

LE CITTÀ A MISURA DI BICI

Anna Donati è da sempre impegnata sui temi della mobilità e della sostenibilità. A *Prima* spiega perché in molte realtà si è in ritardo e quali sono i passi in avanti che si stanno compiendo. Gli esempi virtuosi del Nord, ma anche in alcuni centri del Meridione qualcosa si sta muovendo



Anna Donati, una lunga storia politica impegnata sui temi della mobilità e sostenibilità, da marzo è presidente dell'Agenzia Roma Servizi per la mobilità, ma è anche responsabile mobilità per Kyoto Club, associazione di imprese private e pubbliche impegnate per la riduzione dei gas serra e l'efficienza energetica, e portavoce della nuova Alleanza per la Mobilità dolce (Amodo), che promuove la mobilità attiva e il turismo sostenibile mediante la crescita dei cammini, dell'uso della bicicletta, anche sui treni turistici, di cui fanno parte 22 grandi associazioni tra cui Associazione Italiana Greenways, Rete dei Cammini, Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali, Legambiente, Italia Nostra e Touring Club Italia (foto LaPresse).

una delle massime esperte in materia di mobilità sostenibile, infrastrutture di trasporto e tutela del territorio. Anna Donati, faentina di nascita ma residente a Roma, è stata eletta per la prima volta alla Camera dei deputati nel 1987, nel 1993 è diventata assessore alla Mobilità del Comune di Bologna. Successivamente, tra il 1995 e il 2001 ha ricoperto l'incarico di responsabile nazionale dei trasporti del Wwf Italia, occupandosi di promozione della mobilità sostenibile. Tra il 1998 e il 2001 ha fatto parte anche del consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Eletta senatrice nel 2001 è stata confermata nel 2006. È poi tornata a occuparsi di gestione dei trasporti e della mobilità a partire dal 2009, dapprima come direttore generale dell'Agenzia campana per la Mobilità sostenibile e, tra il 2011 e il 2013, come assessore alla Mobilità e infrastrutture del Comune di Napoli nella giunta di Luigi De Magistris. Oggi è responsabile mobilità per Kyoto Club, associazione di imprese private e pubbliche impegnate per la riduzione dei gas serra e l'efficienza energetica, portavoce della nuova Alleanza per la Mobilità dolce (Amodo), che promuove la mobilità attiva e il turismo sostenibile mediante la crescita dei cammini, della mobilità in bicicletta e sui treni turistici, di cui fanno parte 22 grandi associazioni tra cui Associazione Italiana Greenways, Rete dei Cammini, Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali, Legambiente, Italia Nostra e Touring Club Italia, e, dallo scorso mese di marzo, è presidente dell'Agenzia Roma Servizi per la mobilità.

Prima - Presidente Donati, quello che emerge dai numeri è una sorta di disallineamento tra il boom di vendite delle biciclette nel nostro Paese e la difficoltà di fornire ai cittadini infrastrutture adeguate per il loro utilizzo. Come mai?

Anna Donati - Purtroppo questo disallineamento esiste e ha diverse cause. Il tema della bici non ha fatto parte dell'Agenda del governo, nonostante l'impegno di diverse campagne e degli am-



bientalisti, fino all'arrivo del ministro Graziano Delrio, nel 2015. La ciclabilità non aveva la dignità di un mezzo di trasporto vero e proprio. La prima legge per la mobilità ciclistica risale al 1998. Questo significa che non facciamo abbastanza e quello che stiamo facendo è troppo poco. Un vero e proprio impulso è iniziato solo negli ultimi sette-otto anni. Quindi, scontiamo un ritardo nella pianificazione e soprattutto non abbiamo un piano nazionale della ciclabilità. Solo di recente, con la legge n. 2 del 2018, esiste l'obbligo di redarre un biciplan, i piani urbani della mobilità ciclistica.

Arranchiamo anche sul piano delle risorse messe a disposizione. Nel corso degli anni abbiamo avuto interventi spot a seconda della sensibilità per il tema espressa dal ministro di turno. Dal 2015 c'è una maggiore costanza negli investimenti. Grazie non solo al Pnrr, oggi abbiamo 800 milioni di euro a disposizione per la mobilità ciclistica, fondi da spendere entro il 2026, soprattutto per le grandi città e le dieci grandi ciclovie. L'ideale sarebbe che ogni anno venissero dedicati 100 milioni di euro alla bici in modo che i progetti possano andare avanti, le amministrazioni possano dare vita agli appalti e seguire i cantieri, consolidando così una capacità di fare. All'estero è così: in Inghilterra o in Olanda, a Berlino come a Parigi hanno degli orizzonti decennali con delle risorse che ogni anno vengono stanziati e i progetti possono così avanzare con determinazione.

Prima - E come si procede con le piste ciclabili?

A. Donati - Questo è un altro problema: sulla carta tutti vogliono le ciclabili, però quando l'infrastruttura va messa a terra non è mai scontato che tutto vada per il verso giusto perché abbiamo 638 automobili ogni mille abitanti di cui circa la metà si trova in strada, soprattutto in città. Quindi, quando un percorso toglie 60-70 soste scoppia la polemica, anche da parte di chi si era dichiarato favorevole alla ciclabile. Questo implica la necessità di un maggiore dialogo con amministrazioni, associazioni e cittadini, ognuno di noi, nel proprio piccolo, deve collaborare.

In sostanza, stiamo vivendo una fase critica in cui abbiamo ancora troppe auto in circolazione e in sosta, il trasporto pubblico è in difficoltà e le alternative non sono ancora decollate seriamente.

Prima - Ci sono degli esempi positivi in Italia?

A. Donati - Certamente. A Milano, per esempio, dal 2011 a oggi hanno portato il numero di auto a 500 ogni mille abitanti offrendo alternative che funzionano. Non è poco per recuperare spazio pubblico. C'è comunque una notevole differenza tra le grandi città e quelle medie e medio piccole. Secondo l'ultimo



Il candidato sindaco di Roma per il centrosinistra Roberto Gualtieri all'iniziativa, organizzata dalla lista Roma Futura di Giovanni Caudo, in bicicletta alla scoperta del programma per una capitale sostenibile (foto Mauro Scrobogna /LaPresse).

medio piccole, a Reggio Emilia, Pesaro, Mantova e Bolzano circa il 30% dei cittadini gira stabilmente in bici, in estate e inverno, grazie a politiche serie e costanti. Un esempio su tutti è la Bicipolitana di Pesaro, una rete ciclabile come una rete della metropolitana con numeri, colori e fermate nei punti strategici della città. Da 30-40 chilometri di ciclabili sono passati ad averne 120 e adesso vogliono arrivare a 200. Prima si sono concentrati sulla città, ora si stanno occupando dei collegamenti con i paesi limitrofi. In dieci anni, dal 2010 al 2020, le persone che pedalano in tutte le stagioni sono passate dal 18 al 28% su una popolazione di oltre 90mila abitanti. Un altro esempio virtuoso è la programmazione della superciclabile Firenze-Prato. Da considerare che l'uso delle auto nelle città medio piccole è più grande rispetto a quello nelle grandi città perché il trasporto pubblico, numericamente, ha poco senso.

Prima - Qual è la politica dell'Europa rispetto alle ciclabili?

A. Donati - L'Europa si è sempre occupata di grandi reti transeuropee di trasporto su ferro. Solo negli ultimi dieci anni ha virato molto sulla mobilità urbana con i libri bianchi, sostegni a progetti, linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile. L'ultimo intervento, lo scorso dicembre, riguarda l'obbligo del parcheggio per le biciclette in tutti gli edifici nuovi e ristrutturati nell'Unione europea. Sempre al 2021 risale il Green Deal e il pacchetto legislativo 'Fit for 55'. Comunque tanti fondi per la ciclabilità non ci sono mai stati, semmai oggi esistono opportunità di cofinanziamento con le Regioni.

Prima - Passiamo al cicloturismo, un settore in grande ascesa.

A. Donati - Anche in questo caso abbiamo un pre e un post 2015. Prima di quell'anno c'era l'idea della rete europea Euro-Velo, un disegno fatto dall'Europa, con reti da Nord a Sud e da Est a Ovest. Dal 2015 è stato invece creato il sistema nazionale delle ciclovie turistiche, le dieci grandi ciclovie per →



La mappa della Bicipolitana, la rete ciclabile di Pesaro.

→ 6mila chilometri di rete che, in parte, si sovrappongono anche a EuroVelo, mentre altre stanno su diversi tracciati. Parliamo della ciclovia della Magna Grecia dalla Calabria alla Sicilia, della VenTo da Venezia a Torino, quella del Sole da Verona a Firenze, quella da Lignano a Trieste, il Grab (Grande raccordo anulare delle bici) di Roma, quella sarda, quella del Garda, quella dell'Acquedotto pugliese, l'Adriatica e la Tirrenica. In tutto sono stati stanziati 300 milioni di euro, ma i progetti sono a livelli diversi uno dall'altro.

Ci sono poi le greenways, ferrovie disarmate o in disuso, diventate delle vere e proprie ciclabili, come il tratto della ciclovia del Sole tra Bologna e Verona con i primi 50 chilometri già aperti, o la rete ciclabile dei Trabocchi, la cosiddetta Via Verde. Un esempio straordinario è L'Eroica, nata dall'idea di un percorso vintage e oggi diventata un brand internazionale. A modo insieme a Rfi sta creando l'Atlante mobilità dolce in Italia', che presenteremo con un evento a maggio, un modo per mettere a sistema le informazioni e le conoscenze sulle infrastrutture per la mobilità dolce nel nostro Paese, quindi ferrovie, cammini, greenways, ciclovie e ferrovie turistiche, e sulle destinazioni ossia borghi, cittaslow, comuni virtuosi, bandiere arancioni, parchi e siti Unesco. Non dimentichiamo che il cicloturismo, con tutto il suo indotto, in Germania ha un valore di 10 miliardi di euro, noi siamo ancora alla metà.

Prima - Come comunicare al meglio la mobilità ciclistica?

A. Donati - Occorre comunicare il valore dell'uso della bici-

cletta, dobbiamo abituare i cittadini a riflettere sui vantaggi, indurli a farsi domande. Secondo l'Istat, in ambito urbano, metà delle persone che si muovono in auto non fanno più di cinque chilometri, il 25% ne percorre due. Sono distanze che si possono fare in altri modi. Dietro però ci devono essere dei servizi, a cominciare dalle rastrelliere per le bici o alle ciclofficine, altrimenti rischiamo un boomerang. C'è un mutamento culturale tra i giovani che usano lo sharing, camminano di più e abbandonano l'idea dell'auto sotto casa nelle grandi città. Serve un nuovo piano culturale della comunicazione su cui dobbiamo lavorare.

Prima - Per finire. Perché ha accettato la sfida di Roma?

A. Donati - Non mi piace sottrarmi alle sfide. Ho trovato una squadra davvero motivata. Ho incontrato il sindaco Roberto Gualtieri e l'assessore alla Mobilità Eugenio Patanè, che mi hanno illustrato i piani dell'amministrazione. La missione dell'Agenzia riguarda la mobilità attiva, a piedi, in bici e in monopattino, accelerare la realizzazione del Grab, ci sono poi la pedonalizzazione dei Fori, affidata a Walter Tocci, e quella dell'Appia Antica, il sogno di Antonio Cederna. Dovremo mettere a fuoco tutti questi progetti e accelerarne al massimo la realizzazione. Infine, dovremo prepararci al Giubileo 2025. Il mio sarà un ruolo di impulso, coordinamento, verifica e dialogo con l'amministrazione ma anche con i cittadini, attraverso l'utilizzo delle nuove tecnologie che permettono di farlo in un modo nuovo e più immediato.

Intervista di Tiziana Pikler

(© riproduzione riservata)

L'Eroica, largo ai ciclisti in cerca di emozioni. Ecco i cacciatori di sentimenti sui pedali

Dal 1997 L'Eroica, nata da un'idea di Giancarlo Brocci, è un esempio di valorizzazione del patrimonio ambientale, di stile di vita sostenibile e di ciclismo pulito. Fu il ciclismo eroico di Gino Bartali e Fausto Coppi a insegnare i bisogni veri, legati al sacrificio che cerca i limiti del proprio fisico, quando sete, fame, stanchezza si fanno sentire con tutta la loro intensità. Fu quello un ciclismo in grado di diffondere rispetto e creare legami tra avversari leali.

È da queste concezioni romanticamente attuali che nacque L'Eroica.

Al via della prima edizione i "cacciatori di sentimenti e forti emozioni a pedali" furono 92. Oggi L'Eroica, divenuta modello di

valorizzazione del patrimonio ambientale, stile di vita sostenibile, ciclismo pulito, suggerisce il futuro con eventi in tutto il mondo, con oltre dieci tappe, dalla Gran Bretagna al Sudafrica, dalla California alla Germania, che coinvolgono più di 20mila ciclisti l'anno. Il successo è travolgente: lo testimoniano gli oltre 8.500 iscritti a numero chiuso, di cui un terzo stranieri, in arrivo ogni anno a Gaiole in Chianti il primo weekend di ottobre.

Con il tempo e grazie all'accordo con i comuni coinvolti per il loro recupero, le strade bianche e i percorsi dell'Eroica sono diventati un unico percorso permanente tabellato che si snoda per 288 chilometri con 5.400 metri di

dislivello nel cuore delle Terre di Siena attraversando il Chianti, le Crete Senesi e la Val d'Orcia. I ciclisti giungono qui tutto l'anno, compiendo un lungo viaggio nel paesaggio toscano, avendo a disposizione bike hotel attrezzati per i loro soggiorni e un supporto permanente della comunità dell'Eroica.

Così, da quell'idea e da quell'amore per il ciclismo storico di 25 anni fa è nato un motore che ha ridisegnato un territorio, a tratti depresso.

Lo ha fatto avendo un forte impatto sull'economia dei comuni coinvolti, diventando un modello che esprime come lo sport sia in grado di attivare trasformazioni profonde nella geografia del nostro Paese.

Prossimo appuntamento il 29 maggio a Montalcino per L'Eroica di primavera.



Giancarlo Bocci



(foto Paolo Penni Martelli)