

Ciclismo urbano, ciclismo ricreativo o ciclismo sadomaso?

Ciclismo urbano, ciclismo creativo o ciclismo sadomaso? Vicenza, sabato 26 giugno

«Quella di oggi non sarà una gita di piacere, al contrario, quando arriveremo a destinazione probabilmente avremo tutti i nervi a fior di pelle». Così Michele Mutterle, referente della commissione tecnica di Tuttinbici FIAB, ci accoglie alla partenza della pedalata tra i punti critici della viabilità ciclistica a Vicenza. Organizzato insieme a Legambiente, questo percorso si pone all'interno del progetto di Tuttinbici Vicenza Città Ciclabile?, per puntare il dito su ciò che non va nella nostra città.

Con queste premesse dunque ci ritroviamo a piazza Biade, arditissimi amici delle due ruote di tutte le età.

Purtroppo è alquanto scarsa la presenza delle istituzioni, invitate a partecipare alla pedalata per vedere in prima persona le difficoltà dei ciclisti a Vicenza. L'Assessore alla Mobilità Antonio Dalla Pozza sarà presente alla conferenza finale (altri compiti istituzionali lo attendono in mattinata), mentre alcuni consiglieri comunali invitati hanno fatto sapere di non potere partecipare. Sono comunque presenti alla partenza per un saluto il consigliere Raffaele Colombara, il consigliere Claudio Veltroni e un dirigente del Settore Mobilità arch. Carlo Andriolo che invece affronteranno la pedalata.

Michele sottolinea come il nostro comportamento dovrà rispettare il codice della strada, senza applicare quello che definisce «ciclismo creativo», ossia i vari escamotage che quotidianamente inventiamo per ovviare a situazioni di oggettive difficoltà in bicicletta.

La prima sosta obbligata è in fondo alla pista ciclabile di viale Giuriolo., all'incrocio con viale Margherita. Qui inspiegabilmente la corsia per le biciclette si blocca, e non c'è altra soluzione per noi, ligi alla legge, per recarci in direzione corso Padova, che scendere di sella, attraversare un primo passaggio pedonale, arrecando disturbo ai pedoni che guardano infastiditi la nostra processione, attraversare un secondo passaggio pedonale in via dello stadio, e infine un terzo in viale Trissino. Tutto questo con una pausa, durante la quale Michele ci espone quale sarebbe una possibile soluzione a questo snodo per Tuttinbici, ossia attraversamenti protetti e marciapiede ciclabile in v.le dello Stadio in direzione corso Padova. Soluzione di per sé già applicata quotidianamente da molti vicentini, che in alternativa scelgono di farsi il segno della croce e impegnare contromano la corsia preferenziale di autobus e taxi.

Proseguendo nel giro, arriviamo ad un altro punto dolente della ciclabilità vicentina, in cui si è verificato un incidente mortale. Si tratta dell'attraversamento ciclo-pedonale all'altezza del semaforo tra corso Padova e via Quadri. Il flusso incessante delle macchine è interrotto solo raramente dal semaforo a chiamata, e dagli autobus che attivano l'opticon al loro passaggio. «tanto che la mattina si può aspettare fino a 5 minuti»; ci dice Michele. «Cosa che, per chi si reca al lavoro in bicicletta, non è certo comoda». Inoltre c'è il problema della corsia preferenziale riservata agli autobus AIM, che dal cavalcavia si immettono direttamente in corso Padova, che fanno scattare il rosso solo al traffico proveniente da via Quadri, ma non per chi scende dal cavalcavia, creando così una situazione pericolosa per pedoni e biciclette.

Da qui ci rechiamo in direzione del sottopasso che ci immette nel quartiere di San Pio X, dove un tempo c'era un passaggio ferroviario. Portiamo le nostre biciclette a mano, quindi ci fermiamo a riflettere sul pasticciaccio brutto che ha trasformato quello che doveva essere un sottopasso solamente ciclabile in un passaggio per le auto dirette in corso Padova, impedendo di fatto alle biciclette di rientrare a San Pio X. Da qui la richiesta di Tuttinbici di ripristinare il passaggio ciclabile, mettendo delle griglie che attutiscano la pendenza.

L'unico altro modo per uscire dal quartiere sono i sottopassi che uniscono via del Cavalcavia con Borgo Casale, vero esempio di grotta carsica a Vicenza. Qui esiste una rampa sulla quale trascinare la bicicletta su per i gradini. Ovviamente, astenersi over 70 e ringraziare per il supplemento di palestra. Da qui vorremmo bel belli recarci in contrà san Pietro e quindi in centro città. Borgo Casale si aprirebbe davanti a noi come un rettilineo invitante ma ahimé, non è possibile, e dopo aver attraversato l'ennesimo passaggio pedonale percorriamo tutta via Trissino fino all'imbocco di contrà san Pietro. Qui la strada si può percorrere per 300 metri e poi l'ennesimo equivoco: nasce un senso unico che dobbiamo perciò affrontare con la bici a mano sul marciapiede. Il nostro giro in bici è sempre più un giro a piedi con bici al seguito;

«La soluzione che noi vorremmo» spiega Michele «sarebbe quella di creare una corsia per il passaggio delle biciclette, cosa che tecnicamente non si può fare in quanto la strada è a senso unico. Un senso unico che noi però vediamo nato non per limitare il traffico, bensì per fornire parcheggi da entrambi i lati della strada. Per questo chiediamo che venga ripristinato il doppio senso, con un senso riservato alle biciclette»;

Da qui la direzione è verso il salotto buono della città. Per arrivarci però si deve superare lo snodo di Levà degli Angeli, con la sua «curva proibita», la svolta a sinistra effettuata ogni giorno da centinaia di biciclette. Questo nodo dovrebbe essere risolto a breve e finalmente i ciclisti potranno svoltare a questo incrocio senza scendere di sella. Quindi,

attraversiamo il centro per poi andare, usciti dalle mura, in via Cairoli e di qui al Mercato Nuovo, giungendo alla famigerata rotatoria di viale Crispi e viale Verona. Qui a terra è segnalata la striscia rossa che indicherebbe precedenza alle biciclette. Vedendo la velocità con cui la rotatoria è affrontata da coloro che giungono da viale San Lazzaro, affidiamo l'anima a Dio prima di buttarci in questo cerchio. Fortunatamente passiamo tutti illesi, ma questo episodio “ci deve far riflettere –ricorda Michele- su come le rotatorie, in particolare quelle costruite solamente per fluidificare il traffico di chi sulla strada pesa almeno una tonnellata, siano il nemico principale di chi utilizza la bicicletta”.

Quindi ci apprestiamo a scoprire una pista ciclabile unica nel suo genere: sono 100 metri che passano sotto il ponte dei ferrovieri, pensati per i ciclisti che vogliono proseguire in direzione corso san Felice e ossigenare per bene i polmoni… Si può infatti “apprezzare” il diffuso odore di urina, stando però attenti a non calpestare i cartoni di chi li passa la notte.

A questo punto il parco Retrone e Festambiente ci aspettano. Ma per giungere a destinazione dobbiamo innanzitutto recarci nel quartiere dei ferrovieri, che scopriamo tagliato fuori dal resto della città per chi in bicicletta non può o non vuole affrontare il cavalcavia. Oddio, una soluzione in realtà è stata ideata. Si tratta del mitico passaggio di via D’Annunzio, dalla pendenza doppia almeno rispetto a quello precedente di Borgo Casale, e soprattutto attrezzato di una rampa per biciclette minuscola. Qui lo sforzo è davvero notevole, tanto che scesi dal ponte le facce sono scure. C’è chi ha avuto la malaugurata idea di portare il figlio piccolo a fare un giro in bici e ora implora Michele di risparmiare almeno lo snodo tra via Rossi e via Ferreto de Ferreti, chi accanto al neologismo di ciclismo creativo conia quello più calzante di ciclismo sadomaso.

Mosso a pietà Michele ci risparmia l’ultima difficoltà. Bici a mano nuovamente per attraversare via Maganza e poi tutti in sella lungo via Chiesa. Direzione Festambiente dove troviamo ad attenderci la stampa e l’Assessore Antonio Dalla Pozza, a cui i presenti possono finalmente porre la faticosa domanda: a quando una Vicenza davvero ciclabile?