

# Italia maglia nera, tante bici poche piste

## Con 1000 chilometri di percorsi protetti siamo in coda all'Europa

ELIO SPADA

Gli italiani che pedalano sono famosi in tutto il mondo. A partire dai bersaglieri ciclisti nel corso della prima guerra mondiale. Insomma, senza voler scomodare l'élite ciclistica, Coppi e Bartali, Binda e Girardengo per finire con Pantani e Bartoli, siamo un popolo di pedalatori. Lo sapeva bene il generale Bava Beccaris che, esattamente un secolo fa, creò a Milano, nell'Italia umbertina, la prima «isola pedonale» per impedire l'attraversamento del centro cittadino alle staffette ciclomontate dei patrioti insorti contro il carovita. Come è noto, finì a cannonate sulla folla. Usi bellici a parte, la cultura della bici è caratteristica nazionale che non trova, però, adeguato riscontro nelle iniziative pubbliche in sostegno dell'impiego e della diffusione di un mezzo ecologicamente perfetto e salutisticamente inarrivabile. Anche se se ne parla molto.

Le città, intanto, soffocano strette nella morsa del traffico. Attraversare Milano, Roma, Napoli è certamente un atto di coraggio che sfiora la temerarietà. E chi ha sperimentato il dramma di un ingorgo «duro» sulle Tangenziali milanesi o sul Raccordo anulare capitolino, ha vissuto «l'esperienza futura» d'una civiltà ormai in agonia da ossido di carbonio, fibre d'amianto, ossidi di azoto ed altri miasmi auto-prodotti. In Svezia, Olanda, Danimarca, dove pure i rigori del clima dovrebbero scongiurarli, la bicicletta è un mezzo di spostamento per eccellenza e fitte reti di piste ciclabili sono frequentatissime. Da noi i percorsi urbani ed extraurbani protetti per velocipedi, non sono moltissimi (1000 chilometri appena) e di importanza secondaria. Anche se non siamo proprio all'anno zero. Alcune città si sono dotate di sedi ciclabili protette. Milano è stata forse la prima grande città a «spingere» la bici. A volte con grande (e demagogica) ingenuità. Come accadde alla giunta Pillitteri che sull'onda di un impulso più elettorale che razionale mise a disposizione dei cittadini alcune centinaia di velocipedi gialli utilizzabili previa esibizione di un documento di identità. Un ottimo incentivo alla mobilità alternativa

urbana, si disse allora. E davvero le due ruote andarono a ruba. Nel giro di pochi giorni scomparvero nel nulla. Non furono mai restituite né ritrovate. Nel capoluogo lombardo funziona comunque da anni la pista che corre lungo il naviglio Martesana ed è stata aperta quella che collega il Parco Sempione a Porta Venezia. Altre, frammentate, sono attive. A Roma ce n'è una sul Lungotevere e altre sparse qua e là, ma in nessun caso nelle due maggiori città italiane, si può parlare di «rete». Si tratta, insomma, di percorsi quasi sempre scollegati fra loro. Ferrara e Modena sono i nostri fiorini all'occhiello.

Su scala nazionale, altri 1500 chilometri di piste sono in fase di realizzazione mentre altri 5000 sono previsti nei Piani urbani del traffico dei Comuni. Ancora poco rispetto a quanto già è stato realizzato in Europa. Le proposte e le indicazioni sono molte. Le possibilità offerte dal territorio, infinite. Basti pensare alle numerose ferrovie «dismesse» che potrebbero con poca spesa essere trasformate in splendide piste per biciclette. Come potrebbe accadere, solo per fare un esempio, per la Lagonegro - Lauria, un itinerario ferroviario in disuso che si snoda nel Potentino attraverso paesaggi di grande bellezza.

«Il fatto è - spiega Luigi Riccardi, presidente della Federazione italiana amici della bicicletta - che l'Italia sconta un profondo gap culturale rispetto agli altri Paesi non solo europei. Nel nostro Paese, in materia di mobilità urbana, si verifica una diffusa mancanza di consapevolezza della necessità di cambiamento». Insomma, anche se il mercato della bicicletta in Italia è florido e presenta un saldo attivo di circa 800 miliardi, con oltre 5 milioni di pezzi prodotti gran parte dei quali destinati all'esportazione, da noi la cultura delle due ruote stenta a farsi strada. Ma qualcosa si sta muovendo. E arrivano i soldi. Il 7 ottobre scorso, infatti, la Commissione Lavori pubblici del Senato in sede deliberante, ha definitivamente approvato la legge che stanziava 100 miliardi l'anno, a partire dal 1998, per realizzare piste ciclabili e una serie di infrastrutture di appoggio. Si tratta di cofinanziamenti per gli enti locali destinati anche alla realizzazione di parcheggi e strutture di scambio con ferrovie e trasporti pubblici, segnaletica, iniziative promozionali ed educative nelle scuole. Le nuove strade dovranno inoltre nascere con pista ciclabile «incorporata». Stiamo dunque iniziando a pedalare verso l'Europa?

### Eurovelo, cicloturismo attraverso il continente

**Pedaleremo attraverso l'Europa? Questo è il sogno, in fase di realizzazione, del progetto «Eurovelo», lanciato nel 1995 dalla Federazione dei ciclisti europei. Una rete di dodici percorsi cicloturistici transnazionali (tre dei quali in Italia) che dovranno collegare tutti i Paesi del continente per raggiungere le maggiori città.**

Oltre a costituire un importante incentivo all'uso della mobilità alternativa e alla diffusione del turismo «a pedali», Eurovelo sarà in grado di avere ricadute significative in termini di posti di lavoro legati alla realizzazione e manutenzione della rete. Inoltre la cicloroute europea produrrà risultati positivi anche per quanto riguarda la riduzione dell'inquinamento e svolgerà un'azione di trascinamento degli Enti locali verso l'adozione di provvedimenti tesi a moderare il traffico. Effetti benefici che si estenderanno dunque non solo ai cicloturisti ma all'intera popolazione.

Del gruppo promotore di Eurovelo fanno parte il Governo dell'Unione europea ed altri organismi. L'Italia è rappresentata, per ora, dalle Province di Reggio Emilia e di Torino, due dei ca-

poluoghi che saranno attraversati dalle ciclopiste europee.

Lo sviluppo di Eurovelo verrà organizzato a due livelli e prevede un Ufficio centrale che si occuperà di standards, direttive, procedure e informazioni generali. Gli organismi nazionali e regionali, invece, si incaricheranno dello sviluppo e della manutenzione degli itinerari.

Il progetto prevede almeno un itinerario di «alta qualità» di attraversamento e collegamento con altri Paesi.

In Italia si snoderanno tre percorsi. Il numero 1, da Cadice, in Spagna, attraverso la pianura Padana lungo il Po fino a raggiungere Trieste e il confine passando per Venezia. Il numero 5 lungo la «via Roma Francigena» che da Londra conduce a Roma attraversando Como e Milano. Il terzo percorso, il numero 7 è l'itinerario mitteleuropeo che da Capo Nord si conclude a Malta entrando in Italia dal Brennero per imboccare poi la «ciclopista del Sole» fino a Napoli per raggiungere Siracusa e (nave più bici) La Valletta a Malta.

Il primo tratto di Eurovelo dovrebbe essere inaugurato entro il 2000.



### Swizzera è bello Ma solo se assicurati

Lo chiamano, senza scomodare troppo la fantasia, «Swizzera, paese ciclabile». Si tratta di un pacchetto di offerte cicloturistiche che il Canton Ticino presenterà il 31 ottobre a Padova nell'ambito della manifestazione fieristica «Bici sumisura». La Svizzera è davvero una specie di paradiso per pedalatori, con una fitta e ben tenuta rete di piste, asfaltate e non. Ma fate attenzione. Se avete davvero deciso di partecipare ad una delle iniziative proposte assicuratevi che l'organizzazione garantisca ai partecipanti il soccorso sanitario gratuito in caso di incidente. Nella confederazione elvetica l'assistenza sanitaria e i soccorsi sono efficientissimi ma costosissimi. L'esempio che segue è reale. Agosto 1998. Versante svizzero del Passo Spluga. Una marmotta attraversa la strada mentre sopraggiunge un ciclista in discesa. Lo sfortunato cade e si procura un trauma cranico. Scatta l'allarme e arriva l'elicottero che trasporta il malcapitato all'ospedale di Lugano dove viene sottoposto agli accertamenti e alle cure del caso: tac, intervento chirurgico per la rimozione di un ematoma sottodurale, terapia intensiva e altro ancora. Risultato: 71 milioni e rotti da pagare sull'unghia. In Svizzera non c'è la mutua, né reciprocità di assistenza sanitaria con l'Italia. Conclusione: chi intendesse dedicarsi ad un'escursione Ortralpe farebbe bene a stipulare una polizza (peraltro costosa) per le spese di soccorso e assistenza sanitaria.

## È a Ferrara il paradiso delle due ruote

### La città dove i bambini imparano prima a pedalare che a camminare



Ferrara è la città più ciclabile d'Italia. Qui, secondo un detto popolare, i bambini imparano prima a pedalare che a camminare. E che sia la capitale dei ciclisti lo confermano i numeri: si calcola che ogni ferrarese possieda in media 2,8 biciclette. Sul totale degli spostamenti in città, il 30,7% avviene normalmente in bicicletta e il 16,7% usa esclusivamente questo mezzo per recarsi al lavoro o al luogo di studio. Questo avviene per lunga tradizione storica, quanto per una felice condizione geografica (la città si estende tutta in pia-

no, e per le facilitazioni create dal Comune, come la presenza di un'area pedonale di 5 ettari ed una zona a traffico limitato di 50 ettari. Presso l'assessorato all'Ambiente del Comune di Ferrara esiste dal 1996 anche un «Ufficio biciclette», coordinato da Gianni Stefanati, il quale per andare al lavoro pedala ogni giorno per 20 chilometri e fra poco avrà la soddisfazione di installare all'ingresso della città un cartello stradale che, sotto il nome di Ferrara, indica la sua qualifica di «Cities for cyclists», come altre consorelle euro-

pee. La città dispone di circa una cinquantina di chilometri di piste ciclabili di diversa tipologia, cui vanno aggiunti i 9 chilometri del percorso anulare ciclabile corrispondente alla cinta muraria della città, di cui 6 già disponibili. I percorsi - come spiega lo stesso Stefanati - prendono in considerazione gli spostamenti casa-lavoro, casa-studio, casa-stazione e per raggiungere i servizi in generale, e sono basati il più possibile sul comportamento spontaneo dei ciclisti secondo modelli di integrazione, non di segregazione. «I

quartieri più lontani - aggiungendone non più di 5 Km dal centro, perciò nel Piano urbano del traffico approvato quest'anno hanno particolare importanza le piste a raggera, collegate con quelle di penetrazione previste, due delle quali sono già completate e altre cinque in fase di realizzazione». Lo stesso scopo perseguono i criteri di moderazione della circolazione adottati, come le zone residenziali, le strade a 30 km e quelle a fondo chiuso ma aperte alle bici. Sono inseriti nel progetto due punti di interscambio modale con

noleggio biciclette: uno (da realizzarsi) in via del Lavoro, nei pressi della stazione ferroviaria, per chi raggiunge Ferrara da nord, l'altro (già attivo) al Parcheggio «Centro Storico» lungo via Darsena per chi proviene da sud. Poi ci sono i cicloparcheggi: 2.465 posti pubblici e 330 quelli custoditi. La stazione ferroviaria è stata ultimamente arricchita con un sistema di cicloparcheggio di circa 850 posti. Si prevede inoltre l'installazione di portabiciclette che garantiscono più sicurezza nelle zone a rischio di furti.

l'U multimedia vi invita a una imperdibile giornata noir

Giovedì 22 ottobre dalle 12 alle 22 al cinema Mignon di Roma via Viterbo 11 proiezione non stop di grandi film noir con ingresso libero.

Sala grande

Le Iene

I Soliti Sospetti

Carlito's Way

Il Grande Lebowski

Blood Simple

Sala piccola

Blade Runner

L'amico Americano

Blue Velvet

Il Cattivo Tenente

Il Grande Caldo



Dalle 22,30 al'Horus Club di Roma piazza Sempione

Grande Festa Noir con la partecipazione straordinaria di misteriosi ospiti.

Gradito abito "noir" Ingresso libero

l'U multimedia

L'occasione colta