



che conto dei servizio di car e bike sharing. Grazie alla disponibilità di Federico abbiamo potuto sperimentare cosa significa la mobilità intermodale in una grande città come Roma.

Quasi un'intera giornata salendo e scendendo dai mezzi pubblici con la bici pieghevole. Il mezzo primario è quello pubblico, non si può parlare di trasporto intermodale se non si dispone di un efficiente servizio pubblico. Se metro, treno o autobus sono sempre affollati, pressati di gente, è molto difficile anche con la più piccola delle bici pieghevoli. Questo ci dice che la pieghevole, per lo spostamento intermodale sui mezzi pubblici, si addice a persone che hanno una certa libertà di scelta negli orari in cui spostarsi o nei

percorsi da seguire (per esempio pedalando i tratti nei quali i mezzi pubblici sono più affollati) e possono evitare le ore di punta. Inoltre, i mezzi pubblici devono essere accoglienti anche dal punto di vista della normativa: fino a qualche tempo fa la bicicletta pagava il biglietto esattamente come il suo proprietario. Alcune amministrazioni erano (o sono) disposte a considerare la bici come un bagaglio solo se imballata.

A Roma, da poco più di un anno, le cose sono cambiate e le pieghevoli non pagano più il biglietto. A Milano il loro trasporto sui mezzi pubblici, dal 4 maggio, è entrato in una nuova fase con l'estensione anche alle linee M1, M5 e ai tram 7 e 31, un servizio partito a titolo sperimentale lo scorso ottobre sulle

DALL'ALTO, IN SENSO ORARIO: per quanto compatta, una bicicletta ripiegata non può essere un bagaglio dalle superfici lisce. Quindi, potrebbe essere complicato salire su un mezzo molto affollato. Perciò il successo di questo modo di viaggiare dipende dalla qualità del trasporto pubblico. Alcuni modelli di bici sono trainati come un trolley, quello usato da Federico Occhionero viene spinto come un carrello. Sul cavalletto per i controlli di rito

linee 2 e 3 della metropolitana. A partire da questa data i ciclisti possono portare gratuitamente la propria bici su tutta la rete metropolitana dal lunedì al venerdì (dall'inizio del servizio alle 7, dalle 10,30 alle 16 e dalle 20 fino al termine del servizio). Il sabato e la domenica l'accesso per le bici è gratuito per tutto il giorno. Per la prima volta, nella

storia del trasporto pubblico meneghino, le bici possono salire anche a bordo delle linee tram 7 e 31.

Treno e parcheggi di interscambio

Per Trenitalia si può portare gratuitamente una sola bicicletta (smontata e contenuta in una sacca o una bici pieghevole opportunamente chiusa), sistemandola negli spazi previsti per i bagagli. Se non ci fosse abbastanza spazio, può essere sistemata altrove, purché non sia d'intralcio o fastidio per gli altri clienti o per il personale di bordo. In ogni caso, le dimensioni non devono essere superiori a 80 per 110 per 40 centimetri (spazio più che sufficiente per una pieghevole). Il trasporto intermodale non è solo quello che coinvolge bici e servizio pubblico, in diverse città sono disponibili parcheggi di interscambio ai quali si può arrivare con l'auto. La città con il maggior numero di questi parcheggi è Venezia ed è comprensibile che sia così (pensandoci bene la bici pieghevole sembra la soluzione ideale per la città del Doge).

A Bologna, invece, ci sono il maggior numero di parcheggi a pagamento, chi scrive ci abita, e la probabilità maggiore di trovare parcheggi gratuiti è fuori dal centro città. Incontrando Diana e Federico si arriva rapidamente a parlare anche di ecologia, d'impatto zero, e si capisce che la loro scelta ha pure ragioni ideologiche. In Italia si contano 36 milioni di auto: corrispondono al 17% dell'intero parco circolante in Europa, a fronte di una popolazione del 7%. La congestione delle nostre strade ha un costo economico e sociale in termini di salute. Federico è molto coinvolto su questo tema, partecipa alla Critical mass romana, il movimento nato a San Francisco che ha come obiettivo introdurre la bicicletta nelle strategie di mobilità quotidiana. L'ultimo fine settimana di maggio a Roma si tiene la Ciemmona, un evento internazionale al quale partecipano migliaia di ciclisti (una delle poche occasioni nelle quali riscoprire Roma per una volta libera dalla morsa soffocante delle auto, ci ha fatto notare Federico).

Si parte negli anni Trenta

La questione della bicicletta pieghevole è molto più datata di quanto non si pensi. Tra il 1939 e il 1945 i Bersaglieri italiani potevano disporre di una Bianchi pieghevole; aveva ruote grandi e si ripiegava su due cerniere

Il forum bicipieghevoli.net ha superato i duemila iscritti. Federico Occhionero, l'ideatore, ha messo sulla bici questo banner, un

po' per pubblicità e un po' per dare una rapida risposta a tutti coloro che gli chiedevano informazioni su questo mezzo "alternativo"



(sostanzialmente, dimezzando solo la sua lunghezza). Nel 1964 comparve la Graziella, oggi oggetto di culto e nuovamente in produzione, realizzata da Carnielli. Robusta ed elegante poteva essere trasportata nel portabagagli di un'auto e per decenni è stata la bicicletta che si portava la mare. Non molto dopo, nel 1974, l'ingegnere inglese Andrew Richie ha disegnato la Brompton (il nome deriva dal Brompton oratory, a Kensington, Londra): un mezzo capace di ridursi in dimensioni veramente minime (58,5x56,5x27 cm). Ne sono state prodotte 36.000 unità nel marzo scorso.

Il panorama commerciale è molto ampio, con marchi come Dahon, Tern e Decathlon, solo per citarne alcuni. Oltre ai prodotti già in circolazione, esistono su internet diversi esempi di prototipi e concept, a dimostrazione della vivacità di questo settore. La scelta della pieghevole giusta è necessariamente frutto del calcolo di priorità e compromessi: da una parte si richiede un buon comfort di marcia, dall'altro è opportuno che una volta piegata, la bici riduca al massimo il suo ingombro. Due obiettivi talvolta in opposizione: il primo presuppone telai ben dimensionati e ruote grandi, il secondo, al contrario, geometrie accorciate e ruote di diametro ridotto.

Vincoli costruttivi opposti alla ricerca dell'inevitabile compromesso. La presenza di un numero diversificato di marce è generalmente preferibile ai modelli single speed. E non traggano in inganno le piccole ruote da 12", 16", 20": lo sviluppo metrico offerto

è più vicino di quanto si pensi a quello delle bici "full-size". Esiste persino un turismo con le pieghevoli e vengono coperte distanze anche importanti. Mentre va detto che ci può essere un comodo utilizzo col camper. Per esempio, se si potesse eliminare il portabici, che sporge di un metro dal camper, si ridurrebbe la sua lunghezza totale di quel tanto che basta per risparmiare sulla tariffa del traghetto.

Per saperne di più

- www.bicipieghevoli.net;
- www.theactivetimes.com/worlds-best-bike-cities;
- www.internazionale.it/news/da-sapere/2013/04/21/qual-e-la-citta-migliore-per-andare-in-bici/;
- <http://mobility.unipv.it/mobility/wp-content/uploads/2013/02/Euromobility-La-mobilita-sostenibile-in-Italia-2012.pdf>;
- www.atm.it/IT/VIAGGIACONNOI/BICI/Pagine/BicilnMetro.aspx;
- www.comuni-italiani.it/statistiche/veicoli.html
- www.criticalmass.it;
- www.lagraziella.com/it/storia/index.html;
- www.brompton.it/home/Brompton.html;
- <http://shop.dahonbikes.com>;
- www.ternbicycles.com/it/;
- www.bikefriday.com/bicycles/commuter