



**CONSORZIO PARCO LOMBARDO DELLA
VALLE DEL TICINO
DIREZIONE GENERALE**

“Sviluppo sostenibile

tutela della biodiversità e dell’ambiente, qualità della vita”



SICUREZZA E PISTE CICLABILI NEL PARCO DEL TICINO

Il Parco del Ticino iniziò ad interessarsi attivamente di “piste ciclabili” 23 anni fa, periodo in cui iniziò la campagna, allora definita “Isola Ticino”, con la quale fu finalmente applicato il dettato del Piano Territoriale di Coordinamento che prevedeva il divieto d’accesso alle auto nelle zone di Riserva Naturale e sul greto del fiume.

Prima di allora, infatti, i boschi e le spiagge del Ticino erano invasi dalle automobili, dove ciascuno, a propria discrezione, cercava il posto migliore per parcheggiare, zigzagando fra piante e animali o tra i bagnanti distesi al sole, magari approfittando del greto e dell’acqua per fare lo shampoo alla propria auto.

Già da allora era chiaro agli amministratori del Parco che una situazione del genere non poteva certamente essere ritenuta confacente ad un’area protetta, né dal punto di vista ambientale (danni alla vegetazione, rumori, rifiuti abbandonati, inquinamento dell’aria) né dal punto di vista fruitivo, dato che si trattava di luoghi (lanche, boschi, prati, sentieri, ecc.) per definizione incompatibili con la presenza di mezzi motorizzati.

L’”Isola Ticino” fu un’operazione lunga e complessa che richiese molta pazienza e tenacia, soprattutto perché per ottenere qualche risultato, si rendeva necessaria la collaborazione delle amministrazioni locali per il reperimento di idonee aree a parcheggio per lo più esterne alle riserve naturali e un’azione di convincimento degli utenti del Ticino ad accettare l’iniziativa.

Sarebbe in ogni modo stato un grave errore di valutazione, oltre che un atto inopportuno quanto velleitario, pensare di allontanare le auto dalle zone più importanti naturalisticamente, senza impostare una politica complessiva e propositiva riguardo all’organizzazione del tempo libero nel Parco del Ticino, territorio che complessivamente coinvolge un bacino di utenza molto vasto, dell’ordine di alcuni milioni di abitanti.

La realizzazione di un sistema di piste ciclabili, lungo i canali o lungo il fiume, che andasse da nord a sud, dal lago Maggiore al Po, sembrò una delle soluzioni ideali da vari punti di vista.

Innanzitutto perché lungo un buon 70-80% del percorso era già esistente una viabilità secondaria (alzaie e strade interpoderali), anche se necessitava di opere di regolamentazione ed adeguamento; in secondo luogo perché le strade erano in buona parte di proprietà di enti pubblici (Regione Lombardia, Consorzio Bonifica Villoresi, Enel) e quindi un accordo sulla gestione ciclabile dei percorsi non avrebbe comportato le difficoltà che possono sorgere con le proprietà private; in terzo luogo perché i percorsi si trovavano in una posizione geografica, ambientale e paesaggistica ideale: appena fuori dalle Riserve Naturali e quindi da ambienti fragili e non adatti a forti frequentazioni, ma in ogni caso all’interno di un ambiente ed un paesaggio interessantissimi che nei secoli si erano arricchiti di elementi architettonici di grande fascino e di valore storico.

Alle intenzioni seguirono i fatti e già nel 1992 il Parco, attraverso una convenzione con la Regione Lombardia (poi rinnovata nel 2001 e, in ultimo, nel marzo del 2010), realizzò il primo tratto di pista ciclabile lungo il Naviglio Grande, da Turbigo ad Abbiategrasso, e

successivamente, dopo un accordo con il Consorzio Villoresi, lungo un tratto del Naviglio di Bereguardo, da Abbiategrasso sino a Motta Visconti.

In totale circa 50 km. di percorsi sino ad allora virtualmente interdetti al pubblico (ma spesso frequentati abusivamente con ogni mezzo ed a proprio rischio e pericolo, come i numerosi incidenti automobilistici di quegli anni ci ricordano) sottratti all'arbitrio e all'abbandono e trasformati in piste ciclabili e pedonali.

Fu necessario riaprire interi tratti di alzaie completamente chiusi dalla vegetazione, come quello tra Ribecco S/N e Boffalora, rifare il fondo spesso non asfaltato e sconnesso, dotare i percorsi di tutta quella segnaletica orizzontale e verticale che garantisse un uso il più possibile sicuro e secondo le norme vigenti.

Da subito ci si pose il problema della sicurezza di percorsi che utilizzavano strade alzaie di un canale navigabile ancora attivo e pertanto, a differenza di altri non più classificati navigabili, come il Naviglio Martesana o il Canale Villoresi, non recintabile. Infatti, l'attiraglio delle barche, anche se nel 1992 oramai ne passavano pochissime, necessitava che le corde di trazione non incontrassero ostacoli lungo la sponda; solo in prossimità dei ponti, laddove lo sgancio e riaggancio delle barche costringevano comunque gli operatori alla manovra, era possibile proteggere brevi tratti del canale con modalità tali che la corda di traino della barca potesse scivolare sopra la difesa (vedasi ad esempio il muro lungo la strada alzaia nel centro abitato di Boffalora).

Visitammo allora altre piste ciclabili ed altri Paesi: Francia, Olanda e Svezia sono ricche di migliaia di chilometri di canali e di relative piste ciclabili lungo le alzaie senza essere dotate di particolari elementi di protezione se non la buona manutenzione del fondo stradale (niente buche) ed il buon senso di chi le usa.

Proprio fidando poco di quest'ultimo, essendo la nostra indole nazionale poco incline al rispetto delle regole, "vivace" e, soprattutto venti anni or sono, poco o nulla abituata all'utilizzo della bicicletta, interpellati i legali del Parco, si optò per un regolamento d'uso da rendere noto all'inizio delle piste e quindi ad una segnaletica orizzontale e verticale tali da mettere sul "chi va là" gli utilizzatori dei percorsi.

Poche regole e chiare: non superare i 20 chilometri all'ora, tenere la destra, non utilizzare le piste per usi impropri (cavalli, ad esempio) e soprattutto, in analogia con quanto avviene nelle stazioni ferroviarie e nelle metropolitane, non oltrepassare una linea gialla di sicurezza che delimitava il percorso ciclabile dalla fascia più prossima al canale e più esposta all'acqua.

Da allora, è il caso di dirlo, di acqua n'è passata sotto i ponti e le piste ciclabili del Parco Ticino fino a pochi mesi or sono rappresentavano una delle poche realizzazioni del genere, per tipologia e dimensione, del nostro Paese. Sono decine di migliaia le persone che le frequentano ogni fine settimana di bel tempo e, con orgoglio, riteniamo che esse siano una vera e propria conquista sociale e di qualità per i nostri territori.

Ma non tutto è oro ciò che luccica, ed una serie di incidenti recenti ci hanno costretti a riaprire il discorso "sicurezza", e alcune perizie tecniche propongono di "recintare" lato acqua il Naviglio.

A questo punto sorgono varie domande. Come rispettare la tipologia storica ed il paesaggio del Naviglio Grande? Con quali disagi per la manutenzione di muri e ripe erbose? E con quali costi aggiuntivi per la realizzazione e la manutenzione di percorsi per i quali ad oggi nessun Ente Pubblico (salvo, parzialmente, la Provincia di Milano) ha voluto spendere una lira lasciando al solo Parco l'onere di tutti gli interventi?

Ed infine, è giusto che la "sicurezza" debba essere garantita in modo esasperato e ad ogni costo con gran dispendio di economie pubbliche, con alterazione del paesaggio storico ma soprattutto con ulteriore deresponsabilizzazione della componente

individuale? E' giusto e civile che la collettività si addossi i costi e la responsabilità di comportamenti che spesso sono invece colpa dell'irresponsabilità di pochi individui?

La pista ciclabile del "Naviglio Grande" è percorsa ogni anno da centinaia di migliaia di persone e gli incidenti si contano sulle dita di una mano ed ogni volta, a ben guardare, la "colpa" è: eccesso di velocità, andamento in gruppi senza mantenere il lato destro della percorrenza, minori non accompagnati da adulti o da adulti distratti e irresponsabili.

Su questo ultimo aspetto il Parco, dopo un incidente accorso ad un minore a Turbigo, aveva persino rivisto la normativa di utilizzo delle piste vietandone l'uso ai minori di 12 anni se non accompagnati da adulti. A tanto si dovette arrivare dopo la morte, avvenuta per annegamento a seguito di caduta nel canale, di un bambino di otto anni che alle 21 di sera viaggiava sull'alzaia in compagnia della sorellina di 11 anni!!!! Colpa del Parco, fatalità o incoscienza dei genitori?

Colpa del Parco, ha sentenziato il Giudice!

DOVE STA LA SICUREZZA?

La magistratura, in assenza di precise norme di legge in materia di piste ciclabili, ha deciso che la sicurezza delle piste ciclabili va cercata e ottenuta ad ogni costo e, giunti a questo punto forse vale la pena valutare attentamente l'opportunità di mantenere in funzione dei percorsi ciclabili per l'utilizzo dei quali, forse, la nostra società non risulta ancora preparata.

Forse, giunti a questo punto, occorre affrontare un discorso che investe un campo che va al di là del caso "piste ciclabili del Parco Ticino" e coinvolge l'atteggiamento etico e sociale complessivo della nostra società nei confronti del rapporto con gli elementi naturali e il concetto di "sicurezza" che da questo deriva.

Il nostro è un sistema sociale che si va sempre più polarizzando su due estremi per certi versi normativamente e socialmente inconciliabili: innanzitutto, occorre ricordare che recentemente e per la prima volta nella storia del nostro Paese, la popolazione urbana ha superato per numero di abitanti quella rurale.

Questa popolazione urbana, che spesso nei periodi di vacanza o week-end è fruitrice dei percorsi e delle aree ad elevata vocazione naturalistica, è anche abituata a forme e regole di sicurezza urbana (palestre, piscine, regolamenti condominiali, etc.) ed entra nelle aree a ruralità estrema (i parchi e le riserve naturali) pretendendo che in essi valgano le stesse regole che sono abituati ad applicare in ambito urbano.

In ambito rurale, invece, il rapporto con l'ambiente passa, innanzi tutto, attraverso la relazione tra l'ambiente e se stessi. Seguitemi in questo esempio: quando un Tuareg si avvia alla traversata del deserto, non legge prima il manuale di sopravvivenza o non si affida ai cartelli: la cultura con la quale è cresciuto, nella quale si identifica, è la sede della sua sicurezza. Una cultura forzosamente coniugata, scaturita e formata dalla relazione con l'ambiente che lo circonda, una sicurezza interiore, innanzi tutto.

L'esempio non paia fuori luogo: con le stesse modalità del Tuareg ogni giorno noi guidiamo l'automobile e conduciamo la nostra vita urbana. Davanti ad una curva ghiacciata adottiamo un dato comportamento utile solo se determinato dalla relazione con "tutti" gli elementi in gioco: colti, intuiti, razionalizzati, consci ed inconsci. Non è certo ripetendo pedestremente quanto dice, o non dice, il Codice della Strada o un eventuale cartello stradale che realizziamo la nostra sicurezza. Come potremmo evitare una sbandata se non usassimo come riferimento il "sentire" in sostituzione del "sapere" fornitoci da leggi e cartelli segnaletici?

Spesso, e ciò specialmente per chi vive in ambito urbano al di là di operazioni speculative che tentano di “guadagnare” sulle disgrazie proprie o altrui quando oramai avvenute, in molti comportamenti, seppure “onesti”, siamo indotti da un sistema sociale sempre più deresponsabilizzante a pensare che la sicurezza stia “fuori da noi”, in qualcosa o in qualcun altro.

Così, mentre da una parte sta crescendo una generazione “agli arresti domiciliari” come la definisce Carlo Grande in un recente saggio sulla montagna (“Terre alte”, edizioni Ponte alle Grazie, 2008), paurosa e refrattaria a tutto quello che sappia anche lontanamente di natura: animali, boschi, montagne, laghi e fiumi, inurbata e al sicuro solo nella propria città, quartiere, centro commerciale, internet caffè e ambienti simili, dall'altra prende corpo il rovescio della stessa medaglia: una popolazione “no limits” spavalidamente incosciente dei rischi insiti nell'ambiente naturale che viene affrontato con la stessa mentalità con cui si affronta una giornata in piscina o un allenamento in palestra.

Per questi cittadini, “sicurezza” diventano il mezzo, il materiale o le tecniche usate, la segnaletica, le protezioni più o meno vere o presunte, comunque cose “fuori da noi” alle quali, viene delegata la propria sicurezza.

Di conseguenza all'assenza o inadeguatezza delle stesse si imputa poi la “colpa” dei propri errori e leggerezze quando accadono incidenti e di conseguenza parte la caccia al *capo espiatorio*, cioè all'“altro” responsabile della propria irresponsabilità

Anche un percorso ciclabile può avere una dose di pericolo, come guidare l'automobile o prendere il metrò. L'ambiente che ci circonda ha sempre una dose di rischio e per affrontarlo bisogna imparare a sentirlo: perdere la dimensione dell'ambiente in cui si vive e del rischio conseguente è la prima “colpa” ed è una colpa, anche se indotta dal sistema sociale, pur sempre individuale.

L'INCIDENTE “GURGO” DEL 2002: FATTO E CONSEGUENZE

In data 26 giugno 2002 la Signora Miranda Gurgo, che stava percorrendo la strada alzaia del Naviglio Grande, veniva urtata da un gruppo di ragazzi con conseguente caduta nelle acque del Naviglio. La Signora venne recuperata in stato di annegamento e ad un periodo di coma vegetativo seguì il decesso.

Il procedimento penale aperto innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Vigevano in relazione all'evento è stato archiviato dal GIP per infondatezza della notizia di reato su richiesta del Pubblico Ministero, il quale aveva ritenuto che “*al di là della responsabilità del minore non sembrano individuabili responsabilità ulteriori da parte degli enti essendosi trattato di un evento improvviso ed ingovernabile*”.

Rimaneva comunque aperta la causa civile e su richiesta del CTU designato dal Giudice, in data 18.02.2008, i tecnici del Parco, unitamente ai legali ed ai consulenti della Regione Lombardia e delle altre parti in causa, hanno effettuato un sopralluogo sul posto dell'incidente per rispondere ai quesiti emersi in udienza, ovvero per accertare lo stato dei luoghi e caratteristiche della Pista Ciclabile “Alzaia del Naviglio Grande”.

In tale occasione venne evidenziato che le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili rispondevano ai requisiti dettagliatamente descritti e approvati con Delibera di Giunta Regionale della Lombardia n. VI/47207 del 22 dicembre 1999 “Manuale per la

realizzazione della rete ciclabile regionale”, manuale al quale il Parco si era da sempre attenuto nella gestione e manutenzione delle piste e nel quale non era resa obbligatoria nessuna protezione lato canale della pista stessa. Anzi, in detto manuale più volte venivano richiamate le piste ciclabili del Naviglio Grande gestite dal Parco quale “modello” da seguire per la realizzazione del sistema ciclabile della Lombardia.

Rimaneva comunque da chiarire il concetto di “sicurezza intrinseca” di detta pista ciclopeditonale, e il magistrato nella causa civile ha riconosciuto la non sufficiente sicurezza della strada alzaia ai fini ciclabili e pedonali. In questo modo buona parte del sistema ciclabile lombardo, basato appunto sul riutilizzo delle alzaie a fini cicloturistici, viene messo in discussione.

Fino alla Sentenza, il Parco, come stabilito dall’art. 2 comma 2 F-bis del Codice della Strada (questo tipo di strada viene definita come *“caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell’utenza debole della strada.”*) aveva eseguito a propria cura e spese tutti gli interventi manutentivi possibili al fine di garantirne la percorribilità ciclopeditonale che, storicamente, ha una propria conformazione e funzionalità universalmente note e riconosciute.

Infatti, il sistema dei Navigli, sin dal 1932, è vincolato architettonicamente e paesaggisticamente (vincolo paesistico posto ai sensi della L. 1497/39 prima e oggi dal Decreto Legislativo n. 42 del 22/01/2004 (Codice Urbani), cosa che esclude la possibilità di realizzare interventi che alterino in modo profondo la fisionomia del paesaggio) e ogni intervento di modifica dello stato dei luoghi, anche se di carattere manutentivo e finalizzato all’obiettivo di cui al vigente CdS la già citata *“sicurezza intrinseca a tutela dell’utenza debole della strada”* deve tenerne conto.

Occorre infine porre in evidenza, pur nel massimo rispetto per la povera vittima, che ogni cittadino di Robecco sul Naviglio, tra i quali la Sig.ra Gurgo, ben conosceva i “pericoli” insiti nel frequentare l’Alzaia del Naviglio e che solo “un tragico caso fortuito ed imprevedibile” ha causato il sinistro, così come recita il Decreto di archiviazione del GIP del Tribunale di Vigevano del 29.06.2006. Per tale motivo il Parco ha ricorso contro la Sentenza.

A tal fine giova ricordare, tra le altre e per analogia, la sentenza della Corte di Cassazione del 20/09/2006 n.20328 Sez.3 (civ) che, nel caso di un incidente stradale, ha rovesciato l’esito del giudizio di primo grado assumendo che nella specie la strada, nel punto in cui era avvenuto il sinistro: *“presentava le tipiche caratteristiche di un percorso viario dell’entroterra ligure connotato da andamento curvilineo, ubicato fuori dal centro abitato e scarsamente trafficato, le cui condizioni di usura del manto stradale, di insufficiente illuminazione, di mancanza di segnaletica verticale ed orizzontale nonché di guard-rail, erano al pari dell’esistenza dell’incrocio con la strada privata via c. Di.S.Am., non solo oggettivamente visibili, ma addirittura note a chi, abitando nella zona, avesse conoscenza dello stato dei luoghi”. Tale conoscenza “escludeva il requisito soggettivo dell’imprevedibilità della situazione anzidetta”, tenuto conto che la So. percorreva abitualmente la strada e, quindi, per le su condizioni doveva essere conscia della necessità di effettuare il percorso con particolare cautela, specie in considerazione dell’ora serale e del fatto che pioveva. Inoltre, rappresentava una circostanza di valore neutro il fatto che il Comune, successivamente al sinistro, avesse effettuato interventi di collocazione di segnaletica e paracarri nel tratto di strada e provveduto alla manutenzione ed al rifacimento, atteso che in tal modo il Comune aveva esercitato un potere discrezionale e che l’omesso esercizio precedente poteva trovare giustificazione*

in esigenze di bilancio, onde non costituiva il relativo comportamento un'ammissione di responsabilità.”

Il sinistro di cui sopra, analogamente a quello della Sig.ra Gurgo, aveva avuto una dinamica precisa ed altrettanto conseguenti ipotesi di responsabilità e non v'era prova che la presenza del guard-rail (peraltro non imposto da alcuna norma giuridica specifica) avrebbe potuto evitare il fatto (assenza dell'omissione specifica).

CONSIDERAZIONI FINALI

Come già detto, quando il Parco si attivò per realizzare quel grande progetto di ciclabilità, oramai concluso, di attraversamento da nord a sud dell'intera Valle del Ticino, permettendo così di collegare il lago Maggiore con il Po e Varese e Pavia con Milano, vennero visitate le piste ciclabili di altri Paesi: Francia e Olanda sono ricche di migliaia di chilometri di canali e di relative piste ciclabili poste lungo le alzaie, sono del tutto simili alle nostre e non sono dotate di particolari elementi di protezione se non la buona manutenzione dei percorsi ed il buon senso di chi li usa.

Il successo ottenuto dall'iniziativa del Parco, la grande frequentazione che negli ultimi anni viene fatta delle piste ciclabili, la cattiva abitudine di alcuni fruitori di non rispettare le regole del Codice della Strada e la sentenza che ha recentemente riconosciuto la colpevolezza del Parco, hanno portato all'attuale situazione di stallo.

Ma, in questa sede mi preme sottolineare come la maggior preoccupazione debba essere oggi l'atteggiamento "culturale", che purtroppo si va sempre più diffondendo nel nostro Paese, di cercare di "trarre profitto" da reali o addirittura provocati "incidenti" (abbiamo già avuto alcuni casi), spesso invocando la presenza di buche reali o fittizie o la sdruciolevolezza del fondo. Immaginiamoci cosa potrà avvenire ora che è passato il principio della "pericolosità" della sponda non protetta!!

Ciò nonostante, le piste ciclabili del Parco Ticino oggi rappresentano una delle più importanti realizzazioni in tal senso, per tipologia e dimensione, del nostro Paese. Sono decine di migliaia le persone che le frequentano ogni fine settimana e con orgoglio, riteniamo che esse siano una vera e propria conquista sociale e di qualità di vita per i nostri territori.

Ci chiediamo allora se è giusto che la "sicurezza" della pista debba essere garantita ad ogni costo con gran dispendio di economie pubbliche, con alterazione del paesaggio storico, ma soprattutto con ulteriore deresponsabilizzazione della componente individuale. E' giusto e civile che la collettività si addossi i costi e la responsabilità di comportamenti che spesso sono invece colpa dell'irresponsabilità di pochi, o peggio, sfruttamento speculativo di reali o presunti incidenti?

Quindi, il caso "piste ciclabili del Parco Ticino" va al di là del tema e coinvolge l'atteggiamento etico e sociale complessivo della nostra società nei confronti del rapporto con gli elementi naturali e il concetto di "sicurezza" che da questo deriva.

Se questo concetto di "sicurezza" verrà esasperato, allora l'intera città di Venezia dovrà essere bandita al pubblico per la pericolosità dei suoi canali e ciò solo per fare un esempio, provocatorio, ma logico.

Giuristi e politici devono riflettere su due aspetti del nostro vivere civile apparentemente contraddittori e trovare il giusto equilibrio normativo: da una parte la perdita del senso di rischio da parte di molti cittadini nel rapporto con l'ambiente e dall'altra la paura o

“biofobia” di tutto ciò che non sia “sicuro” secondo i canoni relativi alla sicurezza “urbana”, così come si sono normativamente e giuridicamente andati delineando nel nostro Paese.

Questa è la vera sfida che va affrontata su un piano politico normativo, giuridico e sociale, prima ancora che tecnico e operativo

Dario Furlanetto
Direttore
Parco del Ticino