



# FERRARA IN BICI

*di Pietro Osti*



## INDICE

---

- 1** NASCITA E SVILUPPO DELLA  
"CITTÀ DELLE BICICLETTE"
- 2** IL 1995 E L'UFFICIO BICICLETTE
- 3** LE ALTRE INIZIATIVE
- 5** DATI ATTUALI
- 5** BICICLETTE: QUANTE SONO?
- 8** BICICLETTE: CHI LE USA?
- 9** TEMPI
- 10** RETE CICLABILE
- 11** LA SICUREZZA
- 12** FURTI
- 14** CONFRONTI
- 15** CONCLUSIONI
- 16** BIBLIOGRAFIA
- 16** SITOGRAFIA



Cartello all'entrata della città

Una delle realtà più affermate in Italia e in Europa quando si parla di mobilità ciclabile è la città di Ferrara. La città è una delle province dell'Emilia Romagna e conta circa 135.000 abitanti; il centro storico è stato dichiarato patrimonio mondiale dell'umanità dall'UNESCO nel 1995 quale "mirabile esempio di città progettata nel Rinascimento, che conserva il suo centro storico intatto e che esprime canoni di pianificazione urbana che hanno avuto una profonda influenza per lo sviluppo dell'urbanistica nei secoli seguenti" [1].

All'entrata della città si nota il cartello "Città delle biciclette", che dà la sensazione di entrare in un luogo dove il ciclista diventa utente "meno debole" della strada; bastano pochi passi nel centro storico, o anche solo un'occhiata veloce appena si esce dalla stazione ferroviaria, per rendersi conto che effettivamente il numero di biciclette è ampio, così come le persone che la usano; il popolo dei ciclisti a Ferrara è circa l'89,5% dei suoi abitanti [Stefanati, 2009].

Ferrara inoltre possiede caratteristiche morfologiche che hanno permesso una valorizzazione della bicicletta, come il fatto di trovarsi nella pianura padano-veneta.

La quantità di ciclisti urbani presenti in città non si può però spiegare solamente con considerazioni sulla struttura del territorio, ma è frutto di politiche a favore di questo mezzo che negli anni si sono susseguite con costanza.

## NASCITA E SVILUPPO DELLA "CITTÀ DELLE BICICLETTE"

La genesi della "città delle biciclette" si ha alla fine degli anni '60, quando si prende la decisione di chiudere il centro storico alle auto. Questa scelta viene fatta principalmente per motivi estetici, prima ancora che turistici; per rendere il centro storico più vivibile e maggiormente gradevole si decide di impedire alle auto di entrarvi.

La scelta più importante per quello che sarà lo sviluppo della mobilità ciclabile è però un'altra, quella cioè di chiudere il centro anche ai veicoli motorizzati a due ruote, cioè ai ciclomotori; questa scelta ha reso particolare il caso ferrarese, rendendo il centro ancora più "esclusivo", maggiormente a disposizione di ciclisti e pedoni. Senza la presenza di auto e di ciclomotori, quindi azzerando di fatto il traffico, il centro è diventato più vivibile; questo valore aggiunto ha poi facilitato la diffusione dell'uso della bicicletta per muoversi in città.

## IL 1995 E L'UFFICIO BICICLETTE



Il logo di Ferrara città delle biciclette  
Cities for Cyclists

L'attenzione per la mobilità ciclabile comincia a manifestarsi dalla metà degli anni '90, quando l'Amministrazione adotta scelte di promozione e di valorizzazione, anche per motivi turistici (ad esempio in relazione alla già citata dichiarazione dell'UNESCO del 1995). Si fa spazio la concezione della bicicletta come valore aggiunto per la città, un vero e proprio simbolo e non solamente un mezzo come un altro per spostarsi.

La prima iniziativa, non a caso di carattere turistico, è del 1995: l'introduzione della Bicicard. Questa tessera permetteva ai turisti di lasciare la propria auto in un parcheggio apposito e di prendere a noleggio una bicicletta gratuitamente, di entrare

nei musei civici senza pagare il biglietto, di usufruire di sconti per mostre e pernottamenti in hotel nonché agevolazioni in ristoranti e negozi convenzionati.

Sempre nel 1995, Ferrara entra a far parte del circuito europeo Cities for Cyclists (città per i ciclisti). Il network, come ricordato sopra, ha come obiettivo quello di promuovere la bicicletta come parte integrante del traffico urbano. Il provvedimento più importante, quello che ha permesso di dare impulso al "sistema-bicicletta" ferrarese, è stato senza dubbio l'istituzione dell'Ufficio Biciclette ([www.comune.fe.it/biciclette](http://www.comune.fe.it/biciclette)) nel 1996, rimasto per anni l'unico in Italia.

L'Ufficio nasce per volontà di Alessandro Bratti (Assessore all'Ecologia Urbana) e di Gianni Stefanati (esperto di politiche per la mobilità ciclabile), con lo scopo di incentivare e valorizzare l'uso della bicicletta [2]. L'Ufficio, che è costituito presso l'Assessorato all'Ambiente, è stato anche riconosciuto dal Ministero dell'Ambiente come esempio fondante di sostenibilità.

Dal 2010 tutte le competenze in materia di ciclabilità, compresa l'attività dell'Ufficio Biciclette, saranno trasferite dal Comune all'Agenzia della Mobilità con la contestuale istituzione della figura professionale del Bicycle Manager per dare ulteriore impulso alle politiche di mobilità ciclabile.

## LE ALTRE INIZIATIVE

Alle iniziative “iniziali” (nel senso che hanno dato via alla creazione della “Città delle biciclette”) se ne affiancano molte altre, che si sono susseguite durante gli anni con regolarità [3]. Ne riporto qui alcune.

Il Biciplan, attivato nel 2000, è il sistema di programmazione delle infrastrutture per la mobilità ciclabile approvato dal Comune. Esso viene inserito nel Piano Urbano del Traffico (cioè nel contesto più generale del traffico cittadino) e il suo scopo è quello di organizzare il sistema di mobilità ciclabile cittadino, pianificando gli interventi e creando una vera e propria rete di piste fra loro collegate, tramite la creazione di vari itinerari.

Nel caso di Ferrara, l'attuazione del Biciplan parte dal dato che il 75% degli spostamenti effettuati dai residenti avviene in un raggio di 5 km (distanza sulla quale la bicicletta è competitiva) [Gragnani, Montanari, 2009]; si tratta quindi di realizzare infrastrutture che permettano a utenti variegati (età, zone da raggiungere, ecc.) una comune possibilità di utilizzo della bici. Lo sviluppo del piano, per quanto riguarda le infrastrutture, prevede di realizzare piste ciclabili radiali prima nelle zone a maggior potenziale d'utilizzo e successivamente di realizzare percorsi per itinerari più lontani/meno serviti, permettendo così un collegamento fra le varie piste.

Il Biciplan non prevede però solamente la realizzazione di piste ciclabili, ma prende in considerazione anche i servizi e le strutture necessari al ciclista: alcuni esempi sono le pompe pubbliche per gonfiare i pneumatici della bicicletta o più semplicemente parcheggi adeguati. Per il 2010 è prevista la redazione del nuovo Biciplan, che terrà conto dello sviluppo urbanistico della città, dei nuovi centri attrattori e delle diverse esigenze di mobilità dei cittadini. Il sito del Comune di Ferrara presenta alcuni dati relativi allo sviluppo del Biciplan:

Tabella 1:

<b>I numeri del Biciplan di Ferrara</b>
Km totali di progetto Biciplan 2002: <b>117,14</b>
Km totali rete stradale: <b>990</b>
Numero abitanti (2004): <b>131.135</b>
Km totali rete ciclabile (2004): <b>84,37</b>
Km rete ciclabile per abitante (2004): <b>0,64</b>
Percentuale realizzazione Biciplan: <b>72%</b> (ottobre 2006)
Percentuale realizzazione sul totale rete stradale: <b>8,5%</b>
<b>Nota:</b> nel sito del Comune l'ultimo aggiornamento è relativo all'ottobre 2006.
<b>Fonte:</b> Comune di Ferrara



Premio per le città sostenibili 1999

La realizzazione del Biciplan non ha un percorso definito anno per anno, visto che l'avanzamento dei lavori dipende in gran parte dalla disponibilità di cofinanziamenti che si riescono a ottenere: le possibilità di arrivare a dei fondi sono varie e non costanti, e questo fattore si riflette sull'andamento della realizzazione del Piano. Nel 2000 Ferrara viene premiata con il premio Città sostenibili, per l'istituzione dell'Ufficio Biciclette, il premio è assegnato dal Ministero dell'Ambiente.

Nel 2001 si realizza la Carta Ciclabile di Ferrara, una carta della rete ciclabile con indicazione degli itinerari, con la segnaletica dedicata ai ciclisti, informazioni sui servizi e sui centri di riparazione e con la spiegazione dei comportamenti corretti da

tenere. Un aggiornamento della Carta, con un indirizzo turistico, è stato fatto nel 2006. Nel 2002, per sensibilizzare i cittadini sul fenomeno dei furti (quindi sul problema della sicurezza), il Comune ha avviato l'operazione "Ladri di biciclette", in collaborazione con Carabinieri e Polizia stradale. Sono state realizzate varie iniziative, come la marchiatura dei mezzi, il posizionamento di bici - esca e una campagna di informazione (inerente anche alle responsabilità penali connesse ai furti di bici).

Nel 2004 si avvia il programma "C'entro in bici", un servizio di bike sharing che mette a disposizione biciclette gratuite per i pendolari. Attualmente sono presenti 96 postazioni di prelievo gratuito e gli utenti che ne usufruiscono sono oltre 350 [Gragnani, Montanari, 2009]; le postazioni sono installate principalmente nei punti di interscambio (ad esempio parcheggi, fermate dei bus, stazione dei treni) dato che il servizio è concepito per sfruttare al meglio l'intermodalità. Nel 2010 il servizio sarà implementato con 48 nuove postazioni, che porteranno a 144 il numero di biciclette a disposizione.

Nel 2005 nasce il gruppo di lavoro "Uffici Biciclette", col compito di coordinare il lavoro degli oltre 30 Uffici bicicletta presenti nel territorio nazionale. Il progetto nasce nell'ambito del coordinamento delle Agende 21 locali e a Ferrara viene affidata la responsabilità del gruppo di lavoro. Il 2008 a Ferrara rappresenta un anno importante per quel che riguarda la bicicletta, perché viene proclamato "L'anno della bicicletta". L'iniziativa, che si è conclusa nel giugno 2009, è stata promossa dal Comune e dall'Agenzia della mobilità e si è sviluppata in 12 mesi di appuntamenti inerenti alla questione della bicicletta. Le iniziative sono state un centinaio e di vario tipo: convegni, mostre, promozioni di libri, gite in bicicletta e promozioni di progetti (come quello della Cooperativa NuovaMente, che recupera biciclette abbandonate); è anche presente un sito internet, <http://ferrarainbici.it/>, tutt'ora online, che fungeva da bacheca multimediale per gli eventi e che raccoglie pubblicazioni, rassegna stampa, utilità e informazioni di vario genere.

L'anno della bicicletta è stata anche l'occasione per la Provincia di Ferrara per attivare il Processo di revisione e aggiornamento della Rete ciclabile provinciale; in particolare si sono sfruttati i fondi stanziati dalla legge Finanziaria 2008, che prevedeva finanziamenti per favorire il recupero di linee ferroviarie e la loro trasformazione in percorsi ciclabili.

## DATI ATTUALI

La bicicletta rappresenta per Ferrara un vero e proprio simbolo, uno stile di vita quasi. Il Sindaco, Gaetano Sateriale, nella presentazione de "L'anno della bicicletta" del 2008 [4], definisce il rapporto dei ferraresi con la bicicletta come "quasi una propaggine, un'estensione del proprio corpo"; un "rapporto" con la bicicletta che va oltre la sua funzione di semplice mezzo per spostarsi.

Ma è realmente così? Quanto i cittadini estensi usano in realtà la bicicletta per spostarsi? Ci sono sufficienti infrastrutture che permettono gli spostamenti?

## BICICLETTE: QUANTE SONO?

Per prima cosa consideriamo le biciclette, il mezzo vero e proprio: le statistiche confermano che il numero di biciclette presente per ogni famiglia ferrarese è di 2 biciclette per famiglia in media e che si mantiene costante nel tempo. La Tabella 2 qui sotto è un'elaborazione dei dati dell'indagine triennale campionaria del comune sulle "Condizioni di vita a Ferrara", condotta nel 2006.

Tabella 2:

<b>Stima delle biciclette possedute dalle famiglie ferraresi (2006)</b>			
<b>Anno</b>	<b>Biciclette</b>	<b>Famiglie</b>	<b>n. biciclette/famiglia</b>
1994	110.000	55.900	2,0
1997	111.200	56.122	2,0
2000	121.700	57.446	2,1
2003	119.200	58.599	2,0
2006	123.200	62.159	2,0

Fonte: Indagine campionaria triennale comunale "Condizioni di vita a Ferrara" in Comune di Ferrara, 2008.

Un'indagine più recente (del 2008), a cura dell'AMI (Agenzia per la mobilità) rileva che il dato n. biciclette/famiglia è aumentato fino a 2,63 [Gragnani, Montanari, 2009]; questo segna un incremento significativo, che si evince anche dal confronto con il tasso di 2,0 pressoché costante dal 1997 al 2006. Il dato del numero di biciclette per famiglia non ci dà però informazioni su quanto effettivamente venga utilizzato tale mezzo. La possiamo ricavare dalla Tabella 3, che confronta Ferrara con gli altri capoluoghi italiani (dati del censimento ISTAT del 2001): si prendono in considerazione gli spostamenti (per studio e per lavoro) in relazione al mezzo utilizzato (gli spostamenti sono intesi nei comuni capoluogo nello stesso comune di residenza).

**Tabella 3:**

<b>Spostamenti per studio e lavoro nei comuni capoluogo nello stesso comune di residenza per mezzo impiegato - Italia e Ferrara</b>				
	<b>Italia capoluoghi</b>		<b>Ferrara</b>	
	<b>Studio</b>	<b>Lavoro</b>	<b>Studio</b>	<b>Lavoro</b>
Treno, Tram e Metropolitana	4,2%	5,3%	0,0%	0,0%
Autobus urbano, extraurbano, filobus	15,3%	9,2%	11,6%	2,3%
Autobus aziendale o scolastico	2,8%	0,4%	3,5%	0,2%
Auto privata, conducente	5,7%	52,7%	8,2%	58,2%
Auto privata, passeggero	30,0%	4,1%	33,9%	3,0%
Motocicletta, ciclomotore, scooter	7,6%	9,8%	6,7%	5,4%
Bicicletta	2,8%	4,1%	25,7%	22,8%
Altro mezzo	0,2%	0,5%	0,0%	0,2%
A piedi	31,4%	14,1%	10,3%	7,9%
<b>Totale</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

**Nota:** Il 94,7% degli spostamenti per studio e il 78,5% per lavoro avvengono all'interno del comune di residenza.

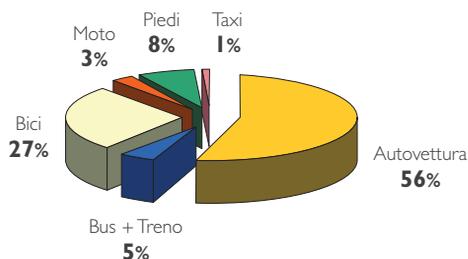
**Fonte:** ISTAT, Censimenti generali 2001 in Comune Ferrara, 2008.

Come si nota, i dati relativi all'uso dell'automobile a Ferrara, sia da conducente che come passeggero, sono molto simili agli altri casi nazionali. Alcune differenze si hanno nell'uso dei mezzi pubblici (in particolare gli autobus; Ferrara non ha linee metropolitane o tranviarie), dove la percentuale nella città estense è più bassa. Del tutto "anomalo" invece, è il dato che riguarda la bicicletta: oltre a far segnare punteggi percentuali molto più alti rispetto agli altri capoluoghi, si può vedere come a Ferrara la bici "rubi" passeggeri ai mezzi pubblici, ai ciclomotori e agli spostamenti pedonali. Possiamo quindi constatare che, a fronte di un numero di biciclette consistente, anche gli spostamenti (almeno quelli per studio e lavoro) vengono fatti in buona parte usando i pedali.

Questa considerazione ci fa vedere come la bicicletta sia una scelta che viene fatta anche a discapito di mezzi, come l'andare a piedi o coi mezzi pubblici, che hanno un impatto sul traffico minoritario, rispetto all'auto; una "collaborazione" fra mezzi pubblici e bici porterebbe invece a risultati più proficui per il miglioramento della viabilità e per la riduzione dell'inquinamento.

Un'indagine più aggiornata sulla domanda di trasporto e mobilità nella provincia di Ferrara (del 2008) permette di dare uno sguardo più approfondito alla realtà ferrarese: anche qui si nota come l'auto rimanga il mezzo più utilizzato (56%), mentre gli spostamenti in bici si collocano al secondo posto con il 27% delle persone che scelgono questo mezzo. Pur non avendo, in questo caso, il dato separato fra studio e lavoro, si nota come la percentuale rispetto ai dati del 2001 sia in leggero aumento, ma sostanzialmente stabile sui suoi valori.

### Indagine campionaria sulla domanda di trasporto e mobilità nella provincia di Ferrara - Novembre 2008



Fonte: AMI Ferrara, Agenzia Mobilità, indagine 2008.



## BICICLETTE: CHI LE USA?

Allargano l'analisi oltre i motivi di "studio" e "lavoro" (presentati nella Tabella 3), un'indagine campionaria locale nel Comune di Ferrara, condotta dal Servizio Statistica nel 2005, rileva come la bicicletta venga usata con diversi scopi. Questa indagine, oltre ad essere più recente, è stata condotta anche ad un livello più vicino alla città (dal Comune), mentre nella tabella precedente i dati erano forniti dall'ISTAT e presi dal bacino più ampio dei dati relativi al censimento del 2001; inoltre, mentre l'analisi precedente era riferita a tutti i mezzi di spostamento, quest'ultima è focalizzata sull'uso della bicicletta.

I dati rilevano che l'uso della bicicletta legato a motivi di "studio" è la componente maggioritaria, col 44,1%, seguito dal "fare spese" (35,7%), poi "tempo libero" col (28,3%), infine "lavoro" col 18%. Il totale delle percentuali eccede il 100%, in quanto la bicicletta può essere utilizzata per diversi scopi da una stessa persona; ad esempio uno studente potrebbe rientrare sia nella categoria "studio" che "tempo libero". Notiamo che i dati, specialmente quello relativo allo studio, sono molto diversi da quelli presentati nella Tabella 3 e questo può essere dovuto ad una serie di fattori, come ad esempio le variazioni accorse nei quattro anni fra un'indagine e l'altra o i differenti criteri adottati nella classificazione dei casi.

La categoria "studio" rappresenta gli studenti (anche quelli universitari): la presenza di molti pendolari che studiano all'università favorisce l'utilizzo della bicicletta, visto che comporta minori problemi di parcheggio e maggiore facilità di spostamenti (le sedi dell'università sono quasi tutte nel centro della città). A Ferrara vi sono anche molte persone che usano la bici, presumibilmente per gli stessi motivi di comodità che spingono gli studenti, anche per fare spese: questo dato, il secondo di questa classifica, ci dà prova di quanto la bici possa essere utilizzata anche per azioni che comportano lo spostamento di un carico, seppur ridotto come quello della spesa.



## TEMPI

La bicicletta è un mezzo adatto per compiere spostamenti non eccessivamente lunghi: se prendiamo in considerazione viaggi di 5/6 chilometri essa rappresenta un mezzo competitivo; con "competitivo" si intende che la bicicletta, se messa a confronto con altri mezzi di spostamento (come auto o motocicli, ad esempio), risulta essere un mezzo che ottimizza lo spostamento, anche in termini di minor tempo impiegato.

La distanza di 5 chilometri, inoltre, è ragionevolmente calibrata anche per una persona che la può affrontare senza eccessivi problemi di fatica; per fare 5 km, infatti, si impiegano circa 18 minuti, con una variabilità del 5%. La variabilità percentuale è calcolata fra i tempi massimo e minimo degli spostamenti urbani e ci fornisce il dato della variazione dei tempi relativi a quello spostamento, considerato in quella distanza.

Anche nel caso di Ferrara possiamo vedere come la bicicletta influenzi favorevolmente i tempi di percorrenza (Tabella 4): il 71,2% degli spostamenti per motivi di studio avviene con tempi sotto i 15 minuti (mentre a livello nazionale il dato dice 67%); anche per motivi di lavoro a Ferrara ci si mette meno: 66,8% contro 51,1% [Comune di Ferrara, 2008]. Abbiamo quindi conferma che a Ferrara avvengono spostamenti con maggiore rapidità, visto l'uso più frequente della bicicletta.

Tabella 4:

<b>Spostamenti per studio e lavoro nei comuni capoluogo nello stesso comune di residenza per tempo impiegato - Italia e Ferrara</b>				
	<b>Italia capoluoghi</b>		<b>Ferrara</b>	
	<b>Studio</b>	<b>Lavoro</b>	<b>Studio</b>	<b>Lavoro</b>
Fino a 15 min.	67,0%	51,1%	71,2%	66,8%
16 - 30 min.	23,7%	32,6%	24,1%	29,6%
31 - 45 min.	5,9%	9,8%	3,5%	2,6%
45 - 60 min.	2,4%	4,4%	0,8%	0,6%
Oltre 60 min.	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%
<b>Totale</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: ISTAT, Censimenti generali 2001 in Comune di Ferrara, 2008.

## RETE CICLABILE

Entrando nel dettaglio delle piste ciclabili (Tabella 5), a Ferrara i chilometri dedicati alla bici a disposizione sono aumentati anno dopo anno, segno che si sente la necessità di incentivare l'uso delle due ruote non solo "a parole". I chilometri della rete stradale sono, nel complesso, oltre 1000 (su una superficie comunale di 404,35 kmq) e 86 sono dedicati alle biciclette [Comune di Ferrara, 2008]; la tabella mostra come il chilometraggio è aumentato negli anni, partendo dal 2000.

Tabella 5:

Piste ciclabili nel Comune di Ferrara				
Anno	Km	Popolazione residente	Km/1.000 abitanti	Km/100 km <sup>2</sup> di sup. comunale
2000	33,0	131.713	2,5	8,2
2001	50,0	131.032	3,8	12,4
2002	60,8	130.169	4,7	15,0
2003	60,8	130.135	4,7	15,0
2004	60,8	131.907	4,6	15,0
2005	62,0	132.471	4,7	15,3
2006	68,8	133.214	5,2	17,0
2007	86,1	133.591	6,5	21,3

Fonte: Comune di Ferrara, 2008.

La realizzazione delle ciclabili avviene in due modi diversi, a seconda che si tratti di piste nel centro oppure di percorsi che collegano il centro con la periferia.

Se si tratta di piste di collegamento, esse vengono preferenzialmente realizzate in sede propria, separate dalla carreggiata e dal marciapiede per i pedoni, così da evitare il più possibile il "contatto" (e quindi i potenziali incidenti) con gli altri utenti della strada. Se invece sono strutture realizzate nel centro città esse vengono per lo più ricavate inserendole nella carreggiata, ma vengono comunque messe in sicurezza per garantire la "pacifica condivisione" della strada.

Ad esempio può essere utilizzato un piano rialzato, o la segnaletica (verticale e/o orizzontale) dedicata a segnalare la loro presenza oppure anche la pavimentazione di un altro colore, specie negli attraversamenti; altro elemento che facilita la circolazione delle biciclette è il "contro-senso bici" nei sensi unici classici. La realizzazione delle ciclabili, come già ricordato, è definita e pensata col Biciplan, che garantisce la creazione di un sistema organico.

## LA SICUREZZA

I potenziali sinistri sono uno dei deterrenti principali per il potenziale ciclista e uno dei motivi di preoccupazione principale per il ciclista rodato; essendo la bici un mezzo che non garantisce protezioni si è naturalmente più esposti a cadute e ai comportamenti degli altri utenti della strada. La Tabella 6 presenta gli incidenti stradali, considerati dal 2002 al 2008, a Ferrara e in particolare considera la percentuale di coinvolgimento delle biciclette [Comune di Ferrara, 2008]:

Tabella 6:

<b>Incidenti stradali dal 2002 al 2008 nel Comune di Ferrara: percentuale di coinvolgimento delle biciclette</b>							
	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Totale incidenti stradali a Ferrara	727	720	736	684	700	729	707
N° incidenti con almeno una bici coinvolta	149	150	177	179	190	199	201
% incidenti con almeno una bici coinvolta	20,5%	20,8%	24,0%	26,2%	27,1%	27,3%	28,4%
Totale infortunati negli incidenti	947	890	900	878	888	906	860
Di cui ciclisti infortunati	146	146	168	177	185	197	194
Di cui % ciclisti infortunati	15,4%	16,4%	18,7%	20,2%	20,8%	21,7%	22,6

**Fonte:** Unità Operativa Statistica, Comune di Ferrara, 2008.

Si può notare come col passare degli anni, mentre il totale degli incidenti stradali si varia, ma rimane più o meno vicino a livelli simili, per gli utenti della bici si verifica un aumento del numero dei sinistri, e degli infortunati, con un andamento che è graduale.

L'aumento del numero degli incidenti in bici è dovuto a una serie di fattori, che possono essere messi in relazione con, ad esempio, i chilometri di piste ciclabili o con l'aumento di persone indotte ad usare la bici (considerate sempre in relazione al maggior numero di piste a disposizione): la presenza di un maggior numero di piste ciclabili, percorsi che sono riservati ai ciclisti, potrebbe determinare una minore attenzione mentre si guida, dovuta al fatto di non doversi "preoccupare" delle automobili.

Un altro dato interessante è quello che indica l'età degli incidentati: il Comune ha individuato, nel triennio 2004-06, che le persone anziane rappresentano la fascia di ciclisti col maggior numero di incidenti, a differenza degli infortunati che viaggiano su altri veicoli: il 28% ha oltre 67 anni [Comune di Ferrara, 2008].

Per quel che riguarda i decessi, i dati relativi ai ciclisti non sono un indicatore molto significativo: essi presentano un andamento che varia da 0 a 6 a seconda degli anni che si considerano. Nel 2006, per esempio, l'opuscolo "Diritto di precedenza", realizzato dalla Provincia, indicava come i morti dovuti a incidenti con le biciclette fossero sei. Nonostante l'aumento degli incidenti in cui i ciclisti sono coinvolti, quindi, il numero dei morti non eccede mai il valore di sei all'anno e rimane un valore basso rispetto ai 185 ciclisti infortunati (sempre nel 2006). Nel 2008 su 16 decessi totali causati da incidenti, si ha avuto un solo morto per quel che riguarda gli incidenti in bicicletta.



## FURTI

---

Parlando di sicurezza, in riferimento alla bicicletta, non si può non accennare a un fenomeno che purtroppo è legato all'idea stessa della bici: la paura che la rubino, cioè il furto. Il furto rimane uno dei problemi maggiori inerenti all'uso della bici, visto che questo mezzo non è dotato di sistemi di sicurezza come quelli che può avere, ad esempio, un'automobile.

A Ferrara il furto di biciclette è il reato più comune, col 7,1% di famiglie che l'hanno subito e rappresenta il secondo fra i reati più frequenti (al primo posto gli atti di vandalismo contro la casa o contro l'auto, col 7,4%); un altro dato da segnalare è che solamente al 35,8% dei furti segue la denuncia del cittadino, che rappresenta una percentuale abbastanza bassa (in relazione ad esempio ad altri reati come furto d'auto o di moto/ciclomotore, che hanno il 100% dei furti denunciati). I dati considerati risalgono al 2001, a un'indagine campionaria sulla sicurezza fatta dal Comune [2008].

Le iniziative (oltre alla già citata operazione "Ladri di biciclette") che l'Amministrazione ha attivato per far fronte al problema, nel corso degli anni, sono molte: nel 2001 erano attivi due servizi:

- Il sistema “Securmark”: è un sistema che applicava “fisicamente” (tramite un’incisione) un codice sulla bicicletta e che quindi permetteva l’identificazione del proprietario in caso di ritrovamento; il sistema è stato superato con l’introduzione del codice inciso nel telaio da parte degli stessi produttori di bici.
- Il sistema “Bikeguard”: adottava una tecnologia a microchip, che permetteva un’identificazione digitale su tutto il territorio nazionale: il chip veniva inserito nel telaio (e risultava quindi inamovibile) e tramite un decoder (a disposizione delle forze dell’ordine) si poteva risalire al mezzo. Anche questo sistema è stato abbandonato, visto il costo troppo elevato per l’utenza e l’impossibilità di dotare gli agenti di polizia degli ingombranti decoder.

Più di recente i due sistemi sono stati soppiantati dalla possibilità di iscrivere la propria bicicletta al RIB (Registro Italiano Biciclette): la registrazione consente di ottenere una targa identificativa con un codice univoco; se la targhetta viene tolta si autodistrugge e lascia una scritta “VOID” che può essere eliminata solo con detergenti speciali. Oltre a ciò, è prevista la consegna di un libretto contenente tutte le informazioni necessarie per l’identificazione della bicicletta e gli eventuali sistemi di riconoscimento applicati al mezzo (anche il numero di telaio, che viene registrato assieme alla targa).

Non si tratta di un registro governativo, ma di un elenco consultabile dalle forze dell’ordine, la cui azione è facilitata in caso di ritrovamento per poi risalire al proprietario. È prevista anche un’ulteriore misura di protezione, cioè la possibilità di assicurare la propria bicicletta contro i furti, spendendo dai 22 ai 90 euro, a seconda del valore del mezzo. Se si esclude il parcheggio presso la Stazione FS (che però è gestito da un privato), manca invece a Ferrara una struttura per il parcheggio simile alle grandi ciclostazioni che esistono in Europa e nel mondo: si tratta di strutture che permettono il posteggio di molti mezzi e che spesso comprendono anche altri servizi (ad esempio un meccanico, o la possibilità di noleggiare bici) sempre relativi al mondo delle due ruote. Le statistiche sulle denunce dei furti di bicicletta segnalano un trend in ribasso: in un articolo comparso sul quotidiano “Il Resto del Carlino” (edizione di Ferrara) dell’8 novembre 2009 vengono presentati i dati dell’Ufficio biciclette, i quali rivelano che nel 2007 i furti sono stati 867 e nel 2008 se ne contano 461; secondo la questura nel 2009 i furti sono stati 171, mentre il dato per l’anno precedente è di 263.

I dati, in particolare quelli relativi all’anno scorso, sono discordanti, ma segnalano comunque un ribasso complessivo. Il problema delle “non-denunce” delle biciclette, secondo Claudio Pasinelli (amministratore delegato di EasyTrust, società che gestisce il Registro), produce una sottostima del numero reale di furti: “Se si vuole effettuare una stima più credibile, - dice - bisogna moltiplicare per quattro il numero delle denunce”. La questura procede anche ad un’analisi più allargata nel tempo, osservando come i furti risultino già in calo considerando i dati dal 2004 e descrivendo come la loro frequenza abbia un andamento “sinusoidale”, quindi con periodi di alti e di bassi in annate diverse; ci si attende dunque una ripresa del numero dei furti, visto che l’andamento è descritto anche come “indipendente dagli uomini schierati”.

## CONFRONTI

---

Ferrara è una città medio-piccola; si potrebbe affermare che lo sviluppo della mobilità ciclabile sia favorito anche dalle ridotte dimensioni della città, mentre città più grandi devono fare i conti con problemi di traffico che si presentano in misura più ampia. Un esempio con cui confrontarsi, per sfatare questa tesi, è il caso di Copenhagen: si tratta di una città molto popolata, che deve far fronte alle esigenze di molte persone e che riesce benissimo ad avere il 37% degli spostamenti fatti con la bicicletta; se la confrontiamo con Ferrara, dove gli spostamenti sono al 27%, vediamo che nel caso danese abbiamo una percentuale superiore di dieci punti percentuali. Se invece prendiamo Odense (la terza città danese per importanza) come secondo termine di paragone, è possibile fare un confronto più stretto, visto che il numero di abitanti della città danese (180.000) è più vicino a quello di Ferrara (135.000); anche in questo caso, però, il confronto si risolve a favore della parte danese, non tanto sulla quantità di spostamenti in bici (che è simile: 27% Ferrara, 26% Odense), quanto sulla qualità delle infrastrutture presenti.

Dall'analisi dei casi emergono dunque due realtà molto differenziate fra loro, anche dal punto di vista dell'approccio "culturale". Un esempio che sottolinea questa diversa "visione", è il fatto che, mentre nel caso italiano il "Premio per le città sostenibili" è stato consegnato alla città di Ferrara (nel 2000, come ricordato sopra) dal Ministero dell'Ambiente, nel caso danese è il Ministero dei Trasporti che ha assegnato un premio simile (anzi, più specifico): il fatto che il dicastero che si occupa dell'organizzazione complessiva dei trasporti (che gode di maggior "prestigio" rispetto a quello dell'Ambiente) sia interessato a premiare città virtuose relativamente all'uso della bici, fa riflettere su come sia differente la considerazione dell'uso della bicicletta nel nostro paese rispetto alla Danimarca. Ferrara rappresenta comunque la punta di diamante per quel che riguarda la mobilità ciclabile in Italia, anche se sono presenti varie realtà che si stanno affermando come "città-ciclabili". Una di queste è Mestre, che dal 2002 (con l'apertura dell'Ufficio biciclette) sta spingendo sull'acceleratore per quel che riguarda la mobilità ciclabile. A differenza di Ferrara, nella città veneta tutte le piste ciclabili (seguendo il modello tedesco) vengono realizzate in sede propria e il Biciplan prevede la realizzazione di 100 chilometri di piste in dieci anni (mentre a Ferrara, già dal 2004, si possono contare 84 chilometri). Il modal split, calcolato nei giorni feriali fra aprile e ottobre, ha raggiunto il 19,7%. Altro esempio italiano molto virtuoso è quello di Bolzano: qui il modal split ha raggiunto nel 2009 il 25% in media, arrivando quasi a pareggiare il livello di Ferrara e i chilometri di piste ciclabili sono circa 50. Le biciclette nella realtà altoatesina sono, come a Ferrara, una componente del traffico da molto tempo (a differenza di Mestre, che sta conoscendo una crescita più rapida nell'ultimo periodo) [Zamboni, 2009]. Anche altre realtà italiane dunque stanno muovendosi e attrezzandosi per "accogliere" i ciclisti che si sono accorti delle comodità di questo mezzo. Anche in questi esempi virtuosi, ai quali si possono aggiungere Padova, Reggio Emilia, Modena, Parma, Ravenna, si nota però quanto lontani si sia ancora dai livelli nordeuropei;

il discriminante è spesso rappresentato dalla differente concezione che si ha riguardo all'uso della bicicletta. Questa differente "cultura" ha poi dei riflessi negativi sulla possibilità di ottenere finanziamenti, che sono un elemento molto importante per poter portare avanti le politiche.

## CONCLUSIONI

---

Ferrara rappresenta un caso piuttosto insolito nel panorama italiano per quanto riguarda la mobilità ciclabile e la maniera stessa di pensare la bicicletta. La bicicletta e il suo uso "normale", per spostarsi è ormai una caratteristica del DNA della città e dei suoi cittadini. I dati riportati dicono che anche l'Amministrazione si è resa conto (almeno in parte) della potenzialità che ha questo mezzo (anche Sindaco e Assessori sono stati dotati in passato di apposite "bici blu") ed è ben contenta di rappresentare la punta di diamante in Italia di questa "filosofia". Come si è visto, le possibilità di migliorare non sono mai finite e in questo senso si deve orientare anche l'azione dell'amministrazione, prendendo anche spunto da realtà più avanzate per poter offrire ai cittadini un ambiente sempre più vivibile e a misura d'uomo. Un ultimo appunto va fatto in riferimento all'andatura del ciclista ferrarese, forse l'unica cosa che non si può copiare in altre realtà: "La tradizionale circolazione in bicicletta appariva completamente nuova agli Ingegneri del traffico intervenuti: non c'erano né bikeboxes ad alta tecnologia né fasce d'induzione poste sotto la pista ciclabile che attivassero semafori per ciclisti. Invece c'era del selciato medioevale sul quale la gente si muoveva comodamente e con calma. Per valutare veramente ciò che avveniva si doveva lasciarsi andare al ritmo tranquillo della città e lasciare vagare lo sguardo." [Stefanati, 2009]

L'andatura del ciclista ferrarese è lenta, è un lento occupare la strada e godersi la pedalata; tanto ha comunque la certezza che arriverà a destinazione sicuramente più in fretta di quello che ha scelto di prendere l'auto!



## BIBLIOGRAFIA

---

Comune di Ferrara [2008], Sistan Unità Operativa Statistica.

Gragnani, S. e Montanari, L., [2009], Mobilità sostenibile per le città medio piccole scelte logiche e non ideologiche, ed. clickmobility.it, Genova e Roma.

Stefanati, G., [2009] La città dei ciclisti, in Ferrara: la bicicletta nella sua storia, pp. 41-59 (Catalogo della mostra "Ferrara, nata sotto il segno della bicicletta", Castello Estense Marzo 2009).

Zamboni, S., [2009], Rivoluzione bici - mappa del nuovo ciclismo urbano, Edizioni Ambiente, Milano.

## SITOGRAFIA

---

- <http://it.wikipedia.org>
- <http://ferrarainbici.it>
- <http://whc.unesco.org/>
- <http://www.comune.fe.it/>

[1] **Fonte:** <http://whc.unesco.org/archive/repcom95.htm#733>

[2] **Fonte:** [http://it.wikipedia.org/wiki/Ufficio\\_biciclette](http://it.wikipedia.org/wiki/Ufficio_biciclette)

[3] **Fonte:** <http://servizi.comune.fe.it/index.phtml?id=987>

[4] **Fonte:** <http://ferrarainbici.it/index.phtml?id=5>



Realizzato per:



**Agenzia Mobilità Impianti**

Via Stefano Trenti, 35 · 44122 Ferrara  
Tel. 0532.599424-448 · Fax 0532.599450  
[www.ami.fe.it](http://www.ami.fe.it) · [www.ferrarainbici.it](http://www.ferrarainbici.it)