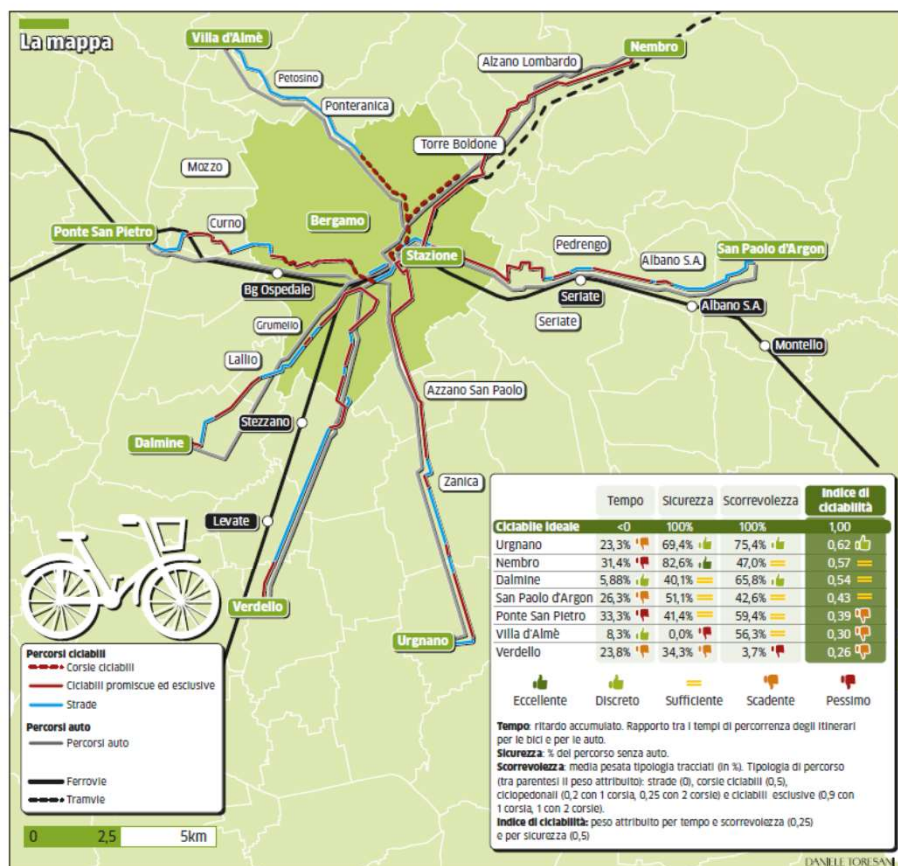


Primo piano

Pedalando tra città e provincia/9

Bergamo non è ancora un posto per biciclette

L'analisi. Ciclabilità discreta solo su uno dei sette assi tra città e provincia. Tre sufficienti e tre scadenti. I parametri: tempo, sicurezza, percorso



LUCA BONACINA

Negli ultimi anni nella Bergamasca sono stati realizzati nuovi percorsi ciclabili, il cui beneficio, però, non è sempre evidente. Abbiamo percorso le direttrici principali tra Bergamo e provincia, valutandone la ciclabilità con parametri oggettivi per capire se i percorsi ciclabili esistenti siano davvero funzionali e competitivi rispetto alle strade. I sette itinerari considerati si estendono per circa 8-12 chilometri tra il capoluogo e Villa d'Almè (Val Brembana), Nembro (Val Seriana), San Paolo d'Argon (Val Cavallina), Urgnano (asse sud-est, Crema), Verdello (asse sud, Treviglio), Dalmine (asse sud-ovest verso l'Adda) e Ponte San Pietro (Briantea).

Percorsi lunghi e frammentati

I percorsi ciclabili risultano in genere più lunghi rispetto a quelli automobilistici, in particolare verso Nembro, San Paolo d'Argon e Ponte San Pietro (+9-20% ovvero 1-1,5 km). Fanno eccezione Villa d'Almè e Dalmine, dove la scarsità di piste ciclabili rende l'itinerario a pedali più diretto. Rispetto alle auto, i tragitti ciclabili sono anche più discontinui, con un incremento del 20-160% di interruzioni come attraversamenti, semafori e paletti, ovvero 4-25 in più. Percorsi più lunghi e frammentati comportano maggiori tempi di percorrenza (+10-110% ovvero 5-20 minuti), rendendo il percorso ciclabile meno competitivo rispetto a quello delle auto, più diretto e scorrevole. Paradossalmente, più un itinerario include piste ciclabili, maggiore è il ritardo rispetto al percorso dell'auto. Questo indica un problema strutturale: le piste ciclabili bergamasche così come sono concepite e realizzate finiscono spesso per ostacolare gli spostamenti in bicicletta anziché agevolarli; non a caso, molti ciclisti urbani continuano a preferire la carreggiata.

Ciclabili eterogenee

Muovendosi tra periferia e

centro lungo le direttrici principali, il 90% del percorso avviene con le auto, senza nessuna separazione, e il 10% su corsie tratteggiate (bike lanes), presenti all'interno del comune di Bergamo e in particolare verso le valli Seriana e Brembana, dove costituiscono circa il 30% del percorso da noi considerato. Seguendo, invece, gli itinerari ciclabili, in media circa il 42% del tragitto si svolge comunque in carreggiata, esponendo i ciclisti al rischio di incidenti, specie su strade trafficate e con scarsa illuminazione. Tutti gli itinerari analizzati mostrano un'elevata eterogeneità; complessivamente sono composti per il 42% da strade, 10% da bike lanes, 42% da ciclopedonali (il 32% con una sola corsia) e 6% da ciclabili esclusive. Non mancano curve a gomito, strettoie, fondo sconnesso, scarsa illuminazione e traffico pesante.

Ciclabilità complessiva

Combinando i parametri di ciclabilità analizzati, ovvero tempo, sicurezza e composizione del percorso, emergono valori molto diversi da quelli di una ciclabilità ideale. L'indice, ottenuto comparando i valori di ciascun parametro con le condizioni ottimali, indica una ciclabilità scadente o sufficiente con il solo percorso di Urgnano che raggiunge il discreto. In alcuni casi incide negativamente il ritardo accumulato rispetto al percorso delle auto causato da percorsi lunghi e frammentati (Nembro, Ponte San Pietro), in altri la scarsa sicurezza per la presenza continua del traffico (Villa d'Almè, Verdello) o l'assenza di infrastrutture dedicate alle due ruote (Verdello). In definitiva, molte delle (pseudo)ciclabili esistenti appaiono più che altro degli elementi decorativi, che danno una parvenza di ciclabilità, senza in realtà agevolare gli spostamenti sulle due ruote tra il capoluogo e la cintura urbana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Troppi rattoppi

Progetti eterogenei e incompleti



Gli itinerari ciclabili sono stati sviluppati nel tempo tramite interventi puntuali dei singoli Comuni, che hanno ampliato marciapiedi, tracciato linee ciclabili, realizzato brevi piste, evitando di modificare la rete stradale, per questioni economiche e per non inimicarsi una buona fetta di cittadinanza ancora legata all'idea che l'auto sia il migliore dei mezzi possibili. Il risultato di questa operazione di rattoppo, iniziata circa quindici anni fa e ancora in corso, non è soddisfacente, perché la rete ciclabile resta eterogenea e incompleta. Occorre superare la mentalità autocentrica e iniziare a considerare le ciclabili infrastrutture strategiche di mobilità collettiva.

All'estero è l'eccezione

Promiscuità tra bici e pedoni



Mentre all'estero è l'eccezione, la promiscuità tra bici e pedoni è il tratto distintivo dei percorsi ciclabili bergamaschi e italiani. In città, solo il 10% delle ciclabili sono esclusive per le bici, mentre in provincia la percentuale è ancora più bassa. Si tratta dei «percorsi promiscui pedonali e ciclabili», nati per i pedoni e poi consentiti anche alle bici: i passanti hanno la precedenza sulle due ruote e il limite di velocità stabilito dalla normativa è 10 km/h. Basta allargare un marciapiede e passare un po' di vernice per chiamarlo ciclopedonale: così non è reso adatto alla mobilità ciclabile, perché è tortuoso, discontinuo, spesso affollato. Un compromesso inefficace.

Non competitive

Le ciclabili sono più lente



C'è una correlazione positiva tra i chilometri di piste ciclabili e il ritardo rispetto al percorso delle auto. Gli itinerari con meno ciclabili, come Villa d'Almè, sono più veloci, mentre quelli con più ciclabili, come Nembro e San Paolo d'Argon, sono più lenti. Le ciclabili attuali, per come sono state pensate e realizzate, invece di agevolare gli spostamenti a pedali li ostacolano, perché non sono competitive rispetto alla strada normale. Serve un cambio di passo, in primis progettuale, per intervenire strutturalmente, in maniera organica e articolata, affinché le biciclette possano essere una reale alternativa alle auto, come avviene ormai in molte città del mondo.

Per il traffico intenso

Direttrici pericolose



Il criterio per valutare la sicurezza di un percorso è la sua indipendenza dalle auto. Più un ciclista pedala in mezzo o accanto al traffico (lungo le bike lanes), maggiore è il rischio di essere investito, soprattutto su strade strette, trafficate e poco illuminate. I percorsi più sicuri sono quelli di Nembro e Urgnano, grazie alla presenza di percorsi dedicati alle due ruote, mentre i più scadenti sono Villa d'Almè e Verdello, dove si pedala con le auto per almeno il 65% del tragitto. Molto pericolose le direttrici della Bassa per il traffico intenso, in particolare nei tratti obbligati Urgnano-Zanica, Verdello-Stezzano, Lallio-Grumello, San Paolo-Albano e Ponte San Pietro.

Il 2% esclusivo e a due sensi

Poche le piste scorrevoli



Le ciclabili separate dalla carreggiata offrono più sicurezza: Nembro è eccellente, Urgnano discreta. Tuttavia, solo il 2% delle ciclabili è esclusivo e a doppio senso: attenzione a pedoni e bici in senso opposto. Per scorrevolezza, Urgnano è il migliore (13% di ciclabili esclusive), seguito da Dalmine con il tratto Sforzatica-Lallio (15% del percorso). Poco scorrevoli in quanto tortuose, discontinue e affollate la ciclopedonale Alzano Lombardo-Torre Boldone, la ciclopedonale che attraversa Seriate e le direttrici cittadine A (Longuelo-Seriate), E (Alzano S. Paolo-Malpensa), D (Stezzano-Carnovali), I (Martiniella-Borgo S. Caterina) e T1 (Torre Boldone-Borgo Palazzo).

Il confronto

Valutazione su dati oggettivi



La valutazione si basa su dati oggettivi: tempo di percorrenza (ritardo rispetto al percorso delle auto), sicurezza (percentuale di percorso senza auto) e scorrevolezza (data dalla composizione del tracciato e in particolare dalla presenza di tratti ciclabili esclusivi). L'indice è relativo e confronta ogni itinerario con quello ideale costituito da ciclabili continue, a doppia corsia, esclusiva per le bici, ovvero l'infrastruttura ottimale per spostamenti interurbani (5-15 km). Urgnano ottiene una ciclabilità discreta; Nembro, San Paolo d'Argon e Dalmine risultano sufficienti, mentre Villa d'Almè, Verdello e Ponte San Pietro sono scadenti.