



ALLEANZA
MOBILITÀ
DOLCE

STRADE DA VIVERE

La campagna “Strade da Vivere” è ideata e promossa dall’ARI all’interno del progetto RICiclovie (rete Italiana Ciclovie) per una “mobilità nuova” fatta di condivisione e rispetto da parte di tutti gli utenti della strada. La campagna è patrocinata e promossa da A.Mo.Do. (Alleanza Mobilità Dolce).

Infatti la quasi totale assenza di una rete di ciclovie nazionali idonee a coprire con continuità i territori ove si svolgono i lunghi viaggi di questi cicloturisti randonneur il cui motto è *“né forte, né piano, ma sempre lontano”*, ha portato le 107 associazioni che aderiscono all’ARI (Audax Randonneur Italia) a tracciare percorsi su strade secondarie ove è fondamentale la convivenza tra i vari utenti ed in particolare dove è necessario un confronto civile con il traffico motorizzato.

Ad oggi, mettendo insieme i tracciati individuati dalle varie ASD aderenti all’ARI che organizzano eventi randonné dai 200 ai 1600 km che si svolgono ogni anno, si conta una rete di “vie dolci” di circa 35.000 km.

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 2024 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: una data troppo lontana per non pensare anche ad altro.

Il progetto Riciclovie dell’ARI e la campagna “Strade da Vivere” nasce quindi realisticamente da questa constatazione e dal fatto che, come risulta da 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 tanto da affermare di essere in una situazione di emergenza sicurezza. Nel solo 2016 si sono contati 3.300 morti da incidenti stradali di cui 275 ciclisti e 550 pedoni, oltre a 250.000 feriti. Gli oneri sociali derivati da tale stato di cose sono stati elevatissimi e stimati attorno a 30 mld/€ a fronte di 1€ pro-capite stanziato dalle istituzioni (media europea 15€).

I test più rilevanti di ARI si sono svolti 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 350 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 ed alcuni tratti sono percorsi da un traffico motorizzato indisciplinato.

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 la 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 dimostrato altresì che è 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.

La campagna è stata lanciata in occasione dell'assemblea nazionale dell'ARI ad ottobre 2017 e prevede una prima fase che coinvolge direttamente le 107 ASd aderenti all'ARI e gli oltre 10.000 randonneur registrati con la Rando Card ARI, che saranno invitati ad apporre un adesivo piccolo sul casco da ciclista e un adesivo più grande sulla propria auto.

Questo perchè la stragrande maggioranza dei ciclisti sono anche automobilisti, mentre sono molti di meno gli automobilisti che sono anche ciclisti. Il fatto di far diventare messaggeri della campagna in primis i randonneur è anche un segnale di civiltà nei confronti di chi non è in grado di osservare il problema della convivenza nelle strade da punti di vista diversi (o non vuole). Il messaggio contenuto nell'adesivo è rivolto infatti sia agli automobilisti che dovrebbero eseguire il sorpasso solo dove è possibile e ad una distanza di sicurezza per il ciclista, e anche ai ciclisti che, nel procedere, dovrebbero fare in modo di non creare inutili intralci alla circolazione.

