

## Biciclab

### Bikenomics

#### incontro del 12 aprile 2016

Partecipano all'incontro 12 persone, più 2 tecnici comunali e 3 consulenti di Polinomia srl.

Paolo Pinzuti, per Polinomia srl, inquadra il tema ponendo una domanda che sintetizza il concetto e apre a una delle di riflessione che il Biciplan dovrebbe sviluppare: cosa succede nell'economia se aumentiamo il numero di biciclette circolanti?

La risposta, secondo il tecnico, si può ritrovare sia a livello macro, pensando alla minimizzazione delle esternalità negative prodotte dal traffico motorizzato (inquinamenti, effetti sulla salute, incidentalità, ecc.), sia a livello micro, pensando ai risparmi che ciascuno può conseguire (carburante, biglietti bus, palestre, diete, ecc.).

Ma come si può diffondere la consapevolezza rispetto ai benefici economici apportati dalla bicicletta? da dove si può cominciare questo circolo virtuoso in cui i guadagni nel breve o nel lungo periodo sembrano essere molto maggiori rispetto alle perdite sia a livello collettivo che individuale?

La discussione indica innanzitutto la dominanza della grande distribuzione come soggetto in grado di imporre stili di vita penalizzanti l'uso della bici, e l'opportunità di passare progressivamente al modello del negozio di vicinato per affermare la mobilità ciclistica come modalità di spostamento più adeguato a livello urbano. Si tratta di un fenomeno che già si va sviluppando, peraltro con un cambiamento di rotta delle stesse catene di grande distribuzione, che soprattutto per il settore alimentare stanno iniziando ad aprire negozi di piccola dimensione soprattutto nell'area centrale. Un incentivo ulteriore potrebbe derivare da una politica locale condotta mediante:

- il coinvolgimento delle categorie che più potrebbero guadagnare da una maggiore quantità di clienti in bici o a piedi (negozianti, meccanici, attività ricettive e operatori turistici, ...);
- l'incentivazione per attività ancora poco diffuse quali le consegne in bici (e più in generale le attività rientranti nel concetto di ciclo-logistica);
- un'azione mirata all'interno del settore terziario, che costituisce la gran parte della domanda bolognese di beni e servizi, affinché si sposti decisamente verso un modello attivo di mobilità e si rivolga all'offerta più attrezzata in senso bike-friendly rendendola più competitiva.

Tra le condizioni utili all'innescio di tale rapporto virtuoso tra domanda e offerta vengono anche segnalate la disponibilità di car-sharing (per tutti quegli

spostamenti che risultano poco praticabili in bici) e di bici elettriche (per facilitare le situazioni di maggiore difficoltà motoria, altimetrica o chilometrica).

La politica di cui sopra dovrebbe infine prevedere un corretto mix tra imposizioni (efficaci solo in presenza di alternative valide) e incentivi (anche divergendo parte delle risorse economiche e di spazio urbano a favore di chi si sposta in bici).



