



Parigi, diario di una rivoluzione a pedali



Enrico Girardi

11 ottobre, giovedì



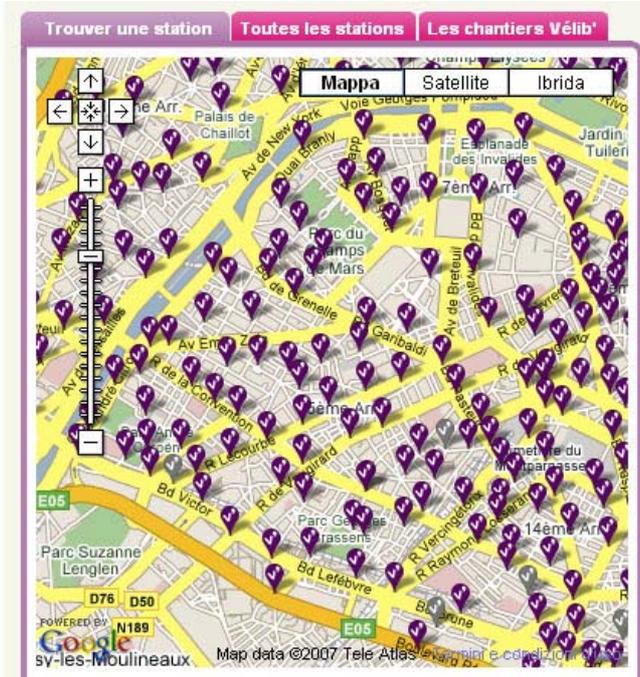
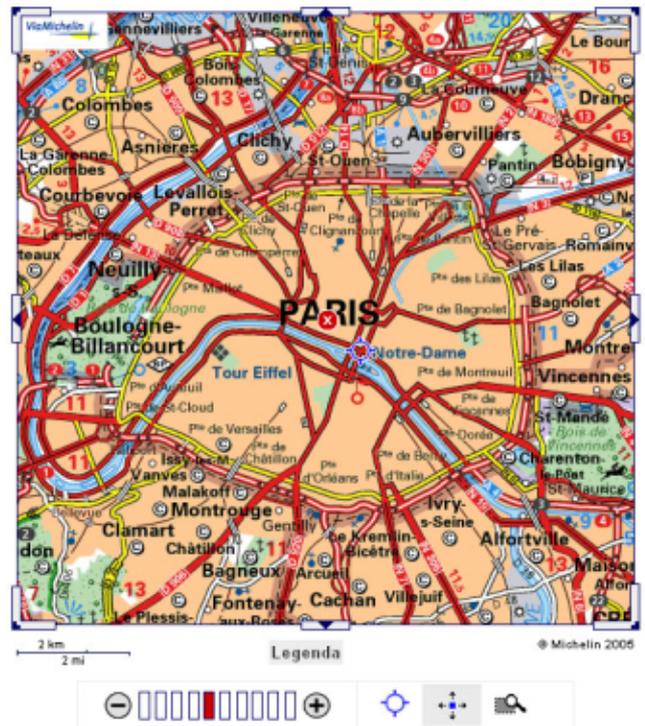
Sono un velibiano oramai da due settimane. In questo periodo ho effettuato 25 spostamenti, sempre in meno di mezz'ora, e quindi gratuiti.

Spesso nel tragitto casa-lavoro, ma con qualche variazione sul tema.

Ieri sera, ad esempio una pedalata notturna mi ha fatto attraversare buona parte della città dalla Gare de l'Est fino da me, nel XV° *arrondissement*. 27 minuti, con qualche panorama mozzafiato di cui io, che risiedo a Parigi da quasi quattro anni, non avevo mai goduto. Ah, la bici!

Ma la cosa che più stupisce del Velib e che lo rende a tutti gli effetti un' autentica opzione in più per il trasporto dei parigini è la capillarità delle stazioni.

La stazione più vicina è a 165 passi dalla porta della mia casa e ne stanno costruendo un'altra più o meno alla stessa distanza. Quando esco dal lavoro i passi sono 118. Oggi sono andato in banca, 48 passi dalla stazione, ma allungando il percorso per attraversare sulle strisce pedonali. Dalla porta d'entrata della scuola materna frequentata da mia figlia i passi sono 135. Da qualsiasi punto di Parigi in 2-3 minuti si arriva a piedi alla stazione Velib più vicina. Nei casi fortunati in qualche decina di secondi. Quasi sempre meno che a tirar fuori la propria bici da garage o cantina. Vediamo perché.



Il territorio del Comune di Parigi non è grande.

I limiti amministrativi coincidono quasi completamente con il **Boulevard Peripherique**, un anello autostradale di forma ellittica che sta tutto in un rettangolo di dimensioni 12 km x 9 km.

Qui dentro vivono 2.200.000 persone e qui sono state costruite le stazioni Velib.

Ora basta fare quattro conti per capire che dalla distribuzione uniforme delle 1451 stazioni (delle quali 1100 già operative) in un territorio così limitato, deriva una distanza media tra stazioni inferiore a 300 metri.

Si può confrontare la densità del Velib con quella dell'efficientissimo **Metrò** che nello stesso territorio è presente con 297 stazioni, cinque volte di meno.

Ma il sistema funziona? Ci sono sempre bici e posti liberi disponibili?

Fino ad ora a me è capitato due volte di trovare la stazione piena e una volta vuota. Quando era piena mi sono recato alla stazione più vicina.

Se si vuole si può anche interrogare la **borne**, la colonna della stazione, per sapere dov'è il posto libero più vicino ed ottenere un bonus di 15 minuti per andarci.



Quando ho trovato la stazione vuota sono tornato con il **Metrò**. Ero però al Trocadero, in cima ad una salita. Molta gente ama scendere in bicicletta e non salire e crea quindi una situazione di disequilibrio "stabile".

Proprio per ovviare a queste situazioni si vedono in giro per la città auto con rimorchio in grado di spostare sino a 20 Velib da un punto all'altro.

Auto a metano, ovviamente.

Sicuramente l'organizzazione di questo nuovo metodo di trasporto pone dei problemi di logistica e statistica di non facile soluzione.

Ad esempio, qual è il rapporto ottimale tra il numero di biciclette ed il numero di attacchi complessivo per minimizzare la probabilità di trovare stazioni completamente vuote o completamente piene?

E per le riparazioni?

Una **péniche**, una chiatta, sale e scende la Senna per recuperare le bici da aggiustare. A bordo, un marinaio e 11 meccanici lavorano per Velib.

