

## Pista ciclabile a Genova, tra Super 11, bici elettriche e sostenibilità

LINK: <http://www.mentelocale.it/genova/articoli/75073-pista-ciclabile-a-genova-tra-super-11-bici-elettriche-e-sostenibilita.htm>



Pista ciclabile a Genova, tra Super 11, bici elettriche e sostenibilità di Fabio Liguori © Pixabay Genova - In una città mugugnona come quella della Lanterna, ecco l'affermazione che non ti aspetti: «Genova è una città sperimentale». A dirlo è la vice-presidente e consigliera nazionale di Fiab Liguria (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) Cristina Castellari insieme con Giorgio Ceccarelli, coordinatore Nordovest Liguria e Piemonte di Fiab. L'organizzazione ambientalista ha infatti preso parte al progetto per la Super 11, una pista ciclopedonale di 11 km da Sampierdarena a Boccadasse. Per ora è solo una proposta, come hanno spiegato precedentemente a Mentelocale gli architetti della Super 11 Luca Dolmetta e Silvia Rizzo, ma la sensazione è che il cambiamento sia nell'aria, più pulita e vivibile per tutti. E a convincere di questo non è solo la Super 11: tra legge quadro per la mobilità ciclistica, biciclette elettriche, il progetto Bicitalia e le ciclostazioni, si può parlare di una Genova sempre più bike-friendly. Per fare il punto della situazione, abbiamo ospitato Cristina Castellari e Giorgio Ceccarelli per un'intervista sui temi più importanti della mobilità sostenibile.

Castellari e Ceccarelli, la bicicletta è uno dei mezzi di trasporto più antichi: è nato alla fine del '700, eppure in molte città, tra cui Genova, sembra essere il futuro: perché? Qual è il "segreto"? «Il segreto, banalmente, risiede nel mezzo stesso: la bicicletta permette di spostarsi velocemente, non inquina, offre la possibilità di fare del movimento e soprattutto, devo dire, porta buon umore usandola in città. È un motivo semplice, eppure a volte lo dimentichiamo: molte città lo hanno già capito e hanno orientato il loro trend del traffico verso la bicicletta. E poi non bisogna sottovalutare un altro suo vantaggio: si può andare ovunque non pagando nulla, è il mezzo più economico che esista. E in più oggi con le biciclette elettriche e quelle pieghevoli la città diventa più accessibile». Castellari, è un periodo storico per la Fiab. Al Senato è stata approvata la legge quadro per la mobilità ciclistica: d'ora in poi, a livello regionale e nazionale, ogni amministrazione dovrà pianificare la mobilità ciclistica. Cosa significa questo per Genova? Ci sono stati problemi nell'approvazione della legge? «Come Fiab seguiamo le legge ormai da un anno: alcune parti del testo sono state addirittura scritte dai nostri tecnici e l'approvazione della legge ha visto la collaborazione e la promozione del senatore Paolo Gandolfi. Devo dire che la legge è stata approvata all'unanimità da tutte le parti politiche, che si sono rese conto della necessità di un piano nazionale della mobilità ciclistica e del fatto che ogni amministrazione a livello locale dovesse occuparsene. Le nostre città non ne possono più di traffico, di inquinamento e dell'occupazione dello spazio urbano da parte di mezzi eccessivi per gli spostamenti. Chiariamo: l'automobile non è un mezzo di trasporto da demonizzare: va utilizzata quando serve, ma spesso le persone in città la usano per spostarsi da soli su tratte brevi, occupando uno spazio pubblico, che potrebbe essere diversamente utilizzato per le persone che vanno a piedi, per i bambini o per i giardini. La situazione oggi è ben diversa e le città non sono più per le persone ma per le macchine. Questa legge, finalmente, farà in modo che ogni amministrazione si occupi di un piano per la mobilità ciclabile e pedonale». Ceccarelli, lo slogan Fiab di quest'anno è La bici? Funziona!: è così dappertutto? Può funzionare anche a Genova, dove il territorio può costituire un ostacolo alla mobilità ciclistica? «Il tema dell'incompatibilità Genova-bici è un po' un ritornello storico che va avanti da anni: in parte ci siamo troppo abituati a questo slogan e in parte è vero. Bisogna però fare una distinzione

importante: il fatto che il mezzo venga usato poco a Genova è più legato alla paura della gente di andare per strada in bicicletta. Perché la città è complessa e con un traffico piuttosto pesante: se mancano le strutture adatte alla mobilità su bicicletta è effettivamente impensabile muoversi su due ruote. La difficoltà legata al territorio ligure secondo me è presente fino a un certo punto: basti pensare al tratto Voltri-Nervi, 30 km pianeggianti dal grande potenziale. Ma lì manca una struttura primaria di ciclabile, fatta bene. Per il resto, iniziare a pensare seriamente alla mobilità ciclistica nel capoluogo ligure è utile al nostro futuro. Genova in questo potrebbe addirittura essere una città sperimentale, soprattutto per l'elettrico: entro dieci anni ci saranno città più pianeggianti che non useranno l'assistenza elettrica sulla bici e ci sarà Genova, dal territorio più difficile, dove l'elettrico sarà la risposta». Ceccarelli, parliamo di uno degli argomenti più importanti oggi per la mobilità sostenibile a Genova: la ciclopedonale Super 11 da Sampierdarena a Boccadasse. Ricordiamo in che cosa consiste il progetto. «È un progetto interessante e particolare quello della Super 11. La Fiab di Genova ha collaborato fin dall'inizio, ma l'idea è tutta di **Confprofessioni**, una confederazione delle varie associazioni professionali liguri e italiane. Si è pensato di proporre qualcosa di bello e utile con una ciclabile da Sampierdarena fino a Boccadasse. L'aspetto interessante del progetto è da individuare nelle risorse rigorosamente private messe a disposizione. Io penso che un'idea bella, semplice e che, in fondo, non richieda investimenti pazzeschi possa essere realizzabile se si tratta di mobilità sostenibile: questa amministrazione sta rispondendo molto bene alla proposta». Castellari, quali sono le città esempio a cui si può guardare per poter definire realizzabile la Super 11? «Sappiamo che i progettisti della Super 11 hanno "curiosato" nelle città del nord, a cui attingiamo anche noi di Fiab per imparare. Sto parlando di Copenaghen, Berlino, Amsterdam, ma anche Parigi e Londra: queste città hanno fatto scelte coraggiose scegliendo di moderare il traffico in città, realizzando Zone 30 e promuovendo la ciclabilità con percorsi protetti per ciclisti. I progettisti della Super 11 hanno guardato soprattutto al famoso Snake di Copenaghen: Genova può davvero essere una città sperimentale in cui proporre progetti simili». Ceccarelli, usciamo per un attimo dai confini liguri: qual è la situazione attuale delle rete ciclabile in Italia e in Europa? Ci sono altre aree in Italia e in Liguria in cui potrebbero sorgere nuove piste ciclabili? «In Italia esiste un progetto di rete ciclabile nazionale che si chiama Bicalitalia. È un progetto privato, mentre all'estero è lo Stato a promuovere la rete ciclabile. Fiab promuove Bicalitalia ormai da 20 anni e ora finalmente è stato concepito come uno strumento di programmazione nazionale. Il progetto Bicalitalia innerverebbe tutto il Bel Paese: in Liguria il tracciato è stato recepito da Rcl (Rete Ciclabile Liguria). Il tratto ligure si svilupperebbe in una direttrice costiera, detta tirrenica, che prevede il collegamento da Ventimiglia a Roma; lungo l'interno della regione, è prevista invece la cosiddetta Via degli Appennini dal Colle di Cadibona; infine queste due dorsali parallele sono innervate da alcuni percorsi ciclabili perpendicolari alla costa, di cui quello più importante è il cosiddetto Eurovelo 8 da Cadice al Mar Nero, che interessa la Liguria nella parte di Ponente». Da una nostra intervista agli architetti della Super 11 Luca Dolmetta e Silvia Rizzo, e a Dante Benzi, tesoriere di **ConfProfessioni**, abbiamo recepito un'affermazione interessante di Giulietta Pagliaccio, presidente della Fiab: "Per ogni euro investito in una pista ciclabile ne ritornano tre". Castellari, su che basi lo si può dire? «È innegabile che il cicloturismo crei un indotto. Un esempio, citato in diversi congressi, è la ciclabile di Sanremo. Si è investito molto, ma è anche vero che ogni metro del percorso abbia portato nuovi lavori e nuove attività: sono rifioriti i negozi, gli alberghi e le case stesse, che prima affacciavano su una ferrovia non proprio straordinaria mentre ora hanno acquistato valore. E poi le infrastrutture legate alla bicicletta hanno costi bassissimi rispetto a quelle dedicate alle automobili». Chi vorrà percorrere la Super 11 potrà farlo anche a bordo di bici elettriche. Ceccarelli, oggi a che punto è il capoluogo ligure con l'elettrico? «L'elettrico oggi paga ancora il costo relativamente alto del mezzo rispetto alla bicicletta tradizionale, senza dimenticare un altro problema in città legato ai furti di biciclette elettriche. Ma i prezzi delle bici elettriche si stanno abbassando: è un bene, ma bisogna fare attenzione ad abbassamenti eccessivi a discapito della qualità. Io ho la bicicletta elettrica e la uso spesso: posso

assicurarvi che Genova viene letteralmente "spianata" dall'elettrico, è una sensazione fantastica». Castellari, una novità, quella della bici elettrica, da monitorare e tenere comunque sotto controllo? «Sì. Bisogna fare molta attenzione a non confondere la bicicletta a pedalata assistita con i motorini truccati da bicicletta. C'è una legge che prevede una certa velocità e una struttura tecnica per la bicicletta elettrica: ma alcuni mezzi non sono legali, essendo motorini truccati che raggiungono velocità superiori e sono pericolosi se invadono le piste ciclabili. Fiab lavora molto sulla sicurezza e sull'educazione del cittadino all'uso corretto della bicicletta». Mi ha anticipato sul tema dell'educazione. Si dovrà anche pensare ad un progetto ancora più complesso: sensibilizzare i cittadini ed "educarli" all'utilizzo della bicicletta anche come mezzo di trasporto. Come si può fare? «Fiab entra spesso nelle scuole. Se fin da piccolo ti accorgi di quanto è bello e divertente andare in bici in sicurezza, quell'esperienza può cambiare il tuo modo di vivere la città. Ma bisogna insegnare anche ai grandi, facendo loro capire che la bici, come mezzo di trasporto cittadino, è una scelta che si può fare: Fiab organizza diversi incontri, come quelli durante la settimana della mobilità sostenibile o come la giornata nazionale del Bike to work, in cui invitiamo le persone ad andare al lavoro in bici, almeno per un giorno. Certo, ci sono difficoltà da superare, una fra tutte il cambio di mentalità, e certamente ci sono limiti oggettivi, ma provare a muoversi con un mezzo diverso può essere un'esperienza interessante e che seduce». Ceccarelli, è però necessario un adeguamento della città. Si parla della possibilità di combinare il trasporto in bici con quello in treno con le ciclostazioni, strutture interne adiacenti alle stazioni ferroviarie. Fiab ha spinto molto sull'implementazione di queste strutture nei lavori di rinnovo delle stazioni ferroviarie genovesi. Oggi a che punto è la situazione? «Direi non buona, perchè a Genova ancora non sono sorte ciclostazioni. Ci stiamo lavorando, soprattutto in Piemonte, con l'implementazione di manuali sulle ciclostazioni. Trovare la soluzione giusta non è facile, per un motivo legato anche ai finanziamenti. Savona e Celle, però, hanno acquisito un certo contributo dallo Stato per alcuni interventi: a breve dovremmo vedere alcune realizzazioni in merito. Genova rimane indietro: negli ultimi lavori di rifacimento delle stazioni di Principe e Brignole non sono stati realizzati lavori di questo tipo». Un altro argomento che in questi mesi ha sollevato diverse critiche è la cosiddetta tassa sul sudore, una norma che impone agli amatori del ciclismo un "canone" da versare alla Federazione Ciclistica Italiana per ottenere la Bike Card. Castellari, qual è la posizione di Fiab in questo senso? «Quella della tassa sul sudore è una delle tante fake news che in questo periodo circolano attorno alla bicicletta. Credo che ci siano due mondi affiancati alla bicicletta: uno considera la bicicletta un mezzo di trasporto, come fa Fiab, per muoversi in città e fare turismo. L'altro considera la bicicletta soltanto un momento di svago, ed è il mondo dei ciclisti sportivi. La notizia della tassa sul sudore deriva da questo ultimo mondo». Se doveste consigliare un tour in bici ai nostri lettori? «Come Fiab abbiamo fatto un tour in bici molto lungo ma molto bello: Copenaghen-Berlino in due settimane. L'anno scorso abbiamo percorso la via Francigena, passando per il Belgio e la Francia fino alla Svizzera. Quest'estate vorremmo attraversare su Eurovelo 6 tutta la Francia fino al Mar Nero. Sono viaggi lunghi, ma li consiglio a tutti». Castellari, ultimo libro letto e ultimo film visto? «Il libro che sto leggendo è Cromorama di Riccardo Falcinelli, un libro sulla storia del colore che mi tocca da vicino, essendo io anche una professoressa di arte. L'ultimo film che ho visto è Napoli Velata, il recente film di Ozpetek: mi è piaciuto molto». E lei, Ceccarelli? «L'ultimo libro che ho letto l'ho finito ieri. È Il Regno di Emmanuelle Carrère, un libro sui primi anni del Cristianesimo. Ci sono periodi in cui mi "impallo" su certi argomenti e questa volta volevo scoprire qualcosa in più sul Cristianesimo. Avendo finito il libro, venendo qui a Mentelocale mi sono fermato in libreria e ho comprato Insoliti viaggi di Luigi Vittorio Bertarelli».