



# Parigi, diario di una rivoluzione a pedali



Enrico Girardi

*19 ottobre, venerdì*

Ieri c'è stata la *grève*, lo sciopero del settore trasporti. Il *Metrò*, e tutti i mezzi pubblici non andavano. In questi casi Parigi è paralizzata. I Velib sono andati a ruba. Sono riuscito a prendere l'ultimo disponibile alla stazione precedendo i velibiani dell'ultima ora, in coda davanti alla *borne*, grazie alla mia tessera annuale.



Ma com'è la bici del sistema Velib? Pensata in Francia, ma prodotta dalla ditta Lapierre in Ungheria e Portogallo, doveva essere robusta, comoda ed elegante. Con 8-10 utilizzatori diversi al giorno, esposta sempre alle intemperie, è sottoposta a stress di gran lunga superiore ad una bici personale. Ecco allora un solido telaio in acciaio in gran parte responsabile del peso di 22,5 kg.

Il cambio al manubrio a tre velocità ed i freni a disco hanno tutti i cavi nascosti per minimizzare i vandalismi.

Non c'è portapacchi per evitare di salire in due sulla bici. Assenza compensata dal cestino anteriore che permette di trasportare una borsa o piccoli acquisti. Proprio il cestino è stato preso di mira da azioni pubblicitarie. Ha cominciato la compagnia di assicurazioni MMA con una massiccia distribuzione di pacchetti che contenevano un giubbotto giallo fosforescente con la scritta MMA in caratteri cubitali. Un'altra azienda, una radio, è stata la protagonista della seconda incursione pubblicitaria sui Velib. Ma la **Mairie**, che ha appena adottato un regolamento per limitare gli spazi pubblicitari, non ha gradito, e ha spedito una lettera di diffida alle due aziende.



La bici è dotata inoltre di una robusta cavalletta e di un antifurto a chiave agganciato al cestino da usare in caso di soste brevi.

Una luce davanti e una dietro sono alimentate da una dinamo al mozzo e rimangono accese per tre minuti quando la bici si ferma. Insieme alle 4 “gemme” sui raggi e ai catarifrangenti anteriore e posteriore garantiscono visibilità e quindi sicurezza.

Tra l'altro l'uso notturno dei Velib non è marginale. Dall'una di notte alle cinque e mezza del mattino, quando cioè il **Metrol** è fermo, sono in media 5000 le tratte effettuate.

Unica parte modificabile è la sella che si può alzare o abbassare fino a permettere di pedalare a persone alte 1,50 metri.

Sul manubrio c'è un campanello molto robusto e non asportabile e sono disegnate le istruzioni per usare l'antifurto e cambiare l'altezza della sella.

Inoltre sono scritte delle regole di "buon comportamento ciclistico tra le quali spicca la quarta: "io non percorro i sensi vietati (salvo i controsensi ciclabili)". Che in effetti, qui a Parigi, sono parecchi. Che dire di più?

A giudicare dalle bici ferme nelle stazioni perché non utilizzabili i danni più frequenti, e quindi i punti deboli, sembrano essere le gomme sgonfie e la catena deragliata.



Il colore, indubbiamente elegante e che s'intona perfettamente agli scenari parigini, qui è chiamato "grigio topo madreperlaceo".

Sembra sia stato una scelta personale del sindaco Delanoë.

E' il colore ripreso anche dalle stazioni, sia dalla **borne** che dagli agganci delle bici.

Il designer Patrick Jouin afferma di essere stato ispirato dal mondo vegetale e dal movimento. Secondo lui la forma della **borne** richiama quella del tronco dell'albero, più stretto in alto che non alla base. E i punti d'aggancio delle bici sembrano invece curvarsi come l'erba al vento dando così l'idea di libertà.

Sarà...ma il risultato è ottimo.

Funzionalità e bellezza, Parigi insegna.