



Buon giorno, in risposta all’articolo apparso giovedì scorso (28.10.2021 “**I bolzanini non si fidano delle ciclabili**”), quale rappresentante della sezione FIAB STAA (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta della Provincia di Bolzano), vorrei ribadire alcuni aspetti importanti a seguito delle conclusioni ricavate dall’indagine ASTAT sulle ciclabili in provincia di Bolzano e del capoluogo in particolare.

Partiamo dalle infrastrutture. Leggiamo che per alcuni intervistati le ciclabili altoatesine non sono un “paradiso”. Peccato per loro, perché di fatto lo sono, anche se i problemi non mancano. Tuttavia bisogna prenderne atto che la rete ciclabile altoatesina rientra in un quadro di prim’ordine in Italia e per molti aspetti compete pure con altre realtà europee. Noi come Federazione studiamo le ciclabili in tutta Europa e vagliamo le diverse realtà e ci confrontiamo con i nostri esperti nazionali e anche con quelli di altri Paesi. La provincia dell’Alto Adige dispone di una rete ciclabile provinciale davvero invidiabile, con oltre 600 Km. La rete di Bolzano poi non ha confronti: è un’infrastruttura riconosciuta ai massimi livelli. Dal 2019 e per la terza volta di fila le sono stati attribuiti i migliori parametri (5 smile su 5) dai tecnici nazionali FIAB che cooperano con il Ministero delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici.

Bolzano infatti rientra tra le 9 città di eccellenza su 152 Comuni italiani iscritti all’albo di ComuniCiclabili. Ma a differenza delle altre 8 prime della classe, la sua rete dispone di completezza e funzionalità. Le critiche riportate nell’indagine ASTAT vanno interpretate. Infatti è bene chiarire un aspetto che l’indagine non può rilevare e vale per coloro che rimarcano la mancanza di ciclabili in alcune vie della città.

Occorre sapere che la rete ciclabile di Bolzano è stata ideata negli anni ‘80 e ‘90 secondo il criterio delle “*maglie larghe*”, una modalità infrastrutturale che era all’avanguardia per quegli anni. Cioè erano piste ciclabili ideate per spostamenti ad ampio raggio e utili a collegare zone e quartieri con il centro-città e viceversa. Ne sono un esempio le grandi direttrici lungo i fiumi Isarco e Talvera che garantiscono ancora oggi gli innesti in zone cittadine prossime alle destinazioni. Una volta entrati nel quartiere i ciclisti erano costretti (e lo sono in gran parte ancora oggi in alcune zone cittadine) a incunarsi nelle vie interne della città su strade promiscue. Questo modello di mobilità leggera era gradito e più che sufficiente a soddisfare la viabilità di allora. Lo dimostrano anche i risultati delle 5 indagini statistiche che dal 2001 al 2009 furono condotte dall’agenzia Apollis su Bolzano.

In questi ultimi 20 anni però la viabilità è molto cambiata: si avverte la necessità di pianificare ciclabili a “*maglie sempre più strette*” e più capillari, più vicine possibile a casa, agli uffici pubblici, alle scuole e alle strutture sociali. Bolzano in questo si è impegnata in modo encomiabile. In molte vie questa ramificazione è stata possibile, al punto che si sono create piste ciclabili fin dentro ai quartieri e ai caseggiati. In altre strade però meno, vuoi per la mancanza di spazio tra le case, oppure per la presenza di parcheggi o per via di strade con forte flusso di auto. Bolzano in questo caso sopperisce come può, e secondo noi in modo positivo, utilizzando “piste ciclabili parallele” che sono posizionate nelle vie subito adiacenti. Se ne trovano molte e sono parecchio funzionali. Oltre a tutto ciò la città è strutturata a misura di bicicletta molto più di quello che si pensa. Noi ad esempio facciamo numerose prove e sperimentazioni: abbiamo rilevato che in 23 minuti è possibile giungere da un estremo all’altro della città e con buona fluidità di percorso.

Altre città d’Italia e perfino in quelle d’oltralpe ci invidiano la nostra rete ciclabile. Fiab Staa - ad esempio - ha ricevuto in questi mesi estivi delegazioni di tecnici di altre sezioni Fiab d’Italia, giunti appositamente per studiare le nostre ciclabili. Altre sezioni sono in lista per il prossimo anno. Bolzano per loro è un modello da imitare nonostante i correttivi da apporre in alcune intersezioni e incroci. Tuttavia siamo a buon punto.

Mancano a corredo della rete numerosi parcheggi che desidereremmo vedere realizzati. Strutture comode, coperte e bene custodite.

Infine il tema della sicurezza: l'articolo parla di *bolzanini che non si fidano*. In questo condividiamo la preoccupazione degli intervistati perché ci rendiamo conto che molti ciclisti mancano di autodisciplina e la sicurezza passa attraverso il rispetto delle regole del codice della strada da parte di tutti gli utenti. Le infrastrutture in questo caso c'entrano ben poco.

Muoversi in bicicletta a Bolzano e in Alto Adige è una grande opportunità e un privilegio di cui bisogna andarne orgogliosi. Le nostre infrastrutture tuttavia richiedono partecipazione e condivisione delle responsabilità da parte degli utenti. Occorre pedalare con attenzione, prudenza, rispetto delle distanze e mantenere un comportamento più preventivo possibile. All'estero queste modalità e accortezze vengono impartite fin dalla tenera età. Basta andare all'estero a vedere come i ciclisti segnalano preventivamente le loro manovre, come attraversano con cautela gli incroci oppure scendono dalla bici negli attraversamenti pedonali per capire che l'educazione stradale è una cosa seria e profonda che non si inventa da sé. C'è molto da lavorare in questo ambito anche a Bolzano e in tutto l'Alto Adige.

Ringrazio per l'attenzione.

Fabio Martorano