26 agosto 1997 0:00

E ORA LE BICI

INCENTIVI PER LE BICICLETTE. LA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE TRASPORTI DELLA CAMERA, OLTRE A PENALIZZARE ALTRI UTENTI, AGGRAVEREBBE UNA SITUAZIONE GIA' CAOTICA. E' SBAGLIATO L'APPROCCIO AL PROBLEMA. Firenze, 26 Agosto 1997. La Commissione Trasporti della Camera ha presentato un testo unificato per favorire l'acquisto e l'uso della bicicletta, per realizzare piani sulla mobilita' ciclabile e per le piste ciclabili. Con quali soldi? L'aumento del prezzo della benzina e l'aumento del 50% della tassa sui motorini, per portare al 9% l'Iva delle biciclette. Infine, oltre a vari provvedimenti per favorire l'intermodalita' con mezzi di trasporto pubblico, per realizzare le piste ciclabili, si prevede l'uso di aree dismesse o in disuso delle ferrovie.
Una proposta -in larga parte di questa formulazione- ingiusta, inutile e dannosa -dice Vincenzo Donvito, presidente nazionale dell'Aduc. E continua cosi':
Ingiusta perche' non si capisce il motivo per cui dovrebbero essere automobilisti e motociclisti -incentivati dallo Stato a restare tali, grazie ai contributi per la rottamazione- a pagare per i presupposti vantaggi dei ciclisti. A pagare dovrebbe essere la comunita' tutta, attraverso una diversa distribuzione delle spese di bilancio del settore. Non costruendo, per esempio, due nuove strade per auto, ma una per auto e un'altra per biciclette: una politica dei trasporti, cioe', che non consideri la bicicletta qualcosa in piu', ma una parte integrante a cui occorre dedicare piu' attenzione, levandone un po' all'auto.
Inutile perche' l'uso dell'auto e del motorino non viene certo disincentivato per qualche lira in piu' sul prezzo della benzina e per 10 mila lire in piu' di tassa sul motorino (anche se e' il 50% in piu').
Dannosa perche' aggraverebbe la gia' grave situazione dei trasporti urbani. Vediamo perche'. La bicicletta -anche nelle intenzioni del legislatore, come ci dicono- dovrebbe essere considerata come un mezzo di trasporto e non solo di svago; e allora a cosa serve fare delle piste ciclabili sui percorsi dismessi delle ferrovie, che notoriamente non sono in citta' ma in aperta campagna? Forse si pensa che qualcuno -non per diletto- si spostera' in bici, per esempio, sulla vecchia strada ferrata, trasformata in ciclabile, tra Roma e L'Aquila?
E' quindi prevedibile che succedera' questo: piu' biciclette nell'attuale traffico urbano, che, con l'avvio degli incentivi alla rottamazione dei motorini -e correlato loro aumento di numero- , diventera' piu' caotico e pericoloso per tutti, perche' le strade saranno le stesse, senza piste ciclabili (o magari, come gia' fanno molti Comuni: costruite rubando spazio ai marciapiedi e non alle strade). Tante belle piste ciclabili attraverso i campi che, dopo qualche mese, deserte, avranno il fondo stradale spaccato dall'erba che si riprendera' il suo spazio.
Dov'e' l'errore di fondo? Credere che l'istituzione dei vantaggi per l'uso della bicicletta, porti automaticamente all'abbandono del vecchio metodo di trasporto, in un momento in cui, tra l'altro, auto e motorini invece di essere disincentivati -come sarebbe logico per applicare questa legge sulle bici- sono incentivati con i contributi alla rottamazione.
A cosa sara' servita questa legge? A far lavorare chi vincera' gli appalti per la costruzione delle piste in campagna, e a far pagare questo ad automobilisti e motociclisti.