

La ciclabile che tutti contestano prima ancora di provarla

Pubblicato: Lunedì 14 Settembre 2026



Il traffico non è solo questione di spazio, ma dipende da come gli utenti utilizzano la rete. La questione è molto attuale a Varese con le discussioni attorno alla **ciclabile di Viale Belforte** e fa riferimento, più in generale, al problema delle infrastrutture ciclabili.

C'è un momento che si ripete quando in una città viene realizzata una nuova ciclabile: prima ancora che venga utilizzata, arrivano le critiche. Si restringe la strada, spariscono parcheggi, le automobili avranno meno spazio, il traffico aumenterà. E poi l'obiezione definitiva: *"Tanto non ci passa nessuno"*.

Ovviamente **la nuova ciclabile di Viale Belforte** non è stata immune a questo ragionamento. L'intervento interessa il tratto che arriva a largo IV Novembre. La nuova configurazione prevede, nella parte iniziale, una pista a doppio senso separata dalla carreggiata, mentre più avanti il percorso assume caratteristiche miste con gli spazi pedonali.

Il progetto è stato discusso proprio per le conseguenze sulla circolazione e sulla sosta che ha portato a discussioni accese anche al di là della singola opera.

Perché una domanda dovrebbe precedere il giudizio: come si misura l'efficacia di una modifica alla rete stradale?

La ciclabile vuota non significa necessariamente ciclabile inutile. È una questione di percezione, prima ancora che di mobilità.

L'automobile occupa molto spazio e, quando il traffico rallenta, produce una lunga fila facilmente visibile. Una bicicletta occupa molto meno spazio e, quando scorre, scompare rapidamente dal campo visivo. Per questo una strada piena di automobili può dare l'impressione di essere utilizzata intensamente, mentre una ciclabile percorsa continuamente può apparire vuota pochi secondi dopo il passaggio dei ciclisti.

Se proprio si vuole fare un confronto non dovrebbe essere fatto contando semplicemente quanti veicoli transitano, ma considerando quante persone vengono trasportate e quanto spazio viene utilizzato per farle muovere.

La bicicletta non deve sostituire sempre un'automobile, ci sono mille motivi per non usarla (anche tanti per lasciarla a casa, ma bisogna essere aperti a considerarne la possibilità, senza pregiudizi) ma la capacità di una strada non può essere valutata soltanto dalla quantità di automobili che riesce a contenere.

Avete presente John Nash? Forse lo ricordate più per il film "A Beautiful Mind", con un Russell Crowe in gran forma.

Ecco, Nash non ha studiato le piste ciclabili ma il suo lavoro sulla teoria dei giochi offre uno strumento per capire un problema più generale: cosa accade quando tante persone prendono decisioni individualmente razionali all'interno dello stesso sistema?

Nel traffico ogni automobilista cerca, comprensibilmente, di arrivare a destinazione nel minor tempo possibile. Se una strada sembra più veloce, la sceglie. Se un percorso alternativo sembra conveniente, lo utilizza.

Il problema è che ciò che conviene al singolo non necessariamente coincide con ciò che rende più efficiente l'intera rete.

È il concetto alla base dell'equilibrio di Nash: può esistere una situazione nella quale nessun partecipante ha interesse a cambiare la propria scelta individuale, ma il risultato complessivo non è il migliore possibile.

Nel traffico è utile anche il riferimento al cosiddetto paradosso di Braess, un matematico tedesco, che ha applicato la sua conoscenza a uno studio sul traffico.

Braess dimostrò che aggiungere una strada a una rete non garantisce automaticamente una riduzione della congestione. In determinate condizioni, la nuova possibilità di percorso può addirittura aumentare i tempi di percorrenza, perché gli utenti modificano individualmente le proprie scelte e finiscono per concentrare il traffico in modo meno efficiente. A volte, se ci fate caso, è un po' quel che avviene quando il navigatore suggerisce a tutti la stessa scorciatoia, anche se non credo che Braess avesse considerato il GPS.

Si tratta di un concetto controintuitivo, ma importante: una rete stradale non è semplicemente la somma delle singole strade che la compongono.

E quindi, la ciclabile? C'entra perché una ciclabile modifica la rete.

Quando si prende una parte dello spazio destinato alle automobili per assegnarla alle biciclette non si sta semplicemente disegnando una striscia colorata, più o meno efficace, sull'asfalto. Si sta cambiando la distribuzione dello spazio disponibile e, potenzialmente, anche il comportamento degli utenti.

Alcuni automobilisti continueranno a utilizzare l'auto esattamente come prima.

Altri potrebbero scegliere percorsi diversi. Altri ancora potrebbero modificare l'orario dello spostamento. E qualcuno, se trova una possibilità sicura e conveniente, potrebbe scegliere la bicicletta.

Il risultato finale non è quindi facilmente prevedibile guardando soltanto la sezione stradale. È proprio questo il punto che spesso manca nella discussione sulle ciclabili.

Si osserva una corsia automobilistica e si dice: “Prima c’era più spazio per le auto”. È vero ovviamente.

Occorre chiedersi anche, però: quel maggiore spazio produceva davvero una maggiore efficienza dell’intera rete?

La coda di auto al semaforo di largo IV Novembre non sembra aumentata come ci si sarebbe aspettati quando è stata rosicchiata via una parte della strada. La “rete” evidentemente, ha spostato il traffico su altre vie. Ora occorrerà vedere cosa succede con la ciclabile aperta.

Il traffico non è una fotografia

Una strada non funziona come un parcheggio. Partiamo da qui. Nel parcheggio possiamo contare quante automobili ci sono e avere un’idea abbastanza precisa dell’occupazione dello spazio.

Nel traffico, invece, conta il flusso.

Una corsia completamente piena di automobili ferme non è necessariamente più efficiente di una corsia nella quale transitano biciclette. Anzi, la congestione è proprio il segnale che il sistema sta avendo difficoltà a far muovere le persone attraverso quello spazio.

Anche ANSA Verified ha affrontato una delle obiezioni più frequenti alle piste ciclabili: quella secondo cui restringere la carreggiata provocherebbe automaticamente più traffico. L’analisi sottolinea il rapporto tra spazio occupato e capacità di trasporto e richiama anche il problema delle ciclabili discontinue, che possono risultare sottoutilizzate proprio perché non costituiscono una rete realmente funzionale.

Questo non significa che ogni ciclabile sia ben progettata.

Una pista inutilmente tortuosa, interrotta continuamente, poco protetta o scollegata dal resto della rete può essere effettivamente poco utile. Costruire infrastrutture ciclabili non significa automaticamente ottenere più persone in movimento in bicicletta.

Ma anche l’errore opposto è altrettanto evidente: giudicare una ciclabile inutile perché la si vede vuota in un determinato momento.

Viale Belforte sarà un esperimento interessante

Per Varese, quindi, la questione dovrebbe essere affrontata con qualche mese di osservazione.

La nuova infrastruttura è appena entrata nella fase operativa. Il confronto non dovrebbe essere soltanto politico e nemmeno basarsi sulle impressioni dei primi giorni.

Si possono misurare i flussi automobilistici, contare i ciclisti, conteggiare i tempi di percorrenza nelle diverse fasce orarie e, soprattutto, osservare come cambiano i comportamenti.

Alla fine, è quest’ultimo il dato più interessante.

Se dopo qualche mese Viale Belforte sarà più congestionato, bisognerà dirlo. Se non lo sarà, bisognerà dirlo altrettanto chiaramente e se la ciclabile resterà quasi inutilizzata, sarà necessario chiedersi perché e prendere provvedimenti per migliorare (e no, eliminarla non conviene, questo lo sappiamo già. Ma il discorso è complesso da fare qui e non riguarda solo la spesa già fatta).

Se invece l’utilizzo crescerà con il consolidarsi della rete, anche questo sarà un dato da registrare.

Certamente la cosa meno utile e anche più miope nell’approccio spesso politico prima che funzionale, è partire dalla conclusione.

Il problema delle ciclabili è anche culturale

Quando si modifica lo spazio stradale il confronto viene visto come una partita tra automobilisti e ciclisti. Con rispettive tifoserie in cui l'italiano è sempre pronto a schierarsi.

E allora una corsia in meno per le automobili diventa automaticamente una vittoria delle biciclette così come un parcheggio eliminato diventa una guerra contro chi guida. Allo stesso modo una ciclabile vuota diventa la prova dello spreco (soldi europei, non utilizzabili per altro, comunque).

È un approccio semplicistico e superficiale di un problema più complesso. E nessuno finisce col farci bella figura.

La strada è uno spazio pubblico e le amministrazioni devono decidere come distribuirlo tra diversi utenti. Automobili, biciclette, pedoni, autobus, mezzi commerciali e veicoli di emergenza utilizzano la stessa rete, ma con esigenze diverse.

Non è questione di "chi vince", ma di cosa deve funzionare per utilità di tutti e a prescindere dalle parti politiche che, cosa molto italiana, si schierano a favore o contro determinati veicoli perdendo di vista l'interesse comune.

Insomma, il problema è pensare quale configurazione consente alla città di far muovere più persone, in sicurezza e con tempi ragionevoli, utilizzando nel modo più efficace lo spazio disponibile. Dovrebbe essere una questione tecnica e poco ideologica. Figuriamoci se può bastare la fotografia dei primi giorni.

Viale Belforte, quindi, è un'occasione per verificare sul campo una modifica della rete. L'errore, tornando alla teoria di Nash, sarebbe parlare per slogan. Il comportamento razionale dei singoli non produce necessariamente il risultato migliore per il sistema.

Applicato al traffico significa che non basta chiedersi quale sia il percorso più conveniente per ogni automobilista. Bisogna capire come le scelte di tutti modificano contemporaneamente la rete.

E questo vale anche quando sulla rete compare una nuova ciclabile.

Dobbiamo chiederci come cambierà il comportamento complessivo della rete quando quello spazio sarà utilizzato anche dalle biciclette.

E la risposta non è certo nei commenti sui social inevitabilmente miopi o limitati a esigenze personali.

di [Guido Rubino](#)