

AREZZO A DUE RUOTE

Bici è attività fisica, dunque salute. Eppure gli aretini che quotidianamente scelgono di pedalare per spostarsi oscillano soltanto tra l'8 e il 15% del totale, malgrado circa il 60% dei viaggi cittadini in auto avvenga entro un raggio di cinque chilometri. Come spiega **Giovanni Cardinali**, ex ingegnere capo della Provincia di Arezzo ora in pensione e presidente della locale sezione **Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)**: «Dopo un biennio 2010-2012 di incremento, nel 2013 il dato relativo all'utilizzo della bici in città si è stabilizzato, complici, a mio avviso, due fenomeni altamente disincentivanti, vale a dire l'assenza ad Arezzo di una rete ciclabile effettivamente fruibile e il dilagante fenomeno dei furti. Per quanto concerne il primo aspetto è da evidenziare una realtà estremamente frammentata nella rete delle piste, determinata probabilmente dalla concezione, ereditata dal passato, che tali elementi siano solo infrastrutture accessorie e non strategiche nell'ambito della viabilità urbana. Servirebbe al contrario un sistema organico di interconnessione dei tracciati, nel quale vengano garantiti i servizi essenziali per il ciclista, e tale da permettergli di convergere sia verso i distretti residenziali, commerciali e industriali, sia in direzione dei principali itinerari cicloturistici. Per questo allo stato attuale l'unico collegamento considerato efficace è quello tra la stazione ferroviaria e il canale Maestro della Chiana, alla volta del Sentiero della Bonifica. In merito alla questione furti, invece, la situazione è esacerbata dall'assenza di una ciclostazione, ossia un luogo sorvegliato o quantomeno riparato da dislocare alla confluenza delle principali

arterie ciclabili e in cui lasciare il proprio mezzo senza il pericolo di farselo rubare. Adesso, infatti, un pendolare che dalla periferia intende spostarsi in bici verso la stazione è costretto ad "abbandonarla" all'aperto, nel migliore dei casi in rastrelliere che consideriamo inadeguate visto che non permettono di assicurare con catena e lucchetto anche il telaio. Noi stessi abbiamo verificato come questa carenza abbia comportato l'abbandono dei pedali da parte di molti potenziali utenti, che in alcuni casi si sono visti, come rilevato durante le nostre indagini, soffiare la bicicletta per ben quattro volte».



di Andrea Bardelli

Se è indiscutibile la difficoltà di apportare modifiche in una città antica, con un assetto stradale oramai consolidato, è altrettanto innegabile la possibilità di ricorrere ad interventi alternativi, che favoriscano una mobilità "dolce", a misura di anziani e bambini. «Nel circuito aretino è pertanto preferibile rafforzare il sistema delle aree in cui vige il limite di 30km/h, per il momento localizzate soltanto nella parte alta del centro storico, piuttosto che insistere

continua a pag. 4





(segue da pag. 3)

sulla sola apertura di piste ciclabili, dal compimento complicato. Oltretutto, a differenza di quanto accade anche a breve distanza da noi, come a Forlì oppure Reggio Emilia, ad Arezzo la moderazione del traffico per la salvaguardia di pedoni e ciclisti avviene con una comunicazione limitata al mero obbligo di legge, tipo la semplice apposizione di un cartello di minima visibilità, e dunque dall'efficacia ridotta. Riteniamo dunque che una combinazione integrata di questi due aspetti, zone di moderazione del traffico estese anche alle periferie e direttrici ciclabili inserite in contesti gradevoli e sicuri, possa offrire la soluzione plausibile alle problematiche in discussione. È necessario insomma perseguire un modello ispirato ad alcuni Paesi europei come Austria, Svizzera o Germania, dove ad esempio la segnaletica dei ciclisti è preminente rispetto a quella automobilistica. Sapeva che a Friburgo i ciclisti rappresentano anche l'80% della popolazione?».

Da un'analisi storica delle piste ciclabili aretine risulta come la prima in assoluto risalga al 1974, aperta lungo via Calamandrei. Era un percorso bidirezionale e consentiva agli operai della Sacfem di spostarsi dal centro alla fabbrica e viceversa. «Si trattava di un progetto all'avanguardia, su cui intervenni direttamente, senza tuttavia riuscire a dare immediato seguito agli investimenti sul settore, ri-

saliti soltanto recentemente, di pari passo con l'aumento della sensibilità collettiva nei confronti delle tematiche ambientali. Per tornare al presente, uno degli ultimi progetti ultimati è legato al rinnovato sottopasso di via Baldaccio d'Anghiari, la cui corsia ciclabile non solo ha permesso di collegare l'area di Pesciola al centro, ma ha reso la vita più sicura ai pedoni con il conseguente rifacimento del maciapiè, prima poco accessibile a carrozzine e passeggini. Le prossime idee in cantiere infine interessano il tratto di Santa Firmina e Bagnoro lungo il vecchio tracciato della ferrovia Arezzo-Fossato di Vico e il collegamento ciclabile protetto, a nostro avviso prioritario, tra la stazione ferroviaria e il polo strategico di Arezzo Fiere e Congressi, anche in relazione alle potenzialità di sviluppo dell'area ex Lebole».

«In sostanza – conclude Cardinali – ad Arezzo la situazione per chi si muove in bicicletta, benché in lento miglioramento, resta comunque mediocre, anche se debbo riconoscere che l'Amministrazione si è dimostrata comprensiva delle nostre istanze. In tal senso abbiamo chiesto all'assessore Dringoli un piano della mobilità ciclabile, in discussione nelle prossime settimane. Perché se possiamo agire in forma limitata su quanto già esiste, non ci sono scusanti in fase progettuale, e marginalizzare questo tipo di mobilità sarebbe un errore imperdonabile».