



Lucca, 27-9-2021

Ho contribuito con grande interesse, come delegato Fiab, al progetto Life Aspire, che per quanto riguarda la città di Lucca prevede anche un sistema di cargo bikes.

Fiab ritiene che la ciclabilità sia uno strumento fondamentale per organizzare in modo efficiente e sostenibile la distribuzione delle merci nei centri urbani europei, grazie alle possibilità offerte dalle moderne cargo bike elettriche, disponibili con diverse tipologie, che consentono di trasportare carichi ben più pesanti e voluminosi delle vecchie cargo bikes muscolari, per tragitti più lunghi, a costi bassissimi e con emissioni zero.

Lucca e Zara sono molto simili per dimensioni e caratteristiche, entrambe hanno un esteso e ben delimitato centro storico; Stoccolma è una metropoli, ma il progetto ha riguardato il suo centro storico medioevale (Gamla Stan), le cui caratteristiche sono analoghe.

Nonostante questa omogeneità ogni città ha proposto le sue soluzioni, ma purtroppo la pandemia ancora in corso, oltre ad allungare i tempi di conclusione del progetto, non rende facile comparare i risultati ottenuti, che per tutte sono ancora parziali.

Fin dalla prima riunione del comitato tecnico scientifico ho osservato che la previsione di cargo bike muscolari era anacronistica, e che sarebbe stato necessario prevedere solo più moderne ed efficienti cargo bike a pedalata assistita.

L'osservazione è stata accolta solo in parte, e ad oggi nelle tre stazioni di cargo bikes realizzate, ognuna con tre bici, una per stazione è elettrica.

Questo rimane un punto debole del progetto, unitamente alla qualità non elevata dei mezzi scelti, e rischia di relegare le cargo bike ad un ruolo marginale ed ornamentale.

La seconda osservazione, collegata alla prima, riguarda la scelta fin troppo prudentiale di collocare gli stalli di sosta solo all'interno delle mura urbane; si potrebbe collocare, in via sperimentale, almeno uno stallo all'esterno delle mura, con una stazione di cargo bikes tutte a pedalata assistita, e prevedere che l'utilizzo di questo stallo attribuisce un numero maggiore di ecopoints.

La terza osservazione riguarda gli ecopoints, i cui benefici non sono ancora ben chiariti.

La quarta osservazione riguarda ancora l'aspetto regolatorio: nella logica "stick and carrot" sono delineate, anche se non completamente, le carote, cioè gli ecopoints, mentre gli "sticks", cioè i divieti, sono quelli definiti dalla disciplina di accesso e circolazione nella ZTL.

Questa è stata completamente rivista con nello scorso mese di gennaio, con una impostazione per quanto riguarda le tariffe che premia i veicoli più ecologici; in questo quadro, una disciplina ancor più favorevole potrebbe essere prevista per le bici da carico.

Ringrazio tutti per l'attenzione con cui le nostre osservazioni sono state valutate, e per il proficuo e costruttivo confronto.

Giacomo Lucente
Fiab Toscana