



## Le vie del ciclista sono infinite

**(sintesi dell'intervento di Luca Bonechi al convegno di Pesaro: "l'Italia Cambia Strada")**

La comunità dei 20.000 **randonneurs** italiani (9 nel 1998), è costituita da ciclisti di lunga distanza che utilizzano ogni anno 35.000 km di strade a traffico promiscuo. A venti anni dalla sua costituzione può così considerarsi una profonda conoscitrice dello stato delle infrastrutture viarie e dei comportamenti del traffico motorizzato nonché dei servizi per i ciclisti offerti dai vari territori.

La quasi totale assenza di una rete di **ciclovie nazionali** idonee a coprire con continuità i territori ove si svolgono i lunghi viaggi di questo mondo di cicloturisti il cui motto è *"né forte, né piano, ma sempre lontano"*, ha portato le 108 associazioni che aderiscono all'ARI (Audax Randonneur Italia) a tracciare percorsi su strade secondarie ove è necessaria la convivenza tra i vari utenti ed in particolare un confronto civile con il traffico motorizzato.

**Dal 1998 ad oggi, la presenza di piste ciclabili extraurbane dedicate al cicloturismo**, pur essendo cresciuta dai 500 km ai 4000 km, con un incremento di circa 200 km/anno, è del tutto inadeguata a coprire le esigenze di un mondo di pedalatori molto più ampio dei randonneurs, vario e sempre più esigente.

**Con la Legge di Stabilità del 2016** e lo stanziamento di 91 mil/€ si è fatto un passo avanti apprezzabile per la progettazione e realizzazione di 4 grandi itinerari nazionali. La previsione, poi di 374 mil/€ dal 2017 al 2014 dedicati alla rete nazionale registra un ulteriore progresso di attenzione da parte del governo centrale. Tuttavia, nonostante questa variazione di passo, l'obiettivo di una rete nazionale di 20.000 km si potrà ragionevolmente cogliere solo nel 2060: troppo lontano per non pensare anche ad altro.

**Il progetto Riciclovie dell'ARI** nasce quindi realisticamente da questa constatazione e dal fatto che, come vedremo con test e studi effettuati dalla stessa associazione, la maggior parte dei cicloturisti, per raggiungere le mete desiderate e vivere la bellezza di un paese come l'Italia, viaggia in promiscuità con i mezzi motorizzati e spesso, stante il degrado crescente della viabilità minore e l'atteggiamento prevalentemente ostile degli automobilisti, in **condizione di permanente pericolo**.

**I test più rilevanti di ARI si svolgono sui 4 grandi tracciati dell'Italia del Grand Tour** che toccano tutto il paese, isole comprese. Il più recente, svoltosi con l'evento denominato 999 Miglia (Roma-Matera-Roma) ha visto la partecipazione di 400 ciclisti tra i quali 120 stranieri provenienti da tutti i continenti. Nei 1600 km percorsi, dei quali solo 20 in pista ciclabile (ciclopista del Tevere), si sono visitati i parchi e le città più belle del sud Italia ed il ritorno è stato molto positivo: **l'Italia è la nazione ciclisticamente più bella e varia**, il livello di ospitalità generica è discreto anche se molte strade sono maltenute e l'accesso alle città è problematico. Completare l'offerta con le grandi ciclovie in programma, riutilizzare tratte ferroviarie e realizzare servizi dedicati può costituire una grande fonte di rianimazione e valorizzazione di molti territori.

**Altro test è stato fatto in terra senese** con lo Studio di Fattibilità per realizzare un **Parco della Mobilità Dolce**. Nell'intero territorio considerato un dato che deve far riflettere è che la sola ciclovie esistente di 54 km da Arezzo a Chiusi chiamata Sentiero della Bonifica, registra un numero inferiore di ciclisti medio giornaliero della strada provinciale secondaria che l'accompagna per un buon tratto.

L'indagine, realizzata con rilievi del traffico giornaliero su 22 segmenti stradali per un intero anno, ha portato, attraverso precisi criteri per la classificazione, ad interessanti risultati indicanti il grado di **percorribilità ciclistica** e la **composizione del traffico medio** distinto tra i vari utenti: veicoli a motore 91.8%, ciclisti 5.8% e pedoni 2.3%. Ma la conferma più interessante è data dalla **tipologia di ciclisti** che vede la larga prevalenza di ciclisti sportivi 66.1% a fronte di un 25,7% di cicloturisti, di un 5.4% di ciclisti occasionali e di un 2.8% di ciclisti per utilità. Sorprendente anche la tipologia dei mezzi utilizzati: bici da corsa il 62.3%, bici da strada 15.5%, bici MTB 15.0%, bici gravel 4.5%, bici a pedalata assistita 2.5% e bici reclinata 0.3%.

Ciò ha dimostrato l'estrema necessità di progettare, finanziare e realizzare in via prioritaria la grande rete nazionale (RNPC) con elevati standard di qualità per garantire la sua fruibilità ad ogni tipologia di bici e di ciclista.

Ciò ha che è altresì necessario ed urgente occuparsi delle strade secondarie a basso traffico attraverso la istituzione del **"Catasto delle vie Lente"**: tracciarle, renderle riconoscibili, curarne la manutenzione ed utilizzarle per itinerari cicloturistici che possano con dignità completare la rete nazionale che, purtroppo, sarà di lunga e complicata realizzazione. Occuparsi di ciò significa costruire una "rete di salvataggio" e cura delle strade a basso traffico, restituendo a queste una funzione economica, sociale culturale ed etica.

**Significa trasformarle, a costi molto bassi, da teatri di feroci scontri tra utenti "diversamente armati" a luoghi di pace, di rispetto e di civiltà.**

A tal proposito ARI lancerà con il suo Meeting d'Autunno previsto per la fine di ottobre la campagna nazionale **"Strade da Vivere"** per l'affermazione della cultura della condivisione e del rispetto e per la sicurezza dell'utente della strada.



Luca Bonechi (Presidente ARI)



15 settembre 2017