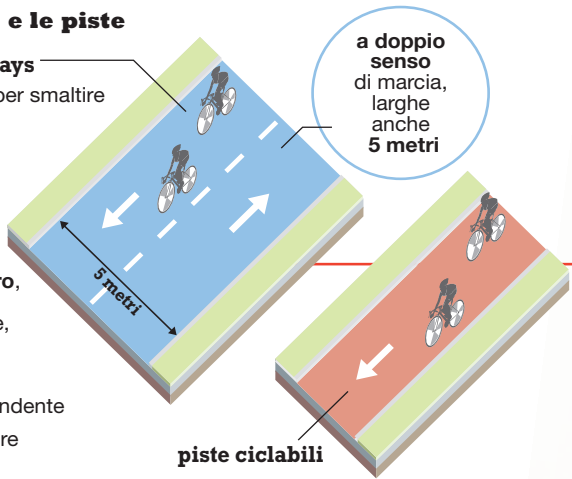


Le autostrade e le piste

Cycle superhighways

Percorsi ragionati per smaltire il traffico cittadino, uniscono il centro città alla periferia

Asfaltate e dipinte di azzurro, numerate come le autostrade, possono correre parallelamente alle strade o avere un percorso indipendente progettate per uscire dal centro urbano



a doppio senso di marcia, larghe anche 5 metri

piste ciclabili

in Europa
Londra, dove il sindaco Boris Johnson in preparazione delle olimpiadi del 2012 sta investendo 80mln di sterline per realizzare 10 autostrade ciclabili

in Italia
per ora solo progetti, soprattutto al Nord (Alessandria, Milano, Roma)

Il progetto tedesco



Dortmund - Duisburg, 60 km, larga 5 metri, correrà parallela all'autostrada federale A40, libera da incroci, illuminata di sera

L'autostrada è delle bici rivoluzione in Germania contro code e smog

Lunga 60 km, sarà la prima extraurbana

(segue dalla prima pagina)

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
ANDREA TARQUINI

BERLINO

SARÀ lunga una buona sessantina di chilometri, unirà Dortmund e Duisburg, i due centri del popoloso bacino della Ruhr. È l'antico cuore industriale e operaio del

paese e il centro del Nordreno-Westfalia, lo Stato più popoloso della federazione, e quindi anche il più afflitto da code e ingorghi. Perciò il governo locale sista decidendo a estremi rimedi: la bistrada, appunto.

Si chiamerà Radschnellweg Ruhr, o Radler B-1, non è stato ancora deciso. Per tutti i sessanta chilometri, sarà larga ben cinque metri, abbastanza — dico-

no gli esperti di traffico della capitale regionale Duesseldorf — per assicurare uno scorrimento veloce e senza intoppi al numeroso popolo dei pendolari che ben volentieri sceglierà la bicicletta al posto dell'auto. La bistrada correrà quasi ovunque più o meno parallela all'autostrada federale A40, quella appunto che collega Dortmund e Duisburg, ma che da arteria di

scorrimento veloce è diventata nel linguaggio popolare la "Autobahn delle lumache": troppo traffico, troppe code, troppi ingorghi e ritardi sul lavoro e al ritorno dallavoro. E anche troppo inquinamento.

Non sono fantasie, il progetto è già varato. Il ministro dei Trasporti locale, il socialdemocratico Harry Voigtsberger, ha fretta. Il Regionalverband Ruhr, l'a-

Chi cerca la qualità trova pane per i suoi denti.

Impara a riconoscere la Q e troverai più di 6000 locali di qualità.

Per ottenere il marchio Q - Ospitalità Italiana, è necessario superare una dura selezione, ma i vantaggi per te sono evidenti. Se sul depliant dell'agriturismo c'è la foto di una piscina, non troverai mai un canotto gonfiabile. Se mangerai in un ristorante tipico non ti serviranno mai le albicocche fresche a dicembre. E con le indicazioni stradali sempre chiare trovare il tuo locale con la Q sarà facilissimo. Casomai sarà difficile decidere di ripartire.

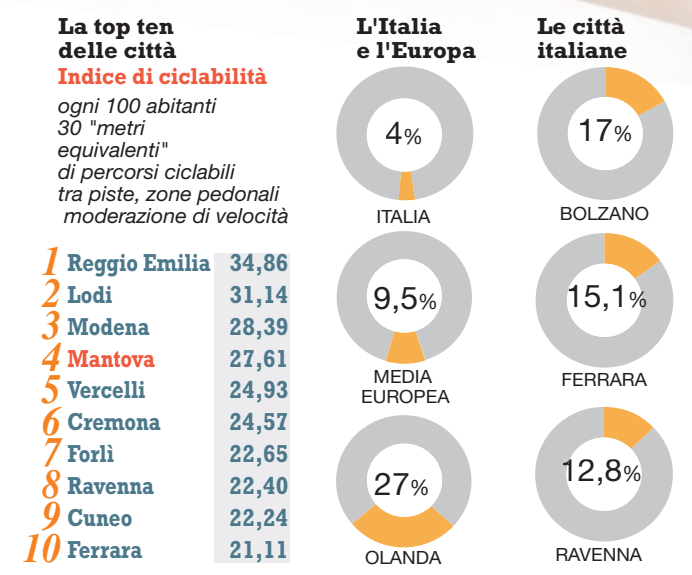
UNIONCAMERE
CAMERE DI COMMERCIO D'ITALIA
Il sistema delle Camere di commercio sostiene il turismo di qualità.

OSPITALITÀ ITALIANA
QUALITY APPROVED
www.10q.it

Il progetto è già varato: lungo il percorso tra le città vivono due milioni di persone

zienda che gestisce i trasporti urbani e regionali nell'antico bacino minerario e industriale, commissionerà uno studio di fattibilità per studiare a livello operativo costi e problemi tecnici della costruzione della bistrada. Dovrà essere tutta asfaltata, e scorrere in piano, senza pendenze né curve strette. Non è tutto: la vogliono costruire libera da incroci salvo casi di necessità assoluta, e assicurarne l'illuminazione serale. È un progetto unico nel suo genere, dice Jens Hapke, dirigente del Regionalverband Ruhr: «Lungo il percorso tra le due città vivono almeno due milioni di persone, molte delle quali già oggi spesso preferiscono usare la bicicletta anziché l'auto per spostarsi ogni giorno da pendolari». In futuro, la bistrada del bacino della Ruhr potrebbe fare scuola anche se già in Inghilterra ci sono esempi, ma intraurbani.

Utopie e illusioni? A Duesseldorf dicono di no. L'emergenza traffico sembra dar loro ragione: nessun'altra parte della Germania è semiparalizzata ogni giorno dalle code autostradali, che, sommate, a volte raggiungono lunghezze-record sui 340 chilometri e oltre. Il che vuol dire che, inquinamento a parte, la velocità commerciale extraurbana delle auto è scesa a medie bassissime, sui 31 km orari, poco più di metà dei 51,3 kmh della media nazionale. Disponendo di biciautostrade non si sarebbe certo più lenti. Le premesse della mobilità a pedali in Nordreno-Westfalia le hanno costruite da decenni: investimenti per 1,4 miliardi di euro, una rete di strade per bici e piste ciclabili di 7700 chilometri, scusate se è poco.



L'intervista

Antonio Dalla Venezia è il presidente della Fiab "L'Italia è all'età della pietra cifre ridicole per le due ruote"



PRESIDENTE
Antonio Dalla Venezia, presidente della Fiab

CECILIA GENTILE

ANTONIO Dalla Venezia è il presidente della Fiab, la federazione italiana amici della bicicletta.

La Germania realizzerà una bistrada larga 5 metri. E l'Italia?
«Rispetto alla Germania, l'Italia è all'età della pietra. Non solo non ci sono collegamenti ciclabili tra una città e l'altra, ma neanche esiste una rete urbana degna di questo nome».

Ma si potrebbero realizzare?
«Certo, considerando che nel nord Italia molte città distano meno di 60 km. Mestre e Padova sono a 30 km».

Quali le priorità?
«Aumentare la quota di chi usa la bicicletta in città. In Italia si va dal 30% di Ferrara e Parma allo 0,5% di Napoli».

Perché non c'è uno sviluppo più omogeneo?
«Perché in Italia non esiste un ufficio nazionale biciclette».

In Germania, la regione del Nordreno-Westfalia ha investito 1,4 miliardi per una rete di 7.700 km.
«E da noi l'ultima legge di finanziamento è la 366 del 1998. Da allora sono state stanziati poche decine di milioni».