

IL DOSSIER

Non è un paese per bici

Un morto ogni 35 ore su reti inadeguate
E il governo ha appena cancellato
94 milioni di fondi per le piste ciclabili

FILIPPO FEMIA

Il tragico conteggio viene aggiornato quattro volte a settimana. Ogni 35 ore, in Italia, un ciclista viene ucciso. Travolto da automobilisti o conducenti di mezzi pesanti, nella stragrande maggioranza dei casi, in grandi città o sulle strade di paese. Una lunga scia di sangue certificata dai dati dell'Osservatorio Asaps (Associazione sostenitori e amici Polstrada), che scatta una fotografia per difetto. Alle vittime che si registrano al momento dell'incidente vanno infatti aggiunti i decessi avvenuti a distanza di tempo, a volte anche settimane, dall'impatto fatale.

«Non possiamo far finta di niente, i numeri sugli incidenti sono impressionanti», ha detto il ministro dello Sport Andrea Abodi dopo la morte di Davide Rebellin. La presidente del Consiglio Giorgia Meloni si è detta «turbata e rattristata dalla tragica scomparsa». Ma se l'Italia non è un Paese per biciclette, con **infrastrutture** inadeguate e pericolose, parte della responsabilità è della politica. L'ultima manovra messa a punto dall'esecutivo ha di fatto cancellato il Fondo della ciclabilità istituito dal governo Conte II nel 2019. Prevedeva lo stanziamento di 141 milioni per il triennio 2022-2024 (47 all'anno) per la «realizzazione di zone a 30 km/h, corsie ciclabili, case avanzate e aree di sosta per biciclette». Tecnicamente i 94 milioni per gli anni 2023 e 2024 sono stati «definanziati». Tradotto: sono spariti dalle ta-



106
I ciclisti uccisi
nei primi otto mesi
del 2022. In tutto il 2021
le vittime erano state 229

LAPRESSE

PAOLA GIANOTTI
ASSOCIAZIONE
IO RISPETTO IL CICLISTA



Serve il pugno duro
A chi uccide al volante
va tolta la patente
per sempre

CLAUDIO MAGLIULO
RESPONSABILE ITALIA
DI CLEAN CITIES



In Europa si punta
a nuove piste
l'Italia va nella
direzione opposta

belle del ministero delle **Infrastrutture**, dirottati altrove per coprire altre voci di spesa. «Mentre tutte le principali città europee investono sulla ciclabilità e percorrono la strada di decarbonizzazione e riduzione dell'impatto climatico, l'Italia va nella direzione opposta: è evidente che questo governo punta sul vecchio modello che mette l'auto al centro del sistema», ragiona Claudio Magliulo, responsabile italiano di Clean Cities, network europeo di associazioni ambientaliste e per la mobilità alternativa. Il dossier pubblicato insieme a Legambiente, Kyoto Club e Fiab, analizza l'infrastruttura delle ciclabili in Italia. Salvo qualche esempio virtuoso, il panorama è scoraggiante: le 14 città metropolitane hanno in

media appena 1,5 chilometri di ciclabili per diecimila abitanti, un quarto delle città capoluogo non raggiungono il chilometro. A Helsinki e Ghent, per fare un paragone, ci sono 20 chilometri, mentre Amsterdam e Anversa arrivano a 15. Il modello del Nord Europa rimane un miraggio.

Secondo i calcoli di Clean Cities servirebbero 500 milioni all'anno fino al 2030 per correre ai ripari e finanziare un piano straordinario di promozione della ciclabilità urbana. «Ma qui siamo a zero. I più colpiti sono i piccoli comuni che non possono trovare i fondi altrove se non ci pensa lo Stato», aggiunge Claudio Magliulo.

Ma non è soltanto un problema di assenza di piste ciclabili. Quelle esistenti sono spesso pe-



ricolose perché progettate e realizzate male: nessuna separazione fisica con le corsie dove marciano le auto o l'obbligo per le bici di percorrere nella zona tra la sede stradale e i veicoli in sosta. Paola Gianotti detiene un record Guinness: è la donna più veloce ad aver realizzato il giro del mondo in bici (30 mila chilometri 144 giorni). Dal 2019 gira l'Italia con l'associazione "Io rispetto il ciclista" per installare cartelli stradali che invitano gli automobilisti a rispettare una distanza minima di un metro e mezzo da chi è in sella. Finora ha raggiunto oltre 400 comuni, per un totale di 4 mila segnali. Ma è convinta

Le città metropolitane hanno soltanto 1,5 km di ciclabili per 10 mila abitanti

che l'iniziativa non sia sufficiente, anche se venisse inserita nel codice della strada. Va affiancata a pene più severe. «Purtroppo in Italia manca la cultura del rispetto dei soggetti più deboli della strada – si sfoga –: ciclisti, ma anche pedoni. Ci sono persone che hanno ucciso ciclisti e guidano ancora liberamente. Dopo casi di questo tipo la patente andrebbe ritirata a vita». E per insegnare la cultura del rispetto? «Dobbiamo raggiungere i fruitori futuri delle strade, i bambini: andare nelle scuole e sensibilizzarli. Solo così riusciremo a fare la differenza». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

