

Seminario di approfondimento  
**La sicurezza in bicicletta lungo i corsi d'acqua**  
**Il caso Naviglio Grande: una sentenza che fa discutere**

**Venerdì 14 maggio 2010 - Castelletto di Cuggiono (Mi)**

Prima di aprire questo incontro avevo qualche dubbio. Come può un tema, come la sicurezza, così specifico, così tecnico, così legato a norme e regolamenti, a sentenze di giustizia, può interessare una vasta platea? Ebbene, la vostra presenza numerosa ha avuto già l'effetto di smentire queste mie perplessità. Certo molto ha fatto l'attualità del grave evento avvenuto anni fa lungo il Naviglio Grande e soprattutto il clamore delle sue recenti conseguenze, come la chiusura della ciclabile, ma è indubbio che, a volte, di fronte all'entusiasmo, alla necessità di avere anche da noi in Italia una vera rete ciclabile si sono sottaciuti, o si sono sottovalutati certi requisiti, certi principi, come la sicurezza, che invece dovrebbe stare al primo posto nella logica dei progettisti, degli amministratori, degli utenti. CoMoDo, che con FIAB e l'Ecoistituto della valle del Ticino, ha organizzato questo incontro mette fra i quattro requisiti che identificano la rete della mobilità dolce proprio la sicurezza e la separazione dalla viabilità ordinaria di piste ciclabili, greenway o sentieri che sia.

Oggi allora abbiamo radunato qui alcuni dei maggiori esperti che hanno lavorato sul tema della sicurezza delle piste ciclabili per avere da loro non dico delle soluzioni, ma per lo meno delle riflessioni, una possibile linea di condotta generale e condivisa da tutti. Per cui oggi dal dott. Furlanetto non sentirete parlare delle bellezze del Parco Ticino, da Claudio Pedroni non sentirete parlare, una volta tanto, della rete Bicitalia e dei suoi interessanti sviluppi ma da loro e da altri illustri ospiti sentirete parlare di responsabilità, di sistemi di protezione, di interventi normativi eccetera.

Tutto, come abbiamo detto, muove dalla triste vicenda avvenuta anni fa lungo il Naviglio (il dott. Furlanetto ce ne parlerà), ma naturalmente non vorremmo qui riprenderla nei suoi specifici risvolti (la causa è tuttora al primo grado di giudizio), nelle sue gravi conseguenze, vorremmo solo partire da quel fatto e da quella sentenza, tanto influente, per determinare una nostra linea di condotta, per affrontare un argomento a volte sottovalutato e che, in linea di principio, andrebbe allargato non soltanto alle piste ciclabili lungo le vie d'acqua, ma alle piste tout-court (gli stessi se non maggiori problemi di sicurezza degli utenti si incontrano lungo le ciclabili urbane, ad esempio, dove le tecniche di realizzazione, di segnalazione, di gestione, molto diverse fra loro, generano effetti rischiosi, a volte paradossali: mi riferisco, un caso per tutti, all'obbligo dei ciclisti, lungo una ciclabile parallela a una strada con diritto di precedenza a cedere invece la precedenza ad ogni sbocco di via

laterale, giusto per evitare il pericolo di impatto con veicoli che per abitudine sopravanzano la linea d'arresto stabilita dalla ciclabile).

Premetto però che nel caso del Naviglio Grande ci stiamo riferendo a una situazione pregressa. Constato, ad esempio, che nella realizzazione di recenti piste ciclabili lungo le vie d'acqua e anche non, barriere di sicurezza, a volte minimali a volte no, ma comunque presenti esistono. Vedi la nuova ciclabile della Valle Olona, vedi i nuovi tratti delle ciclabili lungo il Canale Villoresi e così via. Evidentemente occorre intervenire con urgenza nelle situazioni pregresse. E qui, come sul Naviglio Grande, si pone il confronto fra necessità di sicurezza e impatto paesaggistico delle opere. Opinioni contrastanti che possono anche bloccare a lungo la necessaria messa in sicurezza, opinioni entrambi giustificabili. Giustificabile quella di esigere il massimo grado di protezione – anche se, francamente, a mio giudizio un tantino esagerata quella studiata o imposta al Parco Ticino d'ora innanzi – comprensibile la posizione di chi ha a cuore la conservazione del manufatto idraulico che non prevede nessuna forma di barriera o protezione a lato canale, salvo semmai qualche paracarro o caratteristici ma costosissimi parapetti in granito. Sono temi che coinvolgono diversi soggetti e, come vedete, da punti di vista differenti. Come vedono la sicurezza il tecnico progettista, il funzionario, l'amministratore, l'utente?

Per il progettista la sicurezza è solo una questione discrezionale, misurata al bilancino dei fondi a disposizione per la realizzazione dell'opera o è una concreta voce di spesa? Per l'amministratore, che spesso ignora le conseguenze di questi atti, la mancanza di opere di sicurezza sarà in futuro un detrattore sulla decisione di costruire nuove piste ciclabili? Per l'utente la sicurezza è un optional o è una responsabile presa di coscienza e, di conseguenza, una forma di educazione stradale? Qui ci potrebbe stare il discorso spinoso del casco obbligatorio, ma soprattutto quello del 'galateo' che tutti dovrebbero adottare su una pista ciclabile, e ancor più su una pista ciclopedonale. Questo è un punto sul quale si potrebbe già operare con efficacia. Educazione, invito al rispetto. La pista ciclabile non è una pista da competizione per i ciclisti, al tempo stesso non è un marciapiede per i pedoni, ma una vera strada. Il numero sempre in aumento degli utenti di questi percorsi impone una regolamentazione d'uso, che anche al di là dei sistemi di sicurezza, imponga un ragionevole comportamento da parte di tutti. Qualcuno ha dimostrato che in altri Paesi d'Europa il problema della sicurezza lungo le vie d'acqua non è sentito come da noi. Vedendo alla televisione, in occasione della partenza del Giro d'Italia, come sono esposti i canali nelle vie di Amsterdam affollatissime di ciclisti me ne sono reso conto. Ma allora, è solo un tipico problema italiano dove nessuno vuole assumersi delle responsabilità o, all'estero, sono tutti diventati incoscienti? E poi, anche

da noi, esiste una casistica su fatti di questo genere, esiste una giurisprudenza alla quale fare riferimento ?

Altra questione che pongo alla discussione. La proprietà degli spalti arginali e delle alzaie sulle quali corrono le piste ciclabili. Come è definito il rapporto fra proprietà dei sedimi e gestione degli stessi? Come vengono ripartite le responsabilità? Si riuscirà ad arrivare e a proporre un modello di convenzione unico per quanto riguarda l'uso pubblico degli spalti arginali? O tutto sempre lasciato al caso per caso. Con situazioni che, alla fine, si rivelano paradossali per non dire 'comiche'. Prima di dare la parola ai nostri relatori lasciate che vi mostri questo documento che rivela la situazione alla quale siamo arrivati nel tentativo di pararsi le spalle di fronte a ogni possibile conseguenza. In Sicilia, nella Valle dell'Anapo esiste forse la più bella pista ciclabile d'Italia, ricavata sul sedime di una vecchia ferrovia che percorre il fondo di un vero canyon le cui pareti sono costellate di necropoli greche e bizantine, attraverso un tappeto di aranceti. Ebbene l'accesso in bicicletta in questo luogo, oggi Riserva naturale dello Stato, è consentito solo mediante il rilascio di una autorizzazione scritta da richiedere di persona qualche giorno prima all'ufficio competente stabilito a Siracusa, a circa 30 km di distanza. Ho trovato le medesime difficoltà solo quando anni fa nell'Armenia turca mi ero proposto di visitare Ani, l'antica capitale dell'Armenia posta giusto sul confine con l'allora Unione Sovietica soggetta a strettissimo controllo militare. Ma leggiamo cosa dice questo documento:

(omissis)

Se il Parco del Ticino facesse la stessa cosa per la pista del Naviglio ?

Albano Marcarini  
Co.Mo.Do.