

Rafforzare l'infrastruttura umana del ciclismo



Mentre tante città di tutto il mondo hanno iniziato a considerare la bicicletta come una parte sempre più importante delle loro strategie di trasporto, le politiche urbane per incoraggiarla sono ancora prevalentemente incentrate sulla pianificazione urbana e sulle misure di progettazione, in linea con il mantra "*costruiscilo e arriveranno*".

E' un errore.

Se vogliamo combattere con successo le numerose sfide causate dal predominio delle auto nelle città, è essenziale un cambiamento radicale nelle culture della mobilità.

Per realizzare un tale cambiamento, dobbiamo pensare a rafforzare l'infrastruttura umana del ciclismo, oltre che a trasformare l'infrastruttura fisica delle nostre strade.

Un recente rapporto sull'infrastruttura umana del ciclismo pubblicato da BYCS (1) esplora questo nuovo concetto, che afferma che le iniziative per cambiare il comportamento e ampliare la consapevolezza dell'importanza del ciclismo sono uno strumento prezioso per incoraggiare più (e più diverse) persone a pedalare.



L'infrastruttura umana è un concetto relativamente nuovo quando applicato al ciclismo e suggerisce di guardare oltre l'ambiente costruito per prestare maggiore attenzione agli atteggiamenti sociali e alle reti di conoscenze che influenzano le scelte delle persone su come muoversi. Non possiamo realizzare città ciclistiche veramente inclusive se ignoriamo come gli atteggiamenti e i valori culturali che ci vengono trasmessi fin dalla tenera età modellano la nostra comprensione del mondo e come

questi elementi socio-culturali a loro volta modellano i nostri comportamenti e culture di mobilità.

Ci sono ostacoli alla bicicletta che l'infrastruttura fisica semplicemente non risolve, come percezioni, accesso, capacità o consapevolezza.

Anche con la migliore pista ciclabile protetta fuori dalla porta di casa, se una persona non sa andare in bicicletta, non può permettersela o non percepisce la



bicicletta come un mezzo di trasporto adatto a sé, non la userà.

La mancata considerazione di tali barriere continuerà a escludere coloro che trarrebbero i maggiori benefici dal ciclismo.

Leadership e iniziative dal basso

Il quadro delle infrastrutture umane è particolarmente utile poiché ci basiamo sullo slancio dell'attuale boom del ciclismo. Nella nostra ricerca, abbiamo trovato dozzine di iniziative in tutto il mondo: strade aperte, campagne di sensibilizzazione, ciclobus e ciclovie scolastiche, corsi per imparare a riparare e fare manutenzione alla bicicletta, formazione ciclistica e programmi di sovvenzioni per l'acquisto di e-bike.

Questi programmi sono molto diffusi, tuttavia raramente ricevono dai governi il sostegno a lungo termine che meritano.

Tali iniziative sono viste come priorità secondarie, interventi temporanei o "*carini da fare*".

Sono spesso avviati e guidati da associazioni o gruppi di cittadini interessati allo sviluppo di un trasporto sostenibile o da ONG locali, operano con budget estremamente ridotti e non dispongono delle risorse necessarie per andare oltre i progetti pilota iniziali.



Invece si può fare di meglio.

- In Sud Africa, **Open Streets Cape Town (2)** ha mobilitato decine di migliaia di abitanti, incoraggiando l'uso della bicicletta e del camminare in un ambiente più sicuro, creando inoltre uno spazio in cui le persone possano vivere la città in modo diverso, abbattendo la frammentazione sociale e offrendo opportunità di coinvolgimento della comunità e consapevolezza sul trasporto sostenibile.



- In India, la campagna **Power to Pedal (3)**, guidata da Greenpeace, ha distribuito centinaia di biciclette alle lavoratrici della comunità di Zamrudpur di Delhi e ai sindacati dell'abbigliamento di Bangalore, integrate con corsi di formazione ciclistica. Ciò ha migliorato la loro mobilità, indipendenza e accesso alla città, rispondendo al contempo ai problemi creati dalla disuguaglianza dei trasporti, aggravata dalle

differenze genere e di classe sociale.



- In Messico, il gruppo di advocacy **Bicitekas (4)** ha svolto corsi di educazione e sensibilizzazione sulla bicicletta per le madri nel distretto settentrionale di Miguel Hidalgo a Città del Messico, sfruttando le abilità ciclistiche sicure come un modo per le madri di spostarsi da casa facendo viaggi in modo economico, indipendente e affidabile, rafforzando anche i legami comunitari.

- In Svizzera, la prova di e-bike **Bike4Car (5)**, che prevede che a migliaia di conducenti abituali venga data l'opportunità di utilizzare una e-bike per un periodo di due settimane, ha fornito prove evidenti che

“scambiare” le chiavi della propria auto con una e-bike per sole poche settimane influenza le abitudini a lungo termine relative all'uso dell'auto e che questo cambiamento persiste anche un anno dopo la fine del programma.

- Negli Stati Uniti, i programmi **Earn-a-Bike (6)** sono estesi e ogni anno forniscono ai giovani strumenti manuali che gli serviranno per la vita, salute fisica, assistenza ed esperienze di realizzazione e riparazione di beni contro le abitudini dell'usa e getta. Migliaia di biciclette sono state distribuite alle famiglie bisognose, con una serie di studi che hanno rilevato che i programmi di educazione ciclistica che portano il bambino a usare una bicicletta sono associati a un aumento significativo del tempo trascorso in bicicletta.



Queste sono solo alcune iniziative tra le tante che supportano l'infrastruttura umana del ciclismo, non solo aumentandone la diffusione, ma riducendo la povertà e la disuguaglianza dei trasporti e promuovendo la coesione della comunità, la felicità pubblica e stili di

vita più sani.

Città che agiscono

Anche in paesi con piste ciclabili di qualità e con molte persone che vanno in bicicletta, come i Paesi Bassi, la continua promozione della bicicletta attraverso una varietà di programmi, corsi di formazione e sussidi contribuisce al mantenimento di una società ciclistica.



Nonostante disponga di infrastrutture ciclabili di livello mondiale, la regione urbana di Arnhem-Nijmegen continua a rafforzare l'infrastruttura umana del ciclismo, con un'attenzione particolare ad affrontare il problema della diffusione della bicicletta fra i settori più vulnerabili della popolazione.





Una delle risposte a questo problema è il progetto **Bicycle Heroes (7)**, una campagna che sfida i bambini di 8-12 anni a pensare alla bicicletta come mezzo di trasporto e a trovare soluzioni creative per affrontare i problemi che incontrano mentre vanno in bicicletta.

Le intenzioni del progetto sono di consentire a più bambini di andare in bicicletta in modo sicuro e indipendente, integrando la loro prospettiva e quindi le loro esigenze nella pianificazione e nella politica urbana.

Cresce anche nelle città extraeuropee una maggiore attenzione alla cultura della bicicletta.

La città di Oakland, ad esempio, ha riconosciuto nel suo ultimo masterplan ciclistico **“Let's Bike Oakland” (8)** che il finanziamento di programmi per il ciclismo è importante quanto quello di infrastrutture per le biciclette al fine di raggiungere obiettivi di sicurezza ed equità.

La città ha iniziato a lavorare con i partner della comunità locale e sta sviluppando programmi come corsi educativi per giovani, biblioteche integrate con e-bike e fornendo accessori per biciclette come lucchetti,

pompe per pneumatici ecc. nelle biblioteche pubbliche di ogni quartiere. Ci sono anche numerose indicazioni che le culture ciclistiche stanno guadagnando interesse in tutto il mondo, da Buenos Aires, ad Addis Abeba o Bengaluru, e questi sono segnali incoraggianti che mostrano come le città stanno riconoscendo sia il valore dei programmi di cambiamento del comportamento, sia il ruolo che le comunità possono avere nel plasmare le culture ciclistiche locali.

Il tandem fra infrastrutture umane e materiali

È importante sottolineare che i programmi di infrastrutture umane attuati isolatamente

avranno solo un successo limitato.

La “*sicurezza percepita*” rimane il più grande ostacolo al ciclismo in tutto il mondo.



Se le città non si impegnano a fornire rapidamente piste ciclabili protette e a rallentare i veicoli, l'uso quotidiano della bicicletta sarà solo marginale.

Tuttavia, ci sono una serie di misure che le città possono intraprendere per prestare maggiore attenzione all'infrastruttura umana della bicicletta e, se eseguite correttamente in combinazione con interventi fisici, possono generare una nuova domanda di utilizzo della bicicletta e, in ultima analisi, aumentare l'uso delle piste ciclabili.



Il nostro rapporto propone 6 raccomandazioni con 35 punti di azione dettagliati.

Queste proposte si concentrano su:

- *ridurre il numero delle persone che non sanno andare in bici e le barriere di costo delle bici*
 - *sviluppare campagne di sensibilizzazione con un focus sulla diversità*
 - *interagire con le comunità in modo significativo*
 - *collegare la bicicletta al benessere urbano*
 - *accrescere il ruolo della ricerca sociale e della condivisione delle conoscenze nello sviluppo di buone pratiche in questo campo.*

Se riusciremo a coordinare e a far andare di pari passo misure complicate e facili (strategia olistica) e se l'importanza delle culture ciclistiche e delle infrastrutture umane sarà ulteriormente riconosciuta, il raggiungimento delle città ciclistiche può essere accelerato in un modo che includa tutti i residenti.



NOTE

- (1) **<http://bycs.org/our-work/strengthening-the-human-infrastructure-of-cycling/>**
- (2) **<http://openstreets.org.za/>**
- (3) **<http://www.greenpeace.org/india/en/power-the-pedal/>**
- (4) **<http://bicitexas.org/>**
- (5) **<http://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/aaad73>**
- (6) **<http://www.openroadbike.org/earn-a-bike.html#:~:text=The%20Earn%2Da%2DBike%20program,and%20out%20in%20the%20community.>**
- (7) **<http://bycs.org/our-work/bicycle-heroes/>**
- (8) **<http://www.oaklandca.gov/resources/bicycle-plan>**

Informazioni su BYCS:

*Siamo una ONG globale con sede ad Amsterdam guidata dalla convinzione che le biciclette trasformano le città e le città trasformano il mondo. Prevediamo un futuro urbano in cui la metà degli spostamenti in città sarà in bicicletta entro la fine del decennio. Per contribuire a raggiungere questo obiettivo, coltiviamo, rafforziamo e diamo rilievo a livello globale alle iniziative ciclistiche guidate dalle comunità, impegnandoci verso questa visione coraggiosa che chiamiamo **"50x30"**.*

Visita il sito web di BYCS :

<https://bycs.org/>



Articolo originale:



Open street events like CicLAvia in Los Angeles serve to promote active mobility, while reinforcing social cohesion, creating public joy, and allowing people to imagine alternatives to a car-centric environment. Photo by CicLAvia.

March 02, 2022

Strengthening the Human Infrastructure of Cycling

<https://www.itdp.org/2022/03/02/strengthening-the-human-infrastructure-of-cycling/>



US Vicarello 1919

www.usv1919.it

maggio 2023