

Fiab, lettera a Fedriga «Incentiva l'uso della bici per battere i contagi»

► Il presidente Mastropasqua ha scritto al governatore
«Le due ruote limitano auto e bus: incentivi e più piste»

LA PROPOSTA

PORDENONE L'auto è un ambiente ristrettissimo, dove la possibilità di trasmissione di batteri e virus è molto alta, soprattutto se utilizzata da più persone. Anche il "car sharing" è messo in crisi dall'emergenza coronavirus, così come il trasporto pubblico. Si salvano solo i mezzi a due ruote utilizzati da una singola persona, che oltre ad essere utilizzati all'aria aperta, dove il contagio è molto più difficile, così come l'assemblamento di più persone, stimola le difese immunitarie, aiutandoci ad affrontare qualsiasi malattia, mettendoci fra l'altro al riparo da disturbi quali obesità, diabete, malattie cardiovascolari e migliorando, oltretutto, la nostra forma fisica generale, il che non guasta. I benefici della bicicletta, non solo per la salute, ma anche per la nostra economia, sono al centro di una lettera che il coordinatore regionale della Fiab regionale, Luca Mastropasqua, ha inviato, nei giorni scorsi, al presidente della Regione, Massimiliano Fedriga.

TURISMO

«Questo settore economico - afferma il coordinatore di Fiab Fvg - è oggi uno dei più duramente colpiti. Il cicloturismo rappresenta una risorsa e una opportunità che dobbiamo cogliere appieno per le sue peculiarità: ricaduta diffusa su tutto il territorio, prolungata stagionalità e alta propensione alla spesa dei cicloturisti. Un ulteriore punto di forza per la Fase 2 è che il cicloturismo garantisce, per sua natura, un certo distanziamento sociale, a differenza di altre forme di turismo. Per questo settore tre sono i fattori critici di successo: le infrastrutture, la comunicazione, i servizi. Escluse le infrastrutture, che richiedono tempi di realizzazione adeguati, la comunicazione e i servizi possono essere attivati e sostenuti in tempi stretti, certamente compatibili con la prossima ripresa delle attività economiche. Fiab sta già facendo la sua parte, con la campagna #pedaliunitiditalia, per sensibilizzare cittadini, en-

ti e aziende, affinché, per le prossime vacanze, si prediligano il cicloturismo in Italia».

LA MOBILITÀ

«Da più parti cresce la preoccupazione per la prevista forte riduzione dell'uso dei mezzi pubblici promiscui da parte dei cittadini a favore dell'automobile, - prosegue Mastropasqua - in particolare nei trasferimenti casa-lavoro e casa-scuola. La bicicletta è una delle soluzioni migliori per attenuare i problemi di mobilità urbana e impatto ambientale. Per modificare le abitudini delle persone, portandole a utilizzare quotidianamente la bicicletta, sarà però necessario attivare incentivi quali il finanziamento all'acquisto di biciclette muscolari ed e-bike o incentivi economici per chi usa la bici nel percorso casa-lavoro, come già avviene in altri paesi dell'Unione Europea, nonché sostenere le amministrazioni comunali nell'attuazione di una rete di mobilità di emergenza (Rme), ampliando gli spazi dedicati alla mobilità pedonale e ciclistica, a partire dai percorsi casa-scuola. An-

che il settore delle consegne a domicilio, sempre più diffuso e presente nel traffico e nelle aree urbane potrebbe attenuare il proprio impatto se fosse oggetto di incentivi finalizzati alla diffusione di bici da trasporto (cargo-bike).

LA SALUTE PUBBLICA

«L'attività motoria, - conclude Mastropasqua - a tutte le età, è fondamentale per il sistema immunitario, che in questo momento va mantenuto con grande cura alla massima funzionalità. La bicicletta consente di mantenere la distanza di sicurezza, anche stando affiancati; il grado di arieggiamento e, quindi, di diluizione del droplet è il massimo possibile; l'uso delle due ruote favorisce l'attività fisica, mantenendo i polmoni più "robusti", meglio ventilati e capaci di sopportare meglio anche un eventuale "stress" virale. Attuare una politica di sviluppo della mobilità attiva, proprio per la sua azione preventiva, contribuisce anche alla riduzione dei costi del sistema sanitario pubblico».

F.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Settecentomila euro sulle strade

► Previsti investimenti importanti per migliorare i criteri di sicurezza lungo le vie Battisti e Vial di Romans
► C'è poi un progetto molto ambizioso in materia di piste ciclabili, da realizzare con Pordenone. Fondi milionari

CORDENONS

La viabilità cittadina è in attesa di riqualificazione. Il sindaco Andrea Delle Vedove e l'assessore Giuseppe Netto, accompagnati dai tecnici, hanno compiuto un sopralluogo nelle vie Cesare Battisti e via Vial di Romans, in vista dell'affidamento della progettazione esecutiva dei lavori di restyling. Il progetto preliminare era stato approvato a fine 2019 e comprendeva pure un lotto di asfaltature, attualmente già in fase di gara.

PROGRAMMA

«Con un investimento di 700 mila euro - sostengono sindaco e assessore - si andranno a rivedere completamente i marciapiedi, le asfaltature e la rete di smaltimento delle acque meteoriche. Particolare attenzione verrà prestata alla mobilità sostenibile, sia con l'abbattimento delle barriere architettoniche, come da filosofia del Peba, che con la previsione di spazi per la mobilità ciclabile». Le due arterie sono tra le più importanti di Cordenons, ma gli ultimi investimenti risalgono a non meno di 40 anni fa. «Così saranno finalmente percorribili in sicurezza da tutte le categorie di utenti, all'interno di un più ampio programma d'interventi che vede - annunciano Delle Vedove e Netto - la realizzazione della rotatoria fronte il liceo artistico "Galvani" e la riqualificazione di via Slavovs verso il confine di Pordenone». Il manufatto, grazie a un investimento di 800 mila euro, di cui 560 mila di contributo regionale, metterà in sicurezza quello che, stando ai dati degli incidenti stradali, è l'incrocio più pericoloso di Cordenons. L'area della scuola è molto trafficata e frequentata da pedoni. Inoltre manca la continuità della pista ciclabile di via Slavovs e c'è scarsa visibilità in uscita da vial di Slavovs.

IN BICICLETTA

Per quanto riguarda invece la ciclabile, sul piatto ci sono 12 mi-

lioni di euro. A tanto ammonta l'investimento dei Comuni di

Cordenons e Pordenone: soldi che, per la maggior parte, sono frutto di un contributo garantito dalla Regione. Un maxifinanziamento che permetterà non soltanto di realizzare una pista ciclopeditonale, garantendo così la continuità, ma pure di costruire o mettere in sicurezza parti di marciapiede. Senza dimenticare che, almeno per quanto riguarda Pordenone, c'è tutto l'interesse a sistemare una serie di vie laterali. Il progetto è particolarmente ambizioso e ha richiesto una serie di incontri tra progettisti e assessori (Giuseppe Netto per Cordenons e Cristina Amirante per Pordenone), per arrivare poi a coinvolgere la **Federazione degli amici**

della bicicletta. Almeno per quanto riguarda Cordenons la consegna dei lavori, se tutto andrà secondo le previsioni, dovrebbe avvenire entro la fine dell'anno. Il finanziamento regionale ottenuto è di 2 milioni e 250 mila euro, ai quali vanno ad aggiungersi gli altri 250 mila che l'amministrazione Delle Vedove inserirà nel prossimo bilancio di previsione.

ITINERARIO

Per quanto riguarda la parte cordenonese, la pista partirà da via Braida Foenis e si concluderà in via Piave: circa 800 metri. Sul versante di Pordenone (qui l'investimento, per circa 2 chilometri di tracciato, si aggira sui 10 milioni di euro) si procederà invece con la realizzazione del

tratto che va da via Fontane a via Piave, con l'interessamento di via San Valentino. Come dire: una volta terminati i lavori, da Slavovs sarà possibile raggiungere in bicicletta piazza XX Settembre. In mezzo c'è il Peba, ovvero il Piano di eliminazione delle barriere architettoniche, che l'esecutivo Delle Vedove ha commissionato a un professionista. Ma anche un rebus che soltanto un progettista potrà risolvere: dove si incroceranno le piste ciclabili? A Pordenone o a Cordenons? Probabilmente tutto avverrà all'altezza della macelleria Barbisan, ma dovranno prima essere analizzate a fondo

le questioni legate alla sicurezza.

Alberto Comisso

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SCHIANTI In alto un incidente mortale avvenuto a Villa d'Arco; sotto un episodio analogo in via Maestra Vecchia



BICICLETTE La Regione spinga la mobilità sulle due ruote

In questo momento così delicato per il nostro paese e la nostra regione, in qualità di Coordinatore regionale della Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, voglio condividere un ragionamento a supporto delle cause che ci stanno reciprocamente a cuore: il benessere dei cittadini e lo sviluppo economico della nostra regione. Il ragionamento riguarda le numerose opportunità che in questi due ambiti offre la bicicletta, oggi ancora più importanti nella gestione della cosiddetta Fase 2. Il turismo. Questo settore economico è oggi uno dei più duramente colpiti del nostro territorio; il cicloturismo rappresenta una risorsa e una opportunità che dobbiamo cogliere appieno per le sue peculiarità: ricaduta diffusa su tutto il territorio, prolungata stagionalità e alta propensione alla spesa dei cicloturisti. Un ulteriore punto di forza per la Fase 2 è che il cicloturismo garantisce per sua natura un certo distanziamento sociale a differenza di altre forme di turismo e questo potrebbe essere molto importante nella stagione estiva 2020. Per questo settore tre sono i fattori critici di successo: le infrastrutture, la comunicazione, i servizi. Escluse le infrastrutture che richiedono tempi di realizzazione adeguati, la comunicazione e i servizi

possono essere attivati e sostenuti in tempi stretti, certamente compatibili con la prossima ripresa delle attività economiche. **Fiab** si è attivata, con la campagna #Pedaliunitiditalia(2), per sensibilizzare cittadini, enti e aziende affinché, per le prossime vacanze, si prediliga il cicloturismo in Italia (alla campagna ha aderito anche Luca Zaia, Presidente della Regione Veneto). Rimane la necessità di un sostegno concreto al settore cicloturistico da parte delle istituzioni. La mobilità. Da più parti cresce la preoccupazione per la prevista forte riduzione dell'uso dei mezzi pubblici promiscui da parte dei cittadini a favore dell'automobile, in particolare nei trasferimenti casa-lavoro e casa-scuola. La bicicletta in questo momento potrebbe essere una delle soluzioni migliori per attenuare i prossimi problemi di mobilità urbana e di peggioramento dell'impatto ambientale. Per riuscire a modificare le abitudini delle persone, portandole ad utilizzare quotidianamente la bicicletta sarà però necessario attivare incentivi quali il finanziamento all'acquisto di biciclette muscolari ed e-bike e/o incentivi economici per chi usa la bici nel percorso casa-lavoro, come già avviene in altri paesi dell'Unione Europea, nonché sostenere le Amministrazioni comunali nell'attuazione di una rete di mobilità di emergenza (Rme) ampliando gli spazi dedicati alla mobilità pedonale e ciclistica, a partire dai percorsi casa-scuola. Anche il settore delle consegne a domicilio, sempre più diffuso e presente nel traffico e nelle aree urbane potrebbe attenuare il proprio impatto se fosse oggetto di incentivi finalizzati alla diffusione di bici da trasporto (cargo-bike).

Luca Mastropasqua
(Coordinatore
regionale **Fiab** Fvg)



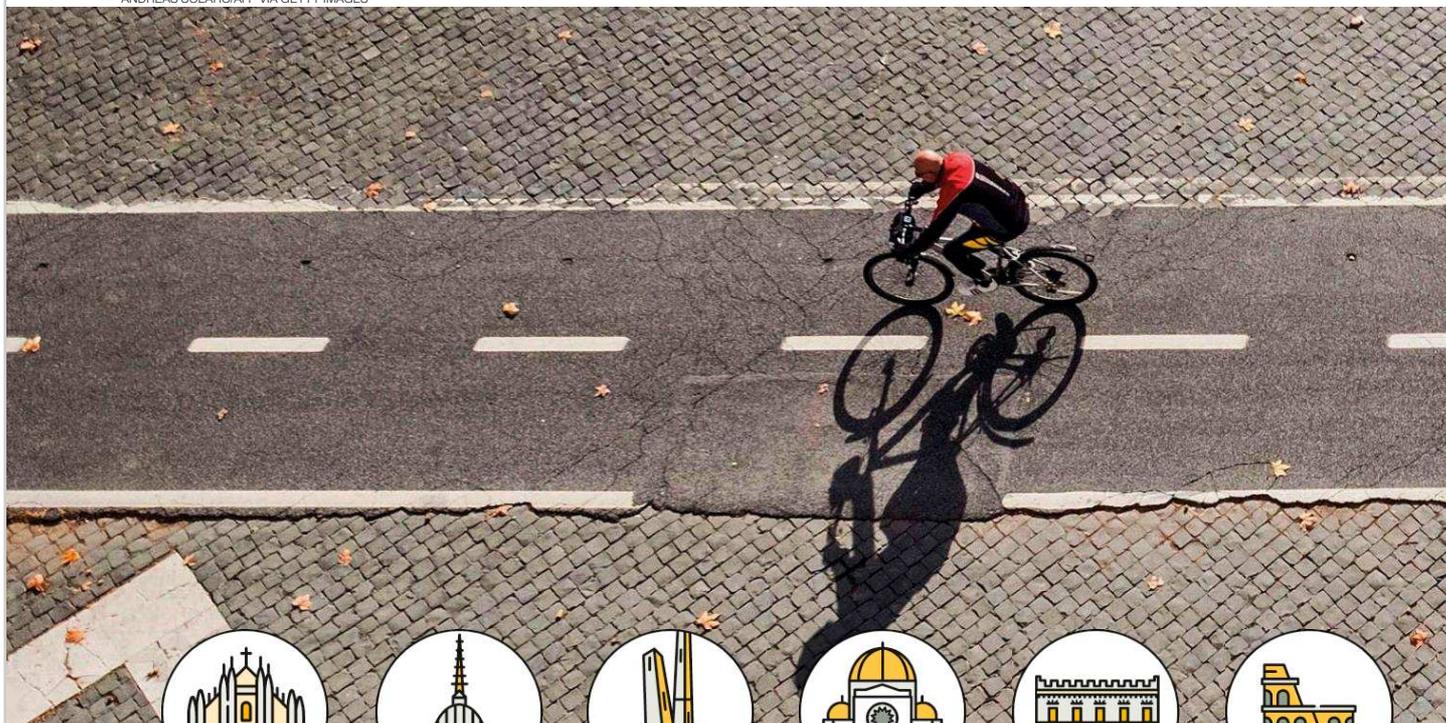
ITALIA
PEDALARE!

TUTTI IN BICI È QUI LA PISTA

TRA COVID-19 E BONUS, I **SINDACI** RIPENSANO LA MOBILITÀ. CON POP-UP, FIORIERE O VERE CICLABILI. E COSÌ DA MILANO A CAGLIARI È TUTTA UNA (NOBILE) GARA A CHI CE L'HA PIÙ LUNGA. INCHIESTA

di **Claudia Arletti**

ANDREAS SOLARO/AFP VIA GETTY IMAGES



MILANO

DOMANI

Sono previsti altri 22 km di piste entro l'estate (in tutto 35 km per fine anno). Si punta a rivedere gli orari dei servizi essenziali

OGGI

215*
4,09**



TORINO

Su 27 controviali arrivano i limiti di velocità a 20 km/h: la precedenza va a biciclette e monopattini

207
5,17



BOLOGNA

Con la Bicipolitana i km di ciclabile diventeranno 493 e collegheranno l'hinterland. Entro l'autunno, 25 km di nuovi percorsi

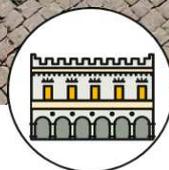
153,2
12,03



FIRENZE

Con l'operazione Bartali, in arrivo a breve 22 nuovi km. Inoltre incentivi per chi usa la bici e rottama la vecchia

60,1
6,9



PESARO

Il piano è portare la Bicipolitana a 180 km. Nelle zone 30 (cioè con il limite di 30 km/h) bici e automobili convivono

97
20,31



ROMA

La giunta Raggi ha un piano di 150 km di ciclabili entro fine mandato. Sono stati annunciati 22 nuovi km per la fine di giugno 2020

129
1,28

* Chilometri di piste ciclabili realizzate (Report Legambiente 2018 - tranne Firenze dati aggiornati al marzo 2020)
** Metri di piste per ogni 100 abitanti (Report Legambiente 2018)

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

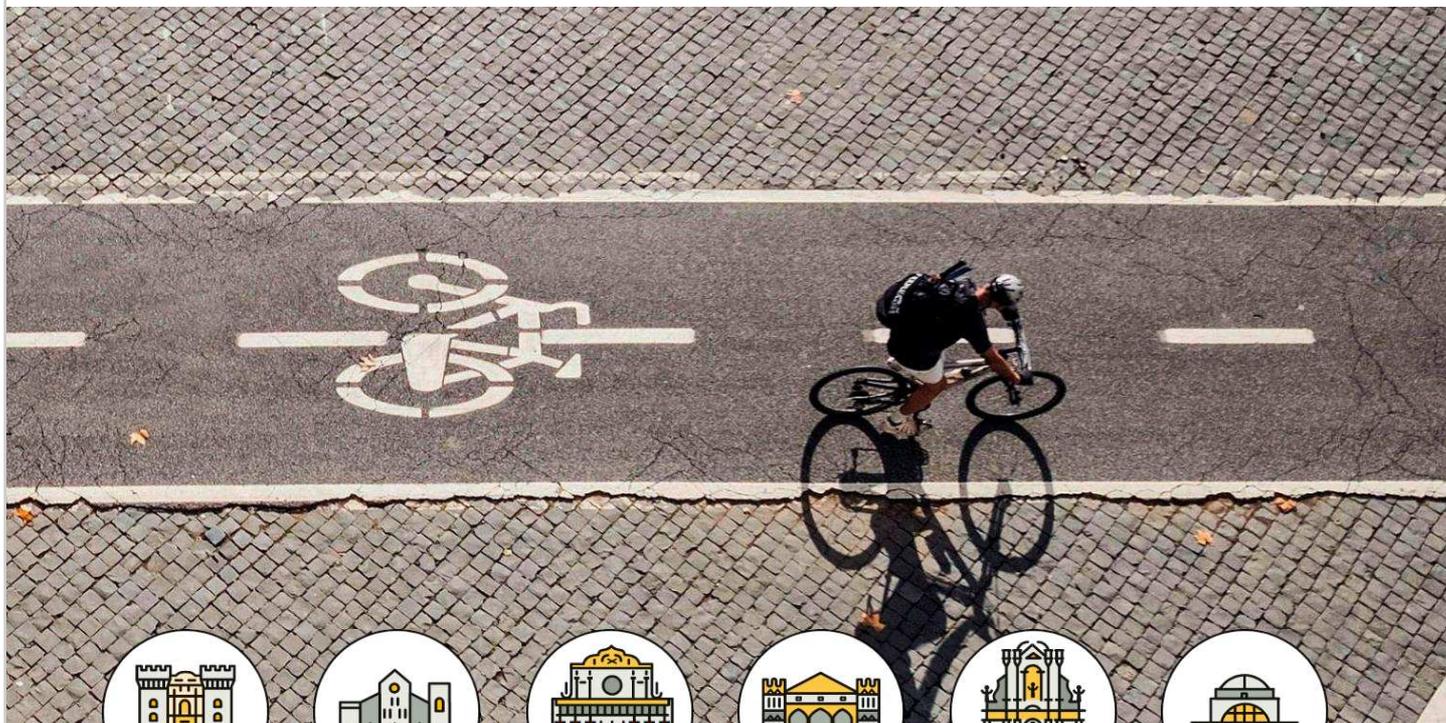
C' È UNA CITTÀ, in Galizia, dove dal 2009 non si registra un solo morto su strada. Il fatto è che a Pontevedra le automobili sono scomparse, insieme ai parcheggi e ai semafori; e tutti i quartieri, 84 mila abitanti, sono felicemente pedonalizzati. Fino a ieri sembrava una scelta ai limiti della stravaganza, «oggi invece è il nostro orizzonte, il modello cui ambire» dice Domenico Gattuso, docente di Ingegneria dei Trasporti a Reggio Calabria.

L'orizzonte davvero vicino, però, è

quello di settembre, e non è una bella attesa. Ci sono sindaci che temono la riapertura delle scuole come l'Apocalisse, il disastro dei disastri, essendo i nostri autobus mediamente scarsini, mediamente vecchiotti e ora pure costretti a girare semivuoti per via del distanziamento sociale; sicché chi potrà mai impedirvi di catapultarvi tutti quanti in strada a bordo di una delle nostre numerose automobili – 645 ogni mille abitanti, in Europa siamo quasi al top – mandando in crisi tangenziali e città? Nel timore del

peggio (c'è anche chi evoca il celebre maxi ingorgo di Los Angeles del 22 novembre 2016, con 300 km di veicoli paralizzati, a dimostrazione della teoria secondo cui più strade si costruiscono maggiore è il traffico che si genera), un vento ambientalista per amore o per forza percorre le città e in queste settimane è tutto un mettere mano ai piani per la mobilità, seguendo l'invito dell'Oms: per evitare i contagi, pedalate!

Ma sì, è il tempo della rivincita delle biciclette, gioiscono i ciclisti, ➡



NAPOLI

Il Comune ha annunciato 30 km di nuovi percorsi ciclabili: faranno da raccordo con le piste già esistenti

22
0,48



BARI

Oltre alle ciclabili (il percorso arriverà a 60 km), si punta su nuove aree pedonalizzate per dare spazio anche a bar e ristoranti

30
2,24



LECCE

A breve saranno pronti altri 41 km di ciclabili. Presto le gare del nuovo *sharing* elettrico (bici, scooter e monopattini)

29
15,7



PALERMO

Secondo il Pums, Piano urbano per la mobilità sostenibile, entro il 2022 dovrebbero esserci altri 100 km di ciclabili

33,8
1,68



SIRACUSA

Quasi pronti altri 8 km di ciclabili. Ma il *bike sharing* è fallito e il Comune regala le biciclette elettriche rimaste inutilizzate

7
2,14



CAGLIARI

In arrivo entro fine anno altri 26 km di ciclabili. Il Comune vuole introdurre monopattini elettrici e zone 30

24
4,5

ITALIA
PEDALARE!

si rallegrano i rivenditori di cicli e monopattini e gli amministratori locali che avevano visto giusto.

È la rivincita, per esempio, di Matteo Ricci, sindaco di Pesaro. Quindici anni fa tornò da un viaggio a Berlino con la mappa del metrò. La mise sul tavolo degli altri consiglieri: è così che dobbiamo fare, collegare i luoghi strategici come se costruissimo una metropolitana, solo che ci andranno le bici. All'inizio i bagnini denunciarono il Comune perché non volevano spostare gli ombrelloni. Oggi però la pedalata Fano-Pesaro fa tanto chic e la Bicipolitana è un marchio registrato: «È stato vincente abbandonare l'idea che le piste ciclabili siano arredo urbano» ci dice Ricci, «vanno pensate come vere infrastrutture».

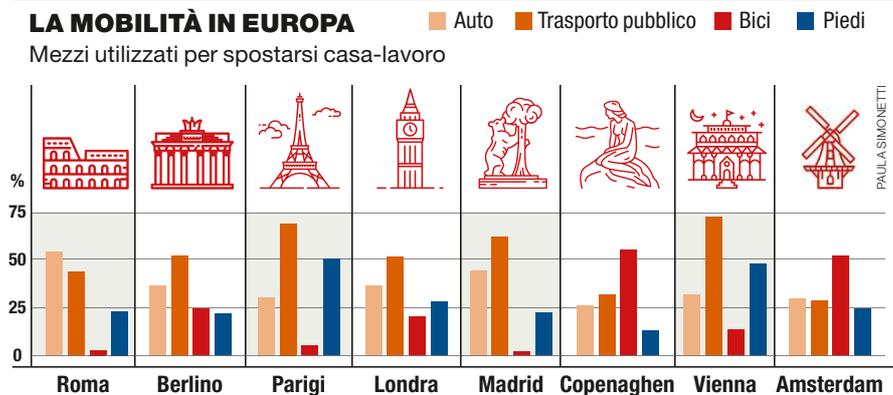
DA BOGOTÀ A CORSO VENEZIA

Oggi che le dueruote elettriche ti conducono ovunque, per di più fresco come una rosa, il problema non sono più i dislivelli e le colline: sono i soldi e il tempo. Un chilometro di ciclabile tradizionale può costare 20-30 mila euro in un contesto urbanizzato e arrivare a 150-200 mila in una zona dove si deve partire da zero - con la fondazione, la canalizzazione per l'acqua piovana, la luce ecc. Tra bandi e lavori, poi, ci vogliono anni: tre, se tutto va bene (a Roma per la ciclabile della via Nomentana ce ne sono voluti dieci). Ma se la carreggiata esiste già ed è larga abbastanza, bastano la segnaletica e la pittura: «I costi si aggirano sui diecimila euro a chilometro e diventano sopportabili» dice Gattuso, «quasi irrilevanti per una città media o grande», e i tempi cessano di essere un problema.

Ecco perché in questi giorni si va forte di pennello. Bogotà, con la sua rete ciclabile d'emergenza disegnata in quattro e quattr'otto, ha fatto - è il caso di dire - da apripista. L'hanno subito seguita Auckland in Nuova Zelanda e New York, poi Berlino. In Italia la prima a realizzare una corsia *pop-up* (nome che ne sottolinea l'agilità e la leggerezza) è stata Milano e le foto di Corso Venezia - con i *rider* a pedalare veloci nel loro canale - hanno fatto una

LA MOBILITÀ IN EUROPA

Mezzi utilizzati per spostarsi casa-lavoro

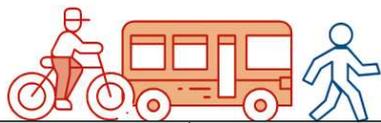


discreta impressione. Torino, Bologna, Roma, Bari, Firenze... Ovunque si va in questa direzione. Ma Milano, a detta di tutti, ha qualcosa in più: una visione strategica. Pierfrancesco Maran, già assessore al Traffico con Pisapia e oggi delegato all'Urbanistica (e ciclista), spiega: «Oltre metà dei milanesi non possiede l'auto e ha necessità di alter-

native reali. Negli ultimi dieci anni abbiamo ottenuto grandi risultati sul trasporto pubblico e discreti sulla bicicletta. Ora vogliamo creare percorsi ciclabili sovrapposti alle linee della metropolitana. La logistica legata ai *rider* è un fenomeno importante, inoltre molti cittadini stanno riscoprendo la bici. Se non vogliamo che sia solo una moda, è un momento da gestire bene». È milanese anche Federico Delprete, presidente di LegamBici: dice che «il distanziamento sociale ci sta offrendo l'occasione di ripensare le città» e racconta di non avere mai visto così tanti ciclisti come ora. Ricorda però che Milano in molti quartieri tollera ancora le auto parcheggiate sui marciapiedi. Si può fare di più. «E poi la macchina è inefficiente, un mezzo costoso che trascorre fermo il 95 per cento della sua vita e, se sei in città, ti fa procedere alla velocità delle carrozze del 1700».

LE PIÙ GREEN

Le città italiane con maggior numero di spostamenti urbani col trasporto pubblico, a piedi o in bici nel 2017



Più del 50% con queste tre modalità	Più del 20% si sposta solo pedalando
Bologna	Bolzano
Bolzano	Ferrara
Firenze	Pesaro
Pisa	R. Emilia
Milano	Treviso
Torino	
Venezia	

Fonte: Report Legambiente 2018

ANCHE LA PUGLIA IN SELLA

Roma sembra essersi svegliata di colpo. Ha un piano per realizzare 90 piste *pop-up* entro la fine dell'estate. Se si fosse fatto il famoso Grab (l'anello ciclabile intorno al Grande Raccordo Anulare di cui si favoleggia da anni) basterebbe poco. Anche il Sud, con i suoi ritardi, prova a pedalare. Prendete Lecce. Con il più alto numero di veicoli in rapporto alla popolazione, ha un sindaco ciclista che considera la mobilità dolce la sola via d'uscita: «Varemo presto anche noi la Bicipolitana» sottolinea il sindaco Carlo Salvemini, «quando è esploso il Codiv-19 il programmato era già stato approvato. Ora aggiungeremo gli interventi leg-



IL GRANDE SPONSOR DEI 500 EURO PER LE 2 RUOTE? **VITTORIO COLAO**, CICLISTA PER PASSIONE



+

La pista pop-up di Corso Venezia a Milano. Qui sotto, l'invito dell'Oms (Organizzazione mondiale della sanità) a usare la bici e a camminare. In basso, il logo della Bicipolitana inventata a Pesaro

Moving around during the COVID-19 outbreak

World Health Organization

Whenever feasible, consider riding bicycles or walking.

This provides physical distancing while helping you to meet the minimum requirement for daily physical activity, which may be more difficult due to increased teleworking, and limited access to sport and other recreational activities.

geri». Attende settembre con «preoccupazione moderata. Non c'è il vaccino, non abbiamo l'immunità di gregge, camminiamo sulle uova. E quando riaprirà la scuola, non tutti potranno usare le gambe o le bici».

A Bari Antonio Decaro – ciclista appassionato finché le minacce dei clan non lo hanno obbligato a muoversi con la scorta – da assessore al Traffico aveva introdotto lo *sharing* e adesso che è sindaco punta sulle ciclabili e sulle aree pedonalizzate: «Useremo l'urbanistica tattica, cioè fioriere e pitture, come fanno a Vancouver e a Barcellona».

LA NOTTE DEL BONUS

Decaro è anche presidente dell'Asso-ciazione nazionale Comuni, l'Anci, che aveva chiesto al governo di incentivare lo *sharing*, prevedere il bonus per l'acquisto di bici e monopattini e – attenzione – modificare il codice della strada per consentire alle dueruote di utilizzare le corsie dei bus e di andare in senso contrario a quello di marcia (dove possibile). Per intanto è arrivato il bonus: 500 euro al massimo, nei Comuni al di sopra dei 50 mila abitanti, per comprare bici, monopattini, mo-

noruota. La tormentata notte del 12 maggio, quando dalla bozza del decreto il bonus sembrava sparito (era stato sospeso per alcune ore perché alla Ragioneria non tornavano i conti), è già dimenticata e Alessandro Tursi, presidente della Federazione ambiente e bicicletta (Fiab), guarda avanti: ricorda che tocca anche alle aziende darsi una mossa, bisogna mettere rastrellie-



re e pensiline, e pensare anche a incentivi per chi va al lavoro con la bici.

A Cagliari per il nuovo sindaco Paolo Truzzu l'avvicinarsi di settembre è «un incubo: la città fa sistema con l'hinterland (430 mila persone), eppure non si è mai pensato di collegare il capoluogo per esempio a Quartu, che è lì attaccata». La società con cui è organizzato il *car sharing* è la stessa di Bogotà (Playcar) e Truzzu pensa, oltre che alle solite *pop-up* e al piano programmato, a parcheggi di scambio da aprire in fretta. Poi si segnalano iniziative estemporanee, come a Siracusa: il *bike sharing* è stato un fallimento e il Comune ora regala le dueruote alle famiglie disagiate.

Ma insomma, alla fine, sapremo coglierla l'occasione? L'urbanista Paolo Gandolfi – “padre” della legge 2/2018 con la quale la bicicletta è diventata anche per le istituzioni un mezzo di trasporto – fa notare che mai prima d'ora un governo si era messo a discutere di risorse per la mobilità sostenibile. A proposito: Vittorio Colao, l'uomo che guida la task force per la ricostruzione economica del Paese, è un fan della bicicletta.

Claudia Arletti

© RIPRODUZIONE RISERVATA