


PRIMI PASSI PER LA COSTRUZIONE DI UNA RETE NAZIONALE

Costruire un ITINERARIO CICLABILE

FABRIZIO BONOMO



Da pochi mesi l'Italia dispone di un suo itinerario ciclabile a scala nazionale, che dal Brennero scende quasi ininterrottamente fino a Verona, per un totale di circa 260 chilometri, e rappresenta il tratto iniziale della cosiddetta Ciclopista del Sole, ideata nel 1991 come dorsale nord-sud di una rete per la mobilità lenta che fino ad oggi è rimasta sulla carta. Da qui l'importanza di questo primo tratto, perchè collega il nostro Paese con l'estesa rete di piste ciclabili presente a nord delle Alpi e allo stesso tempo mette in luce le difficoltà e le soluzioni amministrative e tecniche per realizzare un itinerario ciclabile (dai materiali alla segnaletica, alle possibilità offerte dal territorio), oltre che la necessità di un approccio per grandi itinerari continui e non più per segmenti, con attenzione alla riconoscibilità dei tracciati

Ciclopista del Sole è il nome di un progetto ambizioso, presentato nel 1991 dalla Federazione italiana amici della bicicletta (Fiab) alla manifestazione Velocity di Milano; consiste nella creazione di un itinerario ciclabile nazionale dal Brennero a Napoli, e da qui alla Sicilia e alla Sardegna, attraverso piste ciclabili e strade adatte al diporto ciclistico, con due direttrici di attraversamento degli Appennini: una centrale, via Bologna, Firenze e Siena; l'altra tirrenica, via Mantova, Parma, Massa Carrara, Pisa, Livorno, Grosseto e Roma, dove le due direttrici si ricongiungono.

Dopo quindici anni questo progetto è ancora sulla carta, tranne che per il tratto iniziale di circa 260 chilometri dal Brennero al lago di Garda e Verona, tracciato sostanzialmente lungo i fiumi Isarco, Adige e Mincio e costituito da un insieme di reti locali, alle quali è stata data dignità di itinerario dall'azione promozionale di Fiab e dalla pubblicazione, nell'ottobre scorso, di una guida edita da Ediciclo. Sembra poca cosa rispetto agli oltre 3 mila chilometri previsti della Ciclopista, e ancora meno se si considerano le decine di migliaia di chilometri di itinerari nazionali e internazionali realizzati in pochi anni al di là delle Alpi.

Però è una novità assoluta per l'Italia, perchè si tratta del primo vero itinerario completo a disposizione del turismo in bicicletta (ce n'è un'altro potenziale, che è il Po, però fa ancora molta fatica a trovare una fisionomia), ed è collegato alla ben più estesa rete austriaca ed europea. Allo stesso modo sono significativi l'approccio e le modalità che hanno portato alla sua realizzazione, sia rispetto a quanto avviene all'estero sia, ancora più importante, riguardo ai nodi da sciogliere, alle soluzioni e alle possibilità concrete per un suo effettivo prolungamento verso sud e la creazione di una più ampia rete nazionale.



Ciclopista del sole fra Egna e Ora, lungo l'Adige

In questo senso il primo tratto della Ciclopista del sole è particolarmente istruttivo su cosa significa dare forma a un itinerario ciclabile in Italia, a tutti i livelli: da quello progettuale-amministrativo, segnato dall'assenza di politiche nazionali e dalla frammentazione amministrativa, ai limiti normativi (in particolare riguardo all'uso delle piste ciclabili e alla segnaletica); dalla mancanza di cartografia alle difficoltà dovute a un territorio orograficamente complesso e antropizzato, fino alla vasta gamma di soluzioni utilizzabili, sia nell'individuazione dei tracciati, con il contributo importante dei fiumi e delle ferrovie dismesse, sia in termini di costi e di tipologie costruttive.

Il tutto nel quadro di una crescita continua di questo tipo di turismo, ormai consolidato in Europa, che vede un utilizzo sempre maggiore degli itinerari che sono progressivamente resi disponibili, compresa la Ciclopista del Sole, considerando che nel 2006 il tratto trentino ha registrato oltre un milione di passaggi.

Evoluzione delle reti ciclabili in Europa

L'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto o per turismo vede una crescita costante in Europa, in particolare negli ultimi dieci anni, e va di pari passo sia con lo sviluppo delle infrastrutture sia con una loro diversa concezione: dal 1991 ad oggi al di là delle Alpi hanno preso corpo progetti importanti e di grande respiro, di scala nazionale e internazionale, mentre al tempo stesso si è passati dal concetto di pista ciclabile, prevalentemente urbana, a quello di itinerario, e poi a quello di rete di grande scala,



con pari dignità rispetto alle altre reti trasportistiche di primo livello, ferroviarie e autostradali.

Il progetto più rilevante è Eurovelo, proposto nel 1998 dall'European Cyclists' Federation (Ecf), che punta a sviluppare una rete di 12 itinerari ciclabili di lunga percorrenza attraverso tutto il continente, estesa su oltre 65 mila chilometri, di cui più di 20 mila già realizzati, attraverso la fusione di tratti nazionali esistenti, raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali; lo scopo è duplice: favorire il transito di turisti in tutta l'Europa e valorizzare localmente la via ciclabile come soluzione alternativa di trasporto.

Rispetto alla rete Eurovelo l'Italia è interessata da tre itinerari: il 7, da Capo Nord a Malta, attraverso la Ciclopista del Sole; il 5, concepito come via Francigena "ciclistica" da Londra a Brindisi passando da Milano e Parma; l'8, che percorre la costa del Mediterraneo da Cadice ad Atene, con il tratto centrale sviluppato lungo il Po.

Eurovelo però non avrebbe senso se oggi non esistessero già numerose reti nazionali, cresciute rapidamente negli ultimi dieci anni in tutti i Paesi a nord delle Alpi, in modo coordinato e secondo progetti già concepiti in termini di rete, che spesso si associano a vere e proprie

politiche di marketing e di sviluppo del turismo.

In Vallonia – segnala Claudio Pedroni, Responsabile Fiab per le reti cicloturistiche – il programma Ravel ha messo a punto 2 mila chilometri di itinerari ciclabili senz'auto; quasi altrettanto estesi sono gli itinerari cicloturistici offerti dalla Spagna, creati utilizzando i sedimi di ferrovie dismesse, identificati e promossi con il nome *La Vías Verdes*.

L'Austria ha avviato il suo programma di infrastrutturazione nel 1987, promosso dall'Ufficio nazionale del turismo, e oggi dispone di circa 4 mila chilometri di piste articolate su 30 itinerari dai quali è possibile raggiungere tutto il resto dell'Europa a nord delle Alpi.

La rete ciclabile svizzera, promossa e realizzata fra 1995 e 1999 dall'associazione degli albergatori, oggi si estende su oltre 3 mila chilometri, con nove itinerari, e rappresenta una voce di rilievo in una strategia turistica nazionale oltre che di una politica di riequilibrio modale che sta portando alla creazione di una rete lenta nazionale (piedi, bici, treno, bus), che colleghi tutte le principali città del Paese.

In Danimarca la rete principale è di oltre 4 mila chilometri, che corrispondono al 6 per cento della rete stradale nazionale; lo stesso vale per l'Olanda, dove la rete è di 6 mila chilometri, l'Inghilterra (17 mila), la Germania (35 mila chilometri).

Complessivamente – spiega Claudio Pedroni – le reti ciclabili di primo livello in Europa hanno un'estensione equivalente a circa il 5/6 per cento della rete stradale di ogni singolo Paese, non a caso il progetto Bicitalia promosso da Fiab, come evoluzione a rete della Ciclopista del Sole, prevede un'estensione di circa 15 mila chilometri, articolati in 14 itinerari, che sono appunto il 5 per cento della rete stradale italiana, che ha circa 310 mila chilometri.



- | | |
|---|---|
| <p>North – South Routes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ① Atlantic Coast Route: North Cape – Sagres 8,186 km ② Pilgrims Route: Trondheim – Santiago de Compostela 5,122 km ③ Via Romea Francigena: London – Rome and Brindisi 3,900 km ④ The Sun Route: North Cape – Malta 7,305 km ⑤ Baltic Sea to Adriatic Sea [Amber Route]: Gdansk – Pula 1,930 km ⑥ East Europe Route: North Cape – Athens 5,984 km | <p>West – East Routes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⑦ Capitals Route: Galway – Moscow 5,500 km ⑧ Roscoff – Kiev 4,000 km ⑨ Atlantic Ocean to Black Sea [Rivers Route]: Nantes – Constanta 3,653 km ⑩ Mediterranean Route: Cádiz – Athens and Cyprus 5,888 km <p>Circuits:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ⓜ Baltic Sea Cycle Route [Hansa circuit] 7,980 km Ⓝ North Sea Cycle Route 5,932 km <p>Total network: 65,380 km</p> |
|---|---|





Il progetto Bicalitalia, ipotesi di rete italiana

Il progetto Bicalitalia rappresenta il primo tentativo concreto di realizzare anche in Italia una serie di corridoi liberi dal traffico, una rete di mobilità lenta a scala nazionale con piena dignità nella pianificazione trasportistica.

La rete è stata proposta per la prima volta da Fiab nel 2000, implementata poi nel 2002 con uno studio di fattibilità di larga massa presentato al ministero dell'Ambiente, sulla base di quanto indicato dalla delibera del Cipe dell'1 febbraio 2001, che impegnava il Ministro dei trasporti e della navigazione a valutare

la fattibilità di una rete che incentivasse forme di turismo sostenibile; il progetto è stato ulteriormente approfondito nel 2003 con uno studio di fattibilità dell'intera Ciclopista del Sole, realizzato da Fiab per l'allora ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Complessivamente Bicalitalia prevede circa 15 mila chilometri di rete ciclabile nazionale (oggi ne esiste circa il dieci per cento) che attraversa tutto il Paese, tocca ogni capoluogo regionale e si basa su una serie di itinerari nord-sud intersecati da vie est-ovest, da costa a costa.

Il tutto tracciato guardando alla migliore qualità escursionistica storica e ambientale disponibile, compresi i principali

centri storici, ma anche tenendo conto dei limiti e delle opportunità offerte dal territorio, come canali, fiumi, ferrovie dismesse, parchi ecc., per minimizzare costi economici e impatti ambientali.

Per ora però tutto rimane a livello di idea, di proposta culturale di un'associazione, a parte, appunto, il primo tratto della Ciclopista del Sole.



Strategie economiche basate sulla bicicletta

Reti molto estese con spazi adeguati e sicuri permettono di viaggiare in sicurezza sapendo che di poter proseguire liberamente, fino a oltre le possibilità del singolo, che così può costruire un proprio itinerario su misura, per raggiungere una meta o visitare un territorio.

Non a caso lo sviluppo dei grandi itinerari in Europa è accompagnato o promosso sempre più spesso da politiche economiche basate sulla promozione di un turismo legato alla scoperta del territorio e ad economie di media e di piccola scala (ospitalità, ristoro, assistenza tecnica, accompagnamento di gruppi, editoria specializzata).

L'Austria vive di questo: si stima che più del 20 per cento del suo turismo sia legato alla bici, grazie all'implementazione di itinerari protetti, ben segnalati, fatti anche alle famiglie e di notevole interesse paesaggistico, a partire da quelli sul Danubio e la Drava (con la ciclabile che nasce in Italia, per sei chilometri), o nei Tauri, nel salisburghese, o fra il lago di Costanza e la valle del Reno; nel 2006 l'Austria ha investito molto sulla promo-

zione dei suoi itinerari ciclabili, con pubblicazioni anche sulle più diffuse riviste italiane di natura e turismo, perchè nelle piste austriache la presenza di italiani è molto alta.

In Svizzera, i promotori si vantano di avere varato una formula vincente e redditizia, che nel 2004 ha visto oltre 4 milioni di persone compiere escursioni giornaliere sugli itinerari nazionali e altre 170 mila circa impegnate in escursioni di più giorni, per un totale di oltre 200 milioni di chilometri percorsi (rilevati con contatori automatici, conteggi manuali e interviste), con circa 570 mila pernottamenti negli alberghi e altre strutture ricettive (lungo i percorsi ci sono circa 800 esercizi "a misura di ciclista" che hanno improntato la loro offerta alle esigenze specifiche dei cicloturisti), per un fatturato annuo di 130 milioni di franchi (quasi 80 milioni di euro). Nel complesso – precisa Pedroni – i dati del 2005 indicano la presenza di sei milioni di cicloturisti europei e due milioni di italiani, dimostrando che il cicloturista ha superato la monocultura della vacanza e punta sempre più a un turismo attivo e itinerante.



Il primo tratto della Ciclopista del Sole

Come già detto, l'Italia si inserisce in questa rete con il primo tratto della Ciclopista del Sole, che si sviluppa lungo le valli fluviali dell'Isarco, dell'Adige e del Mincio, per un totale di 400 chilometri, comprese le varianti, in particolare quella da Bolzano a Merano.

Il fatto che parta dal Brennero e attraversi le regioni a nord ha un motivo preciso – afferma Claudio Pedroni – cioè (in assenza di una strategia politica nazionale), la necessità di sfruttare i tratti dove esiste o è in costruzione la più importante infrastruttura disponibile in Italia, che è il sistema ciclabile dell'Adige, considerando che la Provincia di Trento è stata la prima ad elaborare un piano strutturato di rete ciclabile, tanto che oggi è interamente completata e ha un utilizzo molto intenso; inoltre il Brennero rappresenta la porta verso l'Austria e la Germania, dove la mobilità ciclabile e il turismo in



- Ciclabili
- Lago di Costanza p. 6
 - Isar p. 10
 - Mozart p. 12
 - Salzkammergut p. 14
 - Taurin p. 17
 - Drava p. 20
 - Danubio p. 24
 - Elva p. 26
 - Mur p. 27
 - Vienna p. 34
 - Lago Neusiedlsee p. 36





Tra volontarismo e progettualità locale

Il primo dato che emerge dall'esperienza della Ciclopista del Sole è la mancanza di una politica complessiva di sviluppo di una rete di mobilità lenta nazionale, e di un soggetto che la attui, non solo in termini di costruzione, ma anche di norme, di provvedimenti, di segnaletica, di cartografia.

La Ciclopista esiste essenzialmente come progetto di una associazione e come prodotto editoriale con carte e descrizione del percorso – ribadisce Claudio Pedroni – ma nella realtà è un mosaico di realizzazioni locali, esistenti o in progetto, che Fiab ha cucito fra loro; di fatto non si pedala su un itinerario nazionale, preciso e riconoscibile, ma sulla rete ciclabile della Provincia di Bolzano, su quella della Provincia di Trento, sulla ciclabile della Provincia di Mantova e sulle non ciclabili, per ora, della Provincia di Verona.

La Ciclopista ha un logo, anch'esso ideato da Fiab, con il quale si potrebbe identificare l'itinerario nel suo insieme e quindi dare unità a reti diverse, però non è presente ancora sui segnali stradali perché, a differenza di quanto accade al di là delle Alpi, non è assunta come infrastruttura nazionale, con un proprio disciplinare costruttivo e una segnaletica ad hoc.

Viceversa, la rete ciclabile svizzera è stata creata tenendo conto di tutti gli aspetti di comunicazione, con un logo,

bicicletta sono una realtà consolidata. Non è stato facile trovare un itinerario spedito, ma anche sicuro e interessante, con le caratteristiche indispensabili di qualità ciclistica – ricorda Pedroni – ma dove possibile si snoda su piste ciclabili in sede propria, in particolare negli 85 chilometri sulle due sponde del fiume Adige, in provincia di Bolzano e di Trento, dove si utilizzano vecchie strade arginali quasi interamente interdette al traffico veicolare.

Parte del percorso interessa però strade minori, anche se a basso traffico, con alcuni attraversamenti di strade importanti; quindi, pur essendo un itinerario completo, molte volte deve tenere conto della presenza e dei rischi della coabitazione con altri veicoli, oltre che con i pedoni, perché in Italia le piste sono tutte "ciclopedonali", contrariamente a quanto avviene all'estero.

Di fatto, oggi la Ciclopista è un mosaico di situazioni: i primi chilometri dal Passo a Vipiteno non sono su pista ciclabile, anche se è in costruzione; da Vipiteno fino a Chiusa sono su un percorso ciclabile; da Chiusa a Prato Isarco la pista non c'è, ma la Provincia di Bolzano la sta costruendo (dopo che ha riscattato un vecchio sedime ferroviario); torna ad essere una vera pista ciclabile lungo l'Isarco e l'Adige, così come da Bolzano a Merano e da qui a San Leonardo di Passiria.

La parte veronese non ha piste ciclabili, che tornano però più avanti, nella provincia di Mantova, sul Mincio, da dove si fanno concreti ulteriori, possibili sviluppi verso sud: il sistema fluviale Mincio-Po ha già un buon livello di infrastrutturazione ciclistica, lavori sono in corso dalle province di Mantova, Verona e Modena, e altri sono allo studio in provincia di Parma, per raggiungere il Passo della Cisa e quindi il Tirreno.



una segnaletica e una cartografia, così che il ciclista pedala su percorsi riconoscibili, lungo i quali si trovano punti di ristoro e servizio anch'essi identificati dal medesimo logo.

In Inghilterra, da oltre dieci anni esiste il National Cycle Network, un ente governativo che ha il compito di sviluppare la rete nazionale, sotto la guida di un coordinatore responsabile.

In Danimarca è stato creato un ufficio apposito presso l'Ufficio nazionale delle strade, del ministero dei Trasporti, con persone dedicate alla realizzazione e gestione della rete ciclabile nazionale, che è concepita come uno dei livelli di infrastrutture primarie del Paese.

All'estero è chiaro che la rete ciclabile nazionale è preoccupazione di qualcuno – ribadisce Pedroni – mentre in Italia lo è solo di Fiab e di un editore, ed è sorprendente, perché l'Italia è il primo produttore di biciclette in Europa e tra i primi ad avere il turismo come risorsa.

I limiti della frammentazione

Un secondo dato che emerge dallo sblocco della Ciclopista è che a scala locale si comincia a sopperire alla mancanza di iniziativa a scala nazionale: alcune amministrazioni stanno infatti iniziando a realizzare infrastrutture ciclabili secondo un concetto di itinerario e sulla base dello schema nazionale Bicitalia, che pur rimanendo un progetto volontaristico proposto da un'associazione, permette a chi realizza un singolo tratto di sapere



che sarà collegato con il resto dell'Italia e dell'Europa.

La nostra speranza è che fornendo un itinerario – rivela Claudio Pedroni – le amministrazioni pubbliche canalizzino i loro interventi guardan-

do a un obiettivo a scala maggiore invece di costruire singoli pezzi scollegati; infatti oggi esistono circa 120 ciclovie, per un totale di 2.500 chilometri, tutte realizzate da e su iniziativa di istituzioni locali, di solito le Province, ma con un grado di protezione e di qualità molto variabile fra loro e, soprattutto, se si escludono le realtà di Trento e Bolzano, quasi sempre costituite da segmenti isolati, non in rete e di lunghezza generalmente inferiore ai 20 chilometri.

Un'altro obiettivo non indifferente, se non prioritario, è che le amministrazioni si mettano d'accordo fra loro, come



è avvenuto ad esempio pochi mesi fa, quando le Province di Mantova e di Modena si sono coordinate e hanno realizzato insieme un percorso continuo sul fiume Secchia, adottando una segnaletica omogenea,

proposta da Fiab.

L'importanza di quest'ultima ciclovia risalta ancora di più se si considera che a tutt'oggi non esiste ancora la pista lungo il Po, la più semplice da realizzare, a causa delle divisioni fra Comuni, Province e Regioni: a nord delle Alpi, il grande e frequentatissimo itinerario lungo il Danubio è di quattro nazioni, che insieme hanno creato un'unica pista con un unico nome; in Italia il Po è della Lombardia, dell'Emilia Romagna e del Veneto, così che non si

riesce a costruire una pista ciclabile che di fatto esiste già, perchè è rappresentata dall'argine maestro; basterebbe aprire una convenzione con il Magistrato del Po, pagare la concessione e assumersi la responsabilità della sicurezza stradale dell'argine – precisa Pedroni – come fa del resto l'Anas, che ha una Statale sull'argine del Po e come è stato fatto per le ciclovie in provincia di Parma, sul Taro e sul Po.

Di fatto nella pianura Padana gli ostacoli sono solo politici e amministrativi, mentre in altre parti d'Italia i problemi sono più di tipo orografico.



Importanza della segnaletica dedicata

La segnaletica specifica che indica l'itinerario della Ciclopista del Sole non c'è, così come non c'è il segnale che indichi da che parte andare; ma questo è un'altro dei problemi della mancanza di un'interesse e di un'azione a livello nazionale, aggravato dalla stessa normativa, in particolare il Codice della Strada, che considera essenzialmente la segnaletica necessaria per i veicoli a motore ed esclude le alternative.

Negli altri paesi europei (compresi i nuovi arrivati dell'Est, come Slovenia), esiste invece un sistema integrato, che insieme all'infrastruttura e alla cartografia prevede una segnaletica specifica per la mobilità ciclabile – rivela Claudio Pedroni – adatta cioè alla dimensione delle piste e all'altezza e alla velocità di chi si muove sulle biciclette.

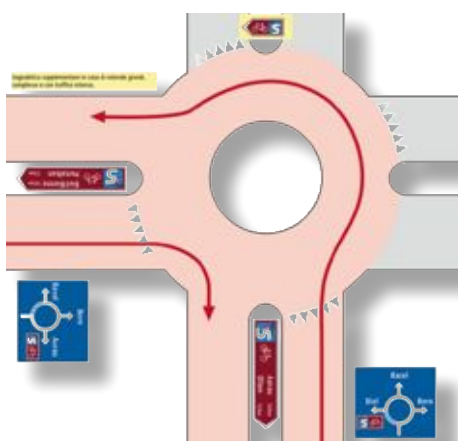
In Danimarca, ad esempio, esiste una specifica tecnica (il Cycle route signs) e un documento ufficiale (Road Directorate), che fissano dimensioni, caratteristiche e modalità di posizionamento dei cartelli per le piste, compresa una gerarchizzazione per importanza, cioè itinerario nazionale, itinerario locale ecc.

La Svizzera ha sviluppato il progetto di una rete turistica nazionale elaborando anche una segnaletica ad hoc, definita nei minimi particolari da una Direttiva specifica, edita dalla fondazione Svizzera in bici (i promotori) e dall'Ufficio federale delle strade (Ustra).

Nella Direttiva svizzera sono previste tutte le situazioni e le necessità: dal logo della rete al numero identificativo del

singolo itinerario; dalle bandierine esposte dalle strutture di supporto "amici del ciclista" (alberghi, punti di ristoro, meccanici) ai cartelli stradali definiti secondo le diverse situazioni, compresi gli incroci di vario tipo e le biforcazioni ecc. (tanto che sugli indicatori di direzione dei tratti condivisi da due percorsi figurano i simboli di entrambi e non di una pista ciclabile generica), fino al tipo di segnali da integrare nella segnaletica tradizionale.

Inoltre, le indicazioni del sistema sviz-



zero iniziano sempre da una stazione ferroviaria, ogni percorso ha un numero e un nome e alle biforcazioni, oltre ai simboli dei percorsi figurano sempre la destinazione e la distanza; periodicamente si trovano anche le tavole dei dislivelli, che segnalano le salite più importanti (superiori ai cento metri); in generale esiste una logica gerarchica precisata con colori differenti, come negli altri Paesi, dove però è specificato che il rosso indica i percorsi raccomandati ai ciclisti

e il giallo i sentieri per le escursioni a piedi (il bianco indica invece le strade secondarie, il blu le strade principali, il verde gli indicatori di direzione per accedere alle autostrade).

In Francia, documenti analoghi sono stati elaborati dal

Certu, l'Ufficio superiore delle infrastrutture, organismo di studi del ministero de l'Urbanisme, compreso un corposo documento tecnico sulla segnaletica ciclabile che prevede segnali di 20 centimetri non ammessi dal Codice della strada italiano.

Quest'ultimo aspetto è stato sottolineato dalla Fiab, che ha proposto di realizzare anche in Italia una segnaletica a uso del ciclista, con ad esempio un cartello di 50 x 10 centimetri; però il Codice della strada vieta espressamente segnali diversi da quelli da lui previsti, imponendo così cartelli di 100 x 20 negli ambiti urbani e 135 x 40 negli ambiti extraurbani, che non possono però essere collocati su molte piste, come ad esempio sull'argine del Po.

Il motivo è che il Codice è fatto su misura per le velocità dell'automobilista, e queste dimensioni hanno senso a una velocità di 70 chilometri l'ora, così come ha ragione nel dire che se il messaggio è confuso si possono fare incidenti, ma lo ha molto meno per le velocità del ciclista.

Il risultato è che in Italia, a fronte di un sistema rigido, si diffondono le soluzioni più disparate: sulle piste ciclabili della val Passiria si trova un segnale; nel ferrarese un'altro; nel sistema parchi dell'Emilia Romagna un'altro ancora (che palesemente è in contrasto con il Codice della strada, ma viene fatto ugualmente, perchè comunque fa parte di un sistema integrato); a Parma ce n'è un'altro ancora, già più organizzato, anche se di dimensioni elevate; lo stesso avviene a Pisa, sull'Arno. Per questo la Fiab ha elaborato una proposta per organizzarli e renderli omogenei, prendendo spunto dagli esempi esteri, come quello francese, ma rendendoli compatibili con il Codice della strada e pertanto utilizzabile già oggi dalle amministrazioni titolari degli itinerari ciclabili; una seconda proposta prevede una specializzazione della segnaletica per la bici, soprattutto per quanto riguarda le dimensioni e il colore. Per ora, comunque, tutto è in alto mare, con solo alcune possibili applicazioni allo studio da parte di Enti e Amministrazioni pubbliche locali.



La cartografia adeguata, disponibile all'estero

La cartografia è un'altro tasto dolente che l'esperienza della Ciclopista mette in luce, perchè in Italia non esiste una carta generale ciclabile, ma solo alcune carte dedicate a particolari zone di interesse turistico che comunque non sono concepite per la mobilità ciclabile.

C'è qualcosa per gli escursionisti a piedi – puntualizza Pedroni – ma per la bici non c'è nulla: la scala adatta sarebbe

geografico militare (Igm), splendide dal punto di vista qualitativo ma difficili da trovare e comunque non dedicate al ciclista, perchè non ci sono indicazioni di sicurezza, ad esempio il livello di traffico o sul tipo di tracciato.

Per questo la guida della Ciclopista del Sole suggerisce di utilizzare carte più dettagliate come quelle della Kompass e, nelle Venezie, della Tabacco o della Berica editrice, anche se non dedicate alla mobilità ciclabile.

Ben diversa è la situazione all'estero, ad

dettagliato tutte le piste, gli itinerari su strade locali ecc., evidenziando con tre colori differenti le strade dove la bici non deve andare perchè troppo trafficate, quelle a medio traffico e quelle compatibili, "amiche del ciclista".

Le carte si trovano nelle maggiori librerie e nei grandi magazzini, e il paradossale è che dispongono delle migliori carte esistenti sull'Italia: sei volumi (in tedesco) dedicati alle aree o agli itinerari maggiormente frequentati dai turisti tedeschi, come l'Adige, il Veneto, la Toscana, il Po (da Milano a Pavia, Piacenza e Ferrara). Simile la situazione in Austria, con carte al 50.000, 75.000, 100.000, 125.000, 50.000. In Olanda la cartografia dedicata specificamente al ciclista è meno abbondante, ma a grande scala esistono mappe dedicate al 200.000, stampate su carta speciale resistente alla pioggia (evento piuttosto frequente in Olanda) e sono poi in vendita carte in scala più dettagliata presso gli uffici turistici, presenti in quasi ogni città.

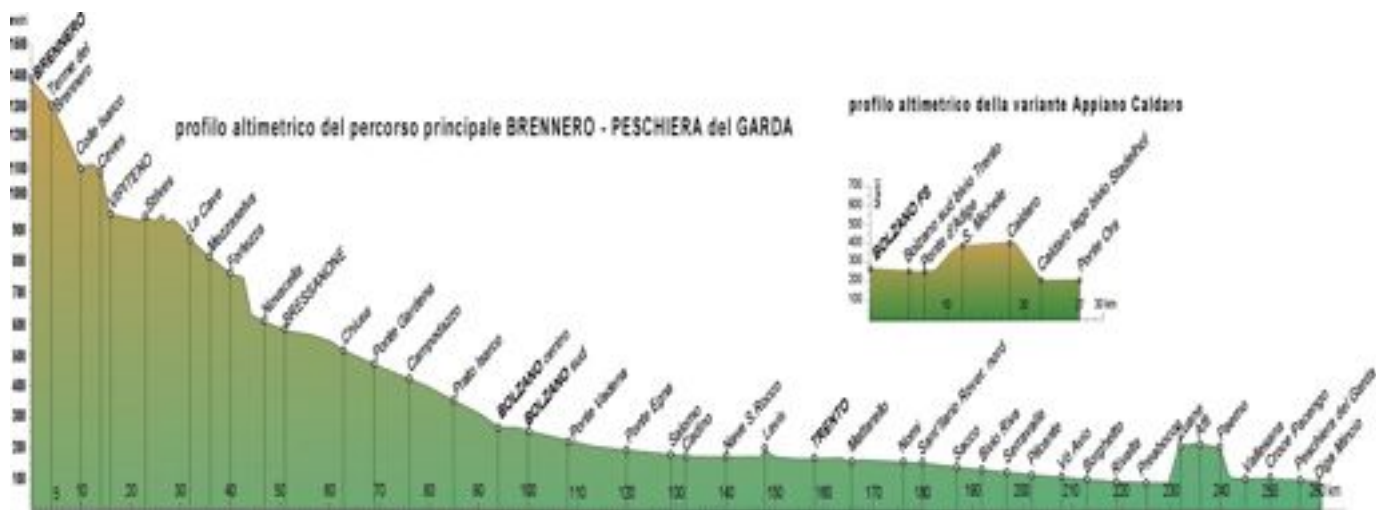


quella 1:50.000 o 1:100.000, ma in Italia non esistono carte simili; ci sono quelle regionali del Touring, abbastanza buone, ma a scala 1:200.000 e pensate per l'automobilista; con un po' di fortuna si possono recuperare le carte dell'Istituto

esempio in Germania, dove esiste una cartografia dedicata, di tutto il territorio nazionale (al 150.000, affiancata da alcune carte regionali o per itinerario, al 75.000 e al 100.000) e anche di una parte dei paesi vicini, che riporta in modo

Soluzioni tecniche e territorio

In termini di costruzione vera e propria, il primo tratto della Ciclopista del Sole insegna molto, perchè, contrariamente a quanto si crede, il nodo non è realizzare una pista ciclabile pavimentata ma, appunto, creare un itinerario continuo, ben segnalato, oltre che sicuro e protetto; solo in seconda battuta diventa importante il suo assetto fisico.





Sulla pavimentazione non ci sono delle grossissime pretese – conferma Claudio Pedroni – e tutte le pavimentazioni in genere vanno bene; le uniche che andrebbero evitate sono quelle con gli autobloccanti, perché si aprono e possono provocare cadute; alcuni le vorrebbero sterrate, perché rifiutano l'asfalto (ritenuto negativo dal punto di vista ambientale), ma una buona asfaltatura aiuta e dura venti/trent'anni, perché non ha l'usura dovuta al passaggio di auto o mezzi pesanti. Ci sono ovviamente soluzioni intermedie per i tracciati extraurbani – sostiene Pedroni – come quella del macadam, cioè pietrisco o ghiaietto compresso mischiato a materiale collante, come acqua, bitume o asfalto, che permette di ottenere una superficie solida in grado di consentire il deflusso di acque evitandone il ristagno. Viceversa, le ciclabili urbane rispondono ad altri bisogni: si tende a usare la colorazione, che però non rappresenta una soluzione fondamentale, anche perché le pavimentazioni sono molto costose e dopo un certo periodo il colore si perde.

Decisamente più importante è invece l'individuazione e lo sfruttamento delle potenzialità offerte dal territorio e l'uso di soluzioni tecniche a basso costo ma di importanza decisiva per un itinerario di mobilità ciclabile, come i piccoli ponti, il recupero dei sedimi di ferrovie dismesse e lo sfruttamento degli argini dei fiumi.

C'è da dire che l'Italia ha un problema che altri paesi non hanno – ammette Pedroni – che consiste nell'orografia: fare la ciclabile sul Danubio non è molto complicato; in Toscana lo è,

decisamente, e questo è un elemento forte, che ha frenato la costruzione della Ciclopista del Sole nella sua interezza, perché sul Danubio significa andare in piano dalla sorgente fino a oltre Budapest, per circa 1.800 chilometri, mentre in Italia è necessario superare gli Appennini, sia procedendo da nord a sud che da est a ovest.

Andare in bici dall'Abruzzo alla Campania è faticoso – continua Pedroni – così come ci sono tratti di costa impraticabili, specie al Sud; sull'Arno ci sono invece problemi di antropizzazione, con fabbriche e abitazioni fin sull'argine, invece il Tevere è un'asta bellissima, e non si capisce perché non sia sfruttata dal punto di vista turistico. La Ciclopista del Sole mostra chiaramente come i fiumi siano la principale opportunità offerta dal territorio, dimostrando che la manutenzione idraulica di argini di fiumi

e canali può consentire la realizzazione di una ciclovie, con pochissima spesa. Allo stesso modo dimostra che in molti casi gli elementi di cesura, come strade, ferrovie o fiumi possono essere superati con soluzioni pratiche e poco costose: in provincia di Bolzano il recupero di un vecchio ponte Bailey sull'Adige, del tipo di quelli realizzati nella seconda guerra mondiale per sostituire i ponti distrutti (costruito sul tracciato della vecchia ferrovia di Maria Teresa d'Austria), ha permesso di dare continuità alla Ciclopista del Sole; nella provincia di Reggio Emilia la soluzione è stata un ponte flottante sul fiume, che sale e scende con la piena ed è sempre transitabile da pedoni e biciclette.

In altri casi – segnala Pedroni – un ponte in lamellare, con una luce di 30 metri, potrebbe essere la soluzione per il collegamento fra due territori, e richiede un investimento limitato, di 40/50 mila euro. Infine, una opportunità spesso dimenticata sono i sedimi di ferrovie dismesse, e anche in questo caso fa scuola il primo tratto della Ciclopista del Sole e l'Alto Adige in generale, che ne utilizza efficacemente due: la ex ferrovia Bolzano-Caldaro-Sant'Antonio, lunga 13 chilometri, inaugurata nel 1898 e chiusa negli anni Settanta (costruita per favorire i collegamenti tra il capoluogo e i centri dell'altopiano, meta di turismo della nobiltà e della borghesia austro-ungarica), oggi ospita la ciclabile da Bolzano ad Appiano e Caldaro; la ex ferrovia da Mori a Riva, inaugurata nel 1891 e soppressa nel 1936, trasformata interamente in un percorso ciclabile. ■

