



Parigi, diario di una rivoluzione a pedali



Enrico Girardi

8 novembre, giovedì

Questa tesserina plasticata ha cambiato le mie abitudini.

Nel primo mese da velibiano ho effettuato 51 spostamenti per un totale di 8 ore e 39 minuti. Oltre al percorso quotidiano casa-lavoro e ritorno nel tempo libero (poco!) a disposizione mi sono avventurato in qualche bella pedalata per Parigi. Rispetto al **Metrò** la bici permette una visione più unitaria della città.



Il 22 ottobre, gironzolando tra i vicoli in saliscendi di Montmartre, per la prima volta ho sfiorato la mezz'ora gratuita (30 minuti e 31 secondi come recita la ricevuta da me richiesta alla **borne!**).

Da indebitato non si ha la possibilità di ritirare la bici, e la lucetta dell'aggancio rimane inesorabilmente rossa.

A casa ho effettuato un accredito di 5 € sul mio conto Velib, che mi ha permesso di saldare il debito e di usufruire di eventuali altri percorsi a pagamento futuri.

Il sistema Velib è prepotentemente entrato nelle abitudini dei parigini. Durante la **Nuit Blanche** sono state 70.000 le tratte effettuate dalle 7 di sera alle 7 di mattina.

L'autunno è stagione di scioperi. Qui c'è in atto una pesante serie di blocchi di treni locali, **Metrò** e autobus.

Durante la prima giornata di sciopero, il 18 ottobre, sono state 179.000 i percorsi effettuati.

Sono numeri impressionanti, che dovrebbero far riflettere gli amministratori delle città italiane sulle straordinarie potenzialità della bicicletta come mezzo di trasporto urbano.



Le cronache purtroppo registrano anche il primo incidente mortale con un velibiano coinvolto. Una donna è rimasta schiacciata da un camion.

Il lancio del sistema Velib è stato accompagnato da una puntigliosa campagna informativa sulla sicurezza.

E la **Mairie** continua su questa linea. Nei giorni successivi all'incidente su tutti i cestini Velib, è stato inserito un cartone con un messaggio che chiarisce le zone di scarsa visibilità di un autista di camion. Devo dire che sono rimasto sorpreso dalla tempestività e dalla chiarezza del messaggio.

Anche da queste piccole cose si misura l'efficienza di una amministrazione cittadina.



À VÉLO SOYONS VIGILANTS!

Lorsque vous roulez à proximité d'un utilitaire ou d'un poids lourd, ils peuvent ne pas vous voir...

Petit rappel des zones autour du poids lourd pour lesquelles le chauffeur n'a pas ou peu de visibilité.

5 règles essentielles pour circuler à vélo à Paris

- 1 Gardez le contact visuel, si vous voyez les yeux du chauffeur dans son rétroviseur, il peut également vous voir.
- 2 Ne vous arrêtez jamais sous les rétroviseurs ou à leur hauteur.
- 3 Ne dépassez pas un camion par la droite.
- 4 Ne cherchez pas à dépasser un camion qui manœuvre, ni par la droite, ni par la gauche, en particulier à l'approche d'une intersection.
- 5 Restez bien visible la nuit et quand il fait gris en vous munissant d'équipements réfléchissants.

Rendez-vous dans votre mairie d'arrondissement pour vous procurer les dépliants sécurité, sur paris.fr ou velib.paris.fr



E veniamo all'ultimo punto da chiarire.

E' evidente che un sistema pubblico di noleggio biciclette di questa dimensione ha un costo di gestione molto alto.

Basta pensare che sono oltre 400 persone assunte a tempo pieno per Velib, nel mantenimento di bici e stazioni, nell'amministrazione etc.

Ma chi paga? Non certo gli utilizzatori, visto il prezzo simbolico del servizio. Non la **Mairie**, che anzi incassa i soldi degli abbonamenti e di ogni spostamento oltre la mezz'ora. Chi paga allora?



Il servizio è fornito dalla società JCDecaux, che in cambio ha avuto la gestione di tutti gli spazi pubblicitari dell'arredo urbano parigino.

Però Delanoë gli affari li sa fare.

Nel contratto precedente JCDecaux per questo enorme mercato pagava 1,8 milioni di euri. Ora, con il nuovo contratto paga 3,5 milioni più il servizio Velib. Inoltre il sindaco ha imposto una riduzione del 20% degli spazi pubblicitari.

Come è possibile?

Sicuramente il contratto precedente non era adeguato, ma in più è probabile JCDecaux abbia pensato a Parigi come ad una vetrina, una formidabile pubblicità, per esportare il sistema in altre città.

Se son rose....