

# inbici

numero monografico

Publicazione  
edita da  
FIAB Modena

Settembre 2018  
anno 14 - n° 47  
numero monografico



Autorizzazione del Tribunale di Modena n. 1.757 del  
25.10.2005

Via Ganaceto 45 (Casa Per la Pace)  
41121 Modena (MO)  
tel: 338.3488082  
www.modenainbici.it



## al lavoro in bici a Modena

### Il progetto Bike to work a Modena

**Finanziato dal Ministero dell'Ambiente, il progetto mira a promuovere una mobilità sostenibile nei percorsi casa-scuola, casa-lavoro**

Giorgio Castelli

Il 21 settembre 2018 FIAB Onlus organizza la *Quinta giornata nazionale dedicata al Bike to work*.

In questa occasione sono stati invitati dipendenti di aziende, commercianti, amministratori pubblici e studenti a usare la bicicletta per raggiungere il posto di lavoro, nella speranza che diventi una salutare abitudine quotidiana. Le nostre città hanno bisogno di mobilità intelligente, pulita e condivisa e usare la bicicletta quotidianamente può renderlo possibile.

Con lo stesso obiettivo, Fiab Modena, ha deciso di partecipare al **Progetto Bike to work** promosso dal **Comune di Modena**, assieme a ARPAE, Azienda USL di Modena, Università Federico II di Napoli, Euromobility di Roma, AESS - Agenzia per l'Energia e lo Sviluppo Sostenibile di Modena, Associazione Città Sane Modena, Wecity srl, Seta SpA.

Il progetto, finanziato con oltre 600.000 Euro dal Ministero dell'Ambiente col "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro", permetterà di premiare nei prossimi due anni chi usa la bicicletta con:

- contributi economici rapportati alle distanze percorse quotidianamente
- agevolazioni per chi la usa insieme al trasporto pubblico
- incentivi economici all'acquisto di biciclette pieghevoli per particolari utenti
- controlli sanitari periodici
- calcolo della riduzione proporzionale dell'inquinamento.

Unito al **progetto Mo.ssa di aMo**, il progetto Bike to work si propone di spingere i lavoratori e le aziende verso una mobilità migliore, ma per facilitare l'uso quotidiano della bicicletta è necessario un altro elemento essenziale: rendere i percorsi ciclistici veloci, diretti e sicuri e garantire il parcheggio protetto dai furti.

Purtroppo, come certifica l'ultimo Piano della mobilità ciclabile del Comune di Modena, su 765 attraversamenti che collegano le piste esistenti, più della metà sono solo pedonali (cioè si deve scendere dalla bicicletta) e solo uno su 25 è ciclabile. Inoltre solo il 2% delle piste sono separate dai veicoli e soprattutto dai pedoni.

Promuovere la ciclabilità è utile, ma l'attuale assetto dello spazio pubblico e la mancanza di infrastrutture frenano una mobilità più equilibrata, in città meno inquinate e con lavoratori, studenti e cittadini più felici e più in forma.

### Piste ciclabili? Ci vuol altro!

**Per rendere più attraenti i percorsi casa-lavoro in bicicletta non bastano le piste ciclabili: occorre ripensare lo spazio delle strade**

Andrea Burzacchini, amministratore di aMo  
(agenzia per la mobilità a Modena)

Alcuni anni fa ero in ufficio, collegato via Skype con una collega di Nuova Delhi; siccome dovevo rincasare per una questione familiare, le ho chiesto di sospendere e di riprendere più tardi. Scendo, prendo la bici, vado a casa, mi ricollego a Skype e richiamo la collega. Venti minuti dopo.

- Didn't want you to go home?
- I'm at home
- I can't believe it

L'idea che nelle nostre città la distanza casa-lavoro sia percorribile nel giro di pochi minuti (da 10 a 30, diciamo) è qualcosa di inconcepibile per un abitante di una metropoli di un paese di nuova industrializzazione. Certo, si dirà, non c'è bisogno di essere di Delhi: anche chi vive a Roma, o chi vive a Milano e lavora in Brianza, o chi vive a Modena e lavora a Scandiano non può sorprendere (e far morire di invidia) i colleghi indiani. Vero. Ma non si può negare che la maggior parte delle nostre città, in cui spesso viviamo e lavoriamo, sono città che si attraversano in un quarto d'ora da una parte all'altra (come diceva Guccini); o poco più.

segue a pag.4

Bando per gli incentivi economici a favore degli spostamenti casa-lavoro in bici



Comune di Modena



MINISTERO DELL'AMBIENTE

**BIKE TO WORK**  
al lavoro in bici a Modena

Se lavori a Modena e decidi di utilizzare la bicicletta invece dell'auto privata per andare a lavorare il Comune di Modena ti premia con un **incentivo di 0,15 euro per ogni chilometro percorso**, perché migliori la città per tutti.

**BIKE TO WORK**  
al lavoro in bici a Modena



### Diamoci una MO.SSA

L'Agenzia della Mobilità di Modena, aMo, in collaborazione con FIAB, Legambiente, Legacoop Estense, CNA, Camera di Commercio e Confcooperative, e con il patrocinio delle Unioni dei Comuni dell'area Nord e delle Terre d'Argine e del Comune di Modena, ha ideato e lanciato il progetto MO.SSA, sulla mobilità sistemica sostenibile aziendale (mossamodena.it). Questo progetto offre alle aziende consulenza sulla pianificazione degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, collabora alla formazione dei Mobility manager aziendali e accredita col logo MO.SSA le aziende più virtuose e più impegnate su questi obiettivi. MO.SSA si propone di rappresentare un contenitore culturale per scambiarsi formazione e informazione, idee e best-practices sul mobility management.



## Sorsate di libertà

**Come la pedalata casa-lavoro può diventare la nostra dose omeopatica quotidiana di libertà**

Chiara Marchiò

Chiediamo ad un passante qualunque in che rapporto stanno, nel quotidiano, Lavoro e Libertà. Agli antipodi, sarà la risposta. Sennò perché chiameremmo tempo libero quello che avanza dal lavoro? Invece, che libertà si associ a bicicletta non potrà negarlo: le due ruote evocano autonomia, facilità di spostamento, gambe attive e testa nell'aria. Anche guidare l'auto è liberatorio, dice senza sosta la pubblicità in tv. Chiediamoci però come mai gli spot mostrano sempre macchine che sfrecciano solitarie in paesaggi sconfinati, mai in coda ai semafori nell'ora di punta. Inscatolati nell'ingorgo mattutino che rigurgita gas di scarico prima di essere inghiottiti dai luoghi di lavoro o di studio: che salutare inizio di giornata! Un'alternativa, almeno per molti, c'è: usare la bicicletta. Un dono per il fisico e per l'umore. Il corpo, mortificato al chiuso per ore ogni giorno, ringrazierà, perché il bisogno di muoversi nello spazio è fisiologico, ed attivando i muscoli si ossigena anche il cervello. Ossigenare, nelle nostre città!? Sembra una beffa. Giusto, il dramma inquinamento: sacrosanto, anzi vitale far pressione perché chi ci amministra lo affronti davvero, drasticamente e in fretta. Ma fare la propria piccola parte per

diminuirlo si può; tanto, non è vero che chiusi in macchina ci si difende meglio dallo smog! È vero che ciclisti e pedoni respirano più smog di chi sta in auto, ma le ricerche mediche dimostrano che questo svantaggio è ampiamente compensato dai benefici del movimento. Quindi ne vale la pena, da molti punti di vista. Sorrideremo di più ed emanando più benessere diventeremo, si spera, contagiosi: altri lasceranno la macchina in garage e respireremo tutti un po' meglio. Fantasia? Allora mettiamola su un altro piano. È nota la sindrome dello "stress da vacanza". Non è un paradosso: tutto quel tempo per sé in un colpo solo dopo mesi di costrizione provoca un effetto overdose. La pedalata casa-lavoro: la nostra dose omeopatica quotidiana di libertà.



## Perché vai al lavoro in bici?

**Alcune interviste e un piccolo cortometraggio raccontano le motivazioni di chi sceglie di usare la bicicletta per i suoi spostamenti quotidiani**

Eugenio Carretti

Quando ero un ragazzino mio padre prendeva la bicicletta e salutava mia madre con il classico "a vagh a Modna", che usavano i modenesi residenti fuori da quella che una volta era la cerchia della mura, quando andavano in centro. Seguivo mia madre con la mia bicicletta blu quando andava a fare la spesa al mercato, l'Albinelli, dove c'era uno dei tanti depositi custoditi; sono andato a scuola con la ciclo e a zonzo con gli amici, spingendomi spesso fuori città. Usare la bicicletta era normale, molti l'usavano tutti i giorni, ma poi qualcosa è cambiato. Forse abbiamo creduto di essere più ricchi e che l'automobile fosse più comoda. Sicuro è che le auto hanno letteralmente intasato la città, ammorbandone l'aria e deturpando molte belle vie e piazze del centro trasformandole in parcheggi. A vent'anni da casa mia arrivavo sotto alla Ghirlandina in 10 minuti a piedi, questo per dare un'idea delle dimensioni della città. Certamente negli anni Modena è cresciuta, nuovi quartieri residenziali e nuove zone produttive e commerciali. Rimane però vero, almeno per i residenti in città, che difficilmente le distanze percorse per andare al lavoro superano i 5 o 6 chilometri. La morfologia pianeggiante e le dimensioni compatte fanno di Modena un luogo che sarebbe ideale per l'uso della bicicletta. Così mi sono preso la briga di cercare, con l'aiuto di amici e conoscenti, alcune persone con cui fare due chiacchiere riguardanti soprattutto il loro andare al lavoro in bicicletta, chiacchiere che sono poi state registrate ed inserite in un piccolo cortometraggio. È emerso che molte delle persone che usano la bicicletta lo fanno perché convinte della maggiore comodità della stessa nei piccoli e medi spostamenti quotidiani in città, qualcuno neppure possiede

un'automobile perché ha scoperto che non gli serve. È spesso una convinzione acquisita nel tempo, un uso naturale della bicicletta negli anni a partire da quando si era ragazzi o bambini. C'è chi arriva in città in treno, con una bici pieghevole, per poi proseguire. C'è chi lascia la bici in deposito, usandola per gli spostamenti cittadini una volta lasciata l'auto in un parcheggio. C'è chi usa la bicicletta perché ha solo quella. Magari una di quelle donne straniere che hanno imparato ad usarla qui, creandosi un briciolo di indipendenza. Qualcuno con la bicicletta ci va ovunque, portandosela dietro in treno, negli spostamenti verso altre città. Ci sono quelli che vengono addirittura da fuori Modena, magari non tutti i giorni, così hanno scoperto che ci vuole meno tempo. Una famiglia con tre bimbi ha perfino scelto di vendere l'auto per muoversi esclusivamente con una cargo bike. Molti apprezzano il poter godere del cambio delle stagioni e del variare del tempo atmosferico. Parecchi mi hanno raccontato che con l'uso della bici si sentono meglio fisicamente, sono meno stressati dal traffico, meno costretti, più liberi ed arrivano a destinazione più tranquilli, ottimisti e sereni. Certi mi hanno fatto notare che in bicicletta viene naturale pensare. Ho conosciuto chi della bici fa un mezzo di lavoro. Corrieri in bicicletta che fanno consegne in città, compresa la spesa a domicilio. C'è chi, facendo l'agente di commercio ed avendo clienti in centro storico, trova naturale andarli a trovare in bicicletta. Ho incontrato anche chi costruisce bici da trasporto e mi ha raccontato come è cominciata: volendo un mezzo pratico per portare a spasso la sua bimba, ha pensato di costruirsi una e non ha più smesso, facendone una professione.



## Le APP per muoversi in città

**Vuoi arrivare al lavoro per la via più breve o meno trafficata? Consulta la App**

Ermes Spadoni

Sono sicuramente molte le App che è possibile avere sul proprio smartphone e che ci aiutano a gestire i nostri spostamenti quotidiani in bicicletta. Ne abbiamo scelte un paio, che hanno scopi completamente diversi. **WeCity** è la APP che verrà utilizzata per il calcolo ufficiale del rimborso chilometrico nel progetto **Bike to work del Comune di Modena**. È la prima APP (ideata a Modena!) che premia la mobilità sostenibile: quando condividi l'auto, usi i mezzi pubblici, pedali o cammini, eviti CO<sub>2</sub> e accumuli crediti. Un'auto nel traffico urbano emette in media un kg di CO<sub>2</sub> ogni 7 km, mentre ad esempio, visto che con la bicicletta si annullano completamente le emissioni, se pedali riceverai 16 crediti ogni km. E visto che non si può proprio fare sempre a meno dell'auto, in quei casi se offri un passaggio farai un viaggio in compagnia, più sostenibile e divertente, ed in più guadagnerai 4 crediti al km. Alla fine con **WeCity** scambi i crediti con sconti e premi sempre nuovi: bici elettriche,

che, eco-viaggi, voucher per i maggiori provider di car-sharing e tanti altri accessori intelligenti. **NAVIKI** invece trasforma lo smartphone in un navigatore satellitare per bicicletta: una APP completa per iOS e Android, che trova il percorso migliore in base all'uso. Ad esempio è possibile scegliere la modalità "quotidiano" per i ciclisti urbani che vogliono percorsi ciclabili veloci e confortevoli, oppure "tempo libero" per chi vuole divertirsi in escursioni in ambienti piacevoli, oppure "Mountain bike" per chi cerca percorsi offroad, boschi, itinerari di campagna, e superfici sterrate. E non manca neppure l'opzione "pedelec" con percorsi personalizzati per bici elettriche veloci fino a 30 km/h. Con **NAVIKI** è possibile pianificare gli itinerari su PC e trasferirli con un solo clic sul dispositivo mobile per navigare con l'APP Naviki, oppure al contrario pianificare gli itinerari mediante l'APP in movimento e poi visualizzare e modificare successivamente i percorsi sul PC. Cosa aspettate ad installarle?



## Voglia di lavorare... basta pedalare!

**Bici, salute e produttività possono andare insieme**

Marina Beneventi

Un'impresa, un'azienda o un datore di lavoro, possono trarre beneficio dall'attività fisica regolare compiuta dai propri dipendenti. Andare al lavoro in bici quotidianamente predispone il lavoratore ad un atteggiamento positivo, che si riflette sulla quantità ma soprattutto sulla qualità produttiva dell'azienda stessa.

Un dipendente che usa regolarmente la bici per andare al lavoro:

- è mediamente più sano e meno soggetto ad ammalarsi. Si è calcolato che risparmia in media 2,1 giorni di malattia all'anno, si riduce così l'assenteismo lavorativo;
- quando arriva al lavoro in bici, si sente più attivo, di buon umore e per questo si concentra più facilmente, ottenendo maggiori risultati nelle ore di ufficio;
- non utilizza lo spazio aziendale desti-

nato ai parcheggi auto, lasciando più posto per i clienti, i fornitori o per chi non ha alternativa all'auto privata per muoversi;

- migliorando significativamente, pedalata dopo pedalata, il suo benessere individuale, il suo stato mentale e fisico lo inducono a vivere rapporti positivi e proficui con colleghi e clienti;
- elimina contrattempi che provocano ritardi. Chi si muove in bici sa quando parte e sa quando arriva. Non potrà più dire "c'era traffico" o "l'autobus non arriva mai";
- spende meno per muoversi nel tragitto casa-lavoro, aumentando le sue disponibilità economiche per il resto: viaggi, svaghi, istruzione, cultura, contribuendo al benessere economico della propria comunità.



## Bike to work: consigli per le aziende

**Alcuni preziosi consigli sulle mosse da fare per favorire la scelta del Bike to work da parte dei dipendenti.**

Paola Busani

Affinché la **campagna Bike to work** nella vostra azienda possa attuarsi con successo è consigliabile:

- Installare **rastrelliere custodite per il parcheggio delle biciclette**. Meglio ancora prevedere parcheggi custoditi all'interno dell'azienda. Il lavoratore deve essere sicuro di ritrovare la bicicletta all'uscita dal lavoro. Questo permette anche l'utilizzo di biciclette di qualità migliore o di bici-elettriche che permettono di coprire distanze maggiori.
- Allestire uno **spazio adibito a spogliatoio** per chi viene al lavoro in bici o a piedi anche nei giorni di pioggia e ha necessità di cambiarsi e asciugarsi.
- Prevedere una piccola officina mobile per riparazione bicicletta: alcune camere d'aria, kit di riparazione, filo dei freni, una pompa, olio.
- Verificare gli **accessi al posto di lavoro**, come sono i percorsi ciclabili in prossimità dell'azienda? ci sono dei punti critici da risolvere? Ad esempio un attraversamento ciclo-pedonale non sicuro, un semaforo troppo lungo, discontinuità nella rete ciclabile, scalini, divieti di parcheggio bici all'interno del cortile. Questi elementi di criticità vanno risolti o almeno mitigati, anche facendo richiesta esplicita all'amministrazione comunale.
- Offrire un servizio di **consulenza sull'individuazione del percorso casa-lavoro** (il più semplice, diretto e sicuro), anche avvalendosi dell'utilizzo

di una delle tante app oggi disponibili. Questi applicativi consentono anche di memorizzare i percorsi casa-lavoro, il conteggio dei km fatti in bici e relativo risparmio di CO2 e consumo di calorie. La app può svolgere anche una funzione social, cioè mettere in contatto più persone che fanno lo stesso percorso: fare Bike to work non da soli è più divertente e facile perché ci si trascina a vicenda.

- Organizzare **corsi di manutenzione bici** o sicurezza all'interno dell'azienda.
- Individuare un **responsabile della mobilità all'interno dell'azienda**, in caso non sia previsto il ruolo del mobility manager.
- Somministrare ai lavoratori un **questionario sugli spostamenti casa-lavoro** per conoscerne meglio le esigenze, le abitudini di spostamento e trovare le giuste risposte.
- Facilitare a livello aziendale l'iscrizione dei lavoratori ai servizi di **bike-sharing**.
- Acquistare biciclette o bici a pedalata assistita per i dipendenti o prevedere **incentivi aziendali per l'acquisto di biciclette** da parte dei singoli lavoratori o in gruppi di acquisto.
- Prevedere un **incentivo economico** in busta paga o in ore di permessi retribuiti.
- Inserire esperienze di **cicloturismo** fra le iniziative sociali del dopolavoro aziendale.

**...A RUOTA LIBERA** rubrica a cura di Luana Marangoni

**Non uso la bici perché...  
ho freddo, ho caldo, mi bagno**

**resistenza1**

**Non facciamoci influenzare dal ciclo delle stagioni, piuttosto assecondiamolo**

Ma come fai a prendere la bici con questo tempaccio? Quante volte ci sentiamo rivolgere questa domanda quando arriviamo sul luogo di lavoro in una fredda mattina d'inverno, con cappello, guanti imbottiti e magari una mantella impermeabile che ci sfiliamo dal capo per non bagnare tutto quello che sfioriamo? Oppure quando fuori la lancetta del termometro supera i 30 gradi e ci sembra che l'unico modo per salvarsi dal caldo infernale sia accendere l'aria condizionata a 18 gradi?

Se dovessimo attendere il periodo propizio dovremmo inforcare la bicicletta solo in primavera, con il sole e la temperatura mite.

Ma allora come fanno gli atleti che devono allenarsi e che escono da casa estate ed inverno, con il gelo e con l'arsura? Quando si fa sport l'abbigliamento aiuta e naturalmente anche quando scegliamo la bicicletta come mezzo di trasporto, nei periodi in cui piove o la colonnina di mercurio scende in picchiata, coprirsi adeguatamente è buona norma. Ma il vero cambiamento è quello mentale, ovvero considerare l'avvicendamento delle stagioni come un evento naturale da accettare.

Scopriremo così che dopo cinque minuti che spingiamo sui pedali avremo sviluppato il calore necessario per scaldare il nostro corpo e che, al contrario la pedalata lenta in estate fa sviluppare la giusta aria senza troppa fatica, come fossimo raggiunti da un enorme ventilatore naturale.

Per approfondimenti

[www.bikeitalia.it/in-bici-con-la-pioggia-abbigliamento-e-consigli/#par6](http://www.bikeitalia.it/in-bici-con-la-pioggia-abbigliamento-e-consigli/#par6)

[www.aduc.it/articolo/citta+bicicletta+inverno+decalogo+freddo+pioggia\\_23658.php](http://www.aduc.it/articolo/citta+bicicletta+inverno+decalogo+freddo+pioggia_23658.php)



**...A RUOTA LIBERA**

**Non uso la bici perché...  
con la macchina faccio prima**

**resistenza2**

**Nessun luogo è lontano, ovvero cambiare prospettiva**

Spesso abbiamo l'impressione che la modalità più pratica e veloce per raggiungere il luogo di lavoro sia l'automobile, anche quando ci muoviamo all'interno della stessa città e/o la distanza non supera i 7/9 chilometri. Così ci immergiamo nel traffico cittadino all'interno delle nostre scatole di metallo, facciamo lunghe code al semaforo e poi passiamo e ripassiamo sulla stessa via nell'inutile tentativo di cercare un parcheggio. Quante volte lo sentiamo raccontare dai colleghi, che sono costretti ad uscire ad orari improbabili per evitare code e per poter sostare nelle poche zone riservate, magari aspettando l'uscita dei residenti. In questi casi sono l'abitudine e la pigrizia ad avere la meglio, basterebbe però provare una volta per tutte a cambiare prospettiva ed invece di divorare l'asfalto, inseguendo i secondi persi ai semafori, scandire lentamente il tempo al ritmo delle nostre due ruote, imboccando strade alternative a quelle usuali, magari passando all'interno di un parco cittadino o di una pista ciclabile della quale fino a ieri ignoravamo l'esistenza. Alla fine ci accorgeremo con stupore non solo che i tempi spesi per il tragitto casa lavoro sono gli stessi o quasi, ma che avremo imparato a perderci tra gli odori del mattino appena iniziato o i colori del tramonto e, ... miracolo!, a sviluppare una disposizione d'animo positiva per affrontare la giornata.



segue dalla prima l'articolo di Andrea Burzacchini, amministratore di aMo (agenzia per la mobilità a Modena)



Perché, allora, continua ad essere così raro lo spostamento in bicicletta per recarsi al lavoro? I motivi sono diversi.

Innanzitutto le città italiane continuano ad essere poco invitanti per chi usa la bicicletta; negli ultimi anni la rete delle ciclabili è senz'altro aumentata, ma queste sono spesso poco collegate tra loro e, soprattutto, essendo fuori dalla sede stradale (accanto al marciapiede o, peggio, sul marciapiede), creano una sorta di ghetizzazione di chi usa la bicicletta. Sulle ciclabili di questo tipo si è spesso costretti a continui stop-and-go, si perdono i diritti di precedenza delle strade corrispondenti e l'asfalto è molte volte degradato. Ecco perché nella maggior parte dei Paesi europei le piste ciclabili sono ora in strada: la bicicletta viene resa visibile e ha la stessa dignità dell'auto.

Ma questo non basta; è necessario andare oltre le piste ciclabili, o meglio, fare altro che piste ciclabili! Si tratta infatti di ripensare lo spazio delle strade, privilegiando le modalità di trasporto sostenibili, quali piedi, biciclette e mezzi pubblici; questo lo si ottiene mediante misure infrastrutturali e regolamentari nemmeno troppo costose. Gli spazi per le auto dovrebbero essere ridotti a una sola corsia; presso i semafori le biciclette dovrebbero avere una linea d'arresto sopravanzata rispetta alle auto e le ciclabili sdoppiarsi per consentire le diverse opzioni (svolta a sinistra, eccetera); il senso unico eccetto bici dovrebbe essere realizzato ogni volta sia possibile; soprattutto si dovrebbe adottare il limite di velocità dei 30 Km/h in tutte le zone residenziali ed implementare altre misure per abbassare la velocità di punta delle auto (una fra tutte: togliere molti segnali di precedenza); la segnaletica stradale dovrebbe essere ripensata, in modo che si rivolga anche a chi usa la bicicletta e i piedi. Tutto questo non basterebbe a raggiun-

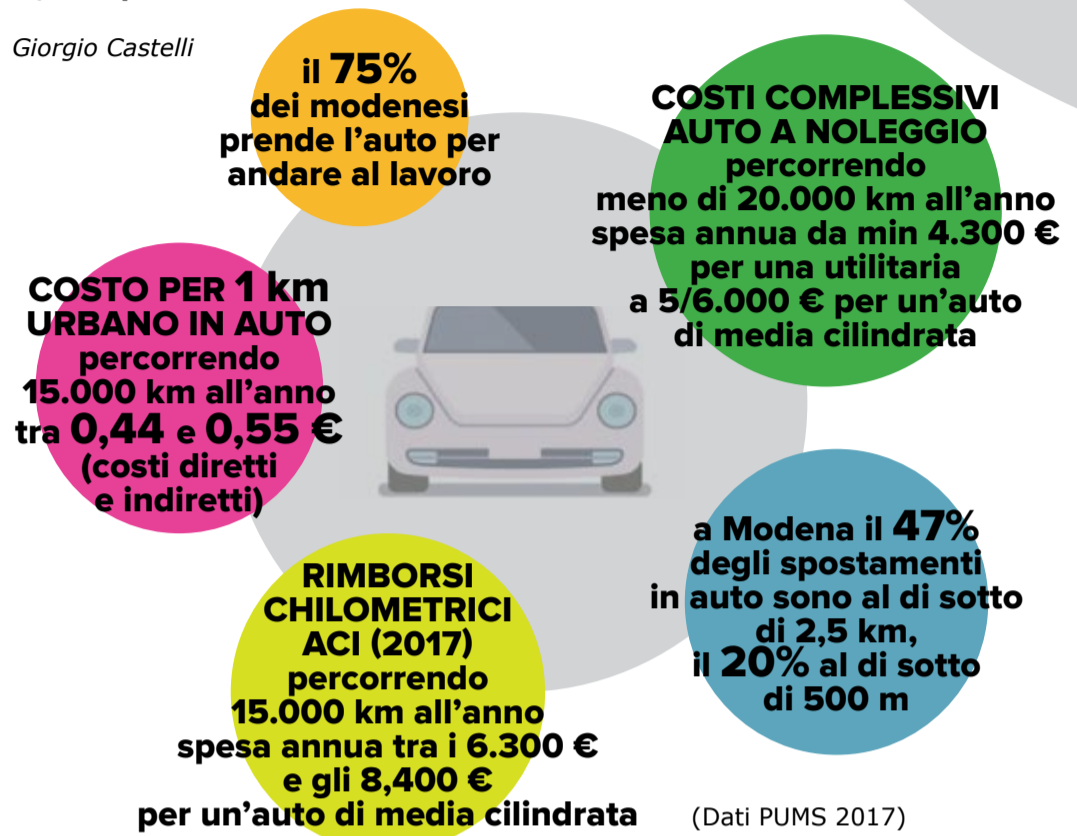
gere i valori di modal split delle città più innovative, ma sarebbe già un grande passo avanti. Ma io uso l'auto perché poi prima porto i figli a scuola, poi vado a fare la spesa... è la motivazione principale per giustificare l'uso dell'automobile. È infatti l'intera struttura della città che deve essere ripensata; le misure descritte più in alto (unite a ad una forte campagna di sensibilizzazione sulle regole del traffico) dovrebbero rendere possibile ad ogni bambino di 8-9 anni di andare a scuola con gli amici; e una città che privilegia i negozi di quartiere invece dei centri commerciali toglie la scusa di dover usare l'auto regolarmente per dover fare gli acquisti giornalieri.

Ma se poi la bici me la fregano? Esiste un ulteriore impulso, che deve partire dai datori di lavoro: la mobilità casa-lavoro in bicicletta deve essere incentivata dal datore di lavoro stesso, mediante innanzitutto la costruzione di parcheggi comodi, sicuri e protetti, e attraverso altre azioni che incentivino l'uso della bicicletta: dalla costruzione di docce (per permettere ai dipendenti di usare la bici e poi cambiarsi) a kit di riparazione, dall'acquisto di biciclette aziendali (oggi esiste anche il leasing), al finanziamento di check-up annuali della bicicletta per i dipendenti più virtuosi. Gli imprenditori più illuminati non fanno questo solo per essere buoni con la Terra: è provato infatti che recarsi al lavoro in bicicletta, evitare gli ingorghi, respirare, ascoltare i suoni della natura rende il lavoratore più contento; e quindi, più efficiente. Per questo è nato il progetto MO.SSA. Vedremo nei prossimi anni se iniziative di questo tipo, la realizzazione di PUMS (Piani urbani per la mobilità sostenibile) innovativi e maggiori finanziamenti alla mobilità ciclistica consentiranno di raddoppiare o triplicare la percentuale di persone che usano la bicicletta per recarsi al lavoro.

## Far bene i conti fa bene anche alla salute

È intuitivo che muoversi in bicicletta faccia risparmiare. Sì, ma quanto?

Giorgio Castelli



Al momento di uscire da casa per andare al lavoro, soprattutto in quelle grigie mattinate padane, possiamo prendere in mano la chiave dell'auto, quella della bicicletta o l'abbonamento del bus. Secondo i dati sulla mobilità dei PUMS (Piani urbani della mobilità sostenibile) il 75% dei modenesi prendono abitualmente la chiave dell'auto.

Per nascondere la nostra pigrizia, tentiamo di consolarci pensando che in fondo si tratta di spendere qualche euro in benzina, perché in ogni caso abbiamo già comprato l'auto e pagato il bollo e l'assicurazione per tutto l'anno.

Ma i conti vanno fatti bene. Senza elaborare complessi calcoli sui costi diretti ed indiretti dell'uso dell'automobile è sufficiente osservare i prezzi del noleggio a lungo termine, proposto da molte case automobilistiche, che comprendono anche le spese di bollo, assicurazione e manutenzione ordinaria e straordinaria. Secondo queste "offerte", se si percorrono meno di 20.000 km all'anno si spendono da un minimo di 4.300 €/anno per una utilitaria, ai 5/6000 € per un'auto di media cilindrata.

Quindi, con una percorrenza media di 15.000 km/anno, il costo fisso a chilometro varia tra i 29 e i 40 centesimi di euro, ai quali vanno aggiunti circa di 15 centesimi per il carburante, un chilometro urbano in auto ci costa quindi tra i 44 e i 55 centesimi di euro.

Questi conti approssimativi trovano conferma nelle tariffe dei servizi di car sharing della vicina Bologna, depurate dall'utile d'impresa, oppure nelle tabelle

nazionali dei costi chilometrici ACI per i rimborsi di viaggio ai dipendenti che utilizzano la propria auto.

Queste tabelle, pubblicate alla fine del 2017 sulla Gazzetta Ufficiale, indicano infatti un rimborso chilometrico compreso tra i 42 centesimi per una utilitaria e i 56 centesimi per un'auto di media cilindrata. Ne deriva che, se si percorrono 15.000 km all'anno, l'automobile ci costa tra i 6.300 e gli 8.400 €/anno, sempre se non cadiamo nella tentazione di acquistare modelli di classe superiore perché, in questo caso, i costi salirebbero in modo esponenziale.

Certamente è molto difficile condurre una vita familiare senza un'automobile, ma è sicuramente possibile vivere senza possedere un'auto per ogni componente adulto e soprattutto senza considerare l'auto come l'unico mezzo di trasporto possibile.

È infatti l'abuso quotidiano dell'auto che crea problemi di traffico e un intollerabile inquinamento atmosferico e acustico che purtroppo siamo tutti costretti a subire. I dati dei PUMS testimoniano che a Modena il 47% degli spostamenti in auto sono al di sotto dei 2 chilometri e mezzo e circa il 20% sono addirittura inferiori ai 500 metri.

Se siamo attenti alla nostra qualità della vita e soprattutto se ci pensiamo bene, basterebbe fare a piedi o in bicicletta una buona parte di questi spostamenti, per avere una città più sana ed una salute fisica e mentale migliore perché, oltre a fare del sano movimento, ci potremmo permettere qualche vacanza in più.

...A RUOTA LIBERA rubrica a cura di Luana Marangoni

**Non uso la bici perché... non mi sento sicuro, ho paura**

**Chi molto pratica molto impara**

Al di là della saggezza di questo vecchio proverbio toscano, non dimentichiamoci che la città è una giungla e non avendo le Fahrradstrassen tedesche o le Bike Highways danesi\*, ci dobbiamo destreggiare tra piste ciclabili che finiscono nel nulla, strade a più corsie dove il traffico corre veloce o vie strette dove il ciclista viene considerato un corpo estraneo. Per i ciclisti urbani, il passo successivo è senz'altro quello di osare, mettendo in atto tutti gli accorgimenti necessari a preservare la propria incolumità, accorgimenti che ovviamente non ci esimono dal rispetto del codice della strada.

Regola primaria, in ogni occasione, anche quando abbiamo la precedenza, è assicurarsi il contatto visivo con l'automobilista, agli incroci, nelle rotatorie, nel percorrere una pista ciclabile all'altezza delle intersezioni con strade e passi carrai. Bisogna saper prevedere la mossa che farà l'automobilista: se sentiamo alle nostre spalle il rombo del motore e la strada è stretta, è preferibile non stare troppo attaccati al ciglio del marciapiede, in questo modo verremo sorpassati solo quando si sentiranno sicuri di poterlo fare, senza rischiare di sfiorarci.

Attenzione agli angoli ciechi nel momento in cui sorpassiamo a destra un carro-articolato o un tram ed ai binari di questi ultimi che vanno superati in diagonale, con un angolo di almeno 60 gradi. Laddove non ci sono, creare le nostre "case avanzate" agli incroci semaforici, situandoci un paio di metri avanti alle macchine in coda. Impariamo a segnalare in anticipo il nostro senso di marcia alzando il braccio nella direzione che vogliamo prendere e facciamo attenzione agli sportelli dei veicoli parcheggiati che potrebbero aprirsi all'improvviso. Quando piove le nostre ruote possono imbattersi in elementi scivolosi come pietre e foglie. Rendersi visibili, oltre che obbligatorio, è un'altra regola salva vita.

\*vedi numero Infobici n. 46/2017

Per approfondimenti: [www.bikeitalia.it/8-consigli-per-andare-in-bici-in-sicurezza/](http://www.bikeitalia.it/8-consigli-per-andare-in-bici-in-sicurezza/)

resistenza3



### infobici

Publicazione edita da FIAB-Modena  
Via Ganaceto 45 (Casa Per la Pace)  
41121 Modena  
Telefono: 338.3488082  
www.modenainbici.it

Numero 47 - Anno XIV  
Settembre 2018  
numero monografico

Direttore editoriale:  
Mirella Tassoni

Direttore responsabile:  
Giancarlo Barbieri

Redazione: Diana Altiero, Marina Beneventi, Giorgio Castelli, Eugenia Coriani, Sandro Galtarossa, Armando Gualandri, Luana Marangoni, Giuseppe Marano, Mirella Tassoni

Disegni di Diana Altiero e Rossella Cadignani

Foto di Eugenio Carretti

Progetto grafico e impaginazione:  
Paola Busani  
Stampa: MC OFFSET Scrl