

Reportage in città

L'odissea del ciclista (e i guai di chi lo incrocia)

*Sui pedali, incuranti dello smog, in cerca di una pista rossa
Cronaca dello slalom tra gli ostacoli e il codice della strada*

Nelle strade del centro e sui marciapiedi, bloccati dai dislivelli e multati di 500 euro per un divieto di sosta

SEGUE DALLA PRIMA

Perché il primo obiettivo di chiunque vada in bici è trovare, più rapidamente possibile, una pista ciclabile che lo salvi da Suv, autobus, scooter zigzaganti (con smog annesso).

Trovare la pista, certo, ma come arrivarci? Seguendo il normale flusso del traffico, rispettando i sensi di marcia, «costretti» a fare il giro dell'isolato, come se quei trecento metri in più non li facesse-ro due polpacci, i tuoi? Oppure, in barba ai divieti, buttar-si sul marciapiede in mezzo ai pedoni, verso la salvezza del tracciato rosso al riparo dalle auto?

Il senso civico chiama (almeno noi). E allora via, da piazza della Vittoria, a fare il giro dell'isolato, per risalire verso la prima pista ciclabile a disposizione, in via XX settembre. Prima sorpresa: per salire e arrivare sulla pista, occorre saltare su 25 centimetri di marciapiede perché, alla faccia dell'abbattimento delle barriere architettoniche, qualcuno si è dimenticato di abbassarlo al livello sulla strada, al passaggio pedonale (che, per la verità, sarebbe vietato ai ciclisti).

La pista, asfalto rosso, — una delle poche, tra quelle realizzate sui marciapiedi, dove la separazione con lo spazio pedonale è netta —, diventa promiscua sul ponte di via dello Statuto. È sabato, poca gente in giro: di giorno ferialo, sarebbe uno slalom tra pedoni e bici. Primo incrocio, seconda sorpresa: anche se le bici non avrebbero la

precedenza, le auto in arrivo da viale Milton la danno anche alle due ruote, come ai pedoni o alle mamme con la carrozzina.

Sul tratto di pista protetta su viale Strozzi, sporgono una serie di rottami di bici, alcune con le ruote piegate e ormai inutilizzabili e quindi abbandonate, altre mezze rotte perché saccheggiate. Sono pericolose, occupano parte della zona transitabile: ma non c'era l'Ufficio piccole cose a tirar via tutti questi catorci?

L'incrocio semaforico tra viale Strozzi e viale Lavagnini è un piccolo rebus. Qui gli

La sorpresa

In viale Milton le auto fanno passare le due ruote, come se fossero mamme con bimbo e carrozzina

attraversamenti pedonali e ciclabili, causa geometria euclidea, sono costretti a sovrapporsi. «Voi, con queste bici, ci prendete tutto lo spazio» si sfoga una pedone a cui è difficile spiegare che, volendo o volando, di lì si deve passare. La pista prosegue verso via Dolfi, e qui scompare. La strada è, come tante nel centro, una buca perenne. Quando si passa dalle catene che delimitano piazza Indipendenza, non siamo soli: si entra assieme ad un paio di scooter che, fregandosene del divieto, bypassano l'ingresso in Zil protetto da telecamere da via

Poche risposte

L'Ufficio delle piccole cose del Comune avrebbe dovuto occuparsi di rastrelliere e altro. Ma dov'è?

Le proposte

Posti riservati dentro il tram e abolizione del controsenso

Tutto per agevolare le due ruote. Dalla possibilità di andare anche in controsenso (nelle zone pedonali), ai posti riservati alle bici sulla futura tramvia. Sono le osservazioni, approvate dalla commissione ambiente e trasporti, che la giunta comunale ha fatto al piano del traffico, in approvazione entro la pausa estiva. Sono ben 14 gli indirizzi dati per favorire l'uso della bicicletta in città. Per la sicurezza si interverrà con la separazione dei flussi fra pedoni e ciclisti. Si punta poi ad integrare il sistema di mobilità ciclabile con gli altri sistemi di trasporto pubblico: tramvia, bus e treni. Ci sono anche indicazioni concrete sui nuovi percorsi che dovranno essere realizzati: l'accesso al sottopasso pedonale in via del Terzolle, il collegamento della pista di viale Strozzi con viale Redi (non sul marciapiede), una nuova viabilità ciclabile nella zona Leopolda, il recupero della vecchia sede ferroviaria di via Barsanti a via ciclabile. Per quanto riguarda invece le altre osservazioni sul traffico si introduce l'installazione delle telecamere in via Martelli, via Cavour, viale dei Mille e via Baracca.

F.S.



I pericoli

Rastrelliere, l'impero dei rottami arrugginiti

1 Le rastrelliere sono uno dei limiti all'utilizzo delle 2 ruote: sempre piene, spesso cariche di rottami. Eppure c'è anche un «modello Firenze», più sicuro quando si legano le bici con i lucchetti

Blocchi e barriere architettoniche

2 In molti casi, le piste ciclabili o i passaggi per le bici, soprattutto agli incroci, si imbattono in scalini o marciapiedi rialzati che creano non pochi problemi ai ciclisti

A zigzag tra autobus, macchine e pedoni

3 Quando non è presente una corsia protetta, i ciclisti sono costretti a zigzagare tra le auto in coda, i bus ma anche i pedoni, soprattutto nelle zone del centro

L'associazione Parla Valerio Parigi di Firenzeinbici.net: «Quel che è illegittimo qui in altri Paesi è normale»

«Indisciplinati? Cerchiamo soltanto di arrangiarci»

Firenzeinbici.net, trecento iscritti «in aumento», è tra le principali associazioni di ciclisti «urbani». E Valerio Parigi (nella foto), 56 anni, è nel consiglio direttivo dell'associazione che ha contestato il regolamento comunale che prevede multe fino a 500 euro per le bici parcheggiate ai pali o comunque d'intralcio.

Ma nonostante le critiche al regolamento, Valerio dice: «Ho vissuto all'estero fino a sette anni fa, all'estero, sono stato ciclista in terre dove è più facile esserlo. Quando sono tornato a Firenze ci ho provato. E ho scoperto che un po' di rete ciclabile c'era, anche se le cose sono più difficili di quanto pensavo. Io sono fortunato: il percorso casa-lavoro è tutto una pista ciclabile. Se non ci fosse, forse lascerei la bici».

Molti incidenti?

«Ne ho rischiatte alcuni. L'unico successo è stato su una pista ciclabile con

un pedone, un motociclista appena smontato che è sbucato con il casco in testa».

Quanti sono i ciclisti a Firenze?

«Molti più di quanto si creda, tra le 15 e le 20 mila persone usano la bici quotidianamente».

E chi sono?

«Non è una scelta fatta esclusivamente per convinzione, e non è una roba da straccioni. Vedo giudici, avvocati, come studenti e metalmeccanici. Qualche anziano, molte mamme che portano i bambini a scuola».

È difficile essere ciclisti in città?

«Sì, anche se sicuramente è meno difficile che in altre parti d'Italia. Non siamo l'Olanda, ma neanche il Burundi. Con una buona dose di fai da te...»

In che senso?

«La rete ciclabile c'è, ma è modesta e spesso tartassata da ogni genere di angosce. Fuori dalle piste, siamo poco si-

curi. Bisogna avere una buona dose di determinazione, coraggio e attenzione per non essere travolti».

Ma anche voi non scherzate: ci sono bici parcheggiate sui marciapiedi a rischio per disabili, pedoni. Andate in controsenso dove è vietato...

«La prima cosa è vera, ma il problema di fondo è che manca la sosta. Ci sono molte bici senza possibilità di sosta, e la gente si arrangia. Anche se negli ultimi anni è stato fatto tanto».

Ma chi è ciclista si sente a volte padrone della strada.

L'antagonista

«Il nostro nemico numero uno sono i vigili urbani, preferiscono il traffico selvaggio dei mezzi a motore ai diritti dei ciclisti»

«Un po' azzardato lo è. Ma anche nei casi deprecabili, le nostre infrazioni sono solo un arrangiarsi, simile a quello di un pedone. E nascono dal fatto che quello che è illegittimo qui, è assolutamente legittimo in tutta Europa. Il nemico numero uno della diffusione delle bici a Firenze è il comando dei vigili: preferiscono il traffico selvaggio dei mezzi a motore, contro i diritti delle bici. Ma la pericolosità di una bici che va contromano è vicina allo zero: le statistiche dicono che il ciclista viene agganciato da dietro o travolto agli incroci».

Siete 300 soci, qualche migliaia di voti: vi presenterete alle elezioni?

«Assolutamente no: facciamo solo un "patto per le bici", una serie di richieste ai candidati che si impegnano a favorire la mobilità ciclistica a Firenze. Ma dopo li terremo sotto tiro, andremo a vedere quello che fanno davvero».

M.F.



Chi sono

Firenzeinbici nasce come sito internet, (firenzeinbici.net), nel 2002. Un forum per scambiarsi opinioni, che diventa anche strumento di denuncia, fino a trasformarsi in associazione, nel 2005. Oltre 300 gli aderenti

