utilizzare un mezzo semplice come la bicicletta, senza incorrere in disprezzo o derisione. La bicicletta era diventata pertanto un mezzo di trasporto comodo ed economicamente accessibile per la maggior parte delle persone, permettendo di coprire distanze maggiori rispetto a quelle effettuate a piedi. Inoltre, buona parte della cittadinanza non poteva permettersi l'auto, che era l'alternativa più costosa alle due ruote, mentre il trasporto pubblico rimaneva una forma di spostamento relativamente onerosa. Nonostante questo però, a partire dalla metà degli anni '20, il traffico automobilistico crebbe rapidamente a causa dei prezzi più contenuti delle quattro ruote, in ragione dell'aumento della produzione di massa.

Nel 1930, nei Paesi Bassi circolavano quasi 68.000 autovetture, e sebbene la Depressione degli anni '30 avesse causato una contrazione del mercato automobilistico, nel 1939 il loro numero raggiunse le 100.000 unità. Questa tendenza, tuttavia, era insignificante se paragonata all'aumento del numero di biciclette, che raddoppiò tra il 1924 e il 1940 (Figura 1).

Anno	N° di biciclette circolanti nei Paesi Bassi	N° di autovetture circolanti nei Paesi Bassi
1924	1.900.000	/
1930	2.700.000	68.000
1937	3.500.000	91.000
1939	3.800.000	100.000
1940	4.000.000	/

Figura 1. Numero di biciclette e automobili circolanti nei Paesi Bassi 1924 - 1940 (Fonte: Ministry of Transport, The Dutch Bicycle Master Plan, p. 18)

[8] Agudo S., *The Dutch and their Bikes: Scenes from a Nation of Cyclists*, XPat Scriptum Publishers, 2014, pp. 159-163.

[9] De Montrecoart X., *Een heer: Regelen voor den modernen Gentleman*, Cohen Zonen, Amsterdam 1925.

[10] *Ibid.*

[11] Ashdown W., *Confessions of an automobilist* in "The Detroit News", 16 giugno 1925.

Le strade olandesi erano attraversate da diversi mezzi di locomozione, che le percorrevano ad andature e velocità diverse, tuttavia tali differenze implicarono un significativo aumento degli incidenti stradali, che nel solo 1934 causarono 744 morti, un terzo dei quali vedeva coinvolto un ciclista [12]. La Figura 2 permette di notare come nell'arco di quasi 10 anni la percentuale di spostamenti in automobile fosse più che triplicata, complice una maggiore diffusione delle quattro ruote, mentre era progressivamente diminuita quella riguardante le biciclette.

Tipologie di mezzi	% spostamenti 1923	% spostamenti 1926	% spostamenti 1929	% spostamenti 1932
Autoveicoli	11%	22%	28%	39%
Motociclette	5%	4%	4%	5%
Biciclette	74%	66%	64%	54%
Carri a mano, carriole, ecc.	2%	2%	1%	0%
Altri veicoli	8%	6%	3%	2%

Figura 2. Variazione della percentuale degli spostamenti nei Paesi Bassi, per tipologia di mezzo 1923 – 1932 (Fonte: Ministry of Transport, The Dutch Bicycle Master Plan, p. 19)

L'esplosione ciclistica di Amsterdam, iniziata negli anni '20, continuò negli anni '30, come testimoniava il numero di biciclette in città, che di fatto cresceva costantemente di circa 10.000 unità all'anno. Tutto ciò era riconducibile anche al fatto che, sul finire degli anni '20, il numero di produttori aumentò fortemente, così come la loro quota di mercato, infatti, all'inizio degli anni '30, il 99% delle biciclette vendute era stata prodotta nella "terra dei tulipani": la Burgers, la più grande azienda di biciclette, produsse circa 100.000 pezzi nel solo 1931, mentre l'intera industria olandese nello stesso anno ne realizzò 400.000 [13]. I Paesi Bassi, come del resto la maggior parte dei paesi nel mondo, furono colpiti dalla Grande Depressione, tuttavia, la crisi economica non ebbe effetti negativi sul numero di persone che si spostavano in bicicletta, anzi contribuì ad aumentarlo: le due ruote continuavano ad essere un mezzo di trasporto relativamente economico, soprattutto se si pensa che il prezzo medio diminuì costantemente ogni anno dal 1919 al 1936, quando raggiunse il minimo di 27 fiorini. Dal momento che il costo di una bicicletta era sceso così vertiginosamente, molti genitori poterono permettersi l'acquisto di un esemplare per i loro figli, per cui, a partire dagli anni '30, divenne la normalità vedere i bambini pedalare per le vie della capitale olandese [14]. Nel 1940 le due ruote erano diventate un oggetto di uso comune, come testimoniava la media di 1 mezzo ogni 2 abitanti e dal momento che il salario medio annuo era di circa 2.100 fiorini, i prezzi delle biciclette olandesi più economiche (come le Fongers e Gazelle che costavano intorno ai 30 fiorini) non costituivano più un ostacolo al loro acquisto. Le strade di Amsterdam in questi anni erano pertanto dominate dai ciclisti, ai quali si intervallava qualche autovettura e camion [15].

Focalizzando invece l'attenzione sulla Seconda guerra mondiale, è fondamentale sottolineare che i Paesi Bassi furono occupati dalla Germania dal maggio 1940 al maggio 1945 e durante questo arco temporale l'uso della bicicletta diminuì notevolmente, soprattutto a causa della crescente carenza di pneumatici, i quali divennero componenti soggetti a razionamento già a partire dal marzo del 1941: chiunque voleva un nuovo pneumatico doveva consegnare quello vecchio, dimostrare che viveva ad almeno 5 km dal luogo di lavoro e che aveva bisogno del mezzo per coprire quella distanza ogni giorno. Per questo motivo, sulle strade iniziarono a vedersi sempre meno biciclette, come testimoniato dal 55% in meno di due ruote circolanti nel 1943, rispetto a tre anni prima [16]. La carenza di mezzi di trasporto aumentò durante l'occupazione nazista perché i tedeschi, che incontrarono grandi difficoltà nel trasporto di merci e truppe, iniziarono a richiedere regolarmente

[12] Agudo S., *The Dutch and their Bikes: Scenes from a Nation of Cyclists*, Op. cit. p. 165.

[13] Andrić D., *Storia della bicicletta. Dalle origini alla mountain bike*, Touring Club Italiano, 1991, pp. 66-68.

[14] Dekker W., *Tramperikelen in de hoofdstad* in "Het Liberale Weekblad", 27 giugno 1934.

[15] Bruntlett C., Bruntlett M., *Building the Cycling City: The Dutch Blueprint for Urban Vitality*, Op. cit. p. 87.

[16] De Jong N., *Het leven tijdens de bezetting* in "De Telegraaf", 23 ottobre 1994.

qualsiasi tipo di veicoli, dalle imbarcazioni ai treni, dalle autovetture alle biciclette. Solo nel luglio del 1942, i cittadini di Amsterdam dovettero mettere a disposizione 50.000 biciclette: questa azione compiuta da parte dei tedeschi scatenò un'ondata di rabbia e risentimento, a tal punto che fu considerata dalla popolazione come un vero e proprio “furto di biciclette di massa”. Il tutto era stato oltretutto descritto in un rapporto redatto da un alto ufficiale tedesco, il quale evidenziava che “l'olandese, che praticamente è nato in bicicletta, considera il sequestro della sua bicicletta come la cosa peggiore che potesse capitargli” e ancora che “nessun altro provvedimento tedesco ha mai suscitato tanta acredine nella cittadinanza come questo” [17].

Nonostante l'occupazione tedesca, Amsterdam fu relativamente risparmiata dai bombardamenti e poté in seguito riprendere la sua primaria funzione commerciale, grazie anche al potenziamento delle vie di comunicazione e delle attrezzature del porto. Il traffico dell'immediato dopoguerra risultò essere lo stesso di quello degli anni antecedenti allo scoppio del conflitto, infatti nel 1947, il 52% dei pendolari si spostava in bicicletta e solo il 5% in auto, mentre il resto utilizzava i mezzi pubblici [18].



Traffico mattutino in Sint Antoniesbreestraat, nel settembre del 1948 (Fonte:

https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Sint_Antoniesbreestraat,_Amsterdam#/media/File:09-19449)

- *Aspetti associazionistici*

Negli anni '20 e '30, ad Amsterdam, vennero occasionalmente organizzate proteste in bicicletta, che però non la vedevano al centro dell'attenzione. Nel 1923, ad esempio, dopo che il governo olandese alzò notevolmente la tassa sul *jenever*, il gin olandese, circa 200 persone, tra uomini e donne, attraversarono le strade della città in bicicletta con cartelli in cui si rivendicava il diritto della classe operaia all'acquisto dell'alcol, e ancora, nel 1933, più di un migliaio di comunisti disoccupati percorsero le strade della capitale a bordo delle rispettive *fietsen*, chiedendo più opportunità di lavoro [19]. La bicicletta, all'epoca, era pertanto un mezzo comodo da usare per dimostrare il dissenso, nei confronti di un determinato tema, da parte della popolazione, tuttavia per diventare l'oggetto delle proteste si dovranno attendere gli anni '60.

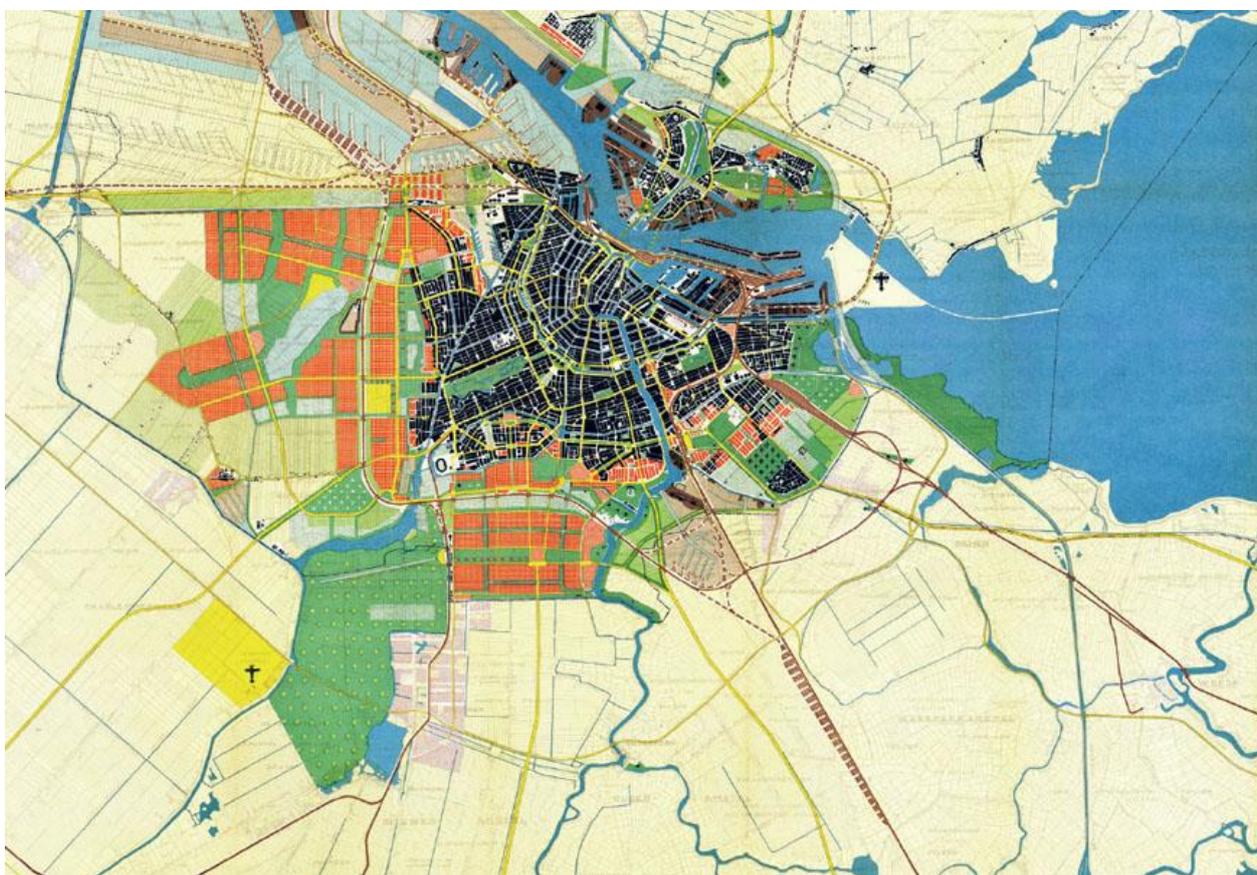
[17] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Op. cit. p. 80

[18] Bruntlett C., Bruntlett M., *Building the Cycling City: The Dutch Blueprint for Urban Vitality*, Op. cit. p. 91.

[19] Jordan P., *In the city of bikes – The story of the Amsterdam cyclist*, Harper Perennial, Op. cit p.126

- *Aspetti legislativi e urbanistici*

Dopo la Prima guerra mondiale l'ampliamento della città si accentuò, estendendosi in particolare verso ovest e sud-ovest, come testimoniato dalla realizzazione del quartiere residenziale *Nieuw Zuid* (Nuovo Sud), progettato da Hendrik Berlage. Secondo il Consiglio comunale nel 1927, era necessaria una decisione di fondo sulla visione urbanistica da assumere, in quanto “*o si adatta la città alle esigenze del traffico moderno, prevedendo demolizioni e riempimenti dei canali, oppure si esige che il nuovo traffico si adatti alle possibilità offerte dalla città*” [20]. Il Piano Schematico del Centro Cittadino del 1931, in cui il Consiglio comunale stabilì i principi per il futuro regime del traffico, cercò di conciliare le esigenze del traffico con i limiti del territorio. Basato su una previsione massima di 40 auto ogni 1.000 abitanti, esso delineava una rete di strade principali, circonvallazioni e strade radiali, prevedendo un ridotto numero di demolizioni e riempimenti di canali. I numeri stimati si sarebbero poi rivelati troppo bassi, ma anche con questa modesta ipotesi risultò molto difficile garantire la circolazione delle auto e preservare il centro storico [21].



Rappresentazione cartografica del Piano elaborato da Cornelis van Eesteren (Fonte: [https://it.wikiquote.org/wiki/File:Algemeen_Uitbreidingsplan_AmsterdamExpansion_\(8157209840\).jpg](https://it.wikiquote.org/wiki/File:Algemeen_Uitbreidingsplan_AmsterdamExpansion_(8157209840).jpg))

Questo Piano esercitò una grande influenza sulla pianificazione territoriale di Amsterdam, a partire dal Piano di Sviluppo Urbano del 1935, considerato il tentativo più noto di progettare una “città di biciclette”. Scartata l’ipotesi di un accrescimento per città-giardino autonome e distanziate dal vecchio centro, a causa del forte concentrazione commerciale ed industriale attorno al porto, e respinto l’ampliamento per città-satelliti puramente residenziali, che avrebbero comportato eccessivi spostamenti della manodopera, lo sviluppo urbano venne pensato come una nuova città alla periferia di quella vecchia: come direzione di espansione fu scelta in prevalenza la zona occidentale della città che comprendeva terreni salubri, più vicini al centro e ad una serie di nuove

[20] Hartman W. et al., *Algemeen uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar, 1935-1985*, Amsterdam 1985, p. 67.

[21] *Ibid*, p. 213

infrastrutture di prossima costruzione, previste lungo il Nordzee Kanaal, come il nuovo porto, i *docks*, e una nuova area industriale. Il Piano, elaborato dall'urbanista Cornelis van Eesteren e predisposto con una previsione di almeno 50 anni, si contraddistingueva per una visione ben definita, per cui i nuovi nuclei residenziali e lavorativi sarebbero stati pianificati in modo tale che la distanza massima da percorrere in bicicletta, per raggiungere il centro, avrebbe richiesto meno di 30 minuti ad una velocità di 15 km/h. Un'altra peculiarità riguardava l'estrema attenzione data ad aspetti quali i costi, le tecniche costruttive e il *comfort* razionalizzato, scelte queste che esercitarono un ruolo primario nelle ricostruzioni del secondo dopoguerra. L'esecuzione di questo ambizioso piano, tuttavia, andò a rilento, a tal punto che ne fu realizzata solo una parte tra il 1940 e gli anni '50 [22].

Se da un lato tale Piano conteneva relativamente le distanze tra il centro città e le nuove espansioni, avvantaggiando le due ruote, dall'altro prevedeva opere che riguardavano prevalentemente il traffico motorizzato, come l'ampliamento della rete stradale e il tunnel sotto l'IJ (realizzato poi nel corso degli anni '60), il cui scopo era mettere in comunicazione la città con i quartieri ubicati sulla sponda nord del fiume, fino a quel momento collegati al centro solo con i battelli.

Risultava chiaro che la direzione intrapresa dalla Municipalità di Amsterdam per il suo futuro si focalizzava particolarmente sul traffico motorizzato e sul progressivo ruolo chiave giocato dall'automobile. Molte città europee inoltre, come la vicina Rotterdam, erano state bombardate durante la Seconda guerra mondiale, il che diede alle amministrazioni locali l'opportunità di costruire una nuova e moderna infrastruttura urbana incentrata sulle esigenze dell'automobile, il che non accadde ad Amsterdam, che fu relativamente risparmiata dai raid, per cui la città rimase legata alla struttura del XVII secolo: la città storica si presentava chiaramente come un ostacolo per chi voleva modernizzare la viabilità, ma nonostante questo, nel dopoguerra iniziarono i lavori per una circonvallazione semicircolare intorno al centro, insieme a un asse centrale che sarebbe diventata una strada di scorrimento veloce [23].

[22] Bijhouwer J.T.P., *De schoonheid van ons land – De steden*, Amsterdam/Antwerp 1951, p. 77.

[23] Astengo G., *La lezione urbanistica di Amsterdam. Formazione storica e nuovi ampliamenti* in "Urbanistica", n. 2, 1949, pp. 28-32.

Il capitolo in pillole

Aspetti politici	Aspetti culturali e socio-economici
<ul style="list-style-type: none">- Nel 1925, l'amministrazione locale, per cercare di regolare l'ingente flusso di ciclisti, decise di realizzare le prime piste ciclabili- Negli anni '30 l'attenzione alla due ruote da parte della Municipalità diminuì- Nel 1924 il Parlamento olandese approvò una legge che stabiliva il pagamento annuale di una tassa di 3 fiorini (poi ridotta a 2 fiorini e mezzo) per tutti i possessori di una bicicletta- Nel 1928 tale tassa fu indirizzata al Fondo per la circolazione stradale, il quale però era stato istituito per finanziare prevalentemente infrastrutture destinate al traffico automobilistico	<ul style="list-style-type: none">- L'iperinflazione del marco tedesco, l'importazione di biciclette a cifre vantaggiose dalla Germania e la conseguente crescita dell'industria ciclistica olandese portarono ad una diminuzione vertiginosa dei prezzi: si passò da una media di 120 fiorini nel 1919 ai 27 del 1936- Negli anni '20 si verificò la definitiva diffusione di massa della bicicletta, la quale divenne accessibile anche alla classe operaia- I nazisti, durante l'occupazione, sequestrarono qualsiasi tipo di veicoli: nel 1942 furono sottratte ben 50.000 biciclette agli abitanti di Amsterdam

Aspetti associazionistici	Aspetti legislativi e urbanistici
<ul style="list-style-type: none">- Negli anni '20 e '30, vennero occasionalmente organizzate manifestazioni in bicicletta, la quale non era ancora l'oggetto delle proteste, ma semplicemente un mezzo comodo da usare per dimostrare il dissenso	<ul style="list-style-type: none">- Il Piano di Sviluppo Urbano del 1935, prevedeva che i nuovi nuclei residenziali e lavorativi sarebbero stati pianificati in modo tale che la distanza massima da percorrere in bicicletta, per raggiungere il centro, avrebbe richiesto meno di 30 minuti ad una velocità di 15 km/h- Il Piano però definiva opere che riguardavano prevalentemente il traffico motorizzato, come l'ampliamento della rete stradale e il tunnel sotto l'IJ

4.3 Il mezzo della rivoluzione (1948 – 1975)

- *Aspetti politici*

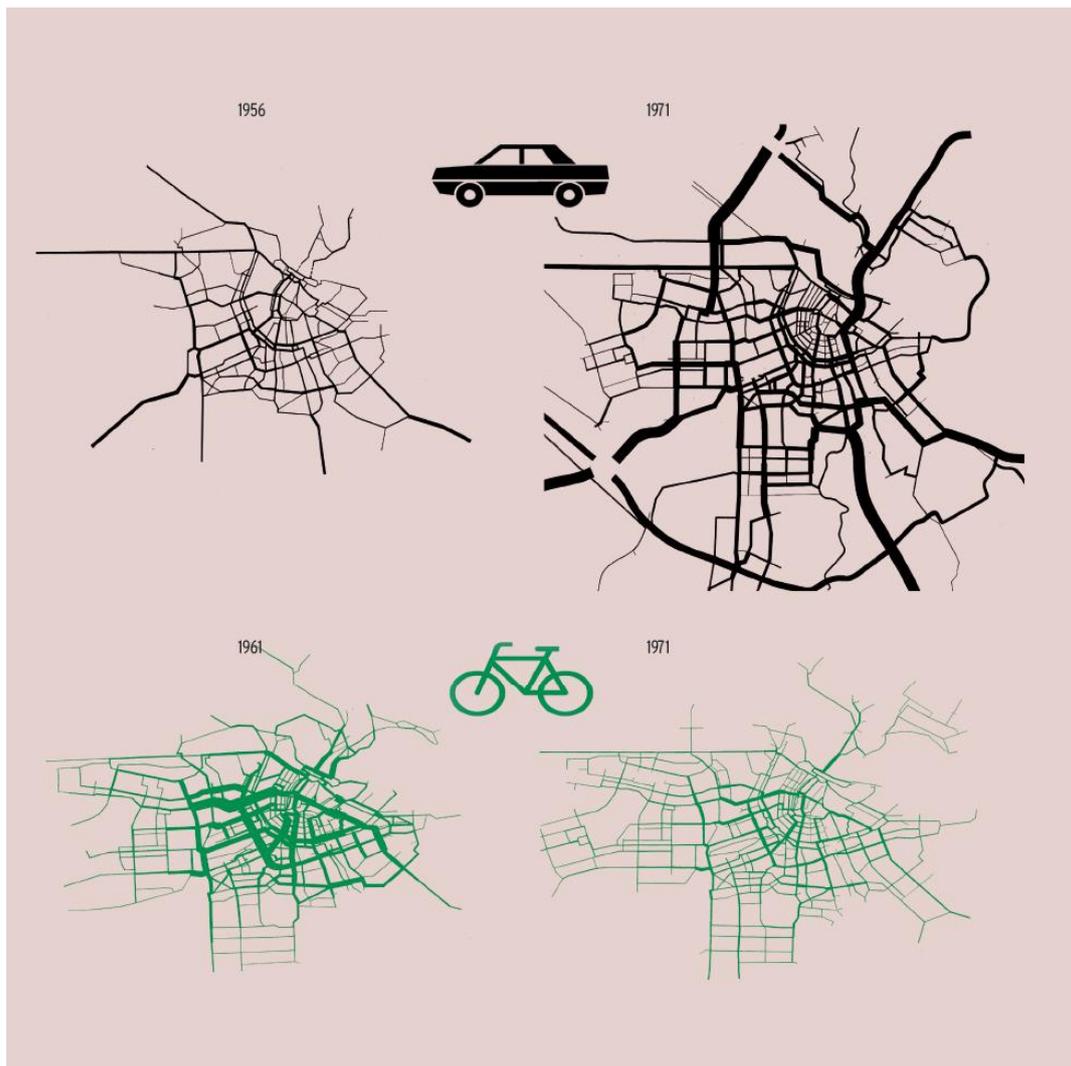
Nel secondo dopoguerra, la pubblica amministrazione si rimise rapidamente in moto, anche grazie ad una rinnovata attenzione nei confronti del settore della viabilità. A partire dagli anni '50 il governo avviò una politica che prevedeva la realizzazione di un numero impressionante di nuove strade, autostrade e ponti, oltre a sanare in breve tempo i danni, derivanti dal conflitto appena terminato, del sistema infrastrutturale esistente. In questo periodo la bicicletta fu completamente esclusa dalle visioni del governo. Il Ministero dei Trasporti lo ammise successivamente con molta sincerità, affermando: *“il numero di autovetture aumentò da mezzo milione nel 1960 a 3 milioni nel 1975. Questo incremento contribuì non solo a rendere le automobili più convenienti, ma anche a promuoverne attivamente l'uso, anche per quei tragitti che in passato venivano coperti in bicicletta. Di conseguenza, la bicicletta divenne sempre meno attraente e l'attenzione nei suoi confronti da parte del governo risultò minima. Le aspettative di crescita erano tali che nel futuro prossimo il traffico ciclistico sarebbe notevolmente diminuito, soprattutto a causa del pendolarismo, fino a raggiungere una quota trascurabile rispetto al traffico automobilistico. Nel periodo tra il 1960 e il 1975, la progettazione di spazi destinati alle biciclette perse molto terreno a causa dell'aumento del traffico motorizzato, che si tradusse in una maggiore enfasi nella realizzazione di infrastrutture per le quattro ruote”* [1]. La mobilità ciclabile nei Paesi Bassi riceveva poca o nessuna attenzione politica, sia a livello locale che nazionale. Dal momento che l'idea dominante era che il ciclista fosse un normale utente della strada, negli anni '60 nel centro di Amsterdam non furono costruite piste ciclabili o corsie riservate, in quanto l'amministrazione comunale e il Comitato per il traffico erano contrari ad una separazione assoluta delle diverse tipologie di mezzi di trasporto, facendo riferimento a ragioni pratiche, come l'assenza di spazio, e a considerazioni politiche, per cui tutti gli utenti della strada, senza distinzioni, avevano uguali diritti. Le preoccupazioni dei ciclisti, però, importavano poco a chi amministrava la città, infatti i rappresentanti locali di qualsiasi orientamento politico giudicarono la diffusione delle automobili come il frutto del progresso: gli esponenti di destra, vicini al mondo dell'imprenditoria (e dell'industria automobilistica), la consideravano un trionfo del capitalismo, mentre quelli di sinistra, che ritenevano che i lavoratori dipendenti meritassero di possedere un'automobile tanto quanto i loro dirigenti, la ritenevano un trionfo della classe operaia [2]. Alcuni politici di destra nonché membri del Consiglio comunale, avevano addirittura suggerito di bandire le biciclette da tutte le strade della città, tale proposta fu però bocciata categoricamente dal Comitato, in quanto la velocità delle auto sarebbe aumentata in modo intollerabile e lo spostamento in sicurezza per i pedoni sarebbe peggiorato. Questa proposta però in parte si concretizzò, in quanto nel corso degli anni '60 diverse strade vennero chiuse al traffico ciclistico: il sindaco Gijs van Hall intraprese tale iniziativa per favorire l'ingente flusso di automobili che attanagliava la città. La prima strada ad essere soggetta al divieto di circolazione fu Leidsestraat, una delle vie con la più alta concentrazione di biciclette, che venne interdetta alle due ruote in seguito ai lavori per la posa dei nuovi condotti fognari, cavi telefonici e binari del tram. L'amministrazione aveva sottolineato che l'interdizione sarebbe durata 3 mesi, tuttavia essa divenne definitiva nel 1961. La medesima sorte toccò ad altri assi viari assiduamente frequentati dai ciclisti, il che evidenziava una politica improntata sempre più sull'idea di una città *car oriented* [3]. Nel 1955, il 75% di tutti gli spostamenti ad Amsterdam avveniva in bicicletta, mentre nel 1970 si scese al 25%, tale calo era anche riconducibile al crescente processo di suburbanizzazione che comportava un aumento delle distanze da percorrere e un conseguente incremento nell'uso dell'automobile da e per il centro città: nel 1940, la distanza massima di spostamento ad Amsterdam era di 6 km, mentre nel 1970 questo valore si attestava a 16 km [4].

[1] Ministerie van Verkeer en Waterstaat – Rijkswaterstaat, *Verkeersgegevens 1983*, Den Haag 1983.

[2] Jordan P., *In the city of bikes – The story of the Amsterdam cyclist*, Harper Perennial, 2013 pp. 293–295.

[3] Agudo S., *The Dutch and their Bikes: Scenes from a Nation of Cyclists*, XPat Scriptum Publishers, 2014, pp. 170-172.

[4] Dutch Bicycling Council, *Annual Report – 2006*, Amsterdam.



L'intensità dei flussi di traffico ad Amsterdam, sulla base delle misurazioni effettuate durante l'ora di punta serale. I due grafici in alto illustrano la crescita del traffico automobilistico: a sinistra (1956), le strade più trafficate sono percorse da circa 2.500 automobili, a destra (1971), con una rete stradale molto più estesa, il numero è salito a circa 8.000. I due grafici in basso mostrano invece l'involuzione della mobilità ciclabile: a sinistra (1961), circa 7.500 ciclisti percorrono i tratti più trafficati, a destra (1971) il numero è sceso a circa 2.500. (Fonte: Feddes F., Bike City Amsterdam, p. 32)

Tuttavia, dalla fine degli anni '60, gli ambientalisti e gli attivisti facenti parte del mondo dell'associazionismo promossero l'uso della bicicletta in città, con vistose e talvolta aggressive manifestazioni. Le loro principali preoccupazioni riguardavano l'inquinamento atmosferico e acustico, la congestione del traffico e la carente sicurezza stradale: quest'ultimo tema segnò un punto di svolta. Infatti, in seguito al picco di vittime della strada del 1972, di cui molti giovani e bambini, i politici si resero conto che non potevano più ignorare la questione, motivo per cui la città iniziò progressivamente a prestare un'attenzione alle esigenze delle famiglie e dei bambini. A partire dall'inizio degli anni '70 si fecero largo due diverse soluzioni ai problemi del traffico di Amsterdam, ovvero adattare i modelli di sviluppo e la struttura della città all'automobile o limitare il suo accesso al centro della città e promuovere gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici: quest'ultima opzione fu quella che prevalse all'interno del Consiglio comunale [5]. L'amministrazione iniziò pertanto ad imporre, nei confronti delle quattro ruote, divieti di sosta e di accesso alle vie più strette del centro storico. Nonostante fossero stati installati numerosi cartelli e recinzioni, erano pochi gli automobilisti che li rispettavano, motivo per cui nel 1972, lungo i lati

[5] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Amsterdam 2019, p. 98.

delle strade furono collocati dei paletti d'acciaio (chiamati *Amsterdammertjes*) per impedire alle automobili di sostare irregolarmente sul marciapiede [6]. Tale strumento divenne ben presto molto popolare, al punto che nel 1974 se ne potevano contare più di 3.500 sparsi per tutta la città. Questo intervento fu molto innovativo, soprattutto se si pensa che all'epoca il recupero dello spazio sottratto dall'auto non era affatto una cosa scontata. Alla fine però, contrastare la sosta delle automobili si rivelò il miglior punto di partenza per guadagnare spazio, per cui la conclusione era che *“l'unica alternativa era far rispettare i divieti, ove possibile, attraverso interventi fisici. Ciò che non è permesso deve essere reso impossibile. In altre parole, applicazione delle regole attraverso la progettazione dello spazio urbano”* [7]. La riprogettazione dello spazio urbano implicò la conseguente rimozione di tutti i parcheggi dalle piazze cittadine, come accadde a Nieuwmarkt e Amstelveld, a cui si aggiunse la scomparsa di centinaia di posti su terreni in disuso, come quello di Waterlooplein, una volta che essi vennero edificati. I cambiamenti che ebbero luogo ad Amsterdam si riscontrarono anche nelle politiche di livello nazionale. Per il Ministero dei Trasporti la ragione più importante era di natura finanziaria: gli interventi di rilievo nella realizzazione di infrastrutture stradali alla fine degli anni '60 non potevano continuare, poiché il governo centrale aveva sempre più difficoltà a reperire i fondi necessari. A questo si aggiungeva la visione ambiziosa di Willem Drees Jr., il Ministro dei Trasporti, dei Lavori Pubblici e della Gestione delle Acque dal 1971 al 1972, il quale sosteneva fermamente la necessità di un cambio di rotta. Secondo Drees Jr. si sarebbe dovuto ridurre sensibilmente l'uso dell'automobile e promuovere al tempo stesso il trasporto pubblico, in modo tale da contrastare gli effetti negativi esercitati dal traffico stradale nei confronti del contesto spaziale e sociale del Paese. Un elemento che fece riflettere ancora di più l'opinione pubblica olandese fu lo sconvolgente rapporto del 1972 dell'Istituto Olandese di Economia, che doveva servire da base per la futura politica integrata del traffico e dei trasporti. I calcoli presenti al suo interno dimostravano che era consigliabile espandere sensibilmente la rete stradale sia con l'ampliamento delle strade esistenti sia con la costruzione di infrastrutture completamente nuove: gli investimenti necessari a tal fine però erano stimati tra i 15 e 22 miliardi di fiorini entro il 2000. Le conseguenze politiche del rapporto furono devastanti, in quanto quasi tutti i partiti ritennero inaccettabile una spesa simile, rifiutando per giunta la visione futura di un Paese pieno di strade con decine di corsie [8]. Inoltre, in seguito alla crisi petrolifera del 1973, l'immagine delle quattro ruote iniziò a deteriorarsi. Infatti, nella presentazione del bilancio del 1975, il governo progressista di Joop Den Uyl annunciò una linea politica che mirava a ridurre l'uso dell'auto, migliorare il trasporto pubblico e prestare maggiore attenzione alla sicurezza degli utenti più vulnerabili della strada [9]. Tale approccio trovava d'accordo i laburisti, i cristiano-democratici e i liberali, i quali cambiarono punto di vista rispetto al passato, in quanto fortemente a favore della salvaguardia della qualità della vita in città. Le lobby dell'automobile furono tutt'altro che entusiaste, a tal punto che RAI (Associazione dei cicli e degli autoveicoli) e BOVAG (Associazione olandese dei rivenditori di autovetture e camion) criticarono ferocemente l'inasprimento della politica contro l'automobile, mentre KNAC (Club degli automobilisti olandesi) sostenne *“che i Paesi Bassi si stavano dirigendo verso la bancarotta del sistema dei trasporti”* [10].

- *Aspetti culturali e socio-economici*

Il Secondo dopoguerra si aprì con il varo di un piano di investimenti, da parte degli Stati Uniti d'America, per sostenere la rinascita europea. Subito dopo la fine del conflitto infatti, gli Stati Uniti erano all'apice della loro influenza e avevano intenzione di confermare il ruolo di supremazia e di paese guida dell'Occidente. In tal senso si inserì il Piano Marshall, che prevedeva aiuti nei confronti dei paesi europei, non soltanto sotto forma di dollari, ma anche di prodotti e beni di prima necessità.

[6] De Groot H., NRC Handelsblad, 23 agosto 1972.

[7] Gemeente Amsterdam, *Voorontwerp - VCP*, pp. 73-86.

[8] Ministerie van Verkeer en Waterstaat – Rijkswaterstaat, *Verkeersgegevens 1983*, Den Haag 1983

[9] De Groot H., NRC Handelsblad, 14 luglio 1975.

[10] Wilhelmson F., Trouw, 17 settembre 1975.

Il programma per la ricostruzione dell'Europa fu determinante per la rinascita dei Paesi Bassi, soprattutto se si considera che tra il 1948 e il 1951 al Paese dei tulipani furono destinati circa 1,1 miliardi di dollari, risultando il quinto stato per attribuzione di risorse, dopo Regno Unito, Francia, Germania e Italia. Queste risorse favorirono il processo di rinascita del Paese, come testimoniato, ad esempio, dal progressivo ampliamento e rafforzamento della rete stradale e autostradale, che avrebbe favorito, di lì a poco, il transito di milioni di automobili. Il Piano era pertanto proteso allo sviluppo e alla modernizzazione del sistema produttivo, ma anche all'allineamento dei Paesi Bassi all'*American way of life*, in termini di consumo e accesso ai beni e di adesione a modelli liberal-democratici costituzionali.

Il periodo successivo al 1950 si contraddistinse per grandi cambiamenti. Il numero di abitanti nei Paesi Bassi passò da 10,0 milioni nel 1950 a 13,6 milioni nel 1975, nello stesso periodo, la popolazione attiva aumentò del 44%, passando da 3,9 milioni a 5,6 milioni e il numero di alloggi raddoppiò, passando da 2,2 milioni nel 1950 a 4,4 milioni nel 1975. Dai nuovi quartieri residenziali periferici della capitale olandese, i colletti bianchi si spostavano verso gli uffici ubicati nel centro cittadino, mediante l'uso della bicicletta. A metà degli anni '50, si stimava che i 900.000 abitanti di Amsterdam avessero tra le 500.000 e le 600.000 biciclette, ovvero il doppio di quelle possedute prima dell'inizio della guerra. Nel centro della città, erano inoltre in funzione circa 400 garage destinati ad ospitare le due ruote, ciascuno con una capacità media di 175 unità, a cui si aggiungevano i parcheggi in strada (per circa 70.000 biciclette), tuttavia tale offerta era di gran lunga insufficiente per soddisfare la domanda generata dalle centinaia di migliaia di ciclisti che ogni giorno si recavano in città per lavorare. In risposta alle numerose biciclette parcheggiate disordinatamente, un nuovo fenomeno si diffuse in tutta la città: sulle vetrine dei negozi e sulle facciate degli edifici, commercianti e residenti iniziarono ad affiggere dei cartelli recanti messaggi molto chiari, come "Vietato parcheggiare le biciclette", "Parcheggio riservato ai soli clienti" e "Le biciclette saranno rimosse" [11]. Tali misure furono pressoché inutili, per cui nel 1955, la polizia di Amsterdam iniziò a rimuovere sistematicamente le biciclette parcheggiate in modo irregolare dai luoghi proibiti [12].



Un insieme di biciclette parcheggiate disordinatamente, lungo un canale della città nel 1965 (Fonte: <https://www.pinterest.ca/pin/108790147220906356/>)

[11] Knap H., *Amsterdams Dagboek* in "Het Parool", 22 giugno 1955.

[12] De Graaf W., *Politie zuivert straat van honderden fietsen* in "Het Nieuws van de Dag", 8 agosto 1956.

Alla fine degli anni '50, nella capitale olandese si registrò una progressiva diffusione di automobili: nel 1958, il parco auto circolante ad Amsterdam era di 1 auto ogni 23 abitanti, un valore nettamente inferiore rispetto ad altre capitali europee. A Parigi, ad esempio, c'era 1 auto ogni 7,5 persone, a Stoccolma 1 ogni 10, a Londra 1 ogni 11,5 e a Copenaghen (dove la bicicletta era un mezzo molto usato) 1 ogni 15 persone. Nonostante il tasso relativamente basso, il numero di auto nella capitale olandese stava sensibilmente aumentando [13]. Negli anni '60 infatti, la motorizzazione di massa travolse la capitale, a tal punto che dal 1960 al 1970 il numero di automobili in circolazione quadruplicò [14]. La grande prosperità di quegli anni era strettamente collegata al rapido incremento del possesso di quattro ruote: il loro uso aumentò sensibilmente grazie anche alla crescente emancipazione delle donne, resa in parte possibile dal miglioramento dell'istruzione, da una visione più liberale e da nuclei familiari più ristretti. L'espansione della città, con la realizzazione di nuovi quartieri residenziali in periferia, comportò un aumento delle distanze da percorrere, che ebbe importanti effetti sul volume dei flussi di traffico e sulla scelta del mezzo di trasporto. La diffusione delle automobili ebbe inevitabilmente un forte impatto sui ciclisti, i quali erano i più infastiditi da tale situazione, come indicava la testimonianza di un impiegato di ufficio: *“anche allungare la mano per indicare la svolta è un problema. È già capitato più volte che una vettura mi abbia colpito il braccio, con l'automobilista che mi ha poi guardato con un sorriso compiaciuto”* [15]. Più l'auto dominava la scena del traffico, più la sicurezza stradale si riduceva, come testimoniavano i dati del 1950, anno in cui il numero totale di vittime della strada era di 1.021, mentre i feriti ammontavano a 19.500: la percentuale di ciclisti era rispettivamente del 33% e del 42%. Questi numeri raggiunsero un picco nel 1972 con 3.264 morti per incidenti stradali e 70.000 feriti, di cui rispettivamente il 17 e il 32% ciclisti. In sostanza, nell'arco di 20 anni, si assistette ad un aumento del 200% dei decessi e del 250% dei feriti [16].

Il pericolo non era rappresentato solamente dalle numerose auto in transito, ma anche dall'aumento di quelle parcheggiate. Nel centro cittadino, a causa della scarsità di spazio, la quasi totalità delle strade iniziò ad essere affollata di auto in sosta, così come avveniva nei decenni precedenti con le due ruote: la differenza principale, però, era che una macchina occupava lo spazio di dieci biciclette.



Amstelveld invasa dalle automobili nel 1965 (Fonte: <https://www.nottinghampost.com/news/history/gallery/see-15-photos-amsterdams-long-1741744>)

[13] Jordan P., *In the city of bikes – The story of the Amsterdam cyclist*, Harper Perennial 2013, p. 279.

[14] De Vries R., *Raadslid Hamers: Tegen politiek* in "De Telegraaf", 1° giugno 1962.

[15] Kuipers W., *Veiligheid van fietser bestaat slechts in zijn dromen* in "Het Nieuws van de Dag", 10 luglio 1963.

[16] Ministerie van Verkeer en Waterstaat – Rijkswaterstaat, *Verkeersgegevens 1983*, Den Haag 1983

Inoltre, molte piazze della città, come Amstelveld, Leidseplein, Rembrandtplein e Nieuwmarkt, che per secoli erano stati luoghi di aggregazione e mercati all'aperto, divennero improvvisamente parcheggi a cielo aperto. In tal senso, lo scrittore Jen Vlietstra aveva ipotizzato che *“anche ad Amsteram la bicicletta scomparirà, perché al ciclista è stata data la possibilità di andare in macchina e perché, siamo onesti, andare in bicicletta è divertente e salutare, ma guidare un'auto è più piacevole. E lo sviluppo della società continuerà senza dubbio a favorire uno standard di vita più elevato per tutti”* [17]. Tuttavia, il commento di Vlietstra, datato 1955, venne smentito meno di 10 anni dopo, con l'emergere nella società della generazione del “baby boom”.

A differenza dei loro genitori, i bambini nati nei Paesi Bassi durante la guerra o poco dopo il 1945 non avevano memoria della crisi degli anni '30 o dell'occupazione nazista. Essi non si sentivano vincolati dal dovere morale di vivere nell'austerità o di ricostruire il Paese, al contrario erano abituati ad una prosperità che cresceva con loro, mettendo addirittura in discussione lo stile di vita dei loro genitori. Una quota significativa di questa nuova generazione si trasferì quindi ad Amsterdam negli anni '60 per studiare e godersi la vita di città: i valori di cui si facevano portatori non erano solo in contrasto con quelli dei loro genitori, ma anche con quelli che caratterizzavano la città fino ad allora. Essi crearono pertanto una nuova ed energica cultura giovanile, rifiutando l'autorità e il potere della polizia e cambiando la funzione, l'aspetto e l'atmosfera della capitale olandese. Amsterdam subì una trasformazione negli anni '60 e '70, passando da città operaia a città della gioventù, come ha sintetizzato il politologo Herman de Liagre Böhl [18].

La nuova generazione, trasferendosi nella capitale olandese, era alla ricerca di alloggi a prezzi accessibili: in tal senso una moltitudine di giovani si insediò nei vecchi quartieri popolari che erano stati precedentemente abbandonati, venendo di fatto riscoperti. La compattezza del centro cittadino, dal loro punto di vista, era un vantaggio, perché i luoghi dove la gente era solita recarsi, come l'università e i ritrovi del divertimento quali Spui, Paradiso e Melkweg, erano vicini e tutti facilmente raggiungibili in bicicletta. La visione della mobilità urbana di questi giovani era molto semplice: essi non ambivano a possedere un'automobile, che definivano un elemento di disturbo e un pericolo, oltre ad essere un modo ingombrante per muoversi in città. A loro avviso, anche il trasporto pubblico non era un'alternativa particolarmente allettante, perché i tram e gli autobus rimanevano bloccati nel traffico tanto quanto le automobili e il loro servizio era garantito solo in certe fasce orarie, limitando i loro spostamenti. Un altro aspetto determinante riguardava il fatto che molti giovani, provenienti dalle province e trasferitisi ad Amsterdam per studiare, erano abituati sin da piccoli ad andare a scuola in bicicletta: nelle zone rurali infatti, non era insolito percorrere più di 10 km nel tragitto casa-scuola. Essi portarono in città non solo le loro biciclette, ma anche la loro radicata abitudine di usarle quotidianamente, come fecero da allora tante generazioni di nuovi studenti. Tutto questo portò alla riscoperta delle due ruote, non solo come mezzo rapido per spostarsi in città ogni giorno, ma anche e soprattutto come simbolo di libertà, in senso metaforico, ideologico e politico [19].

Alla fine del 1973, la mobilità ciclabile ricevette inoltre un inaspettato contributo da parte di un'improbabile categoria: i grandi produttori di petrolio. Nell'ottobre di quell'anno infatti, durante la guerra arabo-israeliana del 1973, i Paesi Bassi inviarono armi in aiuto di Israele e, per vendicarsi, gli Stati arabi produttori di “oro nero” indicarono i Paesi Bassi come la seconda nazione (dopo gli Stati Uniti) ad essere sottoposta all'embargo petrolifero. A causa di questo provvedimento, il Paese dei tulipani venne colpito da una crisi energetica, a tal punto che il governo nazionale decise che il modo migliore per sopravvivere, in assenza di grandi quantitativi di petrolio, fosse quello di vietare la circolazione domenicale di tutte le circa 3 milioni di autovetture presenti nei Paesi Bassi [20].

[17] Vlietstra J., *Bescherm die grillige fietsers!* in “Het Vrije Volk”, 8 ottobre 1955.

[18] De Liagre Böhl H., *Amsterdam op de helling. De strijd om de stadsvernieuwing*, Amsterdam 2010, p. 71.

[19] Ministry of Transport, Public Works and Water Management - Directorate general for Passenger Transport, *The Dutch Bicycle Master Plan: Description and evaluation in an historical context*, Amsterdam 1999, pp. 28-29.

[20] Robertson N., *The Netherlands takes a car-less sunday in stride* in “The New York Times”, 5 novembre 1973.

Tuttavia, misure di questo tipo non erano una novità per gli olandesi, in quanto poco prima e subito dopo la Seconda guerra mondiale, il governo impose il divieto di circolazione domenicale per risparmiare carburante a causa della sua scarsa disponibilità, situazione che si ripeté tra il 1956 e il 1957, durante la crisi di Suez. Tali restrizioni però, si verificarono in periodi in cui gli olandesi possedevano ancora poche automobili, per cui gli effetti furono di modesta entità: nel 1973 invece, le vetture circolanti nei Paesi Bassi erano dieci volte quelle del 1956. Il primo ministro Joop den Uyl, che soltanto sei anni prima aveva orgogliosamente dichiarato che tutti dovevano possedere un'automobile, affermava ora che, a causa dell'embargo, gli olandesi avrebbero dovuto riconsiderare l'idea di acquistarne una [21]. Il 4 novembre 1973, ovvero la prima domenica a piedi, Amsterdam si trasformò e i ciclisti riconquistarono il paesaggio urbano per la prima volta dopo anni. Le immagini di Amsterdam vuota erano particolarmente spettacolari: le strade e le piazze più trafficate e pericolose della città, come Dam, Muntplein e Ferdinand Bolstraat, erano diventate di colpo vuote e tranquille. È fondamentale sottolineare che è impossibile stabilire se questa esperienza abbia influito sulla storia della bicicletta, quello che è certo però è che le domeniche senza auto incoraggiarono tutti coloro i quali volevano un cambiamento [22].

Nel giro di un paio di mesi, il divieto domenicale venne sostituito da un sistema di razionamento della benzina, tuttavia in un rapporto della Municipalità, datato gennaio 1974, si evidenziava che *“grazie alla crisi petrolifera, le persone camminano e si spostano in bicicletta più di quanto non abbiano fatto da quando l'automobile ha preso il sopravvento in città nell'ultimo decennio”* [23].

A differenza di altri paesi europei come l'Italia, le ripercussioni sulle vendite di automobili furono limitate, in quanto esse crollarono per un breve periodo, passando da 253.000 unità nella prima metà del 1973 a 204.000 nella prima metà del 1974: il mercato però si riprese presto, infatti nella prima metà del 1975 le vendite si attestarono a 273.000 unità [24].

Batavus, un'azienda olandese leader nella produzione di biciclette, registrò negli ultimi tre mesi del 1973 un aumento delle vendite del 70% rispetto all'anno precedente, mentre nel 1974 furono vendute 1,2 milioni di unità, ovvero più del doppio di sette anni prima [25]. L'embargo petrolifero del 1973 e la conseguente crisi energetica spinsero moltissime persone a riconsiderare il ruolo dell'automobile ad Amsterdam. Al tempo stesso, questo evento mise a nudo la debolezza della cultura automobilistica e l'illusione di una fornitura inesauribile di carburante, minacciando il senso di dare per scontato l'esistenza e l'utilizzo delle automobili e rivelando le deboli fondamenta su cui era stata costruita la prosperità del Paese. Alcuni membri del governo *“si soffermarono a pensare che la crisi petrolifera avesse dato ai Paesi Bassi un primo sentore di un mondo senza petrolio e senza quattro ruote”* [26].

- *Aspetti associazionistici*

Tre settimane dopo l'introduzione del divieto di circolazione delle biciclette in Leidsestraat, il malcontento dei ciclisti portò a quella che fu la prima protesta condotta su biciclette e riguardante le due ruote. Nel pomeriggio del 28 ottobre 1960, circa 40 studenti universitari, armati di striscioni, volantini e un megafono, disobbedirono alla nuova ordinanza attraversando Leidsestraat in bicicletta, a cui seguì l'intervento della polizia che interruppe la manifestazione e arrestò diversi dimostranti. Sebbene la protesta degli studenti fosse stata di breve durata e sostanzialmente inefficace, in quanto nel giugno del 1961 la Municipalità rese permanente il divieto, la loro azione diretta per le strade presagì la tattica che sarebbe stata perseguita negli anni a venire dal mondo dell'associazionismo [27].

[21] Meijer R., *Den Uyl: liever één werkdag per week autoloos* in “Het Parool”, 20 novembre 1973.

[22] De Vries M., *De Volkskrant*, 5 novembre 1973.

[23] Farber J. B., *What's doing in Amsterdam* in “The New York Times”, 6 gennaio 1974.

[24] De Vries M., *De Volkskrant*, 30 luglio 1975

[25] Goldman L., *Bike sales skyrocket over western europe* in “Los Angeles Times”, 7 luglio 1974.

[26] Anet Bleich A., *Joop den Uyl 1919-1987. Dromer en doordouwer*, Amsterdam 2008, pp. 48-49.

[27] Jordan P., *In the city of bikes – The story of the Amsterdam cyclist*, Op. cit. p. 315.

Gli emergenti movimenti controculturali degli anni '60 si scontrarono con le convenzioni sociali e il tutto si manifestò in un attivismo organizzato, volto a trasformare i nuovi valori e i nuovi desideri in cambiamenti reali. La controcultura si concentrò su una serie di questioni, dalla democratizzazione dell'istruzione all'eco compatibilità l'imprenditoriale: ad Amsterdam in particolare, si focalizzò anche su questioni concernenti la politica urbana. La generazione di giovani degli anni '60 volle influenzare la politica, senza però essere vincolata da quest'ultima. I principali mezzi di lotta del movimento organizzato di Provo (dal 1965 al 1967) erano ironiche e scherzose provocazioni volte a disorientare le autorità. Roel van Duijn, uno dei fondatori di Provo, considerava obsoleta la secolare lotta di classe: *“il proletariato si è sottomesso ai suoi leader politici e allo schermo televisivo. Si è fuso con la vecchia borghesia in una massa grigia e senza cervello di consumatori incalliti”* [28]. Van Duijn iniziò pertanto a elaborare l'idea di un conflitto, che vedeva da una parte le masse senza cervello e dall'altro un mix poliedrico di soggetti, che chiamò “provotariato”. L'operato di Provo risultò molto efficace sia in termini di contenuti che di influenza politica, in quanto senza entrare a far parte del “sistema”, riuscì ad influire sull'agenda politica per diversi anni. La loro teatralità e giocosità era solo una facciata, in quanto di fatto affrontavano questioni serie e urgenti che erano state ignorate per troppo tempo, come l'elevato numero di vittime della strada: il rapporto generale della municipalità di Amsterdam del 1965, anno di fondazione di Provo, riportava ben 31.868 incidenti stradali, con 5.655 feriti e 93 morti [29]. I Provos non erano contrari alla modernizzazione della città esistente, ma sostenevano che l'approccio su vasta scala della municipalità (con le esigenze commerciali che prevalevano su quelle residenziali e le demolizioni per la costruzione di strade) si basasse su una concezione di trasformazione ormai antiquata e obsoleta [30]. Una delle iniziative più ricordate di Provo fu il Piano delle Biciclette Bianche del 1965, ideato dal carismatico Robert Jasper Grootveld e dal pragmatico Luud Schimmelpennink. Secondo Grootveld, Provo era troppo concentrato nella sua opposizione all'auto, e non faceva abbastanza per creare una valida alternativa: propose quindi di disseminare un gran numero di biciclette, destinate ad un uso collettivo, in giro per la città.



Distribuzione delle biciclette bianche ad Amsterdam (Fonte: <https://www.pinterest.it/pin/847450854856963459/>)

[28] Bruntlett C., Bruntlett M., *Building the Cycling City: The Dutch Blueprint for Urban Vitality*, Island Pr, 2008, pp. 93-94.

[29] Gemeente Amsterdam, *Stedelijk annual report Amsterdam*, Amsterdam 1965, p. 58.

[30] Verlaan T., *De ruimtemakers. Projectontwikkelaars en de Nederlandse binnenstad 1950-1980*, Nijmegen 2017, pp. 142-143.

Il Piano prevedeva l'introduzione di 20.000 biciclette gialle, poi diventate bianche (il cui colore simboleggiava l'innocenza e il pacifismo), che avrebbe permesso alla città di continuare ad essere accessibile. A questo seguirono altri "piani bianchi", tra cui il Piano del corpo bianco, che prevedeva di disegnare sull'asfalto la sagoma delle vittime di incidenti stradali, e il Piano del poliziotto bianco, per convertire gli agenti di polizia in assistenti sociali [31]. In concreto però, il Piano delle Biciclette Bianche fu un totale fallimento. Le biciclette bianche effettivamente presenti in strada erano poco più di una manciata (alcune delle quali ancora imbevute della vernice fresca applicata frettolosamente), buona parte delle quali fu in seguito rubata o distrutta. A posteriori, questo fallimento non dovrebbe sorprendere più di tanto, soprattutto se si considera che il Piano in questione prevedeva la condivisione delle due ruote in una città in cui tutti possedevano già una bicicletta. L'elemento chiave alla sua base infatti non riguardava tanto il traffico e i trasporti, quanto piuttosto la proprietà privata rispetto a quella collettiva: esso prevedeva l'esproprio e la condivisione della bicicletta, rendendola di fatto una forma di trasporto pubblico e non privato. Tuttavia, questa idea di rivoluzione della proprietà riguardava un problema che non esisteva ad Amsterdam, lasciando irrisolti i problemi più concreti della mobilità ciclistica. Nonostante tutto questo, il successo simbolico di tale Piano fu straordinario, poiché mise al centro dell'attenzione la bicicletta, in quanto ovvia soluzione ai problemi della congestione del traffico, dell'inquinamento e della continua riduzione dei livelli di sicurezza in strada. Il prestigio della bicicletta si rafforzò in una circostanza inaspettata, ovvero quando la principessa Beatrice sposò Claus von Amsberg. Il fatto che Claus e la bicicletta bianca avessero fatto la loro comparsa nello stesso momento è una coincidenza, ma colpisce comunque. Il 28 giugno 1965, la principessa, che sarebbe in seguito succeduta al trono olandese, presentò il suo futuro marito al popolo, ed esattamente un mese dopo, il 28 luglio, la prima bicicletta bianca venne mostrata a Spui. L'elemento chiave della vicenda ruotava attorno alle origini tedesche del principe Claus, soprattutto perché, negli anni '60, tra i giovani crebbe fortemente l'interesse nella Seconda guerra mondiale. In questa atmosfera, la relazione tra la principessa Beatrice e Claus Von Amsberg provocò forti proteste, come testimoniavano le diciture degli striscioni "Claus Raus" e "Oranje-SS" che iniziarono a comparire nelle varie piazze della città. In questa ondata di protesta si fece largo il grido "rivoglio la mia bici", ideato dai giornalisti Joop van Tijn e Renate Rubinstein, con chiaro riferimento alle due milioni di biciclette sequestrate dai tedeschi durante l'occupazione dei Paesi Bassi: vent'anni dopo, la bicicletta divenne nuovamente un simbolo di resistenza, motivo per cui l'utilizzo delle due ruote da parte degli abitanti di Amsterdam rappresentava un'altra ragione di cui andare fieri [32].

Il movimento dei Provocatori si sciolse dopo soli due anni, tuttavia una parte dei suoi membri diede vita ad un nuovo gruppo, chiamato *Kabouters*, che promuoveva l'idea di una società alternativa. Il movimento prese il nome dai folletti che, secondo la leggenda, comparivano di notte per compiere buone azioni e analogamente, i *Kabouters* di Amsterdam cercarono di innescare cambiamenti sociali su piccola scala dal basso verso l'alto. La qualità della vita in città, la tutela dell'ambiente e la messa al bando delle auto erano ancora una volta temi di spicco nella loro vasta gamma di progetti. I *Kabouters* e i connessi gruppi di protesta come *Auto-Eliminatie Dienst* (Dipartimento per l'Eliminazione delle Auto), *De Lastige Amsterdammer* (L'esigente abitante di Amsterdam) e *Amsterdam Autovrij* (Amsterdam senza auto) non temevano di compiere azioni estreme, come graffiare le auto e bloccare il traffico automobilistico attraverso sit-in di vario tipo. La prima protesta ebbe luogo nell'aprile 1970, e fu particolarmente efficace dal momento che a giugno fu introdotto, per un periodo di prova, il divieto di accesso delle auto ad alcune parti della città, il quale divenne permanente poco tempo dopo. Nello stesso anno, i *Kabouters* sorpresero l'opinione pubblica vincendo cinque seggi alle elezioni comunali: la loro esperienza politica non durò molto, ma fu un grande campanello d'allarme per gli altri partiti, in particolare per i laburisti in progressivo calo di consensi [33].

[31] Tasman C., *Louter Kabouter*, Singel Uitgevers, Amsterdam 1996, pp. 21–24.

[32] Jordan P., *In the City of Bikes*, Op. cit. pp. 244-245.

[33] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Op. cit. pp. 74-76

Più tardi, a partire dalla seconda metà degli anni '70, proprio il Partito Laburista programmò una spettacolare inversione di tendenza, facendo proprie alcune delle idee elaborate precedentemente dai Provo e dai Kabouter. Un aspetto particolarmente rilevante riguardava i problemi dei vecchi quartieri sovraffollati di Amsterdam, che continuavano a sussistere, aggravandosi man mano che le auto parcheggiate si impadronivano degli spazi in cui prima giocavano i bambini. Tuttavia, sempre più famiglie volevano rimanere dov'erano, il cui numero aumentò sensibilmente quando la generazione del baby-boom iniziò a sua volta ad avere figli. L'immediata conseguenza di questo disagio e malessere fu rappresentata dalla nascita di gruppi di quartiere che cercavano di migliorare la qualità della vita, mirando soprattutto a difendere gli interessi dei bambini ed evidenziando la necessità di dotare la città di aree gioco e percorsi sicuri per andare a scuola. Le strade erano diventate rumorose, inquinate e pericolose, e i bambini dovevano trovare una via di fuga usando la loro immaginazione. *Stop de Kindermoord* (Fermiamo il massacro dei bambini) fu un gruppo molto influente che, a partire dal 1972, protestava contro le terribili condizioni di sicurezza sulla strada e l'apatia e il fatalismo delle autorità e di una parte della popolazione. Nei Paesi Bassi, all'inizio degli anni Settanta, si contarono più di 3.000 vittime della strada e 70.000 feriti: dei 3.264 morti in tutto il Paese nel 1972, 457 avevano meno di 15 anni [34].



Una manifestazione dell'associazione "Stop Kindermoord" nel 1973 (Fonte: <https://www.bbc.co.uk/program/p01w88k>)

Questo lato macabro del traffico stradale venne tacitamente accettato fin dal principio ed etichettato come il triste ma inevitabile prezzo del progresso. Movimenti come Provo e Kabouter avevano già fatto precedentemente una campagna di denuncia contro questa vergognosa indifferenza, ma ciò che davvero scosse i cittadini e i politici fu questa associazione di genitori, in parte a causa del suo nome particolarmente forte e in parte perché il numero di giovani vittime della strada era aumentato sensibilmente. Il gruppo era stato co-fondato da Vic Langenhoff, un giornalista, che conosceva il tema molto bene, in quanto perse sua figlia di 6 anni in un incidente stradale nel 1971. Egli pertanto chiedeva alle istituzioni di intervenire incrementando la sicurezza sulle strade e adottando provvedimenti contro la guida irresponsabile, a tal punto che sosteneva che "avere la patente di guida non è uno dei diritti fondamentali dell'uomo" [35].

L'iniziativa di Stop de Kindermoord ispirò presto altri gruppi in tutto il paese, avendo una forte risonanza in particolare ad Amsterdam: nessuno poteva più ignorare la principale causa di morte di bambini e giovani.

[34] Initiatiefgroep Verkeer en Vervoer, *Katernen 2000*, n. 6, 1975, p. 3.

[35] De Roon W., *De Tijd*, 20 settembre 1972.

Questa associazione si fece di fatto portavoce di una preoccupazione e di una rabbia che molti avevano provato per lungo tempo, e in seguito incoraggiò all'azione genitori, scuole, giornalisti, cittadini e politici. Gli anni '70 furono quindi il periodo di una serie di iniziative popolari che, per quanto fossero diverse le loro priorità, si muovevano in larga misura nella stessa direzione. I Provo, I Kabouter, gli esponenti di Stop de Kindermoord, giusto per citarne alcuni, sottolineavano a loro modo la necessità di riconoscere la dimensione umana e la diversità tra gli individui. Tutti questi movimenti si impegnarono per un miglioramento della qualità della vita in città e si opposero al traffico motorizzato quale principale minaccia. Il ruolo quotidiano e concreto della bicicletta fu di fondamentale importanza, per cui essa iniziò a godere di una forte spinta, soprattutto perché era il simbolo della voglia di raggiungere scopi più alti.

Dopo l'attenuarsi della crisi petrolifera del 1973, l'atteggiamento degli attivisti non cambiò affatto, in quanto essi si resero conto che quello era il momento propizio per forzare la mano con proteste e manifestazioni. Il 12 gennaio 1974, meno di una settimana dopo l'ultima domenica senza auto, alcuni residenti del quartiere De Pijp bloccarono Ferdinand Bolstraat con carcasse di auto, rivendicando l'idea di creare una zona *car-free*: l'evento fece così scalpore che due giorni dopo, il Consiglio comunale accolse le loro richieste [36]. Il mese successivo invece, il gruppo di Amsterdam Autovrij (Amsterdam senza auto) provocò il caos nell'ora di punta mattutina, bloccando le principali strade di accesso al centro, con carcasse di auto distrutte. Successivamente i membri di tale associazione avanzarono una proposta estrema, chiedendo alla municipalità di bandire tutte le auto dalla città, prima della fine del 1974: i sobillatori sapevano perfettamente che ciò non era realizzabile, tuttavia le loro esagerate pretese erano un modo come un altro per esercitare pressioni sull'amministrazione cittadina. La domanda era se questa fosse la strategia giusta, in quanto gli attivisti volevano imporre il cambiamento attraverso scontri violenti, rischiando però la dura repressione delle forze dell'ordine e la possibile perdita del supporto dei loro concittadini.



Una strada della capitale olandese bloccata da carcasse di auto, durante una protesta di Amsterdam Autovrij (Fonte: <https://bicycledutch.wordpress.com/2013/12/12/amsterdam-children-fighting-cars-in-1972/>)

Nel frattempo, si lavorava al futuro della bicicletta anche in modo meno scenografico: alcuni giovani architetti di L'Aia formarono un gruppo di lavoro chiamato Dooievaar, con l'intento di monitorare con attenzione gli sviluppi urbani della loro città, affrontando anche il tema delle piste ciclabili.

[36] Borkman D., NRC Handelsblad, 15 gennaio 1974.

Per identificare nel modo più accurato possibile tutti i difetti dell'esistente rete di piste ciclabili, i membri di Dooievaar attraversarono l'intera città in bicicletta, percorrendo ogni singolo percorso e annotando attentamente le relative criticità. In questo modo, l'utilizzo della bicicletta divenne una forma importante di raccolta di informazioni, il che permise di apportare dei miglioramenti, che sorprendentemente si rivelarono tanto semplici quanto efficaci. Si può dire quindi che il tono degli architetti di Dooievaar era più di stampo didattico e funzionale [37]. *“Purtroppo, la città è ancora progettata attorno all'automobile, il che comporta conflitti tra ciclisti e le quattro ruote, i quali però potrebbero essere risolti con una progettazione più chiara e coerente. Se si vuole realmente intraprendere un'integrazione tra l'elemento dominante della strada, l'automobile, e quello più debole, la bicicletta, si devono creare delle condizioni di parità tra i due. Questo può essere fatto attraverso l'attenzione ai dettagli e altre misure tecniche di progettazione del traffico”* [38]. Il tono è decisivo, ma è al contempo focalizzato sull'introduzione di soluzioni basate su un'adeguata competenza tecnica: *“O si costruiscono più piste ciclabili, o si definiscono visivamente gli spazi destinati ai ciclisti, per proteggerli dalle auto”* [39].

In sostanza Dooievaar non stava cercando di promuovere una rivoluzione radicale, ma una semplice revisione, concentrandosi sul potenziamento della bicicletta, piuttosto che sull'eliminazione completa dell'auto. Questo processo quindi non richiedeva tanto la rabbia dell'attivismo del passato, quanto più che altro la conoscenza, l'organizzazione e la pazienza. La visione dei membri di Dooievaar influenzò anche l'associazionismo di Amsterdam, portando ad un cambio di approccio. Nella primavera del 1974, più precisamente l'11 maggio e il 15 giugno, Amsterdam Autovrij organizzò due manifestazioni ciclistiche, che prevedevano dei più tranquilli cortei in bicicletta. Dopo i violenti blocchi creati con auto distrutte del mese di febbraio, queste sfilate segnarono un impressionante cambiamento di strategia e atteggiamento. In tal senso i manifestanti svolgevano l'attività che più amavano, ovvero andare in bicicletta, dando più importanza a ciò che erano a favore piuttosto che a ciò che erano contrari: così facendo mostrarono sia la loro presenza in strada che la potenza dei loro numeri [40]. Queste iniziative ciclistiche cambiarono notevolmente le dinamiche nel panorama delle manifestazioni. L'organizzazione era pubblica, accessibile a tutti e di natura propositiva, senza quell'aura di misteriosa cospirazione che aveva caratterizzato la preparazione dei precedenti blocchi stradali, inoltre potevano partecipare tutti, anche a marcia in corso. La prima manifestazione dell'11 maggio richiamò ad Amsterdam 1.000 partecipanti, mentre durante la seconda del 15 giugno, il loro numero aumentò del 50%. La terza marcia in bicicletta di sabato 12 ottobre, fu scortata in testa da ben 8 motociclette della polizia, creando non poco clamore sulle principali testate giornalistiche della città: circa 2.000 biciclette attraversarono i 17 incroci dove si erano verificati i più gravi incidenti che avevano coinvolto i ciclisti, per poi ritrovarsi di fronte al Monumento alla Resistenza di Weteringsplantsoen per commemorare le 101 vittime della strada di Amsterdam nel 1973 [41]. Nel corso dei mesi successivi si tennero altre manifestazioni ciclistiche, ogni volta più grandi, come la parata per la giornata nazionale della bicicletta di sabato 9 giugno 1975 che attirò ad Amsterdam ben 3.000 ciclisti.

Dooievaar, in seguito, iniziò a cooperare con il Werkgroep 2000 (Gruppo di lavoro 2000) che era stato fondato dai dipendenti di due centri di formazione progressisti-cristiani. Il Werkgroep 2000, specializzato in questioni di natura sociale e ambientale, introdusse l'idea per cui la condizione della bicicletta poteva essere migliorata solo creando una struttura di potere organizzata. Alla fine del 1974, Werkgroep 2000 e Dooievaar pubblicarono l'opuscolo *Fietser... kop op!* (Ciclista... a testa alta!), di cui i primi fornirono il supporto teorico e ideologico, e i secondi illustrarono l'approccio pratico che sarebbe stato possibile adottare in altre città.

[37] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Op. cit. p. 96.

[38] *Ivi*, p. 97.

[39] *Ivi*, p. 99.

[40] Tasman C., *Louter Kabouter*, Op. cit. pp. 48-49.

[41] Wilhelmson F., Trouw, 13 maggio 1974.

Al suo interno si affermava che il traffico non era un sistema tecnico-economico neutrale, ma un riflesso delle disparità di potere della società odierna: “*se vogliamo fare qualcosa per queste disuguaglianze (...) dobbiamo partire dagli utenti del traffico più aggrediti e oppressi, ovvero i ciclisti. Rafforzando gradualmente la loro posizione, possiamo iniziare a lavorare su una nuova e migliore organizzazione della strada e dei trasporti*” [42].

Invece di lottare contro le autorità preposte al controllo e alla gestione del traffico, si evidenziava la necessità di creare un vero potere collettivo: gli utenti, ad esempio, venivano invitati a mappare i loro abituali percorsi ciclistici e gli eventuali problemi associati ad essi, in modo tale da combinare i risultati con i rispettivi dati per creare una mappa ciclistica locale su cui basare ulteriori interventi. Unire le forze fu fondamentale, perché “*più i ciclisti difendono i loro interessi e i loro diritti, più diventiamo forti insieme*” [43]. Questa linea di pensiero era molto diversa dalla richiesta di alcuni attivisti di bandire le auto dalla città, per cui nell'opuscolo si faceva riferimento ad un ragionamento molto chiaro: “*non si può abbandonare, da un giorno all'altro, un sistema di traffico e di trasporti che è diventato parte integrante della nostra società negli ultimi cinquant'anni, tuttavia ciò che si può fare è guidarlo verso un cambiamento, che richiederà indubbiamente tempo*” [44]. La trasformazione era descritta principalmente come un processo di apprendimento piuttosto che una lotta, la cui idea di fondo era che “*si dovrà imparare a convivere per un certo periodo di tempo sia con l'auto che con la bicicletta, sia con i trasporti pubblici che con quelli privati. Dovremo imparare ad andare di nuovo in bicicletta e ad usare autobus, treni e tram, invece di fare “jogging” lungo le autostrade*” [45].

Fietser... kop op! andò oltre una semplice sollecitazione per unire le forze: “*vi preghiamo di prendere parte al progetto, elaborato ormai da diverso tempo da Werkgroep 2000 e Dooievaar, per la creazione di un'associazione di soli ciclisti, la quale potrebbe prendere il nome di E.N.W.V., ovvero Enige, Echte, Eerlijke Nederlandse Wielrijdersbond (la prima, unica e autentica unione dei ciclisti olandesi)*” [46]. Fu così che sabato 18 ottobre 1975 fu presentata la ENWB, la quale era inizialmente composta da circa 600 membri. È importante sottolineare che il nome ENWB era in realtà un riferimento sarcastico all'ANWB, ovvero *l'Algemene Nederlandse Wielrijdersbond* (Unione generale dei ciclisti olandesi), che in principio era stata fondata da e per i ciclisti nel 1883, ma che nel corso degli anni '50 e '60 divenne un'organizzazione focalizzata principalmente sugli automobilisti e su attività ricreative di vario tipo. All'inizio l'ANWB apprezzò lo scherno, ma quando la dirigenza si rese conto che il tutto stava assumendo un significato più serio, prese subito le dovute contromisure. L'ANWB infatti intraprese un'azione legale per ottenere un cambiamento del nome, a seguito della quale l'ENWB fu ribattezzata ENFB, e successivamente Fietzersbond ENFB, prima di essere abbreviata definitivamente in Fietzersbond (Unione dei Ciclisti): questa reazione era tipica dell'atteggiamento difensivo e inflessibile dell'industria automobilistica dell'epoca, che si sentiva in parte minacciata [47]. Le manifestazioni ciclistiche di massa della prima metà degli anni '70 furono in gran parte responsabili dell'accelerazione del processo di fondazione dell'Unione Ciclisti, come hanno dichiararono gli stessi fondatori: “*l'idea di un'unione dei ciclisti esisteva da molto tempo e visti i grandi numeri delle manifestazioni nazionali, si decise di proseguire l'operato e fondare la ENWB*” [48].

- *Aspetti urbanistici*

Dopo la fine del conflitto, l'amministrazione di Amsterdam non ritenne prioritaria l'immediata ricostruzione della città, essa infatti si concentrò in primo luogo sulla costruzione di un gran numero

[42] Agudo S., *The Dutch and their bikes: scenes from a nation of cyclists*, XPat Scriptum Publishers, 2014, p. 170.

[43] Bruntlett C., Bruntlett M., *Building the Cycling City: The Dutch Blueprint for Urban Vitality*, Op. cit. p. 100.

[44] *Ivi*, p. 101.

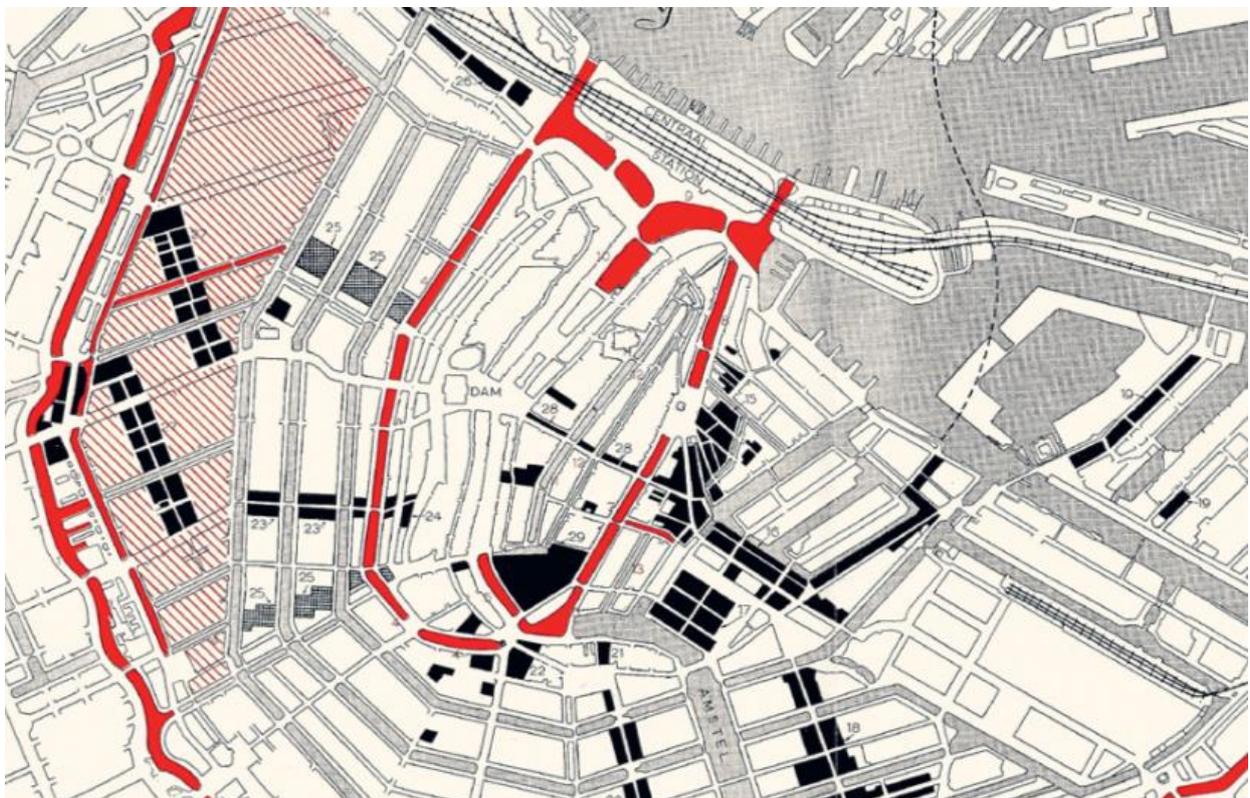
[45] *Ivi*, p. 102.

[46] Van der Ster E., *Hoe sterk is de eenzame fietser* in “De Volkskrant”, 29 marzo 1975.

[47] Van Pelt D., *De Volkskrant*, 3 ottobre 1975.

[48] Wilhelmson F., *Trouw*, 20 ottobre 1975.

di abitazioni in aree periferiche per far fronte al sovraffollamento del centro cittadino e alla conseguente crescita demografica del dopoguerra. Questo fu il metodo più veloce per affrontare la forte mancanza di alloggi, per cui i quartieri più vecchi avrebbero dovuto aspettare. A tal proposito, Amsterdam seguiva i dettami della politica nazionale, che di fatto dava la precedenza a risolvere il problema della carenza abitativa (che secondo il ministro dell'edilizia abitativa In 't Veld si sarebbe risolta entro la prima metà degli anni '60), per poi focalizzare l'attenzione sul risanamento dei centri storici delle principali città olandesi [49]. Il governo olandese, in seguito, decise di modificare il Piano stradale di Stato, tuttavia, il suo finanziamento non poteva più basarsi sul Fondo per il traffico, poiché quest'ultimo era stato sospeso nel dicembre del 1946 per un periodo di tre anni, per destinare i fondi alla ricostruzione del dopoguerra. L'arco temporale dei tre anni fu prolungato e questi ostacoli finanziari fecero sì che il Piano stradale del 1950 differisse di poco dall'ultimo, promulgato nel 1938. La situazione non era cambiata 8 anni dopo, come testimoniava il successivo Piano stradale del 1958, il quale era a tutti gli effetti identico al precedente: i progetti che erano stati pianificati due decenni prima, come strade, autostrade e ponti, erano ben lungi dall'essere completati, il che era riconducibile al fatto che il governo considerò prioritari altri aspetti della politica, come l'edilizia abitativa e il settore della difesa. A partire dagli anni '60, grazie alla costante crescita economica, gli impedimenti finanziari diminuirono sensibilmente e all'interno del governo si creò una visione di sviluppo urbano che prevedeva il potenziamento della rete infrastrutturale stradale, istituendo nel 1965 un nuovo fondo, il quale era sovvenzionato dal bilancio nazionale e da una progressiva maggiorazione sulla tassa di circolazione. I budget messi a disposizione per la realizzazione delle grandi arterie stradali aumentarono rapidamente, passando da 265 milioni di fiorini nel 1965 a 678 milioni nel 1971, per cui, in relazione a questo forte impulso, il Ministero dei Trasporti redasse nel 1966 un Piano di organizzazione della rete stradale principale, che sostituì il Piano stradale di Stato, per la pianificazione a lungo termine. Questo piano prevedeva la costruzione



Il sovrintendente Hendrik Kaasjager, nel suo piano, aveva previsto di riempire determinati canali (rosso) ed effettuare demolizioni (grigio scuro) L'ombreggiatura del quartiere Jordaan si riferisce ad un progetto di sostituzione degli edifici esistenti con moderne unità abitative e garage per le auto. (Fonte: Feddes F., Bike City Amsterdam, p. 56)

[49] Kuyt D., Algemeen Handelsblad, 31 gennaio 1952.

in tempi brevi di un numero impressionante di strade, a tal punto che, in prospettiva, può essere identificato come il momento culminante della politica governativa olandese volta a promuovere e facilitare il traffico automobilistico [50].

È significativo che il più famoso Piano del traffico cittadino della seconda metà degli anni '50 non si basasse su uno studio approfondito di un'urbanista o di un pianificatore, ma su un'approssimativa idea avanzata nel 1956 da Hendrik Kaasjager, il capo della polizia di Amsterdam. Kaasjager aveva proposto infatti di riempire circa 15 chilometri di canali nel centro della città per creare due circonvallazioni e molti parcheggi: l'idea fu ritenuta ridicola, costringendo il Consiglio Comunale a prenderne le distanze nel giro di una settimana [51]. Nel corso degli anni '60 il processo di suburbanizzazione si acuì notevolmente, con l'edificazione di nuovi quartieri residenziali, come Bijlmermeer, ad ovest e ad est, comportando un aumento delle distanze e dell'uso dell'automobile: in città furono realizzati nuovi assi viari, molti dei quali a scorrimento veloce, a seguito anche di diverse demolizioni, in modo tale da mettere in collegamento il centro con le nuove zone periferiche.



Rhijnspoorplein in fase di completamento nel 1965 (Fonte:

https://www.theguardian.com/cities/2015/may/05/amsterdam-bicycle-capital-world-transport-cycling_img-3)

Un esempio della pianificazione auto-centrica, che iniziò a caratterizzare l'amministrazione locale della capitale olandese, era rappresentato dal tunnel sotto l'IJ, i cui lavori iniziarono nel 1957. Durante la fase di progettazione per il collegamento sotterraneo tra il centro e i nuovi quartieri a nord della città, i funzionari decisero che il tunnel sarebbe stato riservato al traffico motorizzato, mentre le biciclette e i pedoni si sarebbero spostati per mezzo dei traghetti. Altre proposte, con al centro sempre le quattro ruote, vennero bocciate, come i progetti visionari degli anni '60 per sostituire il Singelgracht (l'ampio canale che delimita l'intero centro di Amsterdam) con un'autostrada cittadina, che dava l'accesso ad un moderno centro direzionale [52].

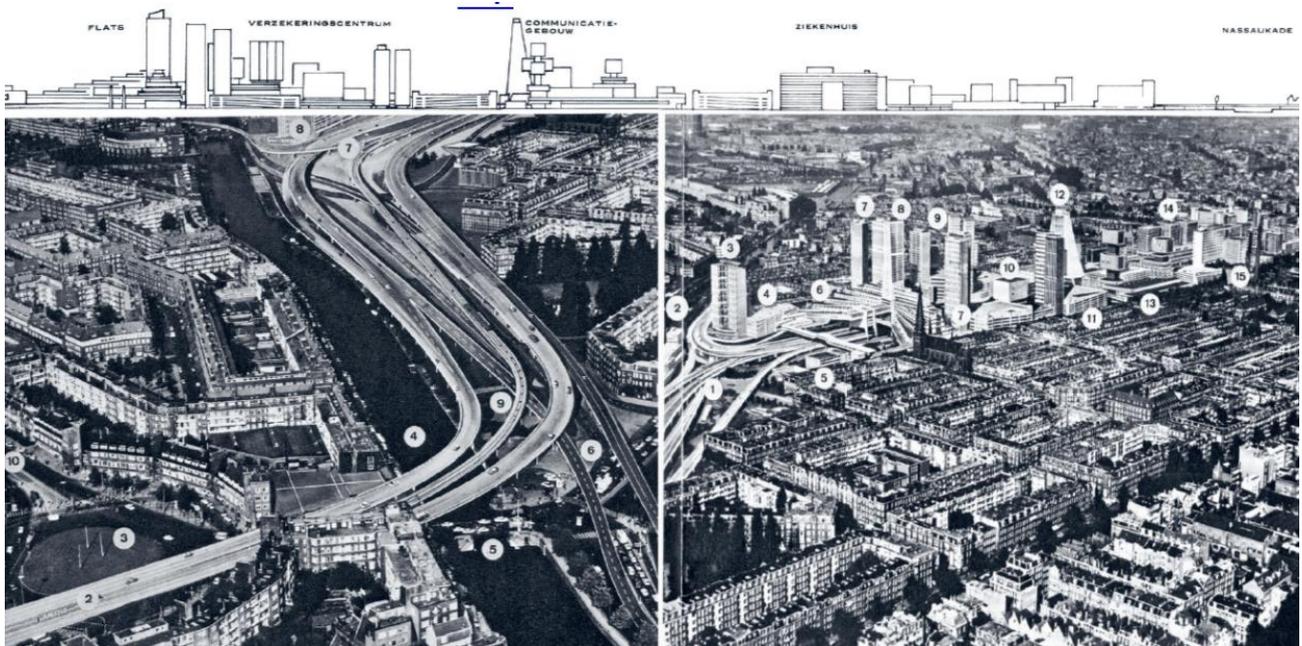
All'inizio degli anni '60, gli urbanisti si erano limitati a prevedere ingenti flussi di residenti dai quartieri degradati del centro verso la periferia, in quanto desiderosi di una migliore condizione di vita oltre a volere più spazio e più verde, il che si inseriva nella visione della municipalità, secondo

[50] Ministry of Transport, Public Works and Water Management - Directorate general for Passenger Transport, *The Dutch Bicycle Master Plan: Description and evaluation in an historical context*, Amsterdam 1999, pp. 35-36

[51] Rooijendijk C., *That City is Mine! Urban Ideal Images in Public Debates and City Plans, Amsterdam & Rotterdam 1945-1995*, Amsterdam 2005, pp. 101-105.

[52] Rooijendijk C., *That City is Mine! Urban Ideal Images in Public Debates and City Plans, Amsterdam & Rotterdam 1945-1995*, Op. cit. p. 107.

la quale l'elevato traffico di biciclette si sarebbe attenuato man mano che le famiglie della classe operaia acquistavano le automobili e si trasferivano nei nuovi quartieri, con la conseguente creazione in loco di nuovi posti di lavoro. Il decentramento delle aree residenziali e lavorative avrebbe aumentato le distanze di percorrenza, che a sua volta avrebbe diminuito la presenza di biciclette nel traffico di tutti i giorni.



Un'enorme autostrada, la Zuidelijke Ontsluitingsweg, dà accesso al Central Business District via Surinameplein nel quartiere demolito di Kinkerbuurt, come ipotizzato da Rudolf e Robbert Das, e da David Jokinen (Fonte: Feddes F., *Bike City Amsterdam*, p. 57)

I pianificatori si aspettavano quindi che i quartieri centrali si sarebbero completamente svuotati dei loro abitanti, il che avrebbe permesso, in un secondo momento la loro riqualificazione. Per molto tempo però, essi non si resero conto che questi vecchi quartieri potevano diventare una calamita per una nuova tipologia di residenti, facendo esattamente il contrario, ovvero non demolirli ma adattarli per costruire un nuovo futuro. I pianificatori si resero conto di tutto ciò quando una moltitudine di giovani iniziò a trasferirsi nel centro cittadino per motivi di lavoro o di studio, rendendo nuovamente "viva" questa parte della città.

La municipalità e le realtà giovanili, contraddistinti da valori e visioni opposte, iniziarono a confrontarsi sempre più frequentemente circa la pianificazione della città, il che portò a diversi scontri, il più famoso fu quello che si verificò nel quartiere di Nieuwmarkt a metà degli anni '70. Il Consiglio comunale aveva infatti approvato la realizzazione di una linea della metropolitana tra la Stazione Centrale e il nuovo complesso residenziale di Bijlmermeer, il cui percorso prevedeva il passaggio dal centro cittadino, richiedendo però la demolizione di gran parte dello storico quartiere Nieuwmarkt. Oltre alla metropolitana, il progetto includeva la costruzione di una strada sopraelevata a scorrimento veloce, affiancata da nuovi edifici destinati a dar vita ad un centro direzionale: questo intervento era l'elaborazione di un disegno che era già apparso nel Piano regolatore del 1931. La resistenza a questi progetti si tradusse in un'inaspettata alleanza tra il movimento che si batteva per la tutela del patrimonio degli anni '50 e i movimenti contro-culturali degli anni '60. Nel frattempo, gli *squatters*, che avevano occupato molti edifici vuoti, iniziarono a ripararli e a ristrutturarli. Il Consiglio comunale si trovò in una posizione delicata, in quanto si era reso conto delle numerose rimostranze, ma al contempo non poteva fermare la costruzione della linea della metropolitana poco prima del collegamento con la Stazione Centrale, poiché i lavori erano già in uno stato avanzato. Nel 1975 si verificarono gravi disordini tra i manifestanti e la polizia, ma nonostante questo Nieuwmarktbuurt fu sgomberata e la metropolitana venne terminata: la nota positiva, considerata come una parziale vittoria dai vari movimenti, fu che il progetto del

centro direzionale e della strada a quattro corsie fino alla stazione venne accantonato, al loro posto venne costruito un piccolo quartiere residenziale e produttivo con numerose unità abitative di tipo popolare. Questa decisione fu il risultato di un processo tutt'altro che scontato, come testimoniava la risicata maggioranza che si venne a formare durante la votazione tenutasi presso il Consiglio comunale: i favorevoli a cancellare il progetto della sopraelevata e del *Central Business District* furono 22 a fronte dei 21 contrari. La vicenda di Nieuwmarkt segnò una svolta sia nella visione urbanistica che negli atteggiamenti del Partito laburista [53].

[53] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Amsterdam 2019, pp 66-70.

Il capitolo in pillole

Aspetti politici	Aspetti culturali e socio-economici
<ul style="list-style-type: none"> - Nel dopoguerra la mobilità ciclabile nei Paesi Bassi ricevette poca attenzione politica, sia a livello locale che nazionale - In seguito all'elevato numero di vittime della strada, alle manifestazioni sempre più violente e alla scarsità dei fondi, il governò pose fine all'implementazione della rete stradale - Ad Amsterdam si iniziò a sottrarre spazio all'automobile, installando paletti di acciaio ai lati delle strade - A livello nazionale, il governo laburista di Joop den Uyl intraprese una politica atta a ridurre l'uso dell'auto e ad aumentare la sicurezza degli utenti più vulnerabili della strada 	<ul style="list-style-type: none"> - Il Piano Marshall favorì lo sviluppo e la modernizzazione del sistema produttivo e infrastrutturale dei Paesi Bassi - A metà degli anni '50, si stimava che i 900.000 abitanti di Amsterdam avessero tra le 500.000 e le 600.000 biciclette - Alla fine degli anni '50, nella capitale olandese si registrò una progressiva diffusione di automobili, derivante dalla grande prosperità del dopoguerra - L'aumento del numero di auto implicò una diminuzione della sicurezza stradale: tra il 1950 e il 1970 si registrò un aumento del 200% dei decessi e del 250% dei feriti - Le nuove generazioni, trasferitesi nei quartieri centrali di Amsterdam per motivi di studio o di lavoro, riportarono in auge la bicicletta - L'embargo petrolifero del 1973 e la conseguente crisi energetica spinsero moltissime persone a riconsiderare il ruolo della bicicletta in città.

Aspetti associazionistici	Aspetti legislativi e urbanistici
<ul style="list-style-type: none"> - I movimenti contro-culturali iniziarono ad emergere negli anni '60: i Provos e i Kabouters si battevano, per migliorare la qualità della vita in città, la tutela dell'ambiente e la messa al bando delle auto - Nel 1972 nacque l'associazione <i>Stop de Kindermoord</i>, che protestava contro l'ingente numero di giovani vittime della strada e l'apatia e il fatalismo delle autorità - Due gruppi di lavoro, Dooievaar e Werkgroep 2000, evidenziarono la necessità di smettere di lottare contro le autorità preposte alla gestione del traffico e creare un vero potere collettivo - Si iniziarono ad organizzare manifestazioni ciclistiche, che prevedevano più tranquilli cortei in bicicletta. La violenza lasciò spazio al dialogo. - Nel 1975 venne fondata l'Unione dei Ciclisti 	<ul style="list-style-type: none"> - L'amministrazione locale procedette alla costruzione di un gran numero di abitazioni in aree periferiche per far fronte al sovraffollamento del centro cittadino - Nel corso degli anni '60 il processo di suburbanizzazione si acui notevolmente, con l'edificazione di nuovi quartieri residenziali ad ovest e ad est - La pianificazione auto-centrica, portò alla realizzazione di nuovi assi viari, a seguito di diverse demolizioni, e al tunnel sotto l'IJ, riservato al traffico motorizzato

4.4 Gli anni del cambiamento (1975 - 1992)

- *Aspetti politici*

Nel 1978, i membri del Consiglio comunale Michael van der Vlis, Kees Stoffel e Pelle Mug presentarono, durante una seduta, il loro memorandum *Fietsen in Amsterdam* (Andare in bicicletta ad Amsterdam), al cui interno veniva avanzato il loro obiettivo, ovvero rendere la bicicletta una vera alternativa nell'ambito della mobilità urbana. Nel Consiglio comunale, gli assessori alla pianificazione territoriale e ai trasporti appartenevano tradizionalmente al PvdA (Partito laburista olandese), ed erano stati loro in passato a promuovere la realizzazione di nuovi e ampi quartieri periferici, oltre a favorire la democratizzazione dell'automobile. Nello stesso anno si tennero le elezioni comunali, vinte nuovamente dal PvdA, tuttavia la nuova giunta si adoperò per rimediare agli errori commessi negli anni precedenti e decise di intraprendere un nuovo percorso. Sull'onda del cambiamento culturale che aveva caratterizzato Amsterdam, si programmò il passaggio da un'ampia scala urbana ad una locale, il che si rivelò cruciale per le future politiche ciclistiche della città [1].

Le due figure chiave di tale amministrazione furono rappresentate da Michael van der Vlis, che nel frattempo divenne Assessore alla Pianificazione del territorio, traffico e trasporti, e Jan Schaefer, il quale ricoprì il ruolo di Assessore al Rinnovo urbano. Non appena insediati, essi annullarono immediatamente i progetti che prevedevano la realizzazione di 15 parcheggi multipiano in centro e nelle sue vicinanze: questo fu il primo grande segnale di quelle che sarebbero state le future politiche per limitare l'uso dell'auto e favorire le due ruote [2]. Schaefer, nato e cresciuto ad Amsterdam, era un personaggio molto pragmatico, con poca pazienza per le teorie: quando divenne assessore, all'età di 38 anni, aveva già avuto un passato da attivista di quartiere, deputato al Parlamento e segretario di Stato per la riqualificazione urbana. Van der Vlis, invece, rappresentava il "nuovo cittadino" di Amsterdam: si era trasferito in città per studiare, aveva un elevato livello di istruzione, viveva nel vecchio quartiere De Pijp e, a differenza di Schaefer, aveva avuto la pazienza di elaborare un quadro teorico per l'azione politica [3].

Van der Vlis si fece di fatto portatore delle proposte inserite nel memorandum pubblicato in precedenza, per cui la tutela della bicicletta si spostò dai margini più radicali al centro politico, entrando a far parte di una nuova e ambiziosa visione della città. Tale documento fu particolarmente pionieristico, in quanto al suo interno vennero formulati per la prima volta, in modo chiaro e senza pregiudizi, quegli interventi che in seguito sarebbero stati considerati fondamentali e ripresi in altre realtà nazionali e internazionali. Esso si configurava come una dichiarazione di principi, un'analisi e un piano. Al suo interno venivano distinti quattro fattori chiave che avrebbero fatto da base alla politica ciclistica della città: i valori provenienti dall'alto, dalla società civile, dal PvdA e le critiche alla strategia in atto. Il fattore che esercitò il maggior peso fu quello dall'alto, ovvero la visione complessiva della città. Il nuovo ideale era la "città compatta", ovvero l'esatto opposto della "città estesa" che stava diventando sempre più vasta e, allo stesso tempo, sempre più vuota. La città compatta si sarebbe sviluppata con più vigore all'interno dei confini esistenti, in modo tale da rimanere attrattiva per vivere e lavorare, grazie alle densità più elevate e alle distanze più brevi: questa visione del futuro comprendeva il rinnovamento urbano secondo il principio "costruire per il quartiere", con la partecipazione dei residenti [4].

La città compatta implicava chiaramente altri schemi di mobilità, e altri requisiti di traffico e proprio in questa prospettiva le due ruote divennero importanti.

[1] De Liagre Böhl H., *Amsterdam op de helling*, Uitgeverij Boom, 2010.

[2] Kuepers P., *De Volkskrant*, 19 agosto 1978.

[3] Van der Vlis F., *Fietsen in Amsterdam* in "Gemeenteblad van Amsterdam", 1978, p. 20.

[4] Rooijendijk C., *That City is Mine! Urban Ideal Images in Public Debates and City Plans, Amsterdam & Rotterdam 1945-1995*, Amsterdam 2005, p. 120.

La municipalità decise infatti che l'attenzione si sarebbe focalizzata sulla mobilità riguardante le brevi distanze all'interno dei confini comunali, mettendo in secondo piano gli spostamenti a lunga distanza nella regione. Se ad Amsterdam si voleva limitare il traffico automobilistico, dei pendolari e non, si sarebbero dovute garantire alternative rapide e sicure alle quattro ruote. Van der Vlis sostenne la necessità di ampliare la rete infrastrutturale tramviaria e ciclabile, motivo per cui si intraprese un'azione drastica, che prevedeva un attento recupero dello spazio occupato sia dalle auto in movimento che da quelle parcheggiate. In tal senso aumentò il numero di *Amsterdammertje* ai lati delle strade, per cui nel 1985 se ne contavano più di 100.000 in tutta la città [5], i quali non solo proteggevano il marciapiede, ma limitava anche l'invasione di spazio da parte dell'auto. Con il tempo, il panorama degli strumenti restrittivi si ampliò notevolmente, come testimoniavano ad esempio le fasce di cemento e le fioriere poste a bordo strada [6].



Oude Hoogstraat nel 1971, con numerose auto parcheggiate su un lato (sinistra), la stessa via nel 1981 dopo l'introduzione degli Amsterdammertje (destra) (Fonte: Feddes F., Bike City Amsterdam, p. 139)

Il secondo fattore chiave alla base della politica ciclistica era rappresentato dalla società civile e dalle attività provenienti dal basso. La sicurezza stradale doveva essere affrontata per promuovere l'uso delle due ruote: Van der Vlis rimase fortemente colpito dalle grandi manifestazioni di quegli anni, a tal punto che si convinse che i ciclisti avrebbero costituito un interessante bacino elettorale per il PvdA, motivo per cui da questo momento in poi iniziarono ad essere tenuti fortemente in considerazione [7]. Van der Vlis sosteneva che le due ruote non dovevano essere più messe in secondo piano, a tal punto che prese in considerazione la possibilità di istituire una sottosezione presso l'assessorato al Traffico e ai Trasporti che si occupasse delle questioni legate alla bicicletta, o un gruppo interdisciplinare di lavoro.

[5] Brouwer L., NRC Handelsblad, 9 giugno 1984

[6] Van der Meer C., De Tijd, 14 dicembre 1972.

[7] Van der Vliset F., *Fietsen in Amsterdam* in "Gemeentebld van Amsterdam", 1978, pp. 23-24.

Fu anche necessario consolidare i rapporti con i rappresentanti dell'Unione Ciclisti. Queste predisposizioni dovevano essere seguite da due misure concrete, ovvero “realizzare una fitta rete di piste ciclabili agevoli, sicure e piacevoli e lavorare su una moltitudine di questioni minori” [8]. L'idea di una rete sistemica era quindi rimasta intatta, venendo integrata però dalle indicazioni del Memorandum. In terzo luogo, il miglioramento della condizione dei ciclisti era riconducibile ai valori socialdemocratici del PvdA, quali la solidarietà e l'emancipazione: “decidere di aiutare i soggetti più deboli della società equivale a sostenere il ciclista” [9]. Le donne, ad esempio, andavano in bicicletta più spesso degli uomini, quindi tale miglioramento aiutò ulteriormente questa categoria, insieme ai bambini e agli anziani, in quanto “se si vuole una città sana, si devono progettare spazi in cui anche i bambini possano vivere e crescere. (...) Scegliere di contrastare l'isolamento sociale degli anziani significa decidere di difendere gli interessi del ciclista” [10].

Durante un'intervista, un giornalista gli domandò come mai la politica fosse così poco attenta ai ciclisti, anche in una città come Amsterdam, con tante biciclette: egli cercò di formulare una spiegazione, facendo riferimento al quarto fattore, ovvero la critica delle priorità politiche. I ciclisti e i pedoni erano trascurati perché imprenditori, politici e tecnici non potevano trarre grandi profitti e vantaggi da loro. Come affermava lui stesso: “camminare è gratis, andare in bicicletta è economico: i ciclisti e i pedoni non hanno bisogno di infrastrutture costose o complesse. Il che vuol dire che ci sono pochi interessi economici diretti derivanti dalla promozione o dalla protezione di questi mezzi di trasporto. Per lo stesso motivo, le due ruote hanno uno status sociale inferiore, ad eccezione forse della bicicletta da corsa” [11].

Gli ingegneri del traffico ridimensionarono il ruolo dei pedoni e i ciclisti in vari modi, attraverso, ad esempio, i loro metodi di misurazione. Gli spostamenti di queste due categorie non furono calcolati secondo il numero di viaggi, ma in base alla loro lunghezza: l'attenzione in passato si focalizzò pertanto sulle automobili, che percorrevano un maggior numero di chilometri, il che influenzò la pianificazione territoriale, che configurò quel modello di città tentacolare con il suo traffico di pendolari. I ciclisti e i pedoni, che invece compivano molti viaggi ma di breve distanza, iniziarono ad essere trascurati e sminuiti in modo significativo.

In precedenza, si era sottolineata l'ipotesi di istituire un dipartimento specifico per le biciclette o, in alternativa, un gruppo di lavoro interdisciplinare: dopo varie discussioni venne scelto quest'ultimo. Inizialmente esso venne chiamato *Werkgroep Fietsknelpunten* (Gruppo di lavoro per le criticità delle biciclette), il quale fu rinominato, nel 1984, *Werkgroep Fiets* (Gruppo di lavoro per le biciclette). I membri di tale gruppo erano funzionari di vari dipartimenti della città (Traffico e Trasporti, Pianificazione del Territorio, Lavori Pubblici, in seguito anche i corpi di polizia), oltre ovviamente all'Unione Ciclisti, il che significava che il Comune aveva riconosciuto l'imprescindibilità del loro apporto e della loro competenza. Il coinvolgimento degli attivisti influenzò positivamente i funzionari comunali, in quanto portò ad un miglioramento della loro conoscenza in materia, facendoli diventare sempre più competenti [12]. La prima fase del gruppo di lavoro culminò con la pubblicazione nel 1982 del documento *Uitvoering Fietsbeleid* (Memorandum per l'attuazione della politica ciclistica), che tra le tante cose, attribuì al sistema di percorsi ciclabili un nome ufficiale, *Hoofdnnet Fiets* (Rete ciclabile principale), distinguendolo in percorsi principali e secondari. Il memorandum faceva anche riferimento a diverse tipologie di sperimentazioni come la cosiddetta “soluzione di Leiden”, che prevedeva una linea di fermata avanzata in prossimità dei semafori, riservando un ampio spazio alle biciclette su tutta la larghezza della corsia, in modo tale che esse potessero prendere posizione davanti alle auto e ripartire senza alcun pericolo. Questa proposta fu particolarmente apprezzata e attuata negli anni successivi [13].

[8] ENWB Amsterdam, *Knelpuntennota*, Amsterdam 1977, p. 12.

[9] Van der Vlisset F., *Fietsen in Amsterdam* in “Gemeentebled van Amsterdam”, 1978, Op. cit. p. 26.

[10] *Ivi*, p. 29

[11] De Jager M., *Fietsen en amsterdammers: een nieuw perspectief* in “De Telegraaf”, 24 marzo 1980.

[12] Jordan P., *In the city of bikes – The story of the Amsterdam cyclist*, Harper Perennial, 2013 p. 263.

[13] Gemeente Amsterdam, *Aanpassingsnota van het Verkeerscirculatieplan Amsterdam*, Amsterdam 1983.

Un'altra idea ipotizzata, che all'epoca sembrava particolarmente futuristica e che fu introdotta poco tempo dopo, riguardava l'installazione di un servizio di noleggio automatico di biciclette nelle stazioni ferroviarie, per cui *“una bicicletta poteva essere sbloccata e portata via con un biglietto cifrato che veniva scansionato elettronicamente. (...) Il monitoraggio, la registrazione, il ritiro e la restituzione delle biciclette vengono tutti gestiti elettronicamente”* [14]. È importante sottolineare che molte misure furono attuate lentamente perché spesso dovevano essere eseguite contemporaneamente alla manutenzione periodica delle strade: la rete viaria veniva infatti sottoposta ad una sostanziale manutenzione ogni 10/20 anni, il che rappresentava un'opportunità perfetta per modificare il tracciato o introdurre migliorie in modo relativamente economico. Alcune strade vennero rapidamente modificate in quanto coincidevano con le operazioni di manutenzione, mentre altre dovettero attendere la loro riprogettazione.

Nonostante gli sviluppi positivi, negli anni '80 le politiche ciclistiche risultarono essere incerte. Il Consiglio comunale, tra il 1980 e il 1982, stanziò 4 milioni di fiorini per le varie criticità, un importo modesto rispetto a quanto preventivato per altri interventi stradali, ma sufficiente per migliorare le condizioni di utilizzo della bicicletta, che spesso richiedevano soluzioni molto semplici. Dopo il 1982, la situazione peggiorò perché da quel momento in poi il budget destinato al settore della mobilità ciclistica venne definito di anno in anno, motivo per cui le conseguenti variazioni di budget resero difficile l'attuazione di piani a lungo termine. Al contempo, Amsterdam fu suddivisa in distretti amministrativi, il che comportò il decentramento di diverse materie tra cui quella legata alle due ruote: tutto ciò nacque da un'idea di Michael van der Vlis, il quale aveva tratto ispirazione dai vivaci movimenti di quartiere degli anni '70. In tal senso egli voleva che i cittadini si sentissero più coinvolti e vicini al governo locale, tuttavia il problema che emerse era che il decentramento diventò sempre più un'operazione burocratica diretta dall'alto e le vulnerabili politiche ciclistiche avrebbero potuto facilmente perdersi negli ingranaggi di questo impegnativo processo. I risultati si videro immediatamente: i Consigli distrettuali non disponevano di denaro e di competenze tecniche, soprattutto quando si trattava di realizzare progetti di grande entità, per cui le preoccupazioni erano più che giustificate. Successivamente il Gruppo di Lavoro per le biciclette della città fu sciolto, senza alcuna sostituzione [15].

A dispetto delle iniziali difficoltà però, la divisione in distretti si rivelò piuttosto favorevole per le politiche ciclistiche, in quanto, godendo di una discreta libertà, i Consigli potevano attuare più velocemente le misure sul territorio, inoltre il loro operato era controllato attentamente dai tecnici dell'Unione Ciclisti, presenti in ogni area amministrativa. Una volta terminato il caotico processo di decentramento, la Municipalità riprese il suo ruolo direttivo nella politica delle due ruote. Nel 1991 infatti, grazie ad una collaborazione tra l'Unione Ciclisti e la Città di Amsterdam, venne pubblicata una nuova versione del manuale, mentre nel 1992, con l'introduzione di piani pluriennali, l'idea di città *bicycle-oriented* divenne parte integrante della politica urbana [16]. I netti cambi di direzione intrapresi dalla città nel 1978, acquistarono concretamente slancio e importanza negli anni '80 e '90: una città più compatta era in via di costruzione, gli schemi del traffico cambiavano gradualmente, lo spazio utilizzato dall'auto veniva progressivamente ridotto e risanato, e la rete ciclabile diventava sempre più estesa e fitta.

Gli *Amsterdammertje* si dimostrarono molto efficaci, tuttavia diversi esponenti dell'amministrazione locale li consideravano un palliativo, in quanto ai loro occhi, le soluzioni strutturali erano migliori rispetto ad infinite file di paletti sui marciapiedi. Un esperto ingegnere del traffico, Johan Metz, che collaborò con la municipalità affermava infatti che *“la mobilità ciclabile in città trae molti più benefici dalla corretta risoluzione dei problemi riguardanti il parcheggio delle automobili che non dalla realizzazione di infrastrutture separate e specifiche per le bici”* [17].

[14] Gemeente Amsterdam, *Nota Uitvoering Fietsbeleid*, Amsterdam 1982.

[15] Van der Heide H., *De toekomst van de stadsdelen van Amsterdam* in “De Telegraaf”, n. 19 novembre 1983.

[16] Guit A., Slebos C., *Handboek Fiets Amsterdam*, Amsterdam 1993, p. 23.

[17] Metz J., *Veiliger fietsen in Amsterdam. Ontwikkelingen van de laatste vijftien jaar*, DRO Publications, Amsterdam 1987, p. 8

In tal senso la municipalità, sulla base della nuova legislazione nazionale, introdusse nel 1991 il pagamento della sosta, il cui ricavato veniva destinato al dipartimento della mobilità ciclistica. In questo modo l'amministrazione locale aveva trovato una soluzione per combattere le violazioni di parcheggio e per regolamentare l'uso dello spazio in città: si passò inoltre dai parchimetri a moneta, a quelli a pagamento digitale dei primi anni '90. Il progressivo aumento delle tariffe per la sosta inoltre, ridusse l'afflusso di automobili in città, rendendo pertanto non necessaria l'installazione di dissuasori e paletti di separazione [18]. Nel quadro di una crescente attenzione verso la bicicletta a livello locale, il Ministero dei Trasporti introdusse nel 1976 due regolamenti contributivi: il primo autorizzava le città a ricevere un finanziamento dell'80% delle spese di costruzione della rete ciclabile urbana, mentre il secondo sovvenzionava le municipalità e le province, coprendo il 50% dei costi di realizzazione delle piste ciclabili lungo le strade extraurbane. Entrambi i regolamenti vennero presentati con grande convinzione poiché di fatto garantivano un'iniezione finanziaria supplementare per recuperare il ritardo accumulato nel tempo nella costruzione di piste ciclabili. Il budget totale per i provvedimenti subì un incremento progressivo, infatti passò da 25 milioni di fiorini nel 1976 a 53 milioni nel 1982. Il merito dei regolamenti contributivi si poteva notare dal fatto che tra il 1978 e il 1988 la lunghezza delle piste ciclabili nel Paese passò da 9.300 km a 16.100 km, con un aumento del 73%, valori considerevoli, soprattutto se si considera che nello stesso periodo la rete stradale aumentò dell'11% (raggiungendo 101.000 km di lunghezza) e quella autostradale del 19% (attestandosi a circa 2.100 km) [19]. Questo significativo potenziamento delle infrastrutture per la mobilità ciclistica risultò essere un fattore chiave che contribuì alla rinascita della bicicletta a partire dalla seconda metà degli anni '70. Le persone iniziarono ad essere sempre più propense a scegliere la bicicletta perché, grazie ad un buon sistema infrastrutturale, non erano soggette a ritardi e si sentivano più sicure rispetto al passato.

- *Aspetti associazionistici*

Le manifestazioni ad Amsterdam iniziarono ad attirare sempre più partecipanti, basti pensare che la parata per la giornata nazionale della bicicletta nel 1976 richiamò 4.000 persone, 9.000 nel 1977 e 15.000 nel 1978. In particolare, il programma del raduno del 1977 prevedeva una commemorazione delle vittime della strada a Museumplein, questa volta però “*stando sdraiati per terra con le biciclette ricreando la forma di una croce*” [20].



I manifestanti distesi a Museumplein, durante la giornata nazionale della bicicletta del 1977 (Fonte: Archivio Rob Bogaerts)

[18] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Amsterdam 2019, p. 189.

[19] Ministry of Transport, Public Works and Water Management - Directorate general for Passenger Transport, *The Dutch Bicycle Master Plan: Description and evaluation in an historical context*, Amsterdam 1999, pp. 37-38.

[20] ENWB Amsterdam, *Amsterdam fiets!*, Amsterdam 1987, p. 11.

Il 6 marzo 1976, sei mesi dopo la sua fondazione, venne inaugurata la sede di Amsterdam della ENWB: la natura radicale, anarchica e spesso turbolenta dell'attivismo della capitale olandese venne quindi affiancata, e in seguito del tutto sostituita, da un approccio più organizzato e concreto, che permetteva di creare una base di potere *bottom up* e garantire una costante acquisizione delle competenze [21].

Pur essendo tutti d'accordo sull'obiettivo finale, i punti di vista degli esponenti dei vari movimenti differivano circa la strategia e le tempistiche, a tal punto che le discussioni furono numerose e interminabili. Tali differenze però portarono raramente ad un effettivo scontro, il che era anche dovuto all'atteggiamento della città di Amsterdam. Fino ai primi anni '70 infatti, la municipalità era chiaramente il principale oppositore nei confronti delle due ruote, tuttavia, la sua posizione cambiò rapidamente nel giro di pochi anni dalla fondazione dell'Unione dei Ciclisti, quando i fautori della riqualificazione urbana su larga scala si ravvidero e intrapresero un approccio su scala locale, basato sul concetto di comunità, per cui il Consiglio comunale iniziò a tenere in considerazione e approvare le proposte sostenute dai “difensori della bicicletta”. Quando si capì che la municipalità poteva essere un alleato invece che un avversario, i moderati cominciarono ad avere la meglio.

Nel 1976, la nuova sezione di Amsterdam dell'Unione Ciclisti aveva analizzato l'insicurezza, le deviazioni, il rumore, la puzza, il manto stradale, i problemi di parcheggio, gli incroci pericolosi, le piste ciclabili libere, le biciclette che attraversavano le strade e così via. Sulla base del risultato, un gruppo di circa quaranta membri lavorò per creare una sintesi degli ostacoli e delle possibili soluzioni, la quale fu inserita nel *Knelpuntennota* (Memorandum sulle zone intasate), pubblicato dall'Unione Ciclisti nel 1977. Esso era stato, fino a quel momento, il documento di approfondimento più completo sulle città a misura di ciclista. Gli ingegneri del traffico erano abituati a considerare il punto di vista dell'auto e del trasporto pubblico, e identificavano il traffico come un elemento che si sviluppava lungo itinerari e percorsi ben stabiliti. Il Memorandum si poneva come scopo quello di dare loro qualche insegnamento in più circa la scienza della bicicletta, venendo istruiti per elaborare una visione del traffico coerente anche dal punto di vista del ciclista: per fare un paragone, tale approccio era paragonabile a quello del gruppo di lavoro di Dooievaar. È evidente che *Fietsen in Amsterdam* del 1978 garantì un ruolo stabile della bicicletta all'interno della politica comunale, tuttavia le fondamenta erano già state gettate un anno prima nel *Knelpuntennota*. Il documento dell'Unione Ciclisti introdusse una nuova prospettiva che prevedeva un'ampia visione del traffico e della qualità della vita, basata su una solida conoscenza della città [22].

Le principali linee politiche dell'Unione Ciclisti furono definite durante i grandi cortei del 1977 e del 1978. In particolare, la manifestazione del 1978 si faceva portatrice di cinque richieste, solo una delle quali riguardante la bicicletta. Le altre infatti facevano riferimento alla riduzione dell'uso dell'auto, all'abbassamento della velocità massima a 30 km/h, all'estensione della rete tranviaria, alla promozione di modalità di trasporto *city-friendly* e alla riduzione del consumo di energia e di materie prime. Si trattava di un piano particolarmente ampio, con una strategia comune, e la bicicletta come ovvio mezzo di trasporto da utilizzare [23].

Fino ad allora, una rete di piste ciclabili separate era ritenuta una panacea per tutti i problemi, come sostenuto, ad esempio, nel *Voorontwerp Verkeerscirculatieplan* o VCP (Piano di circolazione del traffico). L'Unione Ciclisti al contrario riteneva questo approccio eccessivamente semplicistico, affermando che “*il Memorandum è stato redatto sulla prospettiva che la promozione del traffico ciclistico in una città altamente edificata come Amsterdam non può dipendere completamente dalla realizzazione di percorsi separati. Il centro storico spesso non ha spazio a sufficienza, e a volte lo stesso vale per le parti più recenti della città. Inoltre, laddove esistono, le piste ciclabili non sempre migliorano le condizioni di utilizzo delle due ruote*” [24].

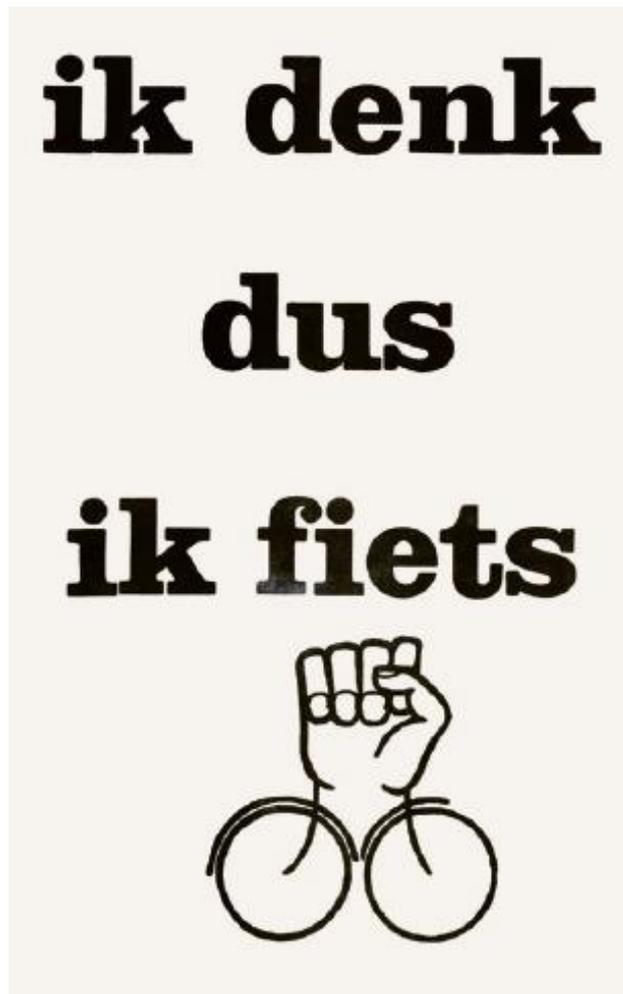
[21] Kuipers D., *De Amsterdamse afdeling van ENWB is geboren* in “De Volkskrant”, 7 marzo 1976.

[22] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Op. cit. p. 179-182.

[23] ENWB Amsterdam, *Amsterdam fiets!*, Op. cit. p. 6.

[24] ENWB Amsterdam, *Knelpuntennota*, Amsterdam 1977, p. 1.

Il Memorandum presupponeva che fosse garantito pedalare in modo rapido, piacevole e sicuro in qualsiasi punto della città e che le strade secondarie della capitale olandese dovessero essere progettate per l'uso esclusivo o condiviso dai ciclisti, rimuovendo qualsiasi tipo di ostacolo [25]. Tale visione era anche in parte motivata da un certo pragmatismo, infatti il budget a disposizione era limitato, il che significava che i finanziamenti venivano prevalentemente destinati in quei punti della città che più necessitavano di interventi. Questa concretezza era riscontrabile anche nei confronti delle quattro ruote: *“il traffico automobilistico deve essere drasticamente ridotto se si vuole rendere sicuro e piacevole l'uso delle biciclette, perché in una città senza auto la maggior parte delle misure proposte non sarebbe necessaria. In questo memorandum, tuttavia, si vuole tenere comunque in considerazione il numero attuale di automobili circolanti”* [26], che in altri termini voleva dire che non si poteva aspettare che le condizioni diventassero ottimali e che si puntava a migliorarle nel tempo. Tutti i temi principali della circolazione furono trattati in modo tale da unire i principi della mobilità ciclistica e dell'ingegneria del traffico: vennero affrontate numerose questioni, tra cui la disposizione delle strade e degli incroci, la larghezza necessaria delle corsie per le auto, delle piste ciclabili, le innovative strade a senso unico per le auto in cui le biciclette potevano viaggiare in entrambe le direzioni, il pericolo di aprire le porte delle auto in caso di parcheggio parallelo, oltre ad aspetti come il ruolo del marciapiede, il parcheggio delle biciclette, la sicurezza sociale e i furti delle due ruote.



Un manifesto dell'Unione Ciclisti del 1980, che recita: “Io penso quindi uso la bicicletta” (Fonte: <http://eng.partizaning.org/?p=5641>)

[25] ENWB Amsterdam, *Knelpuntennota*, Op. cit. p. 2.

[26] *Ivi*, p. 5.

La rete ciclabile che si venne a formare ad Amsterdam non fu pertanto impostata dall'alto, ma dal basso, sulla base di come “*i ciclisti sono soliti spostarsi*” [27]. L'idea di fondo era che la configurazione della città dovesse favorire il ciclista. Le strade trafficate necessitavano di piste ciclabili, così come anche gli incroci dovevano essere ben progettati e allestiti, mentre nelle strade secondarie, funzionò ottimamente la formula del traffico a senso unico per le auto e il doppio senso per le biciclette. Tra gli altri elementi vi era una chiara configurazione delle strade, corsie strette per scoraggiare la sosta in doppia fila, percorsi adeguati per attraversare le linee tranviarie, e altri accorgimenti (come ponti o sottopassaggi) per completare le lacune della rete. Tre quarti del Memorandum furono dedicati a problemi specifici, suddivisi in base ai quartieri: per esempio, pavé irregolare, parcheggi fuori norma, scarsa visibilità agli incroci, semafori mal cronometrati e piste ciclabili interrotte. Per ogni area problematica veniva suggerita una soluzione. È inoltre sorprendente che all'interno del Memorandum venissero disapprovate le aree pedonali, soprattutto se limitate a una sola via commerciale, in quanto di fatto attiravano molto traffico automobilistico e incoraggiavano conseguentemente i parcheggi irregolari [28].

Poco prima dell'estate del 1978, la Giunta Comunale in carica inviò al Consiglio Comunale una nuova versione del Piano di Circolazione del Traffico. Era evidente che la nuova amministrazione, che ora includeva Van der Vlis e Schaefer, avrebbe intrapreso una direzione diversa, tuttavia l'Unione Ciclisti analizzò comunque il piano in modo approfondito. Nonostante il verdetto fosse tutt'altro che favorevole, il nuovo esecutivo risultò particolarmente ottimista. In una nota l'Unione Ciclisti affermava che “*ciò che è emerso chiaramente nel piano è la totale mancanza di attenzione nei confronti della bicicletta, da parte dell'apparato comunale. Ci resta un'unica possibilità: l'unico membro del Consiglio che manifesta chiaramente un interesse nei confronti delle due ruote merita di diventare Assessore al Traffico. In tal senso dovremo monitorare l'operato di Michael Van der Vlis con attenzione, ma anche con comprensione*” [29].

Tutto questo spiega perché l'Unione Ciclisti iniziò a incontrarsi regolarmente con i dirigenti comunali a partire dal 1979, durante *Werkgroep Fiets* (Gruppo di lavoro per le biciclette). In seguito al decentramento amministrativo, che portò alla suddivisione di Amsterdam in diversi distretti, e allo scioglimento del Gruppo di Lavoro, le preoccupazioni degli attivisti aumentarono notevolmente. La *bicycle city* sarebbe potuta soccombere, se l'Unione Ciclisti non fosse intervenuta per colmare il vuoto lasciato dall'amministrazione locale: nel 1987 fu pubblicato il manuale *Wijken voor de fiets* (Fare spazio alla bicicletta), identificato come il diretto successore del Memorandum di dieci anni prima [30]. Ancora una volta, tutte le competenze e informazioni disponibili vennero raggruppate in un documento, con lo scopo di metterle a disposizione dei Consigli distrettuali. Il manuale trattava i principi base delle politiche ciclistiche, le soluzioni standard per la configurazione delle strade e degli incroci, inoltre, per mantenere una continuità politica e urbana, esso invitava i vari distretti a guardare oltre i propri confini e ad assumersi la responsabilità di cooperare, per realizzare una rete di percorsi ciclabili ben connessa.

La fine del Gruppo di lavoro segnò l'inizio della collaborazione dell'Unione Ciclisti con i distretti della capitale olandese, che a dispetto delle iniziali difficoltà, si rivelò molto fruttuosa nel corso degli anni '80 e '90, come testimoniava la realizzazione di buona parte degli interventi proposti nei due manuali pubblicati in passato.

- *Aspetti legislativi e urbanistici*

Il *Voorontwerp Verkeerscirculatieplan* o VCP (Piano di Circolazione del Traffico), approvato dalla Municipalità nel 1976, si focalizzò non solo sulla sosta illegale delle automobili ma anche sui parcheggi regolamentari, prevedendo la rimozione di 10.000 dei quasi 30.000 posti auto presenti nel

[27] ENWB Amsterdam, *Knelpuntennota*, Op. cit. p. 7.

[28] *Ivi*. 9

[29] De Jong M., *Afdelingsblad*, 3 ottobre 1978.

[30] ENWB Amsterdam, *Amsterdam fiets!*, Op. cit. p. 8.

centro città. Questa stretta sui parcheggi risultò essere una strategia utile non solo per creare spazio nei confronti di ciclisti e pedoni ma anche per ridurre il traffico veicolare. Gli obiettivi furono successivamente raggiunti, infatti nel 1990 l'area disponeva di 17.000 posti auto, con una diminuzione di ben 13.000 unità. All'interno del primo VCP (1976) si prevedeva inoltre la realizzazione di tre itinerari ciclabili, che però difficilmente potevano essere considerati una rete. Nella seconda versione del 1978, si delineò una rete nettamente più ampia, con una maglia (la distanza media tra due percorsi paralleli) di 600-1.000 metri. Nel 1982 tale rete venne ulteriormente perfezionata grazie all'impegno del Gruppo di lavoro sulla bicicletta: essa era composta da percorsi principali e percorsi secondari per l'accesso locale, riducendo la larghezza della maglia a circa 300 metri, in modo tale che i ciclisti non si dovessero allontanare troppo per raggiungere un tracciato [31].

Mentre la pianificazione della rete continuava, nel corso degli anni '80 iniziarono i lavori per risolvere le maggiori criticità: il traffico automobilistico nelle strade principali venne limitato a una corsia per direzione, in questo modo si creò spazio per le linee tramviarie e le piste ciclabili, si ridusse la velocità (più stretta è la corsia, più gli automobilisti sono prudenti) e si evitarono i sorpassi e i parcheggi irregolari. La riprogettazione delle strade della capitale olandese, tranne alcuni casi specifici, si basò su questo layout. A volte però le varie tipologie di mezzi venivano integrate tra loro: se la strada non era troppo affollata e le velocità tendevano ad essere basse, le biciclette e le auto condividevano la corsia, includendo talvolta anche il tram. Un esempio lampante sono Utrechtsestraat e la circonvallazione interna (Sarphatistraat, Weteringschans, Marnixstraat), dove l'auto è tollerata come "ospite a bassa priorità". Le strade urbane di quartiere invece vennero rese più silenziose e sicure grazie al senso unico per il traffico veicolare, ad un restringimento della carreggiata, all'introduzione del limite di velocità di 30 km/h e ai dossi stradali. Questi elementi contraddistinguevano la maggior parte dei *woonerf* (zone residenziali) di Amsterdam [32].

Nel *Structuurschema Verkeer en Vervoer* o SVV (Piano Strutturale dei Trasporti), elaborato nel 1980, i pedoni e i ciclisti furono nuovamente oggetto di discussione, sostenendo che i loro spostamenti dovevano essere incentivati, soprattutto tenendo conto dei minimi costi ambientali ed energetici che comportavano. Il documento focalizzava l'attenzione sulla sicurezza del traffico, considerato un nodo cruciale, per cui furono avanzate diverse proposte a favore del miglioramento e della realizzazione di piste ciclabili e marciapiedi. L'interesse nei confronti della mobilità dolce era testimoniato dal fatto che l'SVV prevedeva un numero di infrastrutture per il traffico motorizzato significativamente inferiore a quello del Piano del 1966 (3390 km contro 5300 km), inoltre a partire dall'inizio degli anni '80 l'avvio di nuovi progetti fu ridotto al minimo [33].

Nel novembre del 1988 venne lanciato il Secondo Piano strutturale dei trasporti (SVV- IIa), che focalizzava l'attenzione, in misura maggiore rispetto al passato, sulla politica dei trasporti. Il memorandum ipotizzava la circolazione nel Paese di otto milioni di autovetture nel 2010 ed un conseguente aumento dell'uso delle quattro ruote del 70% rispetto al 1986. Le prospettive erano particolarmente allarmanti, per cui l'obiettivo principale della politica stabilita dal documento, era la riduzione dell'uso dell'automobile del 35%. Nonostante questi presupposti però la SVV-IIa non dedicò grande attenzione né alla bicicletta come alternativa all'automobile per brevi e lunghi viaggi in auto, né alla sua integrazione all'interno del trasporto pubblico [34].

Il rinnovato interesse per la città fu manifestato nel *Vierde nota over de ruimtelijke ordening* (Quarto Memorandum sulla pianificazione del territorio), pubblicato dal governo nel 1988. Al suo interno si sosteneva che le città dovevano dare un grande apporto alla crescita economica, ma, dal punto di vista della mobilità, si doveva evitare un'esponenziale crescita dell'uso dell'auto [35].

[31] Ministry of Transport, Public Works and Water Management - Directorate general for Passenger Transport, *The Dutch Bicycle Master Plan: Description and evaluation in an historical context*, Op. cit. p. 38.

[32] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Op. cit. p. 131.

[33] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Structuurschema Verkeer en Vervoer*, Den Haag 1980.

[34] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Structuurschema Verkeer en Vervoer - IIa*, Den Haag 1988.

[35] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Notie van ruimte. Op weg naar de Vijfde nota ruimtelijke ordening*, Den Haag 1999.

In tal senso il governo approvò, sempre nel 1988, il “modello ABC” per la localizzazione e concentrazione delle attività: le località A erano gli snodi del trasporto pubblico nel centro cittadino, le località B potevano essere raggiunte con i mezzi pubblici e le biciclette, mentre le località C si trovavano nell’hinterland o lungo le autostrade. Questa politica cercò di collocare le sedi delle diverse società in modo tale da scoraggiare l'uso delle automobili e stimolare l'utilizzo di forme di trasporto alternative alle quattro ruote. Lo schema prevedeva che le imprese con un grande numero di personale e con un elevato livello di attrazione, fossero ubicate nelle località A o tutt'al più nelle località B, mentre le località C erano riservate a grandi aziende, come quelle di spedizione e stoccaggio delle merci [36]. Lo schema ABC era un nuovo metodo per perseguire l'obiettivo di lungo termine di regolare il traffico automobilistico e di creare un equilibrio tra accessibilità, tutela dell'ambiente e utilizzo efficiente dello spazio.

Con la ripresa degli studi sulla città, si creò un profondo cambiamento di tendenza, come testimonia la nuova generazione di architetti, stimolati dall'insegnamento e dalle opere di Aldo van Eyck e Herman Hertzberger. L'operazione di rinnovamento urbanistico, portata avanti da Van Eyck e il suo gruppo, si pose come obiettivi principali la riqualificazione della forma storica della città e dell'edilizia esistente, per cui i nuovi siti, destinati ad ospitare le unità abitative e le attività lavorative, vennero individuati all'interno della città piuttosto che all'esterno, come testimoniava la riconversione di aree industriali e la ristrutturazione urbanistica di zone ex portuali in terreni residenziali. Tale rilettura del territorio avvenne anche attraverso lo *Structuurplan*, entrato in vigore nel 1990, che organizzò la città lungo due direttrici di sviluppo: il *Zuid-as* e l'*Ij-as*. In particolare, lungo il primo asse, che fungeva da direttrice ferroviaria e stradale, collegando l'Aia, Schiphol, Amsterdam Sud, Bijmermeer e Utrecht, si decise di sviluppare i nuovi centri direzionali. Al tempo stesso, nel cuore di Amsterdam, lungo il fiume IJ, una serie di impianti industriali, legati al porto, venne spostata verso ovest, lasciando grandi aree dismesse in prossimità del nucleo storico, le quali furono destinate a nuove funzioni e accompagnate da un progetto di bonifica per acquisire nuove terre [37].

Il governo, nel 1990, approvò un documento molto importante, ovvero il *Masterplanfiets en verkeersonveiligheid* (Piano Direttivo per la bicicletta). La politica del governo era finalizzata ad aumentare l'uso della bicicletta, a scapito dell'auto, soprattutto perché questo avrebbe migliorato la sicurezza stradale. Per favorire l'uso delle due ruote e ridurre il numero di incidenti che vedeva coinvolti i ciclisti, era necessario ridurre l'andatura delle automobili e adattare l'asse stradale delle città. Il Piano infatti prevedeva l'istituzione di un sistema di traffico strutturalmente sicuro, caratterizzato da diverse misure, alcune materiali, come la realizzazione di un numero sempre maggiore di piste ciclabili, corsie ciclabili e rotatorie (al posto degli incroci), e altre comportamentali, come l'introduzione del diritto di precedenza ai ciclisti sulle strade urbane a scorrimento veloce e nelle rotatorie e lo spostamento dei ciclomotori sulle corsie stradali invece che sulle piste ciclabili. Tale documento prevedeva notevoli contributi economici, da parte del Fondo stradale nazionale, per sovvenzionare le autorità regionali nella costruzione della rete infrastrutturale tra le varie città e nella realizzazione di progetti più ampi come gallerie, ponti e parcheggi per le due ruote. Un altro aspetto su cui si soffermava il Piano riguardava la necessità di fornire alle autorità le conoscenze necessarie e assisterle con incontri formativi [38].

Nel 1991 inoltre, venne pubblicata una versione modificata del memorandum, la *Vierde nota extra* o VINEX (Quarto memorandum extra), attraverso la quale l'amministrazione di Amsterdam individuava i siti destinati ad ospitare nuovi complessi residenziali, i quali sarebbero sorti principalmente nelle ex aree industriali della capitale olandese.

[36] Martens M. J., Griethuysen S., *The ABC location policy in the Netherlands - The right business at the right place* in “Transland”, 9 settembre 1999.

[37] Ministry of Transport, Public Works and Water Management - Directorate general for Passenger Transport, *The Dutch Bicycle Master Plan: Description and evaluation in an historical context*, Op. cit. pp. 40-41.

[38] Dutch Ministry of Transport, Public Works and Water Management, *The Dutch Bicycle Master Plan*, The Hague 1990

Ciò che è andato a vantaggio della città compatta, in genere è andato a vantaggio anche della bicicletta. La politica di concentrazione urbana di VINEX mirava a limitare la crescita della mobilità e a garantire che le distanze tra abitazioni, occupazione e servizi fossero ideali per l'utilizzo della bicicletta e del trasporto pubblico [39]. L'amministrazione di Amsterdam fece buon uso del sostegno del governo statale e adottò il linguaggio tecnico di VINEX. La politica della bicicletta era quindi legata alla “politica di localizzazione”, volta a incoraggiare le persone a sostituire l'auto con le due ruote, in particolare nelle brevi distanze, il che comportò la realizzazione di adeguati percorsi ciclabili e ampi parcheggi nelle stazioni: *“le misure che ostacolano l'uso dell'auto e stimolano la bicicletta sono efficaci solo se ben coordinate”* [40].

[39] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer*, Den Haag 1988.

[40] Amsterdam Urban Management, *Meerjarenprogramma Fiets 1995-2000*, Amsterdam 1995.

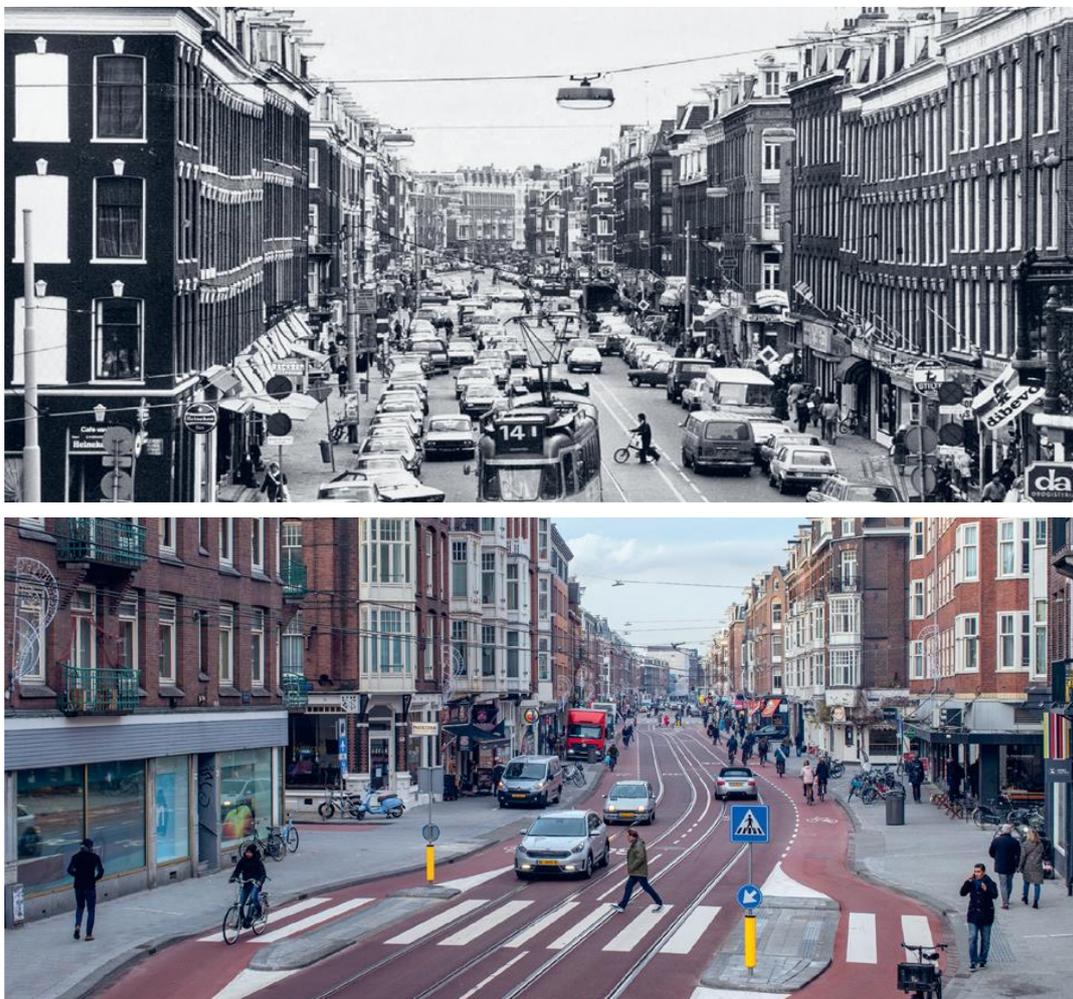
Il capitolo in pillole

Aspetti politici	Aspetti associazionistici	Aspetti legislativi e urbanistici
<p>- Nel 1976, il Ministero dei Trasporti introdusse due regolamenti contributivi: il primo finanziava l'80% dei progetti della rete ciclabile urbana, mentre il secondo sovvenzionava le municipalità e le province, coprendo il 50% dei costi delle piste ciclabili lungo le strade extraurbane.</p> <p>- Nel 1978 si insediò una nuova Giunta comunale: si programmò il passaggio da un'ampia scala urbana ad una locale</p> <p>- Si intraprese un'azione drastica, che prevedeva un attento recupero dello spazio occupato sia dalle auto in movimento che da quelle parcheggiate</p> <p>- Fu istituito un Gruppo di lavoro per le biciclette: Il coinvolgimento degli attivisti influenzò positivamente i funzionari comunali, facendoli diventare sempre più competenti in materia</p> <p>- Negli anni '80, Amsterdam venne suddivisa in distretti amministrativi: a dispetto delle iniziali difficoltà, tale divisione si rivelò favorevole per le politiche ciclistiche, in quanto i Consigli locali potevano attuare più velocemente le misure sul territorio</p>	<p>- Nel 1976, venne inaugurata la sede di Amsterdam della ENWB: la natura radicale e turbolenta dell'attivismo della capitale venne progressivamente sostituita da un approccio più organizzato e concreto</p> <p>- Nel 1977 fu pubblicato il "Memorandum sulle zone intasate", ovvero il documento di approfondimento più completo sulla città a misura di ciclista, da cui prese spunto l'amministrazione locale</p> <p>- Nel 1987 fu pubblicato il manuale <i>Wijken voor de fiets</i> (Fare spazio alla bicicletta): ancora una volta, tutte le competenze e informazioni disponibili vennero raggruppate in un documento, con lo scopo di metterle a disposizione dei Consigli distrettuali</p>	<p>- Il Piano di Circolazione del Traffico del 1976 si focalizzò sulla rimozione di posti auto e la creazione di una rete ciclabile</p> <p>- Il Piano Strutturale dei Trasporti del 1980 incentivava gli spostamenti di pedoni e ciclisti, concentrandosi sulla sicurezza del traffico: esso prevedeva un numero di infrastrutture per il traffico motorizzato significativamente inferiore a quello del Piano del 1966</p> <p>- Nel 1988 fu approvato lo "schema ABC", attraverso cui si cercò di collocare le sedi delle diverse società in modo tale da scoraggiare l'uso delle automobili e stimolare l'utilizzo di forme di trasporto alternative</p> <p>- Nell'ottica di uno sviluppo urbano a scala locale, le grandi aree industriali dismesse, all'interno della città, furono riconvertite e destinate a nuove attività</p> <p>- Nel 1991 fu approvato il Memorandum VINEX, che mirava a garantire che le distanze tra abitazioni, occupazione e servizi fossero ideali per l'utilizzo della bicicletta e del trasporto pubblico.</p>

4.5 Make Amsterdam cyclable again (1992 - oggi)

- Aspetti politici

I risultati del processo di rinnovamento iniziarono a dare i loro frutti negli anni '90. La situazione era tutt'altro che perfetta, ma si poteva andare in bicicletta in gran parte della città in modo rapido e sicuro, il che era testimoniato dal pianificatore statunitense Edward Soja, il quale affermava che “*ad oggi, la rete di piste ciclabili e la concentrazione di ciclisti è probabilmente la più alta di qualsiasi grande città industriale o post-industriale. Ad Amsterdam gli urbanisti manifestano regolarmente la loro avversione per il traffico automobilistico, pur accettando con grande tolleranza la sua esistenza*” [1]. La città della bicicletta però non era ancora ultimata. Il suo completamento era continuamente rinviato: all'inizio degli anni '90 l'amministrazione locale promise che la rete ciclabile principale sarebbe stata pronta nel 2000, mentre nel 1998 la data fu cambiata al 2002, a tal punto che ancora oggi rimangono diverse questioni in sospeso. Nonostante ciò, Amsterdam possedeva chiaramente tutte le peculiarità di una città *bike-oriented* completamente rinnovata. È fondamentale sottolineare che la Municipalità persistette nella riprogettazione della rete viaria, un processo che non poteva ancora considerarsi terminato.



Van Woustraat prima (1984) e dopo (2018) la sua riprogettazione (Fonte: Gemeente Amsterdam)

Numerose strade subirono ingenti cambiamenti nel corso degli anni '90, venendo ridisegnate e sottraendo spazio alle automobili, in modo tale da agevolare l'utilizzo delle due ruote. Un esempio interessante è Van Woustraat, la cui riprogettazione risultò essere tanto difficile quanto necessaria.

[1] Léon Deben L., *Understanding Amsterdam. Essays on City Life and Urban Form*, Amsterdam 2000, p. 121

Il divieto di sosta per le automobili durante l'ora di punta era l'unica agevolazione concessa ai ciclisti per un lungo periodo di tempo, tuttavia non sempre veniva rispettato, scatenando l'ira dell'Unione Ciclisti e dei residenti. Il nuovo progetto prevedeva la realizzazione di piste ciclabili larghe due metri e la rimozione dei parcheggi ai lati della strada. Sui marciapiedi vennero inoltre contrassegnate aree che consentivano il carico e scarico al mattino, il parcheggio per le biciclette nel pomeriggio e il parcheggio per le auto di notte: la sosta in Van Woustraat venne sostanzialmente suddivisa per fasce orarie e tipologia di mezzo, il che comportò un miglioramento significativo.

L'attenzione dell'amministrazione locale si focalizzò in seguito sulla dimensione estetica dello spazio pubblico. Secondo studiosi come Marshall Berman, Maarten Hajer e Arnold Reijndorp, gli ampi spazi erano una caratteristica essenziale della società moderna, i quali dovevano essere evidenti anche nella progettazione urbanistica, motivo per cui i luoghi pubblici necessitavano di essere migliorati per renderli adatti alla vita quotidiana in città [2]. L'ispirazione arrivò dai casi di L'Aia e Groninga, le cui municipalità, a partire dagli anni '80, elaborarono dei piani per il recupero dei centri storici. Un masterplan organico come quello delle due città però non era realizzabile ad Amsterdam, per via delle vaste dimensioni del centro della capitale olandese, per cui la città optò per la redazione di piani a scala ridotta, come testimonia il progetto per la riqualificazione e pedonalizzazione di piazza Spui (1997) e Dam (2001) e il ridisegno del profilo delle strade che costeggiavano i canali, il cui design divenne molto minimalista, complice anche la definitiva eliminazione degli *Amsterdammertje* che non erano più necessari [3].

L'abbellimento del paesaggio urbano si verificò parallelamente ai lavori per il miglioramento della rete di piste ciclabili. In entrambi i casi si voleva rendere la città un luogo più piacevole in cui vivere, con più spazio per le persone e meno per le auto, in modo tale da godere della sua bellezza. Tuttavia, scaturirono diversi contrasti tra i due approcci, con i progettisti e i funzionari comunali che a volte avevano la meglio sui ciclisti: un esempio lampante era rappresentato dal caso di piazza Max Euwe, in quanto, in seguito alla sua riqualificazione avvenuta sul finire degli anni '90, spazi sempre più ampi furono destinati ad un uso commerciale, per cui i pedoni dovevano spesso camminare sulla pista ciclabile perché il marciapiede era occupato dai dehors di bar e ristoranti. Un altro episodio si verificò nel 2001, quando piazza Dam fu riprogettata, prevedendo la disposizione dei ciottoli come tipologia di manto stradale, con l'intento di creare un effetto di uniformità e di semplicità. Poco dopo la fine dei lavori, l'Unione Ciclisti faceva notare che *“la maggior parte dei ciclisti è allibita di fronte ad un intervento così scellerato, in quanto essi devono sopportare fastidiose vibrazioni ogni volta che attraversano la piazza”* [4]. Era evidente che i concetti di estetica e funzionalità si erano scontrati, tuttavia questa situazione durò poco, in quanto in seguito ad un'adeguata mediazione tra amministrazione, progettisti e ciclisti, si giunse ad un punto d'incontro, che consentì di far coesistere questi due principi.

Negli anni 2000 la mobilità ciclabile era diventata un tema predominante in ambito politico, a tal punto che il tradizionale divario tra i socialdemocratici e i conservatori di destra si affievolì notevolmente. Tuttavia, permanevano sottili differenze; nel 2002 ad esempio, l'Assessore conservatore per i trasporti riferì di non aver previsto alcun aumento nell'utilizzo delle due ruote ad Amsterdam, stanziando un budget molto modesto per le nuove infrastrutture (5 milioni di euro all'anno), e definendolo più che adeguato. Il suo successore socialdemocratico aumentò drasticamente il budget (da 5 milioni a 70 milioni di euro), stabilendo fondi extra (17 milioni di euro) per progetti volti a incoraggiare le categorie che tendevano a pedalare meno: bambini, studenti e gruppi a basso reddito. Egli fissò l'obiettivo di raggiungere una quota di ripartizione modale della bicicletta pari al 37%, il che evidenziava come la nuova amministrazione volesse sostenere la cultura della bicicletta e al tempo stesso raggiungere nuovi gruppi [5].

[2] Meyer H., *Twintig jaar ontwerpen aan de openbare ruimte* in “Rooilijn 40”, 2007, n. 2, p. 82.

[3] De Architectuur van de Ruimte. *Nota over het architectuurbeleid 1997-2000*, 's-Gravenhage 1996.

[4] Van Dick P., OEK, n. 55, novembre 2001.

[5] Oldenziel R., De la Bruheze A., *Amsterdam: world bicycle capital, by chance* in “Cycling cities: the European experience”, Foundation for the History of Technology and Rachel Carson Center for Environment and Society, 2016, pp. 17-18

L'uso della bicicletta si diffuse in modo esponenziale, sorprendendo anche i politici più esperti: tra il 1990 e il 2006 il traffico all'interno del centro storico (il cordone di Singelgracht) registrò un calo nella circolazione delle auto (da 235.000 a 172.000) e un notevole incremento di biciclette (da 86.000 a 140.000). Nonostante le migliori intenzioni, l'amministrazione locale si dimostrò in parte impreparata al successo della bicicletta. Non c'era dubbio che le misure di *traffic calming* e riprogettazione spaziale avessero fatto tornare la bicicletta ad essere parte integrante delle strade di Amsterdam, tuttavia il fenomenale aumento dell'uso delle due ruote fu anche il risultato del suo ruolo centrale nel trasporto multimodale per i pendolari che si spostavano in treno. Nel 1980, pochissimi passeggeri arrivavano in stazione in bicicletta (6%), mentre più di trent'anni dopo, nel 2008, i numeri si erano moltiplicati (40%). Questo uso della bicicletta rimase invisibile perché gli ingegneri del traffico in passato consideravano erroneamente questi spostamenti come "viaggi in treno" [6]. Il problema della sosta divenne quindi sempre più serio e all'ordine del giorno, a tal punto che nel 2012, l'Assessore ai Trasporti definì l'occupazione dello spazio pubblico da parte delle biciclette parcheggiate come un problema, e non come un indice di successo. Per risolvere tale criticità, la Municipalità iniziò a investire 15 milioni di euro all'anno in otto anni (2012 - 2020) per ampliare i parcheggi presso le stazioni ferroviarie e le fermate dei tram, e per estendere le piste ciclabili. Per ironia della sorte, l'amministrazione di Amsterdam si concentrò non più sull'incentivazione dell'uso delle due ruote, bensì sulla gestione della sua spettacolare crescita. Ad oggi, la rete ciclabile della capitale olandese è lunga 767 km, di cui 513 km su sede propria, inoltre al 2019 la bicicletta copriva una quota del 36% nella ripartizione modale degli spostamenti, il cui valore risulta essere ancora più spettacolare se circoscritto al centro cittadino, raggiungendo l'87% per gli spostamenti inferiori a 4 km. [7].

In sostanza, se negli anni '90 la politica comunale era ancora incentrata su obiettivi di vasta portata come il passaggio dall'auto alle due ruote, ad oggi l'intento della municipalità riguarda soprattutto il consolidamento e una migliore regolamentazione della mobilità ciclabile. A questo si aggiunge la nuova politica, definita "Autoluw", attraverso cui l'amministrazione ha deciso di bandire le automobili diesel e benzina, consentendo la circolazione solo ai veicoli elettrici: una serie di azioni e divieti porteranno quindi la città ad eliminare gradualmente le auto entro il 2030 [8].

- *Aspetti culturali e socio-economici*

La *bicycle city* ha potuto beneficiare di un'eredità che hanno lasciato gli anni '80: questo decennio infatti fu caratterizzato da diverse crisi economiche e da livelli di disoccupazione persistentemente elevati tra i giovani, che vennero privati del lusso ormai dimenticato di un lavoro a tempo indeterminato. Molte persone, appartenenti a questa "generazione perduta", nati tra il 1955 e il 1970, non avevano né i mezzi né la necessità di possedere un'auto, dato che, in assenza di un'occupazione, non dovevano percorrere grandi distanze, come i pendolari del passato. Per questi cittadini, la bicicletta fu ancora una volta il mezzo più ovvio per muoversi, il che fu anche favorito dal fatto che questo periodo di recessione coincise con il progressivo miglioramento delle infrastrutture ciclabili della città. Quando negli anni '90 l'economia si risollevò e la "generazione perduta" riuscì a trovare la sua strada, la bicicletta continuò ad essere la soluzione più naturale per gli spostamenti: in tal senso, nella capitale olandese, si era venuta a creare, più o meno volontariamente, una sorta di zoccolo duro della comunità ciclistica [9].

La rinnovata floridezza della mobilità ciclabile collimò inoltre con diversi fattori, come la crescita economica, la globalizzazione, il progresso dell'informatica, la minore interferenza da parte del governo e la crescente importanza delle attività del tempo libero. In questo frangente i valori comuni della sanità, dell'istruzione, dell'edilizia pubblica, della scienza, della cultura, della qualità

[6] Oldenziel R., De la Bruheze A., *Amsterdam: world bicycle capital, by chance* in "Cycling cities: the European experience", Op. cit., pp. 20-22

[7] *Ivi*, p. 23

[8] De Vente M., *Autoluw stadshart doos* in "De Telegraaf", 3 marzo 2018

[9] Van Leeuwen M., *NRC Handelsblad*, 18 giugno 1997.

della vita e della mobilità divennero tutti soggetti ad un regime di logica commerciale, molto più di prima. La città si definì un “ente imprenditoriale”, e i Paesi Bassi divennero una “società per azioni” [10]. La soppressione delle frontiere interne dell'Unione Europea nel 1992 favorì questa tendenza: città e regioni cominciarono a competere tra loro per attirare il maggior numero di investitori e imprese, il che significava che si doveva costantemente migliorare l'attrattiva commerciale e la qualità della vita.

L'uso della bicicletta ad Amsterdam aumentò significativamente e abbastanza improvvisamente dopo il 2000. Tutto ciò fu del tutto inaspettato, soprattutto se si consideravano le preoccupazioni dell'associazionismo e degli amministratori locali circa il calo d'interesse nei confronti delle due ruote. Dopo una crescita debole fino al 2000, l'uso della bicicletta crebbe con l'inizio del nuovo millennio: tra il 1986 e il 1991, gli spostamenti in bicicletta in una giornata lavorativa erano 470.000, nel 2000 salirono a 600.000, prima di raggiungere quota 710.000 nel 2015 [11].

I motivi alla base di questa crescita erano diversi: il completamento di alcuni importanti collegamenti all'interno della rete ciclabile, un'adeguata integrazione tra trasporto ferroviario e due ruote (grazie a soluzioni come *OV-fiets*, ovvero un servizio di noleggio ubicato nei pressi delle stazioni dei treni, per completare l'ultima tratta dello spostamento) e l'aumento dei prezzi del trasporto pubblico che fece sì che gli studenti, gli immigrati e gli espatriati utilizzassero la bicicletta, al posto del tram o dell'autobus [12].

- *Aspetti associazionistici*

Le manifestazioni ciclistiche di un tempo lasciarono il posto ai tour in bicicletta a partire dai primi anni '90, i quali a loro volta vennero rimpiazzati, dal 1996 in poi, dal Festival della bicicletta. I tour si chiamavano “Amsterdam in bicicletta”, erano organizzati dall'Unione Ciclisti, e avevano lo scopo di far riscoprire agli abitanti la città, pedalando per i suoi quartieri, con particolare attenzione ai percorsi ciclabili recentemente completati. Il Festival della bicicletta invece, che si teneva generalmente nel Vondelpark, radunava tutti i possessori delle due ruote, in quanto era l'occasione per mostrare al pubblico gli esemplari più antichi, innovativi e folli in circolazione [13]. L'azione era ancora necessaria, ma c'era sempre più motivo di festeggiare.

L'incremento dell'uso delle due ruote risultava evidente dalle statistiche della città, che nel 1996 riportavano un dato particolarmente interessante: per la prima volta dagli anni '60 l'uso dell'automobile, nel centro cittadino e nei quartieri del XIX secolo, era diminuito a fronte di un incremento dell'uso delle biciclette [14], a cui si aggiungeva una netta trasformazione della figura del ciclista, il quale non era più il perdente del 1960 o il fanatico radicale del 1970. Andare in bicicletta era semplicemente tornata ad essere un'abitudine e l'Unione Ciclisti sfruttò abilmente questa situazione inaugurando una campagna (durata fino al 1998), il cui slogan era “*Beter op de fiets, dan vervuil je niets*” (Per mantenere la città pulita, è meglio usare la bicicletta). In tal senso l'accento non era più posto sull'etica del lavoro associata alla bicicletta, ma sui benefici che essa assicurava alla società, sul piacere che offriva, sulla sua dimensione umana e sulla sua ineguagliabile facilità d'uso [15].

Ad oggi quindi, i ciclisti non sono niente di speciale ad Amsterdam: essi non sono una sottocultura, e utilizzare la bicicletta non è un modo di pensare o uno stile di vita di un gruppo ristretto di individui, motivo per cui essa è tutto tranne che un simbolo romantico dell'essere un rivoluzionario, un ribelle o un eroe. A tal proposito, il teorico dell'architettura e ciclista australiano Steven Fleming

[10] Kor Grit K., *Economisering als probleem*, Assen 2000.

[11] Gemeente Amsterdam, *Amsterdamse thermometer van de bereikbaarheid 2016*, Amsterdam 2017.

[12] Léon Deben L., *Understanding Amsterdam. Essays on City Life and Urban Form*, Op. cit. p. 139.

[13] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Op. cit. pp. 168 - 170.

[14] Gemeente Amsterdam, *Beleidsvaluatie Verkeer en Vervoer*, Amsterdam 1996.

[15] Dekker L., OEK, n. 46, November 1998



Un poster del 1992 dell'Unione Ciclisti recita: "Dodici biciclette occupano lo stesso spazio di un'automobile" (Fonte: Theo van den Boogaard Archief)

riassumeva la realtà olandese in questo modo: "a New York si va in bicicletta per una questione politica, a Sydney per una questione di prestigio, a Copenaghen per una questione di stile e ad Amsterdam per una questione di comodità" [16]. Questa affermazione può venire in aiuto per capire come mai la Critical Mass non prese mai piede nella capitale olandese. Il movimento nacque, come già evidenziato nel capitolo riguardante la città di Torino, nel 1992 e si batteva per ridurre l'uso dell'automobile in favore delle due ruote. Questo principio risultava essere scontato se non addirittura sterile ad Amsterdam, in cui l'associazionismo aveva già lottato duramente per il riconoscimento dei diritti dei ciclisti e andare in bicicletta era la normalità. Inoltre, come affermò un partecipante durante un raduno della massa critica a Vienna nel 1995 "queste manifestazioni permettono di vivere per un breve momento il sogno di una città senza auto. Questa ambizione però è anche una questione politica. Ad Amsterdam, per esempio, non c'è bisogno di una massa critica, perché i ciclisti fanno già parte della strategia politica della città" [17].

Il più grande evento dedicato alla bicicletta si svolse nel 2000, quando Amsterdam ospitò il *Vélo Mondial*, otto anni dopo la prima edizione di Montreal. Durante questa grande conferenza mondiale sulle due ruote, vennero invitate le più diverse personalità come attivisti, produttori di biciclette, ingegneri del traffico, urbanisti, operatori sanitari, medici, politici, funzionari governativi e scienziati. Il programma, della durata di 5 giorni, affrontò tutti i principali temi, spaziando dal traffico allo sviluppo urbano, dalla salute all'economia e all'ambiente, culminando con la seguente dichiarazione: "La bicicletta è il mezzo di trasporto del XXI secolo" [18].

[16] Fleming S., *Cycle Space. Architecture & Urban Design in the Age of the Bicycle*, Rotterdam 2012, pp. 40 - 41

[17] *Ivi*, p. 45

[18] Perry N., *Vélo Mondial 2000 – A Brief Report* in "Chain Link", agosto 2000.

È fondamentale evidenziare che l'amministrazione locale iniziò inoltre a sospendere i finanziamenti per i consulenti della sezione di Amsterdam dell'Unione Ciclisti con i quali collaborava, in quanto il loro apporto non era più necessario, visto che ora disponeva di gran parte delle conoscenze al suo interno (l'Unione continuava comunque a far parte del Comitato centrale del traffico della città). Tuttavia, ciò non influì negativamente sull'associazione, che continuò ad essere attenta ai problemi e alle esigenze dei ciclisti: nel 2006 ad esempio, furono introdotti specifici parcheggi in prossimità dei negozi, concepiti dall'Unione Ciclisti e dalle organizzazioni dei portatori di handicap, che si rivelarono molto efficaci, in quanto invitavano i ciclisti a posizionare la bicicletta nel riquadro contrassegnato in bianco e a lasciare libero lo spazio sul marciapiede. Un altro aspetto oggetto di interesse riguardava il parcheggio delle biciclette all'interno delle aree residenziali. Quando vennero edificati i nuovi complessi residenziali negli anni '90, il Decreto edilizio nazionale rendeva obbligatoria la realizzazione di strutture per il deposito delle biciclette, tuttavia nel 2003, nell'ambito di un processo di deregolamentazione, il governo eliminò questo requisito. Dopo un'accesa mobilitazione dell'Unione Ciclisti e delle sezioni delle quattro principali città olandesi, il governo centrale decise nel 2008 di riabilitare tale misura [19]. Era stata fatta molta strada dagli anni '60, per cui alcuni valutarono il presente guardando attentamente al passato. Dick de Jongh, uno storico attivista, ricordava chiaramente l'intenso traffico veicolare che caratterizzava le strade della città negli anni '60 e '70, tuttavia *“da allora sono stati fatti enormi progressi. All'epoca eravamo dei pionieri motivati e disinibiti, e grazie al nostro operato la città ha raggiunto un incredibile risultato. Il più grande sforzo è stato mettere su carta le idee e i concetti di cui eravamo portatori, ma nonostante tutto possiamo dire di aver raggiunto il nostro obiettivo”* [20].

Tuttavia, questo scenario favorevole aveva dei lati oscuri. Ingrid van Loon, un membro dello staff dell'Unione Nazionale Ciclisti, affermava: *“Mi limito ad usare la bicicletta ad Amsterdam per lo stretto necessario, perché non mi piace particolarmente essere in balia del traffico. È troppo movimentato e frenetico per me”* [21]. Inoltre *“la minaccia dei camion, gli automobilisti che tagliano la strada quando il semaforo è verde, i ciclisti che vanno in direzione opposta sulle piste ciclabili, i giovani sui motorini che sorpassano ad alta velocità: tutte queste situazioni mi spaventano a morte”* [22]. Van Loon attribuisce questo disagio alla sua età, ma non solo, in quanto *“non sono l'unica persona oltre i cinquanta anni che si sta arrendendo (...) Altri gruppi di persone ne hanno avuto abbastanza, come gli immigrati che non sono abituati alle biciclette, i bambini che esitano a circolare nel traffico, e gli studenti che preferiscono spostarsi con i mezzi pubblici”* [23]. Van Loon ha anticipato uno scenario tetto per la città, infatti *“Amsterdam ha una rete di piste ciclabili fantastica, la quale però non viene abitualmente utilizzata da determinate categorie (...) Se si vuole invertire questa tendenza, il dipartimento dovrà concentrarsi meno sulla costruzione delle piste e più sulla sensibilizzazione degli utenti della strada e sulla promozione dell'uso della bicicletta”* [24]. Tale posizione veniva confermata anche da Jacob Uitermark, un membro della sezione di Amsterdam dell'Unione Ciclisti: *“spesso non mi sento molto in sintonia con i miei "compagni" ciclisti. A volte mi vergogno persino di loro: in questa città sta gradualmente prendendo piede una sorta di anarchia ciclistica, il che è riscontrabile, ad esempio, in alcuni comportamenti osceni in strada e nell'indecoso modo di parcheggiare il mezzo”* [25]. Teeja Arissen, membro dell'Unione, aveva affrontato un'altra tematica: gli attivisti storici del mondo delle due ruote stavano invecchiando e pochissimi giovani erano interessati a prendere il loro posto. A suffragare questa tesi, vi era la testimonianza diretta della stessa Arissen, la quale aveva affrontato tale argomento con

[19] Hendriks J., *Fietsenberging komt echt terug in het Bouwbesluit* in “Het Parool”, 24 maggio 2011.

[20] De Jongh D., *De Volkskrant*, 19 giugno 2000.

[21] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Op. cit. p. 215.

[22] *Ibid.*

[23] *Ibid.*

[24] *Ibid.*

[25] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Op. cit. p. 216.

sua figlia e suo figlio, entrambi ventenni e molto inclini all'uso della bicicletta: “*a loro non passa minimamente per la testa di dedicarsi alla causa, né diventare membri dell'Unione Ciclisti*”. Sua figlia considerava la difesa degli interessi dei ciclisti “*un qualcosa per gli anziani, non divertente*”, e suggeriva un approccio diverso: “*deve piacere ai bambini e deve essere stimolante. Inoltre, eviterei completamente il tema della sicurezza*”. L'opinione di suo figlio era ancora più radicale, in quanto egli sosteneva che “*l'Unione Ciclisti esiste solo per i "nerd" della bicicletta, ovvero persone che sono interessate solo ed esclusivamente alle due ruote*”. [26]. Il concetto evidenziato nel 2007 nel Piano a lungo termine della città era: “*non siamo ancora giunti al completamento della “città della bicicletta”, ma ci stiamo avvicinando. Amsterdam è orgogliosa del fatto che così tante persone utilizzino le due ruote*” [27]. Ciò che emergeva pertanto era un grande progetto che si avvicinava alla fine del suo ciclo di vita dopo molti decenni. Il futuro non richiedeva semplicemente un prolungamento del passato, ma un nuovo programma con una nuova visione. Soprattutto se si pensa ai diversi problemi che rimanevano irrisolti, come la mancanza di parcheggi per le due ruote, i furti, la diminuzione nell'uso della bicicletta da parte dei più giovani e la protezione degli utenti della strada più vulnerabili. Le lamentele di Ingrid van Loon, la rabbia di Jacob Uitermark e il disinteressamento alla causa da parte delle nuove generazioni erano segni di questo particolare periodo di transizione. Tale transizione è, ad oggi, ancora in corso. Quando nel 2017, il direttore dell'Unione Nazionale Ciclisti, Saskia Kluit, confrontò Amsterdam e Copenaghen dichiarò: “*negli ultimi anni, è evidente che a Copenaghen si è investito molto nella mobilità ciclabile, mentre ad Amsterdam, molti progetti stanno di fatto volgendo al termine. È giunto il momento di nuovo slancio*” [28]. Negli ultimi anni, l'Unione Ciclisti ha posto meno enfasi sui grandi obiettivi sociali dei primi tempi, concentrandosi invece sulla scrupolosa difesa degli interessi del ciclista, tuttavia in molti, all'interno del mondo dell'associazionismo, sostengono che sia giunto il momento di iniziare un nuovo programma quarantennale, come quello che si appresta a concludersi [29].

- *Aspetti legislativi e urbanistici*

L'approccio della “città compatta”, adottato dalla municipalità di Amsterdam nei decenni precedenti, era ormai diventato parte integrante della visione nazionale. Negli anni '90, i frutti degli sforzi compiuti in passato si vedevano molto chiaramente: i nuovi complessi abitativi sorti nei pressi della vecchia darsena, ad est della città, iniziarono ad essere completati intorno al 1992, a partire dalla seconda metà degli anni '90 iniziarono i lavori per la realizzazione di un centro direzionale a Zuidas, e al tempo stesso si procedette alla realizzazione di una serie di nuove aree residenziali e culturali lungo le rive del fiume IJ. In aggiunta, il recupero del centro di Amsterdam fu ufficialmente riconosciuto nel 1999, quando venne classificato come “paesaggio urbano protetto” dalla legge olandese [30], un preludio a ciò che sarebbe accaduto nel 2010, quando l'area dei canali di Amsterdam del XVII secolo fu inserita nella lista del Patrimonio mondiale dell'umanità dell'UNESCO. La “città compatta” si sposava inoltre con una pianificazione territoriale che mirava a ridurre il consumo del suolo, soprattutto nei confronti di quelle funzioni non ritenute fondamentali, come la realizzazione di grandi centri commerciali ai margini della capitale olandese, i quali avrebbero oltretutto attirato un bacino di utenti molto ampio, prediligendo l'automobile come mezzo di trasporto per lo spostamento. Tale programma urbanistico scongiurò un simile destino, il che non solo favorì i piccoli esercenti ma anche la bicicletta, mantenendola il mezzo più adatto per fare acquisti in città. In futuro Amsterdam continuerà ad espandersi, infatti si stima che entro il 2040 si realizzeranno fino a 250.000 nuove residenze, molte delle quali sorgeranno in aree dismesse.

[26] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Op. cit. p. 217.

[27] Gemeente Amsterdam, *Kiezen voor de fietser. Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010*, Amsterdam 2007, p. 3.

[28] Peters W., NRC Handelsblad, January gennaio 2017.

[29] Duizer B., *In het nut van actie moet je geloven. Dertig jaar actievoeren door de Fietsersbond*, Utrecht 2015, pp. 27-31.

[30] Feddes F., De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Op. cit. pp 151-152.

I futuri grandi interventi riguardano l'espansione delle isole IJburg e Zeeburger e la realizzazione del progetto Haven-Stad nell'area dei vecchi *docks*, che prevede tra le 40.000 e le 70.000 nuove abitazioni: questo nuovo quartiere fungerà anche da laboratorio urbano per la bicicletta [31].



Il nuovo quartiere in via di costruzione sull'isola di Zeeburger nel 2018 (Fonte: <https://www.aerostockphoto.com/media/0bcfc83a-09cb-4036-98b8-698655013f78-amsterdam-zeeburgereiland>)

Il Piano a lungo termine della bicicletta 2007-2010 evidenziò la necessità di incrementare il numero dei parcheggi destinati alle due ruote, per ovviare alla loro costante carenza. Nella capitale olandese fino alla fine degli anni '90 si fece poco per creare nuovi impianti destinati alla sosta delle biciclette, tuttavia la situazione cambiò dopo il 2000, come testimoniava la costruzione del *Fietsflat*, lo spettacolare parcheggio vicino alla Stazione Centrale di Amsterdam, completato nel 2003, il quale però risultò non essere sufficiente. Sulla base delle direttive di tale Piano si procedette con interventi più marcati, come la realizzazione di nuovi spazi adibiti alla sosta in prossimità delle altre stazioni della città e delle fermate più importanti del trasporto pubblico [32]. Il ruolo dei parcheggi era cruciale, a tal punto che nel Piano della bicicletta 2011-2016 il 75% dei fondi venne speso per la costruzione di strutture di stoccaggio, per cui furono realizzati diversi parcheggi sotterranei, come presso la Stazione Noord e Beursplein, e sull'acqua, come a Lijnbaansgracht vicino Leidseplein [33].

Tale visione venne confermata nel successivo Piano a lungo termine della bicicletta 2017-2022, in cui venivano stanziati circa 200 milioni di euro, destinati a nuovi progetti di parcheggi sotterranei, come quelli in prossimità della Stazione Centrale (i cui lavori termineranno nel 2021, potendo ospitare circa 7000 biciclette) e presso Leidseplein (la cui apertura è programmata per il 2021, con una capienza massima di 2000 biciclette) [34]. A partire dal Piano del 2007, si prestò inoltre grande attenzione agli incroci, evidenziando come, all'interno di una rete ciclabile, essi fossero tanto importanti quanto i percorsi di cui era composta. Negli incroci tra le vie secondarie, ritenuti più tranquilli e meno congestionati, si prevedevano interventi molto semplici e poco costosi, come le

[31] Jordan P., *In the city of bikes – The story of the Amsterdam cyclist*, Harper Perennial, 2013, pp. 281.

[32] Gemeente Amsterdam, *Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010 - Kiezen voor de fietser.*, Op. cit. p. 6.

[33] Feddes F., *Geef fiets de ruimte bij herinrichting van een straat* in "Het Parool", 2 marzo 2018.

[34] City of Amsterdam, *Long-term bicycle plan 2017-2022*, Amsterdam 2017, p. 31.

isole di traffico e il divieto di sosta per le auto, mentre per quelli più trafficati, si doveva procedere ad un ridisegno *ad hoc*, a cui si aggiungeva ad esempio l'introduzione di impianti semaforici che riducevano il tempo di attesa in presenza del rosso per le biciclette (limitando i ritardi e i tempi di percorrenza dei ciclisti), in modo tale che esse avessero una partenza anticipata rispetto alle auto [35].



Il nuovo parcheggio di Amsterdam Zuid, inaugurato nel 2018 (Fonte: <https://www.domusweb.it/en/news/2018/06/25/in-amsterdam-south-opens-a-new-parking-for-bikes.html>)

È importante sottolineare che dai primi anni 2000 in poi l'attenzione dei vari piani si focalizzò molto sulla promozione e sulla sensibilizzazione del pubblico circa l'uso della bicicletta. Nel Piano 2007-2010 si sottolineava come i nuovi obiettivi fossero pedalare in modo rapido e confortevole e disciplinare i ciclisti: quest'ultimo intento, poneva l'accento sul miglioramento del comportamento degli utenti delle due ruote, che una parte degli abitanti della città considerava fastidioso e strafottente [36]. Nel corso degli anni '90 l'attenzione si era focalizzata su obiettivi come l'estensione della rete ciclabile e il passaggio dall'automobile alla bicicletta, i quali, con l'inizio del terzo millennio, continuavano ad essere delle priorità, tuttavia via essi erano stati messi in secondo piano dalla necessità di regolamentare e gestire l'inaspettato incremento dell'uso delle due ruote [37]. In tal senso, uno degli obiettivi del Piano del 2007 era cercare di estendere l'uso della bicicletta a tutti i gruppi sociali, in quanto tale mezzo facilitava l'accessibilità e l'uguaglianza, oltre ad essere sinonimo di uno stile di vita sano.

La tipologia di ciclisti ad Amsterdam è particolarmente variegata, tuttavia la nuova sfida, come evidenziato nei Piani 2011-2016 e 2017- 2022, è focalizzare l'attenzione sugli anziani, i bambini e le persone senza una cultura ciclistica. La creazione di una città inclusiva inizia incoraggiando i "non ciclisti" ad avvicinarsi alla bicicletta: sono stati avviati pertanto diversi programmi, che devono essere inevitabilmente incrementati, i quali prevedono di fornire ai nuovi arrivati lezioni di guida e informazioni sul mezzo. Un altro esempio è l'esame di guida della bicicletta che tutti gli alunni della scuola elementare devono sostenere. Attraverso questo provvedimento, da un lato si sensibilizzano e responsabilizzano i bambini, e dall'altro si coinvolgono, fin da piccoli, anche quelli che non possiedono una cultura ciclistica (come i figli degli immigrati).

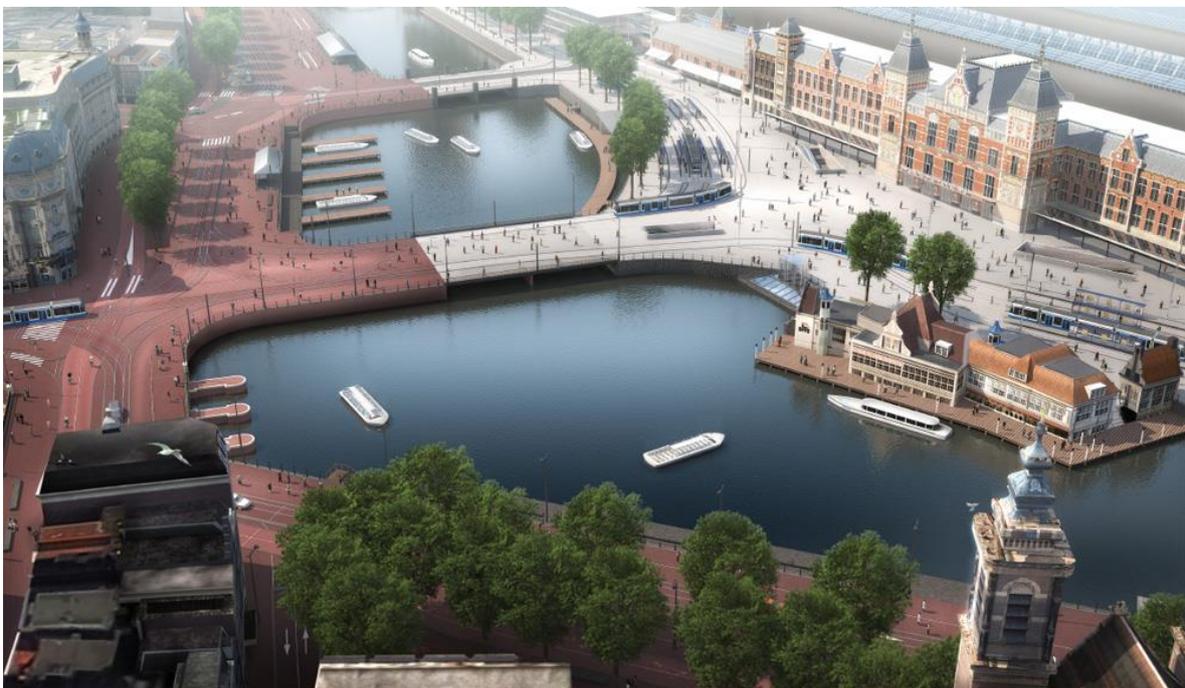
[35] Gemeente Amsterdam, *Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010 - Kiezen voor de fietser.*, Op. cit. p. 24-26.

[36] *Ivi*, p. 20.

[37] Gemeente Amsterdam, *Meerjarenplan Fiets 2000-2005 - Terugblikken en vooruit fietsen*, Amsterdam 1999, pp. 7-9.

Questo programma deve essere comunque affinato, in quanto si è riscontrato che, tra i giovani di origine straniera, l'utilizzo quotidiano della bicicletta, come forma di spostamento, non è sempre una pratica abituale. I turisti sono un'altra categoria su cui ci si sta concentrando, pur tuttavia con non poche difficoltà: i viaggiatori che esplorano la città con le biciclette a noleggio, sono incoraggiati, attraverso opuscoli e cartelloni, a non considerarla come un'esperienza *una tantum*, paragonabile all'attrazione di un parco divertimenti, ma come una forma di apprendimento, in modo tale da sensibilizzarli per farli diventare sostenitori (e quindi utilizzatori) della bicicletta nei rispettivi paesi natali [38]. Tali piani mirano inoltre a fornire spazio sufficiente per diversi “stili di pedalata”, in modo tale da garantire tranquillità per i ciclisti insicuri, il che deve essere perseguito attraverso un'ottimale gestione del traffico e un'eccellente progettazione stradale, andando a modificare, i profili delle strade, gli incroci, i semafori e parcheggi. L'intento è di dare la possibilità di scegliere tra diversi tipi di itinerari (ad esempio un percorso veloce ma molto trafficato e percorsi secondari più tranquilli) riducendo al minimo il rischio di incidenti, rimuovendo pali e cordoli pericolosi e creando corsie d'emergenza a fianco delle piste ciclabili [39].

Nell'ottica della politica “Autoluw”, a cui si faceva riferimento in precedenza e che si può tradurre letteralmente come “a riparo dai grandi flussi di traffico”, è stato approvato il Piano per l'aria pulita, attraverso cui si cercherà di migliorare la qualità dell'aria, riducendo drasticamente il traffico motorizzato. Tale piano prevede di rimuovere 11.200 posti auto entro il 2025, e destinare quello spazio alle piste ciclabili, alla realizzazione di nuovi parcheggi per le biciclette (in particolar modo presso le fermate della metropolitana), all'allargamento dei marciapiedi e alla creazione di spazi verdi. Alcune strade saranno riprogettate e interdette alle quattro ruote, a cui si aggiungerà la diminuzione dei permessi di parcheggio rilasciati dal comune. Nel documento si presuppone che, a partire dal 2030, anno in cui ad Amsterdam saranno banditi tutti i veicoli a benzina e diesel, le poche auto rimaste in circolazione saranno elettriche o comunque prive di emissioni. In tal senso la città ha in programma di incoraggiare i residenti a passare alle auto elettriche e a idrogeno, offrendo stazioni di ricarica ad ogni acquirente: entro il 2025 infatti dovranno essere disponibili da 16.000 a 23.000 stazioni di ricarica per rendere il progetto redditizio, rispetto alle attuali 3.000 [40].



Il concept del “Rode Loper” (Fonte: <https://bicycledutch.files.wordpress.com/2015/11/station-island-future.jpg>)

[38] City of Amsterdam, *Long-term Bicycle Plan 2017-2022*, Op. cit. p. 19-26.

[39] *Ivi*, p. 28.

[40] City of Amsterdam, *Clean Air Action Plan*, Amsterdam 2015, pp. 11-13.

Un documento di altrettanta importanza è il Piano della Mobilità, che, entro il 2030, si prefigge il raggiungimento di diversi obiettivi, tra i quali, aumentare gli interventi di *traffic calming* (limitare il traffico automobilistico ed estendere le “zone 30”), introdurre nuovi ponti ciclabili e servizi di traghetto sull'IJ, realizzare nuovi parcheggi per le biciclette (in particolare strutture di interscambio “Park&Ride” ai margini della città, per parcheggiare l’automobile e spostarsi in bicicletta), progettare attraversamenti e percorsi ciclabili migliori e creare nuove aree pedonali di qualità [41]. Un esempio lampante è il grande progetto *De Entree* (il cui completamento è previsto per il 2023), che prevede una significativa riqualificazione dell’area circostante la Stazione Centrale, attraverso la realizzazione di una rete di percorsi interconnessi, chiamata *Rode Loper* (tappeto rosso), che metterà in collegamento le principali aree pedonali della città (come Piazza Dam). All’interno di tale rete, il traffico motorizzato sarà limitato o proibito, motivo per cui verrà assegnato più spazio ai pedoni, con l’ampliamento dei marciapiedi, e ai ciclisti, con la realizzazione di nuove piste ciclabili [42].

[41] City of Amsterdam, *Mobility Implementation Plan*, Amsterdam 2015, pp. 8-10.

[42] Van de Looi E., *New redevelopment project starts at Amsterdam central station* in “Dutch Daily News”, 21 febbraio 2018.

Il capitolo in pillole

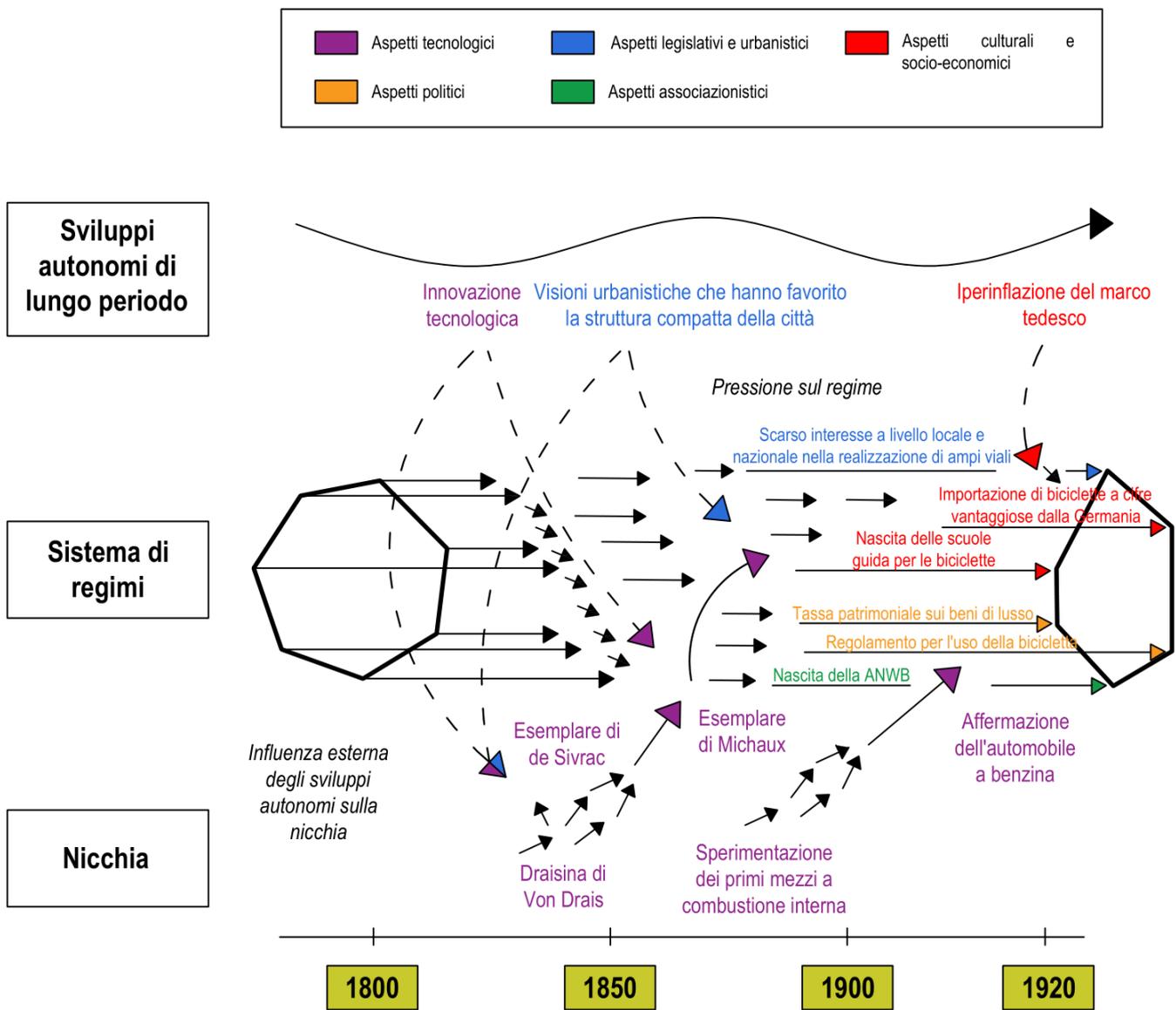
Aspetti politici	Aspetti culturali e socio-economici
<ul style="list-style-type: none">- L'attenzione dell'amministrazione locale si focalizzò non solo sulla costante riprogettazione viaria, ma in seguito anche sulla dimensione estetica dello spazio pubblico- Ad Amsterdam, negli anni 2000, la mobilità ciclabile era diventata un tema predominante in ambito politico: il tradizionale divario tra i socialdemocratici e i conservatori di destra si affievolì notevolmente.- Negli anni '90 la politica comunale era incentrata su obiettivi di vasta portata come il passaggio dall'auto alle due ruote: attualmente l'intento della municipalità riguarda soprattutto il consolidamento e una migliore gestione della mobilità ciclabile.	<ul style="list-style-type: none">- Negli anni '80 si raggiunsero elevati livelli di disoccupazione tra i giovani. Quando negli anni '90 l'economia si risollevò e questa "generazione perduta" riuscì a trovare la sua strada, la bicicletta continuò ad essere la soluzione più naturale per i loro spostamenti.- L'uso della bicicletta aumentò significativamente dopo il 2000. I motivi erano diversi: il completamento di alcuni importanti collegamenti della rete ciclabile, un'adeguata integrazione tra trasporto ferroviario e due ruote e l'aumento dei prezzi del trasporto pubblico. Tutto ciò fece sì che gli studenti, gli immigrati e gli espatriati iniziassero ad usare la bicicletta, al posto del tram o dell'autobus.

Aspetti associazionistici	Aspetti legislativi e urbanistici
<ul style="list-style-type: none">- Le manifestazioni ciclistiche di un tempo lasciarono il posto ai tour in bicicletta a partire dai primi anni '90, i quali a loro volta furono rimpiazzati, dal 1996 in poi, dal Festival della bicicletta- La figura del ciclista aveva subito una trasformazione, in quanto egli non era più il perdente del 1960 o il fanatico radicale del 1970: andare in bicicletta era semplicemente tornata ad essere un'abitudine- L'amministrazione locale iniziò a sospendere i finanziamenti per i consulenti della sezione di Amsterdam dell'Unione Ciclisti con i quali collaborava, in quanto il loro apporto non era più necessario, visto che ora disponeva di gran parte delle conoscenze al suo interno- L'Unione Ciclisti ad oggi denuncia il comportamento anarchico di molti utenti, lo scarso uso del mezzo da parte di alcune categorie e il disinteressamento all'attivismo da parte delle nuove generazioni	<ul style="list-style-type: none">- Nel Piano a lungo termine della bicicletta 2007-2010 si sottolineava come i nuovi obiettivi fossero pedalare in modo rapido e confortevole e disciplinare i ciclisti. Al suo interno si prestava inoltre grande attenzione agli incroci- Nel Piano della bicicletta 2011-2016 il 75% dei fondi venne speso per la costruzione di strutture di stoccaggio, per cui furono realizzati numerosi parcheggi sotterranei- Il Piano della bicicletta 2017-2022, mira ad estendere l'uso della bicicletta a tutti i gruppi sociali, focalizzando l'attenzione sugli anziani, i bambini e le persone senza una cultura ciclistica- il Piano per l'aria pulita, prevede di migliorare la qualità dell'aria, riducendo drasticamente il traffico motorizzato. Tale piano prevede di rimuovere 11.200 posti auto entro il 2025, e destinare quello spazio alla rete infrastrutturale ciclabile

4.6 La lettura del caso di Amsterdam attraverso la Prospettiva Multilivello sulle Transizioni

All'interno della PMT della città di Amsterdam sono state adottate le medesime osservazioni fatte per il caso di Torino: anche in questa occasione, per questioni grafiche e di comprensione, l'attenzione si è focalizzata su due archi temporali leggermente diversi rispetto alla parte descrittiva, ovvero 1948-1980 e 1980-oggi.

- Amsterdam 1860 – 1920



Gli elementi autonomi di lungo periodo che esercitarono una pressione sul sistema socio-tecnico erano riconducibili all'innovazione tecnologica, alle visioni urbanistiche del passato che favorirono il consolidamento di una struttura compatta della città e all'iperinflazione che riguardò la Germania. La nicchia tecnologica che si era venuta a formare nel corso della prima metà del XIX secolo, come già evidenziato nella parte riguardante il caso di Torino, consentì lo sviluppo di numerosi esemplari di mezzi di locomozione, dotati di due ruote. In seguito ad una condivisione di conoscenza e ad un attento processo di apprendimento, si raggiunse un elevato livello di perfezionamento, il cui risultato era rappresentato dal modello di Michaux. L'innovazione tecnologica, che distinse questo fruttuoso periodo, esercitò contemporaneamente una pressione sia sulla nicchia che sul sistema

socio-tecnico, a tal punto che si venne a formare una finestra di opportunità, favorendo la penetrazione nel regime dell'esemplare dell'omonimo inventore francese.

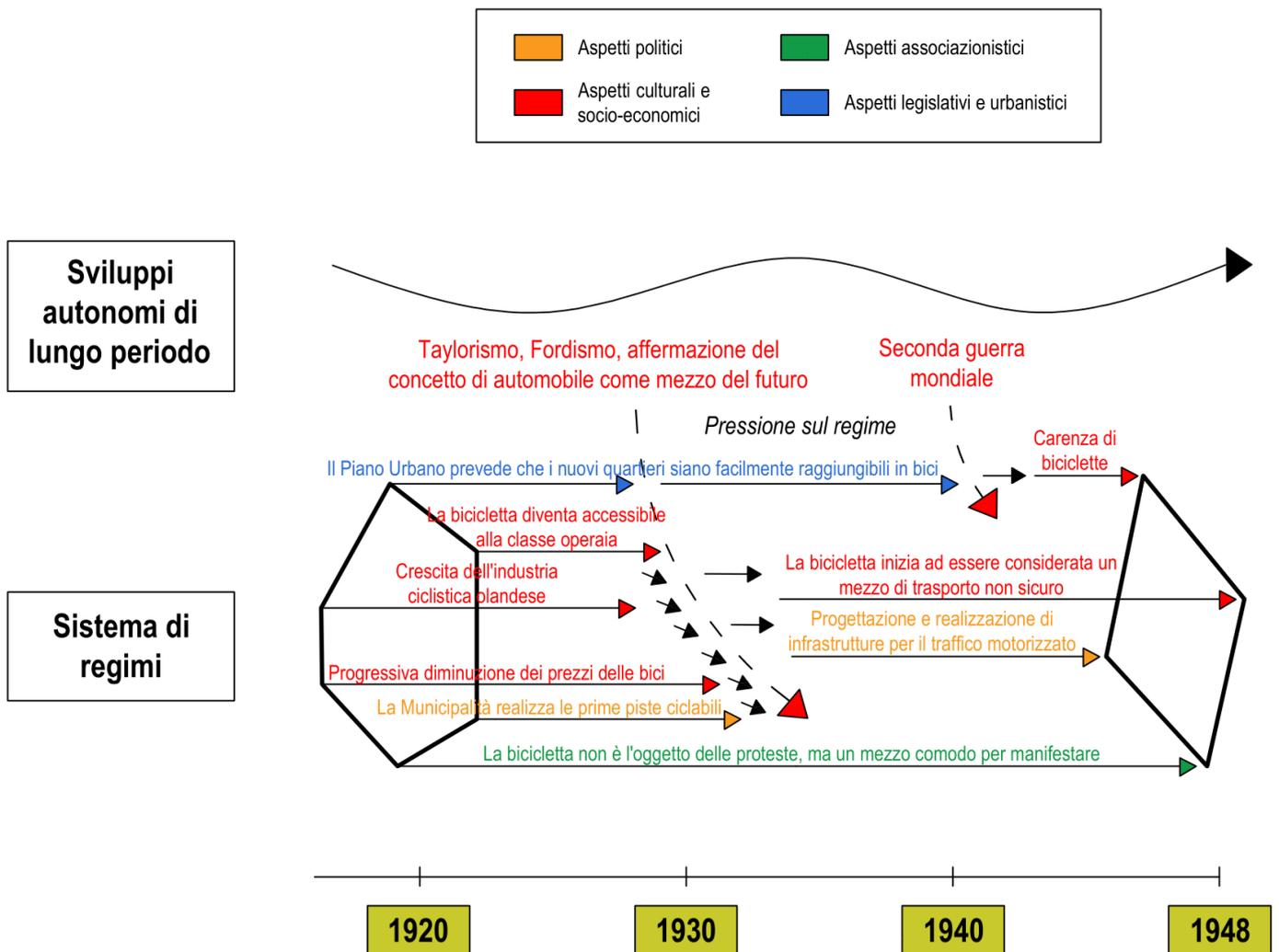
Inizialmente il velocipede non era ben visto dalla cittadinanza, tuttavia questo malcontento non fu sufficiente per respingere la sua diffusione. In assenza di impedimenti o ostruzioni più vigorose, l'innovativo mezzo di locomozione a due ruote, a partire dalla fine del XIX secolo, divenne parte integrante del regime. Il regime si adattò molto velocemente al velocipede come testimoniava la nascita di scuole guida per le biciclette, in quanto la maggior parte della popolazione non era in grado di usarle propriamente, mentre dal punto di vista politico, l'amministrazione locale introdusse un regolamento ben preciso per l'utilizzo del mezzo e il governo centrale approvò un tassa patrimoniale sui beni di lusso, includendo anche le due ruote, in quanto inizialmente erano considerate un passatempo per benestanti, dati gli elevati prezzi. Un ulteriore esempio di adattamento del regime era rappresentato, in ambito associazionistico, dalla nascita negli anni '80 del XIX secolo, dei primi club di ciclisti di Amsterdam, i quali si unirono con quelli sorti nelle altre città olandesi, dando vita ad un'unica organizzazione: l'ANWB (Unione Ciclistica Olandese Generale)

Uno sviluppo urbanistico di lungo periodo che favorì ulteriormente la creazione di una finestra di opportunità, esercitando una pressione sul regime e influenzando al tempo stesso la nicchia, fu la compattezza della città di Amsterdam: la capitale olandese mantenne la sua tipica struttura, di origine medievale, nel corso delle diverse espansioni che la interessarono. A differenza delle principali capitali europee, ad Amsterdam non vennero realizzati ampi viali e grandi piazze, per via dell'elevato costo e dello scarso interesse a livello locale e nazionale: tale visione della pianificazione territoriale all'interno del regime facilitò la diffusione e l'uso delle due ruote. L'intricato sistema della viabilità con i suoi canali, le banchine e le strade strette e le dimensioni contenute della città (che si traducevano in ridotte distanze da percorrere) rendevano la bicicletta un comodo e ineguagliabile mezzo di trasporto.

Al contempo l'innovazione tecnologica progrediva, come testimoniava la sperimentazione dei primi mezzi a combustione interna: l'esemplare che riuscì ad affermarsi all'interno di tale nicchia fu l'automobile a benzina, imponendosi rapidamente all'interno del sistema socio-tecnico.

Dal punto di vista economico l'iperinflazione del marco tedesco, che si verificò dopo la fine della Prima guerra mondiale, esercitò una notevole pressione sul regime, rivelandosi un fattore chiave circa la diffusione di massa delle biciclette. Le due ruote, infatti, iniziarono ad essere importate a prezzi vantaggiosi dalla Germania per poi essere rivendute nei Paesi Bassi, il che comportò una progressiva diminuzione dei loro prezzi. Il regime era caratterizzato pertanto da una forte dimensione *bike-oriented*, come testimoniava la centralità della bicicletta sia a livello politico e associazionistico, che a livello culturale e socio-economico.

- *Amsterdam 1920 – 1948*



La bicicletta era saldamente inserita all'interno del regime come principale mezzo di trasporto. La progressiva diminuzione dei prezzi, strettamente collegata ad un'inarrestabile crescita dell'industria ciclistica (all'inizio degli anni '30 il 99% delle biciclette vendute era stata prodotta nei Paesi Bassi) rese la bicicletta accessibile alla classe operaia. Il fatto che il sistema socio-tecnico si fosse totalmente adattato alle due ruote era riscontrabile nella volontà dell'amministrazione di Amsterdam di realizzare le prime piste ciclabili all'inizio degli anni '20, per regolare l'ingente flusso di ciclisti.

A partire dalla fine degli anni '20 si assistette ad un primo cambiamento, ovvero il traffico automobilistico crebbe a causa dei prezzi più contenuti delle quattro ruote. Tutto ciò era riconducibile alla pressione esercitata congiuntamente da alcuni sviluppi autonomi di tipo socio-economico sul regime, quali l'affermazione del Taylorismo, del Fordismo, l'aumento dei redditi della popolazione, che consentiva l'acquisto di tali mezzi in un processo di domanda-offerta, e la nuova percezione nei confronti dell'automobile, identificata come il mezzo di trasporto del futuro. Tali fattori furono così energici che comportarono una mutazione delle visioni politiche del governo e dell'amministrazione locale, che a partire dagli anni '30 si focalizzò sulla progettazione e realizzazione delle infrastrutture per il traffico automobilistico. La convivenza tra l'automobile e la bicicletta all'interno del regime non era particolarmente facile, come testimoniato dall'incremento degli incidenti che vedevano i ciclisti tra le principali vittime della strada, per cui si venne a consolidare l'idea che la bicicletta fosse un mezzo di trasporto non sicuro (e che chi la utilizzava fosse un utente della strada disattento e sconsiderato).

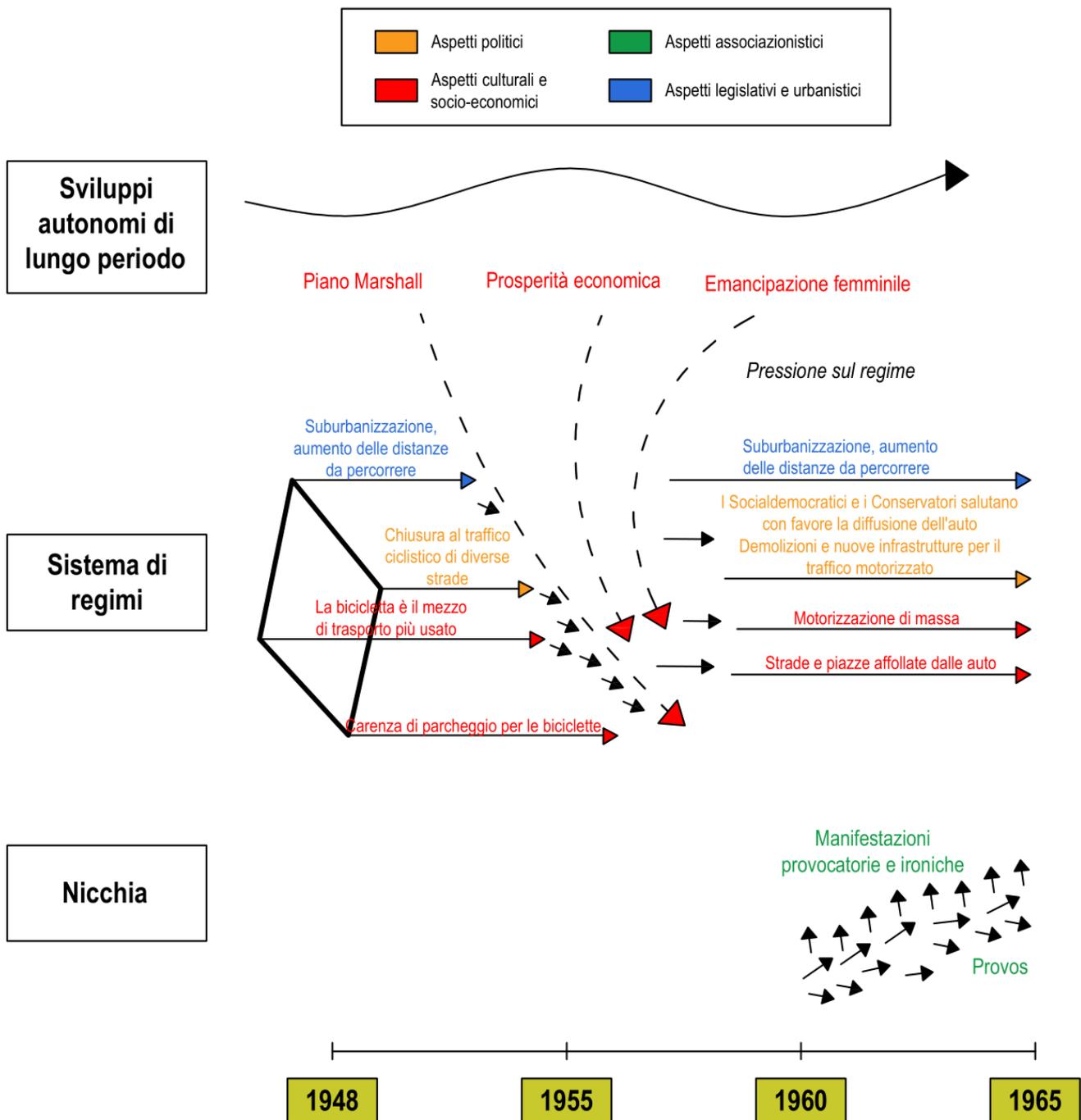
Ciononostante, la centralità della bicicletta all'interno del regime era in parte riscontrabile anche dal punto di vista urbanistico, come dimostrava il Piano di Sviluppo Urbano elaborato dalla Città di Amsterdam, che evidenziava come i nuovi nuclei residenziali e lavorativi sarebbero stati pianificati in modo tale che la distanza massima da percorrere in bicicletta, per raggiungere il centro, avrebbe richiesto meno di 30 minuti ad una velocità di 15 km/h. Tuttavia, tale Piano prevedeva opere che riguardavano prevalentemente il traffico motorizzato, come l'ampliamento della rete stradale e il tunnel sotto l'IJ.

È importante sottolineare inoltre che, in ambito associazionistico, la bicicletta iniziò ad assumere, a partire dagli anni '20, un ruolo funzionale nell'ambito delle proteste e manifestazioni, in quanto si rivelò un mezzo comodo da usare per dimostrare il dissenso nei confronti delle più disparate tematiche (contestare l'elevato prezzo del gin olandese, rallentare i convogli degli invasori nazisti durante la Seconda guerra mondiale ecc.).

Un ultimo sviluppo autonomo di lungo periodo che generò una pressione sul regime, è rappresentato dalla Seconda guerra mondiale, che comportò una grande carenza di biciclette, a causa dei continui sequestri da parte delle forze di occupazione tedesche che necessitavano di qualsiasi tipo di mezzo per i loro trasferimenti, e una conseguente quanto logica diminuzione dell'uso delle biciclette da parte della cittadinanza. Tale fenomeno fu però momentaneo, in quanto con il termine del conflitto gli *Ammsterdammers* ritornarono progressivamente in sella alle due ruote, senza temere di incorrere in restrizioni o confische.

In sostanza, le biciclette dominavano le strade della capitale olandese e venivano usate dalla maggior parte della cittadinanza per qualsiasi tipo di spostamento, tuttavia era evidente che la visione politica e urbanistica per il futuro della città si focalizzasse principalmente sul traffico motorizzato e sul progressivo ruolo chiave giocato dall'automobile, a testimonianza del fatto che anch'essa fosse diventata parte integrante del sistema, motivo per cui si è deciso di attribuire al regime una configurazione *car-oriented*, formata da una figura geometrica di 4 lati.

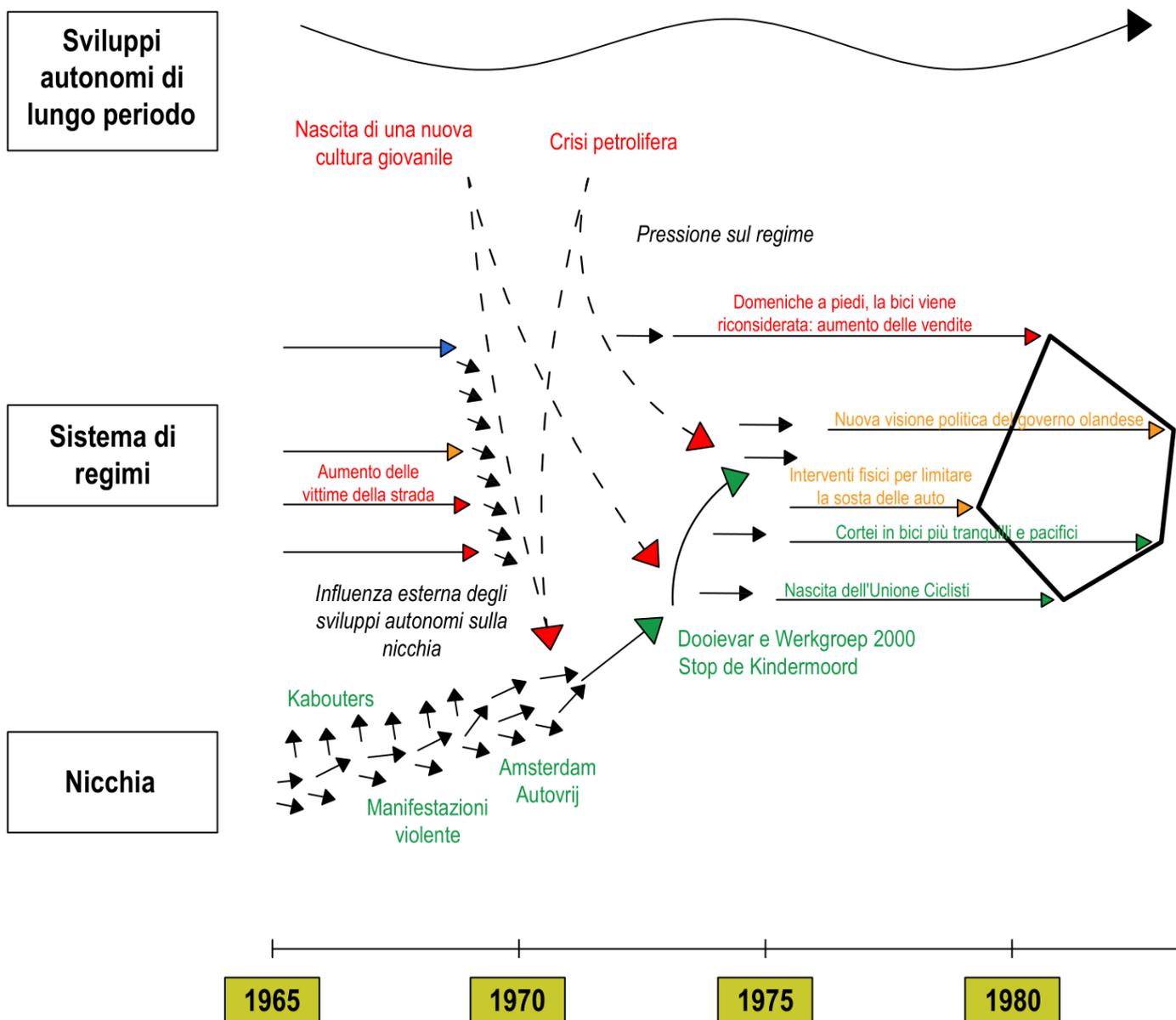
- *Amsterdam 1948 – 1980*



La bicicletta continuava ad essere il mezzo di trasporto più adoperato dalla cittadinanza, infatti il numero di due ruote circolanti ad Amsterdam aumentò, a tal punto che la città iniziò a patire la mancanza di spazio e di strutture di stoccaggio destinate alla loro sosta. Tuttavia, le azioni definite in ambito politico e urbanistico, a livello locale e nazionale, si dirigevano in tutt'altra direzione. Un esempio lampante riguardava la volontà della Municipalità nel non voler riqualificare i quartieri del centro cittadino (in stato di decadenza, dopo i danni subiti durante la guerra) e intraprendere un processo di suburbanizzazione, con la creazione di nuovi quartieri residenziali nelle zone periferiche della città, implicando un aumento delle distanze da percorrere.

Il grande cambiamento fu dato dalla pressione sul regime di tre sviluppi autonomi di stampo socio-economico, quali il Piano Marshall, simbolo della penetrazione statunitense a livello commerciale e ideologico (omologarsi ad uno stile di vita di natura consumista, aspirare a possedere beni durevoli

ecc.), la prosperità economica che caratterizzò il Paese nel Secondo dopoguerra e l'emancipazione femminile, resa possibile dal miglioramento dell'istruzione e da una visione più liberale (fornendo la parità di diritti e di opportunità alle donne). È importante sottolineare che, a partire dalla fine degli anni '50, tali pressioni provocarono un completo disallineamento del regime, che comportò il definitivo passaggio ad una mobilità *car-oriented*. Tutto ciò si tradusse, all'interno del regime, in una progressiva motorizzazione di massa, che negli anni '60 travolse la capitale olandese, in una politica nazionale volta a realizzare un numero impressionante di nuove autostrade e ponti e in una locale che prevedeva una serie di demolizioni per fare spazio a più ampie arterie stradali, a tal punto che sia i Socialdemocratici che i Conservatori, da sempre portatori di valori diversi, giudicarono positivamente la diffusione delle automobili, in quanto frutto del progresso. L'incremento delle distanze da percorrere e l'aumento dei volumi dei flussi di traffico motorizzato affollarono le strade e le piazze della città, facendo risultare ancor più pericoloso lo spostamento in bicicletta: tutto ciò implicò una progressiva diminuzione dell'uso delle due ruote. Il regime si era pertanto adattato alla presenza delle quattro ruote, a scapito della bicicletta, come testimoniava il totale disinteresse nei confronti della mobilità ciclabile e delle politiche ciclistiche.



Parallelamente, i movimenti controculturali iniziarono ad emergere. La forte dimensione anarchica e ribelle che li caratterizzava, li rendeva parte di una nicchia, inizialmente composta da studenti e da

una serie di personalità che promuovevano l'idea di una società alternativa. A partire dagli anni '60 la bicicletta divenne l'oggetto delle proteste, venendo identificata come il mezzo di trasporto ideale, in quanto molto efficiente e poco inquinante. Un esempio lampante erano i Provos, i quali, attraverso la loro teatralità e giosità, si battevano per una migliore qualità della vita in città, la tutela dell'ambiente e la messa al bando delle auto. Le loro iniziative riuscirono a creare quello scalpore, a livello mediatico, che i "provocatori" tanto ricercavano, ma nonostante questo non furono in grado di influire concretamente sulle azioni dell'amministrazione locale, che non li teneva minimamente in considerazione.

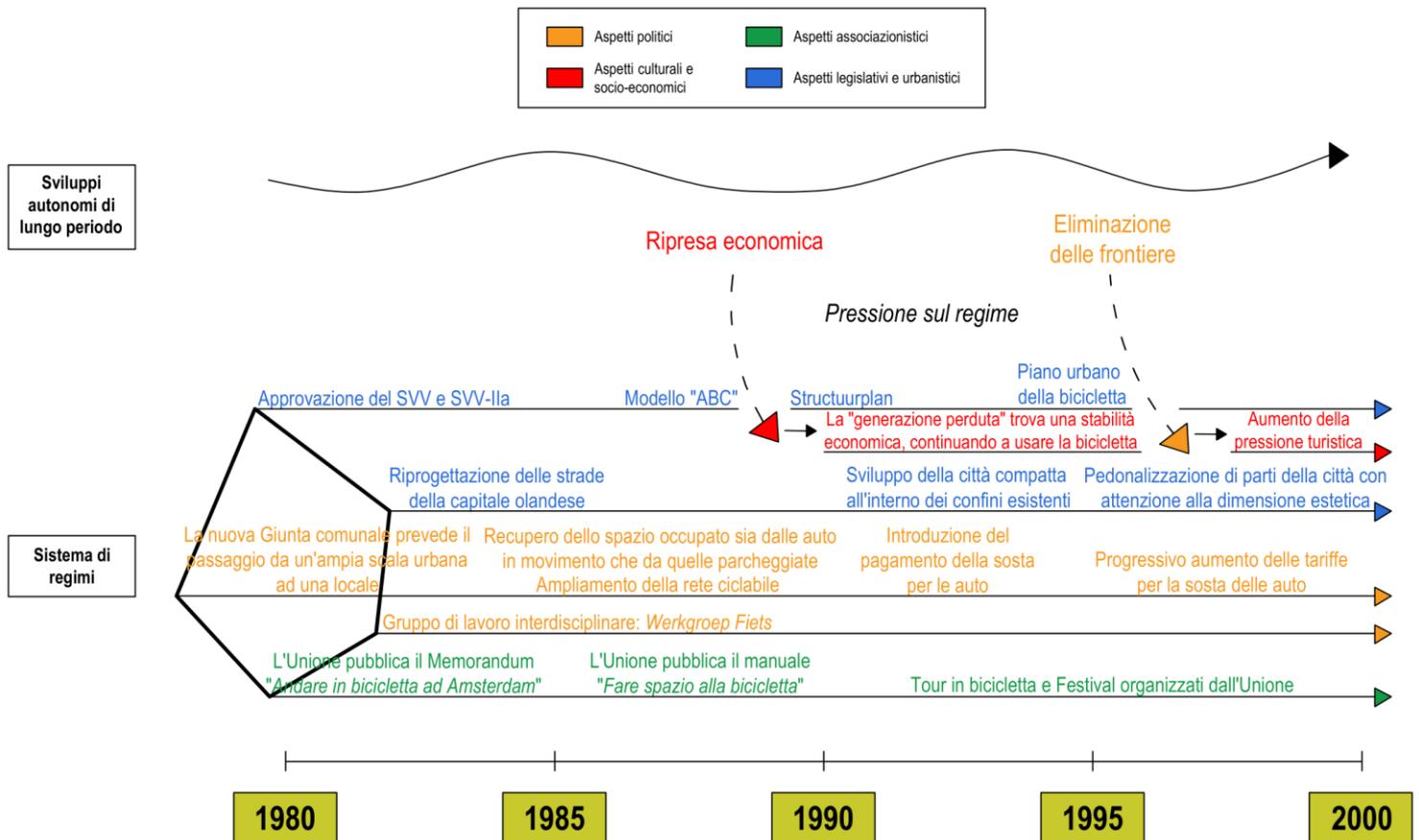
Una possibile affermazione all'interno del regime si sarebbe potuta verificare con i Kabouters, quando vinsero cinque seggi alle elezioni comunali del 1970, tuttavia, a causa della loro scarsa coesione, delle loro posizioni radicali e della limitata propensione al dialogo, continuarono ad essere un movimento di nicchia, la cui diminuzione di fiducia da parte della popolazione portò alla sua definitiva scomparsa. All'inizio degli anni '70 le dimostrazioni e le proteste assunsero una dimensione sempre più violenta ed eversiva, come dimostravano le occupazioni delle strade con carcasse di auto incendiate, ad opera di gruppi quali Auto-Eliminatiedienst e Amsterdam Autovrij.

La nicchia tuttavia iniziò a subire una mutazione con i movimenti di Stop de Kindermoord (il cui malcontento veniva condiviso da buona parte della società civile), Doievaar (forti della loro conoscenza tecnica) e Werkgroep 2000 (esperti in questioni di natura sociale e ambientale), il che era riconducibile ad un cambio di approccio, che prevedeva la necessità di smettere di lottare contro le autorità preposte alla gestione del traffico e creare un vero e proprio potere collettivo. In sostanza si era intrapreso un percorso che mirava all'egemonia del dialogo e della competenza tecnica sulla violenza e il radicalismo, che si rivelò fondamentale per la definitiva affermazione nel regime. È fondamentale evidenziare infatti che questo cambiamento fu fortemente influenzato dagli sviluppi di lungo periodo, quali la nascita di una nuova cultura giovanile (per cui studenti e teenagers ripopolarono il centro cittadino, mantenendo l'abitudine di spostarsi in bici) e la crisi petrolifera del 1973, che contemporaneamente provocarono una pressione sul regime, a tal punto da creare una finestra di opportunità. In questo senso, il nuovo orientamento assunto all'interno della nicchia raggiunse quella stabilità e perfezione che, combinate allo slancio vigoroso derivante dagli sviluppi autonomi, portò alla definitiva penetrazione all'interno del regime.

Il successivo adattamento del regime era riscontrabile in forme di protesta più pacifiche e nella nascita dell'Unione Nazionale Ciclisti (con la conseguente sezione di Amsterdam), ovvero un'organizzazione riconosciuta dalle istituzioni, che mirava ad interloquire con l'amministrazione locale e a tutelare i diritti dei ciclisti, oltre ad ergersi come simbolo di un associazionismo responsabile. È importante pertanto sottolineare che, a partire dalla metà degli anni '70, si assistette ad una generale riconsiderazione della bicicletta, derivante anche dalla pressione esercitata dalla crisi petrolifera, che comportò l'introduzione delle Domeniche a piedi, le quali fecero riavvicinare gli *Amsterdammers* alle due ruote, come testimoniava l'aumento delle vendite di tali mezzi. La crisi petrolifera, in particolare, influenzò pesantemente il regime dal punto di vista politico, come testimoniava la nuova linea intrapresa dal governo olandese che mirava a ridurre l'uso dell'auto, migliorare il trasporto pubblico e prestare maggiore attenzione alla sicurezza degli utenti più vulnerabili della strada. Tale visione fu recepita ben presto dalla nuova Giunta comunale insediatasi nel 1978 ad Amsterdam, prevedendo i primi interventi fisici per rimuovere i posti auto in città e garantire una maggiore sicurezza a ciclisti e pedoni. A questo si aggiunse una più stretta cooperazione con il mondo dell'associazionismo, con la nascita nel 1979 del *Werkgroep Fiets* (Gruppo di lavoro per le biciclette), che portò all'attenzione dell'amministrazione diversi memorandum (alcuni redatti in precedenza), con i quali si cercava di dare indicazioni preziose per la realizzazione della città della bicicletta.

Gli sviluppi autonomi precedentemente citati e le loro pressioni, comportarono quindi un parziale riallineamento del regime, a favore di una mobilità *bike-oriented*, come dimostrato in ambito politico, culturale e associazionistico.

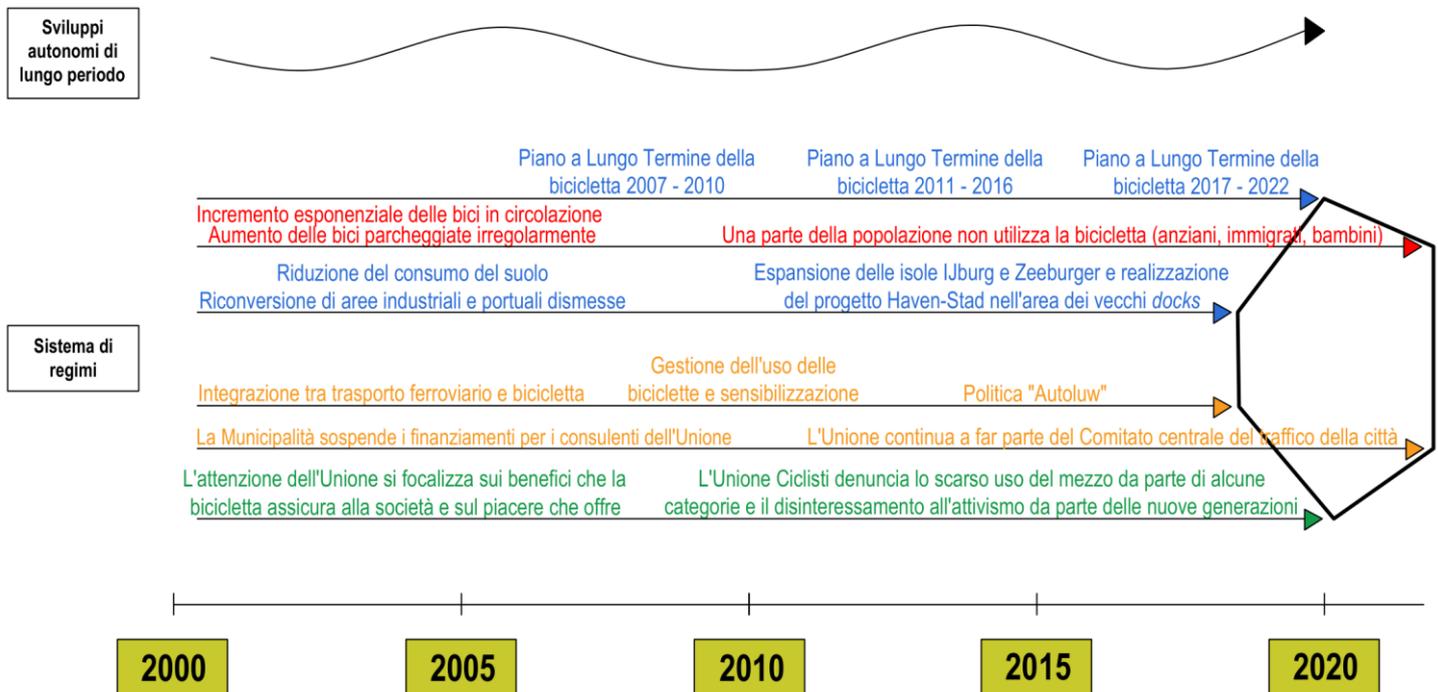
- Amsterdam 1980 – oggi



Se in precedenza, all'interno del regime, l'attenzione si era focalizzata sulla limitazione dello spazio destinato alla sosta delle auto, da questo momento in poi ci si concentrò anche sul recupero dello spazio occupato dalle automobili in movimento, andando a riprogettare le strade della capitale olandese. Il processo di ampliamento della rete infrastrutturale ciclabile era parte integrante della politica locale, a riprova del fatto che la bicicletta fosse diventata un elemento di riferimento. Il tutto si inseriva nella visione, adottata all'inizio degli anni '80 dall'amministrazione comunale, che prevedeva il passaggio da una scala urbana ad una locale, mirando, dal punto di vista urbanistico, a sviluppare una città compatta, abbandonando pertanto il concetto di città estesa. Furono inoltre approvati diversi piani che miravano ad incrementare gli spostamenti dei pedoni e dei ciclisti (SVV, SVV-IIa, Piano urbano della bicicletta) e a scoraggiare l'uso delle automobili, stimolando l'utilizzo di forme di trasporto alternative e mantenendo un equilibrio tra accessibilità, tutela dell'ambiente e utilizzo efficiente dello spazio (Modello "ABC"). Dal punto di vista associazionistico, l'Unione Ciclisti continuò a supportare la Municipalità con manuali e Memorandum, a cui si affiancavano parallelamente attività come i tour per scoprire la città e il Festival della bicicletta.

Le ultime pressioni esercitate sul regime dagli sviluppi autonomi di lungo periodo furono rappresentate dalla ripresa economica che riguardò i Paesi Bassi all'inizio degli anni '90 e l'apertura delle frontiere europee, con l'entrata in vigore della Convenzione di Schengen. Per quanto concerne il primo fattore, è importante puntualizzare che negli anni '80 si raggiunsero elevati livelli di disoccupazione tra i giovani, i quali continuarono ad utilizzare la bicicletta, in quanto mezzo di trasporto economico. Nel momento in cui, ad inizio anni '90, l'economia si risollevò e i soggetti appartenenti a questa "generazione perduta" riuscirono a trovare una stabilità lavorativa, la bicicletta continuò ad essere la soluzione più naturale per i loro spostamenti, influenzando positivamente anche il resto della cittadinanza. L'apertura delle frontiere invece implicò una maggiore competizione, non solo tra Stati, ma anche tra città dello stesso paese. In tal senso

l'ampliamento della rete ciclabile e l'attenzione data ai ciclisti, migliorò l'attrattività commerciale della capitale olandese, il che era riscontrabile nell'elevata pressione turistica che interessò la città a partire dalla seconda metà degli anni '90. L'aumento dei turisti comportò infatti un conseguente incremento nella circolazione di due ruote ad Amsterdam (come testimoniavano i tour in bicicletta offerti ai visitatori, per vivere un soggiorno da vero *Amsterdammer*).



A partire dagli anni 2000, la Municipalità, forte della conoscenza maturata nel corso dei decenni, decise di terminare l'erogazione dei finanziamenti nei confronti dei tecnici dell'Unione Ciclisti con i quali cooperava. Tuttavia, ciò non influì negativamente sull'associazione, che continuò a far parte del Comitato centrale del traffico della città ed essere attenta ai problemi e alle esigenze dei ciclisti. Dal punto di vista urbanistico, all'interno del regime si protrasse lo sviluppo della città compatta, come testimoniava la riqualificazione e la riconversione di aree industriali e portuali dismesse, attraverso cui si mirava oltretutto a ridurre il consumo del suolo, a cui si aggiungeva, dal punto di vista politico, la volontà di migliorare l'integrazione tra il trasporto ferroviario e la bicicletta. Tali fattori, associati alla costante estensione della rete ciclabile e ad una maggiore considerazione del ciclista, portarono ad un aumento esponenziale nell'uso delle due ruote, con diverse conseguenze (più o meno inaspettate), come l'incremento delle biciclette parcheggiate irregolarmente in strada e il mancato utilizzo del mezzo da parte di alcune categorie della popolazione (anziani, immigrati ecc.). Quest'ultimo fenomeno è oggetto dell'attenzione dell'Unione Ciclisti (assieme al disinteressamento all'attivismo da parte delle nuove generazioni), che ha implicato l'istituzione di diversi programmi atti a promuovere l'uso delle due ruote tra le minoranze, come previsto nei vari Piani a lungo termine. La bicicletta è diventata pertanto il fulcro del sistema, il che è comprovato dalla futura volontà di migliorare la mobilità ciclabile riducendo drasticamente il traffico motorizzato (diminuzione vertiginosa dei posti auto, divieto di circolazione a tutti i veicoli a benzina e diesel entro il 2030 ecc.) a tutto vantaggio delle due ruote, che otterranno più spazio, non solo dal punto di vista della circolazione (ulteriore ampliamento della rete ciclabile), ma anche della sosta (realizzazione di numerosi parcheggi). Il processo avviato nella seconda metà degli anni '70 ha di fatto portato ad un totale riallineamento del regime, come testimonia la dominante e irremovibile centralità della bicicletta al suo interno, sia per quanto concerne la dimensione politica e urbanistica che quella culturale e socio-economica.

5. Il confronto tra i due casi studio

Adottando una prospettiva storica e un focus comparativo, è possibile far emergere diverse similitudini e differenze tra il contesto di Amsterdam e quello di Torino, riscontrabili in tutti e tre i livelli della Prospettiva Multilivello. Nella seconda metà del XIX secolo, i sistemi socio-tecnici di Torino e Amsterdam furono entrambi sottoposti alla pressione esercitata da uno sviluppo autonomo di lungo periodo, quale l'innovazione tecnologica. Sia a Torino che ad Amsterdam i velocipedi si affermarono nello stesso periodo, in seguito al perfezionamento tecnologico dei mezzi di locomozione dotati di due ruote, grazie alla presenza di una nicchia in cui si potevano sperimentare nuove soluzioni e migliorie. In entrambe le realtà, i velocipedi erano beni fortemente élitari e iniziarono sin dal principio a causare incidenti e problemi di ordine pubblico, a tal punto che le due amministrazioni furono costrette a correre ai ripari emanando disposizioni per regolamentare la loro circolazione. Quasi contemporaneamente fu inoltre introdotta una tassa sulle due ruote: a Torino su iniziativa dell'amministrazione comunale (1894), mentre ad Amsterdam per volere del governo olandese (1899). Un aspetto che favorì la diffusione della bicicletta nella capitale olandese fu la compattezza della sua struttura urbana, un fattore che riguardava relativamente anche la città di Torino, il cui edificato era ancora denso e le distanze da percorrere risultavano essere particolarmente contenute. Dal punto di vista temporale, si può affermare che, a Torino, la bicicletta divenne accessibile alla classe operaia a partire dai primi anni del XX secolo, in netto anticipo rispetto alla capitale olandese, che dovette attendere invece la fine della Prima guerra mondiale. La progressiva diffusione delle due ruote in Italia, infatti, era riconducibile ad un adattamento del regime, come testimoniava la crescita dell'industria ciclistica, che comportò una conseguente diminuzione dei prezzi, il tutto galvanizzato dalla dimensione sportiva e da quella politica, che vedeva di buon occhio la bicicletta, in quanto simbolo del progresso industriale, mentre nei Paesi Bassi era strettamente collegata ad uno sviluppo autonomo, di tipo economico, quale l'iperinflazione del marco tedesco, che consentì l'importazione di un ingente numero di esemplari dalla Germania a prezzi più che vantaggiosi, a cui seguì una conseguente crescita dell'industria ciclistica nazionale. La bicicletta era diventata pertanto parte integrante di entrambi i regimi, tuttavia l'innovazione tecnologica, in continuo sviluppo e aggiornamento, generò un nuovo prodotto, quale l'automobile. Come nel caso della bicicletta, inizialmente questo stantuffante mezzo di locomozione non era ben visto (a causa della velocità, del rumore e del lezzo), provocando incidenti e problemi di ordine all'interno dell'asse stradale. Tuttavia, lo spirito del progresso, da tutti desiderato, permise di andare oltre queste situazioni, a tal punto che l'industria automobilistica iniziò progressivamente ad affermarsi: Torino si configurò con il modello della *ville industrielle*, caratterizzata dalla presenza di ampi viali e dalla dispersione dei siti industriali, che implicavano un primo incremento delle distanze, mettendo la bicicletta in una posizione sfavorevole. Una netta differenza rispetto ad Amsterdam: dal punto di vista dell'industria automobilistica, la casa olandese più famosa, ovvero la Spyker, fondata nella capitale nel 1899, non conseguì mai una solidità industriale, non riuscendo, pertanto, ad influire sulle trasformazioni urbanistiche della città, come nel caso della FIAT per Torino. È importante evidenziare che il regime di Torino, fino agli anni '20, e quello di Amsterdam, fino agli anni '30, si contraddistinguevano per una dimensione fortemente *bike-oriented*. Tuttavia, in seguito alle pressioni esercitate dagli sviluppi di lungo periodo quali il Taylorismo, il Fordismo e l'affermazione del concetto dell'automobile come mezzo del futuro (testimoniato in Italia dal Futurismo), entrambi i sistemi socio-tecnici si adattarono alle quattro ruote, che divennero ben presto l'oggetto dell'attenzione politica e socio-culturale. In Italia, l'automobile assunse una chiara centralità durante il ventennio fascista come testimoniavano le misure autarchiche e protezionistiche nei confronti dell'industria automobilistica (appurando il ruolo chiave che essa aveva nell'economia del Paese) e la volontà di progettare e realizzare infrastrutture per il traffico motorizzato: quest'ultima visione veniva analogamente sposata e perseguita dal governo olandese e dalla Municipalità di Amsterdam.

Amsterdam e Torino erano pertanto accomunate dallo stesso destino, ovvero l'imminente mutazione dei rispettivi regimi in una configurazione *car-oriented*, e, paradossalmente, dallo stesso presente, in quanto in entrambe le città la bicicletta era il mezzo più utilizzato per gli spostamenti della popolazione (una realtà che potrebbe quasi sembrare inconcepibile se paragonata all'odierna ripartizione modale del capoluogo piemontese). Nel Secondo dopoguerra, il Piano Marshall e la prosperità economica furono i due sviluppi autonomi che influirono più concretamente sulla definitiva egemonia e diffusione dell'automobile all'interno dei sistemi socio-tecnici. Tali sviluppi innescarono una serie di cambiamenti comuni ai due paesi e alle due realtà, come la motorizzazione di massa e l'aumento delle distanze da percorrere per via di una progressiva espansione urbana, giusto per citarne alcune. Inoltre, le due ruote, che fino agli anni '60 avevano mantenuto una salda posizione all'interno della classe operaia, iniziarono a soccombere a scapito delle quattro ruote: il mito dell'auto, alimentato dal forte traino industriale, sostituì ben presto quello della bicicletta. In Italia, un fattore che rappresentò la definitiva battuta d'arresto circa l'interesse e la diffusione delle due ruote, non riscontrabile nei Paesi Bassi, riguardava la dimensione sportiva, che non riusciva più a raccogliere l'attenzione degli anni passati, per via della fine dei cosiddetti "anni d'oro", costellati da grandi sfide e indimenticabili ciclisti. Sia nel capoluogo piemontese che nella capitale olandese si manifestarono diverse conseguenze, come la sottrazione degli spazi per la persona, l'incremento dell'inquinamento e dell'incidentalità stradale (che ad Amsterdam raggiunse cifre sconcertanti), le quali, tuttavia, sortirono effetti e scenari differenti. Nella capitale del Paese dei tulipani, infatti, si venne a formare una nicchia, composta dai primi movimenti associazionistici, caratterizzati da una forte dimensione anarchica e ribelle. Essi contribuirono a rendere popolare Amsterdam che, a partire dalla seconda metà degli anni '60, era diventata famosa in tutto il mondo come un *hotspot* contro culturale. La capitale olandese attirò persone da ogni angolo del globo e i movimenti crebbero di numero, forti anche dell'inclinazione della *Swinging Amsterdam*, in cui vigeva una certa libertà e un certo lassismo da parte delle istituzioni, che fecero da terreno fertile per la nascita di nuovi pensieri e stili di vita. Ad Amsterdam si era venuto a formare, pertanto, un mondo associazionistico che metteva la bicicletta al centro delle proteste e delle visioni future, cosa che invece non si verificò a Torino, presumibilmente per una mancanza di interesse e organizzazione e per la diversa natura del capoluogo piemontese, che nel frattempo era diventato uno dei più importanti poli industriali italiani: l'associazionismo torinese era più incentrato sulla lotta di classe per l'emancipazione operaia, lasciando poco spazio ad una qualsivoglia forma di rivoluzione contro culturale simile a quella di Amsterdam, motivo per cui l'attenzione nei confronti dell'ambiente e delle due ruote non riuscì a diffondersi più di tanto.

Lo spartiacque fu rappresentato da uno sviluppo autonomo particolarmente rilevante, quale la crisi petrolifera del 1973. Questo evento, ad Amsterdam, associato anche all'affermarsi di una nuova generazione che ritornava a vivere nel centro cittadino (mantenendo l'abitudine di spostarsi in bicicletta) rappresentò la svolta, in quanto permise l'affermazione del mondo associazionistico (con la nascita dell'Unione Ciclisti e un conseguente incremento della collaborazione con le istituzioni) all'interno del regime. Gli attivisti servirono, infatti, a chiarire il ruolo della bicicletta ai decisori politici, presentandola come una potenziale soluzione alle più diverse tensioni sociali, rimanendo, inoltre, allineati alla nozione di identità nazionale, che essa aveva da sempre rappresentato. Tali fattori comportarono un successivo cambio di posizione del governo, che si fece promotore di un cambiamento dal punto di vista della mobilità e della tutela dell'ambiente. A Torino, tutto ciò non si verificò, poiché la riscoperta delle due ruote fu solo momentanea, la dimensione associazionistica non era così influente e un cambio di vedute non venne supportato dal governo, presumibilmente troppo restio e poco coraggioso nell'intraprendere un percorso che avrebbe potuto ledere gli interessi economici di cui si faceva portatore il settore automobilistico in Italia. Inoltre, i temi della mobilità sostenibile, dell'inquinamento atmosferico e dell'ambientalismo non venivano totalmente percepiti come una priorità dai vari livelli della *res publica*.

Da questo momento in poi, le due realtà si caratterizzarono per due processi differenti: il regime di Amsterdam fu sottoposto ad una fase di transizione, da un sistema *car-oriented* ad uno *bike-*

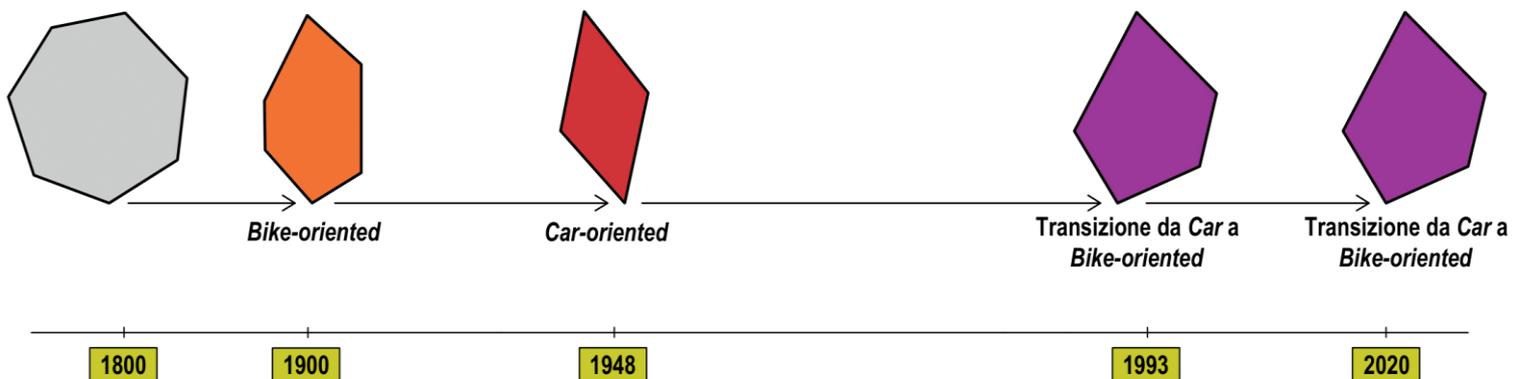
oriented, mentre quello di Torino continuò a configurarsi, fino ai primi anni '90, con una dimensione *car-oriented*. Un aspetto importante da evidenziare riguarda le diverse misure adottate dalle due Municipalità, in quanto ad Amsterdam, a partire dalla fine degli anni '70, si ebbe il coraggio di intervenire in maniera radicale e soprattutto fisica sulla limitazione della circolazione e della sosta delle quattro ruote, dal momento che l'obiettivo principale era favorire la ciclabilità urbana, il che era a sua volta riconducibile al fatto che l'operato del mondo associazionistico trovò un riscontro nell'amministrazione comunale, la quale, dopo una profonda presa di coscienza tutt'altro che scontata, si dimostrò favorevole a promuovere la mobilità ciclabile. Nel capoluogo piemontese, invece, si optò per una politica di pedonalizzazioni e realizzazione di ciclopiste, le quali collegavano prevalentemente i polmoni verdi della città, facendo sì che la mobilità ciclabile si riducesse ad avere una mera funzione ricreativa. Tutto ciò era ascrivibile al fatto che a Torino mancava una domanda di ciclabilità pubblica diffusa, nonostante, paradossalmente, all'interno della Municipalità fosse presente un grande cultore della bicicletta e convinto sostenitore di una "rivoluzione delle due ruote", quale Marziano Marzano (a cui era stato affidato l'Assessorato all'ecologia), il quale però era scarsamente ascoltato e supportato. Egli, infatti, riscontrò non poche difficoltà nell'avviare i primi interventi (pur sempre visionari e coraggiosi), sia dal punto di vista economico, dati gli scarsi fondi a disposizione, che politico, date le critiche e l'assenza di una visione nazionale per la mobilità ciclabile, diversamente dal caso olandese. Tale processo costituiva una peculiarità, nonché una sostanziale differenza rispetto ad Amsterdam, in quanto, a Torino, le basi per una transizione si gettarono attraverso una lenta e progressiva trasformazione interna del regime (rappresentata appunto dall'operato dell'Assessore), senza subire alcuna pressione esterna degli sviluppi autonomi.

A Torino, si venne a formare una nicchia solamente nel corso degli anni '80, composta da esponenti del mondo dell'ambientalismo, la cui attenzione si focalizzava molto su un possibile ruolo chiave della bicicletta, che, grazie alla finestra di opportunità creata dalla pressione esercitata dagli sviluppi autonomi quali, l'inquinamento atmosferico e le visioni alter mondiste, che iniziarono a fare breccia nella società civile e a mettere in guardia il mondo della politica, portò all'affermazione di Bici&Dintorni all'interno del sistema socio-tecnico. In tal senso è importante evidenziare l'affermazione all'interno del regime di una nuova prospettiva politica a livello nazionale e comunale, rappresentata dal Partito dei Verdi, che a inizio anni '90 poteva contare su un forte consenso elettorale: l'Assessorato all'Ambiente fu affidato ad un esponente di tale partito, il quale si concentrò molto sulla ciclabilità urbana e sulla progettazione sostenibile dello spazio pubblico. I risultati si videro nel corso di tutti gli anni '90, con un ampliamento della rete ciclabile, e avviando, di fatto, quel processo di transizione del regime, da *car* a *bike-oriented*, che era iniziato più di 15 anni prima nella capitale olandese. Il divario temporale tra le due città era notevole, ed era chiaramente figlio delle diverse visioni politiche delle amministrazioni, soprattutto se si pensa che gli sviluppi autonomi che hanno influito su entrambi i regimi, sono stati, fino agli anni '70, sostanzialmente gli stessi. Un aspetto fondamentale da mettere in luce, riguardava il differente approccio delle Municipalità nel sottrarre spazio alle quattro ruote: se ad Amsterdam si procedeva con la rimozione dei posti auto in superficie e con la riprogettazione delle strade, in modo tale da destinare spazio alle piste ciclabili, a Torino si adottava una politica di pedonalizzazioni e timide regolamentazioni della circolazione e della sosta, non tanto togliendo spazio al traffico motorizzato, quanto più che altro limitando quest'ultimo. Il regime di Amsterdam raggiunse il definitivo riallineamento ad una configurazione *bike-oriented* nel corso degli anni '90, grazie alle pressioni esercitate dagli sviluppi autonomi, quali la ripresa economica che riguardò i Paesi Bassi e l'apertura delle frontiere europee. Tutto ciò portò ad un incremento esponenziale delle bici in circolazione a partire dai primi anni 2000, motivo per cui se in passato la politica comunale era ancora incentrata su obiettivi di vasta portata come il passaggio dall'auto alle due ruote, dall'inizio del nuovo millennio l'intento della municipalità riguardava soprattutto il consolidamento (es. integrazione tra trasporto pubblico e bicicletta, programmi di sensibilizzazione) e una migliore regolamentazione della mobilità ciclabile. A questo si aggiunge la nuova politica *Autoluw*, attraverso cui si mira ad

eliminare gradualmente le automobili diesel e benzina dalla città. In sostanza, nella capitale olandese la bicicletta è considerata un mezzo di trasporto quotidiano, il cui utilizzo è del tutto normale: ad oggi, essa ha effettivamente un ruolo centrale e dominante nel regime dei trasporti e della mobilità di Amsterdam.

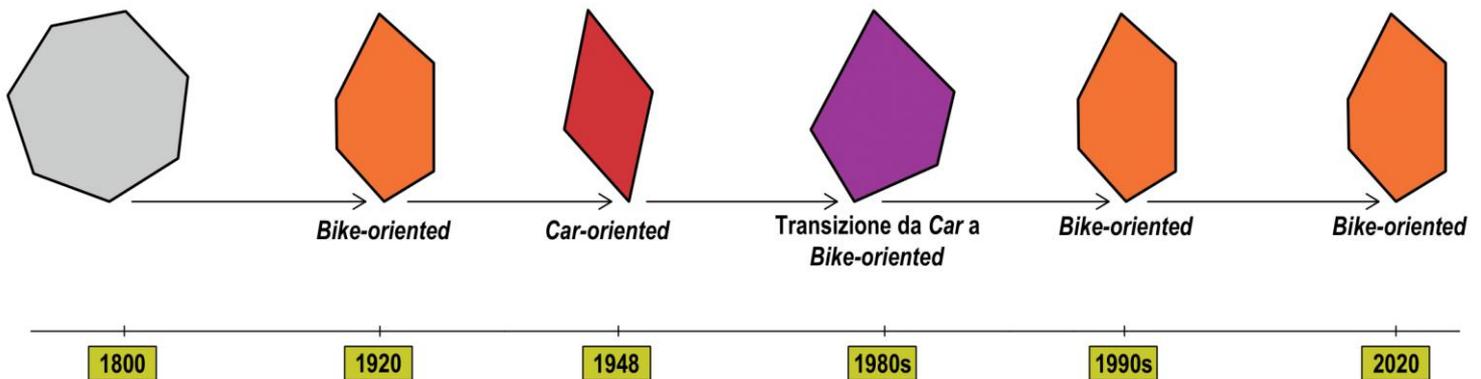
A Torino l'estensione della rete ciclabile è stata lodevolmente incrementata, è stato introdotto un servizio di bike sharing (contraddistinto da alti e bassi), ed è aumentata la collaborazione con il mondo associazionistico, a cui si sono aggiunti piani a livello nazionale e progetti europei. È evidente che l'amministrazione comunale riconosca sempre più il potenziale della bicicletta all'interno del sistema dei trasporti, identificandosi come una valida alternativa al traffico motorizzato privato, oltre ad essere la soluzione alle preoccupazioni della salute della cittadinanza e alle problematiche ambientali locali. La consapevolezza ambientale è, infatti, in costante aumento negli ultimi anni, sia tra la cittadinanza che all'interno della Municipalità, diventando sempre più attuale, forte anche di una notevole copertura mediatica, per via della sua natura globale e complessa. Tuttavia, l'utilizzo delle quattro ruote è ancora elevato, come testimoniano le 661 auto ogni 1000 abitanti del 2018 (terzo comune a livello nazionale, dietro Catania e Firenze, rispettivamente con 710 e 720 auto/1000 ab.) e i livelli di inquinamento ambientale sono molto significativi, inoltre la percentuale di spostamento in bicicletta risulta troppo contenuta (si attesta attorno al 3%), motivo per cui, attualmente, il regime di Torino è ancora in una fase di transizione, in quanto il sistema socio-tecnico non ha subito un riallineamento in ottica *bike-oriented*, nonostante le intenzioni e le misure intraprese dall'amministrazione comunale siano indirizzate in questa direzione.

Trasformazione del regime di Torino



Rappresentazione schematica delle variazioni che ha subito il regime di Torino nel corso degli anni

Trasformazione del regime di Amsterdam



Rappresentazione schematica delle variazioni che ha subito il regime di Amsterdam nel corso degli anni

6. Conclusioni

La ricerca si è rivelata interessante per il processo di indagine e analisi delle informazioni, che è stato tutt'altro che facile, tuttavia ciò che si suppone possa accrescerne il rilievo riguarda il fatto di aver approfondito in modo chiaro e lineare l'evoluzione della ciclabilità a Torino, una tematica che è stata spesso affrontata parzialmente, senza offrire una visione di insieme. Al tempo stesso, la Prospettiva Multilivello si è dimostrata un quadro teorico utile per spiegare i diversi fattori e fenomeni che si sono verificati nel capoluogo piemontese e nella capitale olandese. La presenza di tre parametri di riferimento, quali la nicchia, il sistema socio-tecnico e gli sviluppi autonomi di lungo periodo, applicati ad un ordine cronologico, ha permesso di evidenziare i cambiamenti riguardanti la mobilità ciclabile e le politiche ad essa connesse. Le interazioni che si sono verificate tra questi tre elementi offrono un valore aggiunto alla ricerca, in quanto forniscono una buona chiave di lettura per inquadrare il contesto, che si sarebbe rivelato altrimenti confusionario.

È importante puntualizzare che tale base teorica permette la narrazione e l'analisi di quanto avvenuto in passato, caratterizzandosi, quindi, per una dimensione fortemente descrittiva, e non predittiva, motivo per cui risulta difficile immaginare quale possa essere lo sviluppo degli scenari futuri delle due città. Quest'ultimo aspetto rappresenta un limite della Prospettiva Multilivello, in quanto, di fatto, essa non è programmata per preannunciare possibili evoluzioni o trasformazioni, ragion per cui è fondamentale chiarire che se si persegue tale fine è consigliabile prendere in esame altri principi teorici.

Malgrado ciò, la struttura dello schema PMT ha consentito la formulazione di eventuali misure e interventi che potrebbero essere riproposti a Torino, prendendo ovviamente come spunto quelli applicati nella capitale olandese. In tal senso, questa ricerca potrebbe fungere da suggerimento ad un pianificatore o ad un ente pubblico, nel momento in cui si volessero ulteriormente ampliare le politiche riguardanti la mobilità ciclabile e non solo.

Un aspetto su cui ci si dovrebbe concentrare inizialmente riguarda la necessità di guadagnare spazio, che può essere perseguito contrastando la sosta delle automobili: tale strategia è stata attuata ad Amsterdam a partire dagli anni '80, risultando fondamentale, dal momento che con la progressiva rimozione dei parcheggi destinati alle quattro ruote si fece posto a nuove piste ciclabili, rendendo più sicuro e piacevole l'uso delle due ruote. Questa stretta sui parcheggi non creò solo spazio nei confronti di ciclisti e pedoni ma ridusse anche gradualmente il traffico veicolare, a tutto vantaggio della qualità della vita degli *Amsterdammers*. Nel corso degli anni '90, a Torino, invece, si procedette con un processo di regolamentazione, introducendo il parcheggio a pagamento, tuttavia, sulla base dei risultati ottenuti nella capitale olandese, risulta necessario un intervento più radicale e indubbiamente coraggioso, quale la parziale rimozione dei parcheggi nel centro cittadino. L'attenzione si concentra su questa parte della città in quanto è quella con la più alta concentrazione di uffici, scuole e servizi in generale, in tal senso si potrà ricavare più spazio da destinare alla realizzazione delle piste ciclabili. Un esempio concreto che può essere citato riguarda la particolare conformazione della rete viaria di Torino, che si caratterizza per numerosi assi principali ad alto scorrimento, dotati di ampi controviai, i quali sono generalmente composti da una corsia di sosta a pettine, dalla carreggiata per la circolazione e da una corsia di sosta a raso in linea, prossima al marciapiede. Sulla base di questi presupposti si potrebbe proporre una graduale riprogettazione di tale superficie, in modo tale da trasformare i controviai da spazi destinati prevalentemente al traffico motorizzato a zone rivolte sempre più alla mobilità ciclabile. Nello specifico si ipotizzerebbe la rimozione dei parcheggi a raso in linea, i quali verrebbero rimpiazzati da piste ciclabili, a cui seguirebbe un conseguente allargamento del marciapiede. Queste misure, associate ad un adeguato restringimento della carreggiata, implicherebbero una variazione nel ruolo delle automobili, le quali diventerebbero "ospiti", accrescendo la posizione di ciclisti e pedoni. Tale gestione degli spazi, permetterebbe, quindi, una ripartizione più equilibrata, superando in parte l'attuale sbilanciamento a favore delle quattro ruote: la presenza dei controviai, all'interno del tessuto urbano torinese, deve essere considerata un vantaggio, in quanto essi rappresentano lo

spazio ideale in cui far coesistere le diverse forme di mobilità. Un intervento del genere comporterebbe un grande cambiamento, in quanto consentirebbe non solo l'ampliamento della rete ciclabile, ma anche il miglioramento della qualità dei controviali, il cui spazio risulta, ad oggi, ancora malamente utilizzato.

Un'adeguata implementazione della rete ciclabile e un perfezionamento della continuità dei percorsi incoraggerebbero le persone che sono meno propense a muoversi in bicicletta, permettendo loro di superare le rispettive insicurezze fisiche e psicologiche: in questo caso è evidente che le infrastrutture necessitano di finanziamenti, i quali dipendono fortemente dalla volontà politica, che in questo ambito ricopre un ruolo chiave. È importante evidenziare che tutto ciò deve essere accompagnato parallelamente da interventi strutturali, riguardanti in particolar modo il miglioramento del servizio di trasporto pubblico (es. aumentare la frequenza dei mezzi e le corsie preferenziali riservate, rivedere le linee e gli orari in modo da agevolare le coincidenze con altre forme di trasporto come quello ferroviario, dare la possibilità agli studenti l'utilizzo gratuito dei mezzi nelle ore di punta ecc.) e da un insieme di azioni di concerto, come il progressivo aumento delle tariffe per i parcheggi rimanenti e l'inasprimento dei criteri per l'assegnazione dei permessi per accedere alla zona ZTL, che in passato, a Torino, sono stati elargiti forse con una esagerata "disinvoltura", il che comporterebbe una sensibile riduzione dell'afflusso di automobili.

L'attenzione si focalizzerebbe, inoltre, sulla riprogettazione dello spazio occupato dalle auto in movimento, per cui, dal momento che risulta improbabile realizzare piste ciclabili nelle strade secondarie/di quartiere (soprattutto per gli elevati costi e i presumibili limitati budget dell'amministrazione comunale), si potrebbe aumentare ulteriormente il numero di Zone 30, rendendole più sicure e progettandole in funzione del ciclista: si prevede, pertanto, il senso unico per il traffico veicolare, il restringimento della carreggiata, l'introduzione di chicane e dossi stradali e il miglioramento di quelli che vengono comunemente definiti "elementi di disturbo" (es. segnaletica stradale, stato dell'asfalto ecc.). In tal senso si perseguirebbe l'obiettivo previsto dai *woonerf*, che tanti risultati hanno portato ad Amsterdam, ovvero il ribaltamento della gerarchia fra soggetti della circolazione, per cui i pedoni e i ciclisti hanno sempre il diritto di precedenza, mentre i mezzi motorizzati devono procedere a passo d'uomo.

L'esperienza della capitale olandese potrebbe inoltre fornire un altro spunto, riguardante una carenza che è stata riscontrata durante il tirocinio svolto presso il Comune di Torino, ovvero la mancanza di competenze specifiche all'interno della struttura pubblica attuativa. All'interno dell'amministrazione torinese, infatti, il rapporto tra la dimensione politica e quella tecnica è diretto, mentre ad Amsterdam si è venuta a creare, nel corso dei decenni, una struttura in cui tra il politico e il tecnico si pongono figure professionali intermedie interne al comune (sociologi, economisti ecc.), che accompagnano il processo decisionale dando vita ad analisi, valutazioni e proiezioni, fondamentali per comprendere quali siano gli interventi e le soluzioni più vantaggiose da perseguire. La presenza di queste figure in seno alla *res publica* torinese porterebbe alla creazione di una struttura simile a quella olandese, permettendo un'adeguata consulenza e mediazione tra i politici e le professioni tecniche, quali gli architetti, geometri e ingegneri, che possiedono, comprensibilmente, un diverso tipo di conoscenza e approccio. In tal senso si scongiurerebbe il rischio di commettere errori rilevanti, permettendo alla Municipalità di migliorare e velocizzare il processo di transizione verso una futura *bicycle city*.

Nel corso del tirocinio, inoltre, attraverso incontri con le circoscrizioni e questionari di diverso tipo, si è riscontrato che la percezione generale di una parte della cittadinanza e di alcune figure politiche nei confronti della ciclabilità urbana non è del tutto positiva. Le due ruote vengono da molti identificate come un ostacolo al traffico motorizzato, mentre le piste ciclabili sono le principali colpevoli della sottrazione dello spazio destinato alla sosta delle quattro ruote, a cui si aggiunge l'idea (che incredibilmente permane ancora in alcune persone) per cui l'uso della bicicletta riguarda principalmente i soggetti economicamente svantaggiati, che non possono permettersi l'acquisto e il mantenimento di un'auto. In tal senso, un ultimo elemento che potrebbe essere introdotto a Torino riguarda l'ambito della sensibilizzazione. Nello specifico, ci si riferisce all'esame di guida che gli

alunni della scuola elementare olandese devono sostenere obbligatoriamente: gli studenti seguono un corso durante le ore scolastiche, come una normalissima materia, venendo adeguatamente educati ad andare in bicicletta e sostenendo un test che permetterà loro di conseguire una vera e propria patente delle due ruote. Questo tipo di programma didattico sarebbe molto interessante da avviare a Torino (e non solo), in quanto gli alunni verrebbero sensibilizzati e responsabilizzati sin dalla giovane età, formando in loro una conoscenza e una predisposizione alle due ruote, in modo tale da avere nell'immediato futuro una nuova generazione *bike-friendly*. Tutto ciò si inserirebbe perfettamente all'interno del teatro di crescita civile e educativa quale è la scuola, permeando una diversa mentalità, più rispettosa dell'ambiente e più incline alla mobilità ciclabile.

La PMT si è rivelata pertanto più che appropriata alla lettura di un simile argomento, consentendo la formulazione del pensiero per cui è necessaria una produttiva integrazione tra quello che a Torino, da molti, è ancora identificato l'elemento dominante della strada, ovvero l'automobile, e quello più debole, cioè la bicicletta. In tal senso non si promuoverebbe una rivoluzione radicale, ma una revisione che porterebbe ad una condizione di parità tra i due mezzi di trasporto, evitando di incappare in errori (che molto spesso suonano come meri proclami elettorali), come la completa eliminazione dell'auto dal centro urbano: è impensabile abbandonare improvvisamente un sistema di traffico che è diventato parte integrante della realtà torinese dalla seconda metà del XX secolo, tuttavia ciò che si può fare è guidarlo verso un cambiamento, che richiederà indubbiamente tempo, soprattutto se si considera che la riaffermazione e il consolidamento delle due ruote all'interno del sistema di Amsterdam è durato quasi cinquant'anni.

Allegati

Il tirocinio svolto presso il Comune di Torino, all'interno del programma Handshake, è stato molto utile non solo per una crescita professionale ma anche personale. Il progetto, nello specifico, si prefigge l'obiettivo di promuovere l'innovazione ciclistica e guidare le dieci "future città capitali" della ciclabilità che aderiscono al programma (Bordeaux, Bruges, Cadice, Dublino, Helsinki, Cracovia, Manchester, Riga, Roma e Torino) in modo tale da dimostrare come le soluzioni vincenti adottate da Amsterdam, Copenaghen e Monaco (le "tre città capitali") possano essere replicate con successo in una varietà di contesti geografici e socio-economici. Il progetto utilizza approcci innovativi quali il Transition Management, la Bikenomics e forme di mentoring (Immersive Study Tours, Immersive Symposia etc.) per ispirare la creazione di visioni olistiche di pianificazione urbana e favorire il consolidamento delle soluzioni e degli investimenti legati alla bicicletta.

Tra le diverse attività svolte durante il tirocinio si è partecipato alla compilazione di un questionario (nello specifico, alla sua distribuzione e all'ascolto delle risposte), il quale è stato sottoposto ai *policy makers* della Città di Torino. La medesima attività è stata svolta dai funzionari di Amsterdam, che è la "città capitale" che funge da punto di riferimento per il capoluogo piemontese. Le risposte fornite sono state molto utili ai fini della ricerca, in quanto hanno permesso di ricostruire in parte la situazione politica e socio-economica delle due realtà, offrendo anche degli spunti per le conclusioni.

È importante puntualizzare che le domande sono state rivolte ad un gruppo locale di esperti comunali, in modo tale da esprimere un punto di vista il più possibile oggettivo e informato sulle questioni in esame: nel caso della capitale olandese, la responsabile è stata Ria Hilhorst del Gemeente Amsterdam, mentre nel caso del capoluogo piemontese, la responsabile è stata l'Architetto Maria Teresa Massa insieme alla Consulta delle biciclette.

- Torino

1. Descrivere la tipologia di mobilità dominante in città
La mobilità prevalente è incentrata sulle automobili. L'automobile è il principale mezzo di trasporto utilizzato dagli abitanti di Torino. Nell'ultimo decennio, alcune strade del centro storico sono diventate pedonali, inoltre la Città ha iniziato a fornire, attraverso aziende private, alcuni sistemi di bike sharing e car sharing. Il trasporto pubblico è composto da una linea di metropolitana (la seconda linea è in fase di progettazione), da una rete di tram piuttosto ampia e da un parco autobus piuttosto datato (oggi in fase di ristrutturazione). La maggior parte dei cittadini è seriamente convinta di non avere alternative all'auto, tuttavia esse esistono, ma di solito la gente non vuole sperimentarle. La mobilità ciclabile è ancora vista come un divertimento e non come una valida forma di spostamento.
2. Descrivere l'attuale livello di consapevolezza della popolazione in merito all'uso della bicicletta. Qual è la percezione generale verso questo mezzo di trasporto?
Il livello di consapevolezza sulla mobilità ciclistica urbana non è così alto, l'idea principale è che la ciclabilità urbana sia qualcosa che coinvolge le persone che non possono permettersi un'auto o che possono perdere tempo per strada, mentre si spostano da un punto A ad un punto B. La percezione generale della città è che la ciclabilità urbana crei un ostacolo al traffico motorizzato e che le piste ciclabili sottraggano spazio al parcheggio in strada. L'opposizione alla creazione di nuove piste ciclabili è piuttosto forte, e la richiesta principale da parte della popolazione riguarda spesso la creazione di nuovi parcheggi per le quattro ruote. Tuttavia, il livello di consapevolezza sulla mobilità ciclistica è in aumento grazie all'avvento del bike sharing e ad un cambiamento di cultura tra i giovani.
3. Illustrare le principali opportunità di crescita della mobilità ciclabile (politiche, socio-economiche, culturali, ambientali, altro)
Oggi la politica comunale offre diverse opportunità come la ZTL e il divieto di circolazione alle

<p>auto in determinati giorni. La città dispone anche di strade molto ampie, in cui sarebbe possibile ottenere lo spazio adeguato alle piste ciclabili, restringendo le carreggiate e riducendo il numero di posti auto. Per una crescita della ciclabilità, quindi, sarebbe necessaria la continuità dei percorsi, un aumento dell'intermodalità, con la possibilità di rendere il servizio ferroviario metropolitano e la metropolitana di Torino accessibili alle biciclette e la creazione di parcheggi per le due ruote nei punti di interscambio e nei luoghi di maggior richiamo della città. Infine, sarebbe necessario sostenere e incoraggiare campagne di informazione ambientale per aumentare il senso di responsabilità e il cambiamento a favore di comportamenti più sostenibili.</p>
<p>4. Illustrare le principali sfide per la crescita della mobilità ciclistica (politiche, socio-economiche, culturali, ambientali, altre)</p>
<p>La sfida più grande è quella di promuovere un forte cambiamento di mentalità, cercando di far capire che l'uso della bicicletta è vantaggioso per tutti, per la salute e per l'ambiente. Questo può essere incentivato attraverso la comunicazione e la promozione della bicicletta in quanto fenomeno positivo, con la pubblicità da parte della stessa amministrazione e la diffusione di esperienze ciclistiche. Un altro aspetto riguarda l'implementazione nell'analisi dei benefici socio-economici nel processo decisionale dei funzionari politici.</p>
<p>5. Descrivere le principali infrastrutture disponibili per la bicicletta. Includere l'impostazione generale della strada, infrastrutture urbane e struttura della strada/densità della città/larghezza della strada</p>
<p>Torino è una città per lo più pianeggiante e piuttosto compatta, quasi ogni quartiere della città si trova a una distanza massima di 7 km dal centro: con questa distanza pedalare è facile e vantaggioso. La città ha una rete di piste ciclabili, la cui lunghezza totale è di oltre 200 km. Per quanto riguarda la dimensione della strada, la città presenta diversi vantaggi per la bicicletta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la presenza di numerosi viali con strade secondarie (controviali), dove sarebbe possibile aumentare le aree ciclabili e pedonali - la presenza di quartieri residenziali con strade a sezione stretta, ideali per la creazione di Zone 30
<p>6. Illustrare le principali carenze/necessità (infrastrutture, know-how, supporto popolare/politico, altro)</p>
<p>Le piste ciclabili oggi non sono sempre interconnesse e non ci sono parcheggi riservati o controllati per le biciclette in tutta la città. C'è una volontà politica di investimenti pubblici sulle infrastrutture ciclistiche, ma ancora debole, per cui le decisioni prese rappresentano ancora un compromesso dovuto alla massiccia presenza di automobili. La città avrebbe bisogno di una pista ciclabile per permettere ai pendolari di raggiungere la città in bicicletta anche dalla periferia all'area metropolitana. Inoltre, si riscontra una generale mancanza di consapevolezza delle persone circa la mobilità sostenibile.</p>
<p>7. Descrivere la filosofia perseguita e le priorità delle soluzioni ciclistiche (ad es. segregazione, schemi sperimentali, ecc.). Ciò include attività/tecnologie di nicchia emergenti che non sono identificate come "mancanti" ma che si stanno comunque sviluppando e che è necessario integrare nelle proprie politiche (ad esempio e-scooter, ecc.)</p>
<p>Portare la rete esistente di piste ciclabili ad un servizio di livello superiore. Fornire percorsi più omogenei e veloci dalla periferia al centro. La città ha una rete di strade secondarie (controviali) che potrebbe essere facilmente trasformata in spazi condivisi per bici e auto. I profondi problemi che coinvolgono il budget della città inducono a trovare nuove e più convenienti soluzioni.</p>
<p>8. Rappresentare il punto di vista della città sul ruolo della bicicletta nel sistema complessivo della mobilità urbana. È vista come un programma/attività a sé stante?</p>
<p>Il ruolo della bicicletta è centrale nell'agenda della città e la più grande sfida è ottenere un aumento dei finanziamenti per le nuove infrastrutture. Al momento il bilancio della città è sotto il controllo della Corte dei conti del governo centrale, a causa del suo grande debito. Questa situazione non permette alla città di chiedere più soldi alle banche per gli investimenti.</p>
<p>9. Rappresentare il punto di vista della città circa il ruolo della bicicletta come elemento</p>

che influenza la forma urbana e l'uso dello spazio urbano
La creazione di infrastrutture per le biciclette è un'occasione per ridisegnare e aumentare la qualità dello spazio pubblico, il quale verrebbe adeguatamente ridistribuito tra i diversi utenti della strada. Il Biciplan ha definito la regola secondo cui le nuove strade devono essere suddivise in tre parti uguali: un terzo alla mobilità motorizzata privata, un terzo al trasporto pubblico e un terzo alla mobilità attiva (pedonale e ciclabile).
10. Elencare il numero di membri dello staff incaricati esclusivamente alla pianificazione/gestione della mobilità ciclabile
Due persone: - Un funzionario responsabile per la pianificazione, progettazione di nuovi percorsi, verifica dei progetti privati di trasformazione urbana (incluse le piste ciclabili), referente per la Consulta e per la partecipazione a progetti nazionali/europei; - Un funzionario responsabile per i progetti di bike sharing (con stazione e free floating), compiti amministrativi e gestuali, sito web e risposta ai cittadini e per la partecipazione a progetti nazionali/europei.
11. Coinvolgimento politico/consapevolezza/sensibilizzazione alla mobilità ciclabile. È stabile? È conforme agli orientamenti dei livelli superiori di governo (nazionale e regionale)?
È stabile, ma senza un forte potere, e soffre sempre di una grande mancanza di risorse finanziarie. A livello nazionale la dedizione politica non è così forte e stabile. Il governo centrale non ha un ufficio nazionale per la pianificazione delle biciclette, quindi anche il programma di finanziamento non è costantemente sostenuto.
12. Illustrare il budget disponibile per la mobilità ciclabile. Si prega di dividere per fonte di finanziamento (% locale, regionale, nazionale o europea)
2019 - € 1.250.000 (8% locale, 4% UE, 88% nazionale) 2020 - € 527.000 (35% locale, 13% UE, 52% nazionale) - (stima) 2021 - € 450.000 (40% locale, 60% nazionale) - (stima) 2022 - € 200.000 (locale) (stima)
13. Come viene ricavato/calcolato il budget destinato alla mobilità ciclabile: ad hoc o in proporzione al budget totale per il trasporto?
E' programmato anno per anno. Quindi è calcolato ad hoc.
14. Illustrare il coinvolgimento dei <i>cycling entrepreneurs</i> nei processi decisionali e di pianificazione
Gli imprenditori non sono coinvolti nel processo decisionale perché in città l'“economia della bicicletta” non è ancora così radicata, nonostante ci siano molte piccole attività commerciali come officine per la riparazione delle biciclette, venditori di biciclette e piccoli produttori di due ruote.
15. Coinvolgimento dei cittadini e degli altri soggetti interessati. Descrizione dei principali oppositori e del processo di resistenza: come hanno raggiunto la loro posizione (ad es. eletti, nominati dalla stampa locale, ecc.)
Nelle circoscrizioni la discussione è spesso forte e l'opposizione contro le piste ciclabili è alimentata da cittadini arrabbiati per la mancanza di parcheggi per le automobili. I consigli delle circoscrizioni esprimono un parere su progetti specifici e i documenti vengono poi trasmessi all'amministrazione centrale che si trova nella posizione di accettare o rifiutare il parere espresso. Ci sono anche molti gruppi su Facebook, in cui l'opinione pubblica discute a proposito dei diversi progetti.
16. Siete o siete stati coinvolti in altri processi/progetti di condivisione di conoscenze?
- FLOW (2020 CIVITAS): Progetto che mira a mettere gli spostamenti a piedi e in bicicletta su un piano di parità con il traffico motorizzato, come soluzione per affrontare la congestione urbana, sviluppando una metodologia user-friendly, che coinvolge la modellazione del traffico. Torino è stata una "follower city". - PUMAS: Pianificazione della mobilità sostenibile regionale-urbana nello Spazio Alpino

<ul style="list-style-type: none"> - SUITI: Supporto ai sistemi di trasporto urbano integrato: strumenti trasferibili per le autorità - IMOVE: Sbloccare l'accesso su larga scala alla mobilità combinata attraverso una rete europea MaaS
<p>17. Cosa ti aspetti di ottenere dal tutoraggio delle Città Capitali?</p>
<p>Imparare a generare e promuovere la domanda di mobilità ciclabile in città. Imparare a valutare l'impatto socio-economico delle politiche sulla mobilità ciclabile. Migliorare le capacità di progettazione delle infrastrutture (in particolare degli incroci) prendendo spunto dall'esperienza delle "Città Capitali". Indicare strategie per diminuire il numero di auto in circolazione e rendere più attraente il trasporto pubblico e la mobilità attiva. Migliorare le competenze comunicative della città e implementare strategie e metodi per includere più cittadini nel processo decisionale.</p>
<p>18. Quali strumenti di trasferimento/supporto ritenete più utili ed efficaci? (ad es. webinar, hotline bilaterali, semplici e-mail, piattaforme per lo scambio di file, altro).</p>
<p>Lo strumento di supporto più utile è l'incontro diretto, in cui il tecnico può condividere i documenti di progettazione stradale e di pianificazione, al fine di implementare le migliori pratiche in termini di progettazione dello spazio. Sarebbero utili anche alcune piattaforme per la condivisione di file e webinar.</p>
<p>19. Quali altri piani/attività, al di fuori di Handshake, sono previsti nei prossimi 3 anni?</p>
<p>La città ha l'obiettivo di aggiornare il Biciplan, all'interno del PUMS. Altre attività riguardano la partecipazione alla Settimana Europea della Mobilità e l'attenzione a progetti focalizzati sul miglioramento dell'uso della bicicletta nel trasporto pendolare, finanziati dal Ministero dell'Ambiente.</p>

- *Amsterdam*

<p>1. Descrivere la tipologia di mobilità dominante in città</p>
<p>L'uso della bicicletta, è nel nostro sangue, è il nostro modo di vivere. Gli abitanti di Amsterdam percorrono in bicicletta circa due milioni di chilometri al giorno, il che equivale a 50 volte il giro del pianeta. La percentuale di spostamenti effettuati in bicicletta è del 36%, rendendola di gran lunga il mezzo di trasporto più utilizzato in città.</p> <p>Gli abitanti di Amsterdam utilizzano le biciclette in presenza di bel tempo o brutto tempo, svolgendo le più disparate attività: i genitori tornano a casa con i loro figli e la spesa sul retro del mezzo, gli studenti con gli zaini in un cesto davanti alla bici, gli impiegati in giacca e cravatta portano il computer portatile sotto braccio; i pendolari si recano alla stazione con le loro biciclette pieghevoli; gli hipster con le loro biciclette da riparare; i corrieri effettuano le consegne e i turisti, la maggior parte di loro un po' traballanti, timidi e incerti, visitano la città.</p>
<p>2. Descrivere l'attuale livello di consapevolezza della popolazione in merito all'uso della bicicletta. Qual è la percezione generale verso questo mezzo di trasporto?</p>
<p>La mobilità ciclabile non è una sottocultura. Tutti vanno in bicicletta: le donne la usano tanto quanto gli uomini. Anche gli automobilisti e gli utenti del trasporto pubblico vanno in bicicletta. Per gli abitanti di Amsterdam è una cosa normale. È il mezzo di trasporto più rapido per svolgere le principali attività quotidiane. Nelle brevi distanze (< 10 km) la bicicletta è il modo più veloce per andare da A a B. Essa rende la città accessibile, inoltre rispetto alle auto e ai mezzi pubblici, le due ruote occupano poco spazio, sia nel traffico che nel parcheggio, non inquinando e non causando rumore. Tutti questi aspetti rendono la bicicletta, agli occhi degli abitanti di Amsterdam, un mezzo conveniente.</p>
<p>3. Illustrare le principali opportunità di crescita della mobilità ciclabile (politiche, socio-economiche, culturali, ambientali, altro)</p>
<p>Spostarsi in bicicletta può salvare la città mantenendola accessibile, sana, sicura e attraente. Al momento stiamo affrontando le numerose sfide che il successo della bicicletta comporta. La nostra città ha scelto di investire nella rapidità e nel comfort per i ciclisti, in soluzioni di parcheggio</p>

<p>intelligenti e nella promozione della bicicletta come emblema di uno stile di vita salutare. Il consiglio comunale ha deciso di ridurre ulteriormente il traffico automobilistico e il ruolo della bicicletta sta diventando sempre più importante per raggiungere questo obiettivo. Ad esempio, nei prossimi anni scompariranno 10.000 posti auto: lo spazio pubblico recuperato verrà in parte utilizzato per il parcheggio delle biciclette.</p>
<p>4. Illustrare le principali sfide per la crescita della mobilità ciclistica (politiche, socio-economiche, culturali, ambientali, altre)</p>
<p>La nostra sfida più grande consiste nel mantenere la città compatta, accessibile, sana e attraente, soprattutto se si pensa che si passerà dagli attuali 850.000 residenti ai quasi 920.000 nel 2025. L'accessibilità e la vivibilità determineranno in gran parte la qualità della crescita di Amsterdam. Negli ultimi dieci anni, la popolazione è cresciuta di oltre 100.000 unità, generando un numero simile di posti di lavoro. La mobilità da e verso la città non è cambiata in questo periodo, tuttavia l'uso della bicicletta è cresciuto in modo sostanziale, riducendo la quantità degli spostamenti in auto e con i mezzi pubblici. Questo alto tasso di spostamenti in bicicletta non solo ha impedito che la città si fermasse, ma ha anche permesso la sua continua crescita. Attualmente si sta progettando la costruzione di 80.000 nuove abitazioni, che potrebbe portare ad un aumento del 20% del traffico. Se anche il numero di viaggi in auto aumentasse del 20% comporterebbe una forte congestione, inquinamento e problemi di affollamento nella città e nei suoi dintorni. Amsterdam dovrà affrontare una serie di problemi di mobilità in relazione alla sua crescita:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Limitare la crescita del traffico automobilistico e ridurre il numero di posti auto. 2) Migliorare le infrastrutture e i servizi per la mobilità ciclabile a seguito della densificazione. 3) Migliorare il trasporto pubblico e l'integrazione tra esso e le due ruote, in modo tale da fornire un'alternativa reale all'auto 4) Incoraggiare le persone ad andare in bicicletta più spesso <p>In sostanza, è di vitale importanza per il futuro di Amsterdam che gli abitanti della città e della sua regione metropolitana scelgano modalità di trasporto alternative all'automobile. La strategia è quella di costruire abitazioni, uffici e servizi in luoghi facilmente raggiungibili in bicicletta o con i mezzi pubblici.</p>
<p>5. Descrivere le principali infrastrutture disponibili per la bicicletta. Includere l'impostazione generale della strada, infrastrutture urbane e struttura della strada/densità della città/larghezza della strada</p>
<p>1. Infrastrutture: La rete ciclabile principale ha una larghezza di maglia di circa 500 metri. Esiste un'ampia varietà di soluzioni infrastrutturali tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piste ciclabili riservate (ad es. attraverso i parchi) sempre a 2 corsie (la larghezza varia: 2,50 - 4,50 metri), a volte condivise con i pedoni. - Piste ciclabili separate lungo strade con limite di 50 km/ora: 1,80 - 2,50 metri (a senso unico) e 3,50 - 4,00 metri (a 2 doppio senso) - Corsie ciclabili su strada (1,50 - 2,50 metri - sempre a senso unico) - Strade ciclabili ("fietsstraten"): strade condivise con auto (velocità massima 30 km/h), progettate principalmente per facilitare l'uso della bicicletta. Le auto sono "ospiti". - Strade condivise con auto (velocità massima 30 km/h), senza strutture speciali per la bicicletta, ma con misure di circolazione stradale per garantire un numero ridotto di auto. <p>2. Struttura urbana Amsterdam ha un centro storico medievale relativamente grande (10 km²), a forma di semicerchio con canali. In questo centro storico, la maggior parte delle strade sono strette, il che rende la bicicletta l'opzione più logica (quota modale superiore al 60%). Al di fuori del centro medievale le strade principali sono di forma radiale (realizzate nel XIX e</p>

nella prima metà del XX secolo), che portano alla periferia, caratterizzate da molti negozi e servizi. Le tipiche strade cittadine sono larghe 20-25 metri e spesso facilitano tutti i mezzi di trasporto, compresi i tram. Tra queste strade cittadine, le zone residenziali sono per lo più organizzate con un traffico a senso unico per le auto (è consentito il doppio senso in bicicletta). Queste strade sono spesso larghe 15 metri. La carreggiata è larga al massimo 4 metri: pertanto il traffico automobilistico è orientato verso le strade più ampie, per cui il numero di auto su queste strade è molto basso (meno di 2000 auto al giorno).

Le aree più recenti (realizzate dopo la Seconda guerra mondiale) sono state progettate quando le auto esistevano già, il che significa che ci sono piste ciclabili separate. Le zone residenziali sono (proprio come nei vecchi quartieri della città) organizzate con strade a senso unico, relativamente strette, ma senza strutture dedicate alle biciclette.

3. Parcheggio per biciclette

- In tutta la città ci sono oltre 255.000 posti per biciclette negli spazi pubblici. La maggior parte di essi si trova in zone residenziali.
- Tutte le dieci stazioni ferroviarie dispongono di parcheggi per biciclette. In totale, nelle stazioni possono essere parcheggiate circa 38.000 biciclette.
- Anche destinazioni importanti come le stazioni della metropolitana, le aree per lo shopping e la vita notturna, tutti i tipi di strutture (sportive, mediche, culturali, ecc.) dispongono di parcheggi per biciclette dedicati.

4. Sostegno politico:

Il consiglio comunale investe nella mobilità ciclabile da decenni. I partiti politici di destra o di sinistra nel consiglio comunale sono convinti dell'importanza della bicicletta che di fatto è l'unico modo per mantenere la città accessibile, sana, sicura e attraente.

6. Illustrare le principali carenze/necessità (infrastrutture, know-how, supporto popolare/politico, altro)

Nella nostra città, in continua crescita, abbiamo bisogno di continuare ad evolvere, innovare e investire. Anche se le infrastrutture, il know-how e il sostegno popolare e politico sono ottimi, possiamo ancora migliorare su questi temi. La nostra sfida consiste nel tenere il passo con la crescita delle nostre città e non rimanere fermi. Detto questo, la nostra priorità di soluzioni per la mobilità ciclistica è stata elaborata in 50 misure del Piano a lungo termine per la bicicletta di Amsterdam 2017 - 2022, il quale mira a 3 obiettivi:

- Ciclismo fluido: più spazio per i ciclisti sui percorsi più trafficati (e meno per le auto) attraverso la realizzazione di piste ciclabili separate più ampie, nuovi collegamenti ciclabili che superino gli ostacoli e percorsi ciclabili verdi.
- Parcheggi per biciclette facili e sufficienti in luoghi affollati (ad esempio, snodi intermodali del trasporto pubblico, aree commerciali e di intrattenimento), ampliamento del numero di parcheggi pubblici per biciclette e migliore reperibilità dei parcheggi gratuiti grazie a una migliore segnaletica e informazione.
- Migliore utilizzo della bicicletta: i ciclisti sceglieranno un nuovo modo di pedalare attraverso un comportamento responsabile, appropriato e sicuro.

Oltre a queste misure la città investe di più. Ad esempio, in nuove infrastrutture per biciclette e parcheggi in nuove aree (in via di progettazione) e nella realizzazione di ponti ciclabili sui fiumi IJ e Amstel.

7. Descrivere la filosofia perseguita e le priorità delle soluzioni ciclistiche (ad es. segregazione, schemi sperimentali, ecc.). Ciò include attività/tecnologie emergenti che non sono identificate come "mancanti" ma che si stanno comunque sviluppando e che è necessario integrare nelle proprie politiche (ad esempio e-scooter, ecc.)

<p>La nostra filosofia e la nostra priorità è quella di mantenere la città accessibile, sana e attraente. La mobilità ciclabile è essenziale per realizzare questo obiettivo. Negli ultimi 20 anni la quota modale del trasporto ciclistico è aumentata molto rapidamente fino a raggiungere il 36%. In una città così affollata e compatta è nostra responsabilità creare più spazio per i ciclisti e per i parcheggi destinati alle biciclette.</p>
<p>8. Rappresentare il punto di vista della città sul ruolo della bicicletta nel sistema complessivo della mobilità urbana. È vista come un programma/attività a sé stante?</p>
<p>La mobilità ciclabile è vista come una modalità a sé stante. È fondamentale nel sistema generale della mobilità urbana: con una quota modale del 36%, la bicicletta è il mezzo di trasporto più utilizzato ad Amsterdam.</p>
<p>9. Rappresentare il punto di vista della città circa il ruolo della bicicletta come elemento che influenza la forma urbana e l'uso dello spazio urbano</p>
<p>Il ciclismo è essenziale per Amsterdam. Con un numero maggiore di biciclette (oltre 900.000) rispetto ai cittadini (oltre 850.000), la bicicletta contribuisce in modo significativo a creare uno spazio urbano attraente e un'atmosfera rilassata in città. La bicicletta non causa rumore e inquinamento.</p>
<p>10. Elencare il numero di membri dello staff incaricati esclusivamente alla pianificazione/gestione della mobilità ciclabile</p>
<p>Esiste un gruppo di 13-15 persone per il Programma Biciclette e un GRUPPO di consulenti per la politica della bicicletta (3 persone).</p>
<p>11. Coinvolgimento politico/consapevolezza/sensibilizzazione alla mobilità ciclabile. È stabile? È conforme agli orientamenti dei livelli superiori di governo (nazionale e regionale)?</p>
<p>Amsterdam ha un coinvolgimento politico stabile, una consapevolezza e un'attenzione alla mobilità ciclabile che dura ormai da decenni.</p>
<p>12. Illustrare il budget disponibile per la mobilità ciclabile. Si prega di dividere per fonte di finanziamento (% locale, regionale, nazionale o europea)</p>
<p>Nei prossimi anni, Amsterdam sceglierà un pacchetto completo di misure per una città sana, accessibile e attraente. Il costo complessivo stimato del Piano a lungo termine per le biciclette 2017 - 2022 è di 54 milioni di euro. Una parte di questi dovrebbe essere coperta da partner esterni. Oltre alle misure che rientrano in questo piano, nei prossimi anni investiremo massicciamente in una serie di grandi progetti, come nuovi ponti e parcheggi per biciclette. La spesa totale della città di Amsterdam e dei partner esterni (l'autorità regionale dei trasporti di Amsterdam VRA, Prorail e le ferrovie olandesi NS) per la bicicletta per il periodo 2017-2021, compreso il Piano a lungo termine per la bicicletta, ammonta a circa 351 milioni di euro. Dopo un'accurata preparazione ed elaborazione, le misure con importanti ricadute finanziarie, che non sono ancora contemplate nel Piano, saranno presentate separatamente al consiglio comunale. In particolare, ciò riguarda lo sviluppo di costosi collegamenti per biciclette e parcheggi per biciclette. Nel Piano a lungo termine per le biciclette le informazioni sono suddivise per fonte di finanziamento. Amsterdam, inoltre, non dispone di finanziamenti europei per la realizzazione di infrastrutture per biciclette.</p>
<p>13. Come viene ricavato/calcolato il budget destinato alla mobilità ciclabile: ad hoc o in proporzione al budget totale per il trasporto?</p>
<p>Il budget è calcolato sulla base dei costi delle attività, dei piani e dei progetti per la mobilità ciclabile bicicletta.</p>
<p>14. Illustrare il coinvolgimento dei <i>cycling entrepreneurs</i> nei processi decisionali e di pianificazione</p>
<p>Diversi tipi di imprenditori sono talvolta coinvolti nei processi decisionali e di pianificazione. Ne sono un esempio le società di noleggio biciclette e le aziende che lavorano su materiali e strutture per il parcheggio delle due ruote.</p>
<p>15. Coinvolgimento dei cittadini e degli altri soggetti interessati. Descrizione dei principali</p>

<p>oppositori e del processo di resistenza: come hanno raggiunto la loro posizione (ad es. eletti, nominati dalla stampa locale, ecc.)</p>
<p>Prima di tutto è importante sapere che ad Amsterdam i gruppi di cittadini e gli <i>stakeholder</i> possono essere sia di supporto per la bicicletta che di opposizione. Questo dipende dal progetto o dal piano. Essi si sentono coinvolti nella mobilità ciclistica, ma si oppongono allo stesso tempo contro alcune misure relative alle due ruote, in particolare quando queste riguardano i loro quartieri. I residenti, le imprese e i gruppi d'interesse svolgono sempre un ruolo importante nell'attuazione di tutte le nostre politiche cittadine e, in diversi modi, possono essere coinvolti nelle misure da realizzare. Tuttavia, non sempre si oppongono: a volte, ad esempio, viene realizzato e testato un progetto pilota in collaborazione con la comunità di quartiere.</p>
<p>16. Siete o siete stati coinvolti in altri processi/progetti di condivisione di conoscenze?</p>
<p>Amsterdam è costantemente coinvolta in progetti che prevedono il trasferimento di conoscenze ed esperienze, in quanto fa parte del nostro lavoro di funzionari pubblici. Amsterdam riceve da decenni numerose delegazioni dall'estero e anche la stampa straniera è solita visitarci spesso, per scrivere o filmare. Inoltre, numerosi studiosi fanno molte ricerche sulla nostra "bicycle city", motivo per cui possiamo affermare di avere una notevole esperienza circa la condivisione di conoscenze sulla mobilità ciclabile.</p>
<p>17. Cosa ti aspetti di ottenere dal tuo tutoraggio con le altre Città Capitali?</p>
<p>Con le altre due Città Capitali, Copenhagen e Monaco di Baviera, ci aspettiamo che il progetto Handshake sia un'eccellente opportunità per condividere e sviluppare nuove conoscenze sulla bicicletta in città. Amsterdam deve creare nuove infrastrutture ciclistiche per facilitare la crescente domanda. Per questo motivo stiamo pianificando di realizzare i collegamenti mancanti all'interno della rete ciclabile cittadina. Cerchiamo continuamente di aggiornare e migliorare le pratiche di pianificazione e, in tal senso, abbiamo bisogno di informazioni su:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Come migliorare la simulazione della mobilità ciclistica: il comportamento dei ciclisti nella scelta del percorso è molto interessante, ma non è facile da determinare; - Raccolta di dati sulla ciclabilità: per adattarsi al modello; - Aggiornamento dei metodi di valutazione costi-benefici. <p>All'interno di Handshake vogliamo testare questi metodi collaudati con nuove informazioni e applicarli ad un caso di studio pratico: il nuovo ponte ciclabile sul fiume IJ.</p>
<p>18. Quali strumenti di trasferimento/supporto ritenete più utili ed efficaci? (ad es. webinar, hotline bilaterali, semplici e-mail, piattaforme per lo scambio di file, altro).</p>
<ul style="list-style-type: none"> - E-mail - Piattaforma per lo scambio di file - Incontri faccia a faccia - L'uso di altri strumenti dipende da ciò che risulta necessario
<p>19. Quali altri piani/attività, al di fuori di Handshake, sono previsti nei prossimi 3 anni?</p>
<p>Per i progetti ciclistici (compresi quelli che sono combinati con altre opere stradali o lavori di riqualificazione degli spazi pubblici) è importante fare riferimento al Piano a lungo termine per la bicicletta 2017 - 2022, al bilancio comunale 2019 e al Piano di investimenti a lungo termine 2019 - 2022</p>

Bibliografia

- Agudo S., *The Dutch and their Bikes: Scenes from a Nation of Cyclists*, XPat Scriptum Publishers, 2014.
- Andrić D., *Storia della bicicletta. Dalle origini alla mountain bike*, Touring Club Italiano, 1991.
- Bassetti R., *Storia e storie dello sport in Italia dall'Unità a oggi*, Marsilio, Venezia 1999.
- Benevolo L., *Le origini dell'urbanistica moderna*, Laterza, Bari 1963.
- Bruntlett C., Bruntlett M., *Building the Cycling City: The Dutch Blueprint for Urban Vitality*, Island Pr, 2008.
- Casamassima P., *La Fiat e gli Agnelli. Una storia italiana*, Le Lettere Editore, Milano 2003.
- Castagnoli A., *Torino dalla ricostruzione agli anni Settanta*, Franco Angeli, Milano 1995.
- Castronovo V., *Fiat. Una storia del capitalismo italiano*, Rizzoli, Milano 2005.
- Cricco G., Di Teodoro F., *Itinerario nell'arte - Versione Arancione*, Zanichelli Editore, Milano 2012.
- De Rossi A., Durbiano G., *Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*, Allemandi Editore, Torino 2006.
- Fauri F., *Il piano Marshall e l'Italia*, Il Mulino, Bologna 2010.
- Feddes F, De Lange M., *Bike city Amsterdam – How Amsterdam became the cycling capital of the world*, Amsterdam 2019.
- Fleming S., *Cycle Space. Architecture & Urban Design in the Age of the Bicycle*, Rotterdam 2012.
- Giardina A., Sabbatucci G., Vidotto V., *Nuovi profili storici. Dal 1900 ad oggi*, Editori Laterza, 2012.
- Jordan P., *In the city of bikes – The story of the Amsterdam cyclist*, Harper Perennial, 2013.
- Léon Deben L., *Understanding Amsterdam. Essays on City Life and Urban Form*, Amsterdam 2000.
- Lorenzini A., *I ciclisti rossi. I loro scopi e la loro organizzazione*, Caravaggio Editore, Milano 1913.
- Marchesini D., *L'Italia del Giro d'Italia*, Il Mulino, Bologna 1996.
- Nannei A., *L'Italia oltre la crisi energetica*, Mondadori, Milano 1981.
- Ormezzano G.P., *Storia del ciclismo*, Longanesi, Milano 1977.

- Pivato S., *Sia lodato Bartali. Ideologia, cultura e miti dello sport cattolico (1938-1948)*, Edizioni Lavoro, Roma 1996.
- Procacci G., *La lotta di classe in Italia agli inizi del secolo XX*, Editori Riuniti, Roma 1972.
- Ridolfi M., *Il partito della Repubblica. I repubblicani in Romagna e le origini del Pri nell'Italia liberale (1872-1895)*, Franco Angeli Editore, Milano 1989.
- Rodolico N., *Carlo Alberto negli anni di regno 1831-1843*, Le Monnier, Firenze 1936.
- Rooijendijk C., *That City is Mine! Urban Ideal Images in Public Debates and City Plans, Amsterdam & Rotterdam 1945-1995*, Amsterdam 2005.
- Sereno P., *Torino reti e trasporti – Strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio Storico di Torino, Torino 2009.
- Tasman C., *Louter Kabouter*, Singel Uitgevers, Amsterdam 1996.
- Vergani G., *L'uomo a due ruote, avventura, storia e passione*, Mondadori Electa, Milano 1987.

Sitografia

- Bici&Dintorni: <https://www.biciedintorni.it/wordpress/> (ultimo accesso: 12/12/19)
- Byterfly: <http://www.byterfly.eu/islandora/object/librif%3A7509#page/20/mode/2up> (ultimo accesso: 15/12/19)
- Comune di Torino: <http://www.comune.torino.it/regolamenti/> (ultimo accesso: 22/12/19)
- Comune di Torino, Servizio telematico pubblico: http://www.comune.torino.it/giunta_comune/ricerca_internet?testo=piste%20ciclabili&anno=tutti&start=0&range=10&ricerca_testo=ricerca_occorrenza (ultimo accesso: 10/01/20)
- Archivio Storico Città di Torino: http://www.comune.torino.it/archivistorico/mostre/citta_in_asct-2014/citta-asct.html (ultimo accesso: 14/01/20)
- ISTAT: <http://dati.istat.it/> (ultimo accesso: 19/01/20)
- Fietsersbond Cyclists' Union of Amsterdam: <https://fietsersbond.amsterdam/english> (ultimo accesso: 10/02/20)
- Spatial policy in European countries: https://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/netherlands/index_e.html (ultimo accesso: 13/02/20)
- City of Amsterdam: <https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/clean-air/> (ultimo accesso: 15/02/20)
- City of Amsterdam: <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-traffic/> (ultimo accesso: 17/02/20)
- City of Amsterdam: <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-traffic/policy-pedestrians/> (ultimo accesso: 21/02/20)
- City of Amsterdam: <https://www.amsterdam.nl/en/policy/urban-development/> (ultimo accesso: 21/02/20)
- City of Amsterdam: <https://maps.amsterdam.nl/bouwjaar/?LANG=en> (ultimo accesso: 21/02/20)
- Issuu: <https://issuu.com/gemeenteamsterdam> (ultimo accesso: 22/02/20)
- Tour de Force: <https://fietsberaad.nl/Tour-de-Force-English/Organisatie> (ultimo accesso: 23/02/20)

- Bicycle Dutch: <https://bicycledutch.wordpress.com/2019/02/27/the-1979-delft-cycle-plan/> (ultimo accesso: 25/02/20)
- Bicycle Dutch: <https://bicycledutch.wordpress.com/2018/10/30/the-tilburg-demonstration-cycle-route/> (ultimo accesso: 27/02/20)
- European Commission, Mobility and Transport: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling/guidance-cycling-projects-eu/planning-cycling-cities/preparing-city-cycling-strategies-and-plans_en (ultimo accesso: 27/02/20)