

## Intervista a Marco Vitali, presidente di Pro Velo Ticino

di Antonio Bolzani

### Pro Velo Ticino chi e cosa difende e cosa vuol promuovere?

Pro Velo Ticino - nata 11 anni fa come sezione di Pro Velo Svizzera - in breve tempo è diventata, in tema di mobilità, un importante punto di riferimento. Complementare a Ticino Cycling, più orientata verso l'ambito competitivo, l'associazione difende e promuove gli interessi dei ciclisti sia in contesti istituzionali, sia sul territorio.



Quale interlocutore del Cantone è presente nelle commissioni che si occupano direttamente di bici (Gruppo strategico e Gruppo tecnico) e in quelle dove la bici è una componente della mobilità (ad esempio nella Commissione strade sicure). Ormai consolidati sono anche i rapporti con la maggior parte dei comuni più importanti, dove l'associazione è chiamata per consulenze riferite alla realizzazione di opere infrastrutturali o per progetti legati alla sicurezza o alla promozione.

La presenza di PVT non si limita naturalmente all'ambito istituzionale: oltre a consulenze ad architetti e pianificatori, l'associazione considera infatti fondamentale la sua presenza "on the road"; presenza che purtroppo negli ultimi due è stata frenata dalla pandemia.

**Salute, sicurezza, più cortesia tra ciclisti e pedoni, biciclette tradizionali e elettriche, piste e corsie ciclabili, pianificazione di spazi mirati e appositi per le bici: la sensazione è quella di un costante e significativo allargamento dei temi che riguardano le biciclette. Per PVT non c'è il rischio di smarrirsi, cioè di volere occuparsi un po' di tutto ma inevitabilmente in modo superficiale e poco approfondito?**

Il rischio indubbiamente c'è, anche perché siamo purtroppo ancora in pochi e ci basiamo sul volontariato. D'altra parte, in Ticino, Pro Velo è presente da meno tempo che in altri cantoni ed è quindi meno strutturata. Siamo però anche convinti di trovare presto nuove forze operative e di poter "coprire" sempre meglio i vari ambiti di intervento, intensificando la nostra presenza sul territorio.

Al di fuori dei rapporti istituzionali, importante è infatti non solo promuovere la bici nella cornice di varie manifestazioni che propongono una diversa idea di mobilità: si tratta, anche concretamente, di porre le basi affinché la scelta della bici sia sempre più condivisa. Ciò significa, per cominciare, essere in grado di proporre e sostenere le numerose iniziative lanciate da Pro Velo Svizzera. Iniziando da Bike to school e da Bike to work, perché a usare la bici si impara da bambini, e perché la bici, per raggiungere il posto di lavoro o il mezzo pubblico, quando si tratta di pochi chilometri, è il mezzo ideale.

**Da una parte è esploso l'interesse per la mobilità ciclistica (tradizionale e soprattutto elettrica) e d'altra parte, invece, aumenta il partito di coloro che si ritengono infastiditi e irritati dalla presenza dei ciclisti indisciplinati un po' ovunque: PVT deve muoversi con diplomazia, prudenza e compromessi. Non si rischia di essere, così, meno incisivi?**  
L'obiettivo - anche perché la crisi climatica non concede troppe alternative - è che ci siano sempre più bici sulle nostre strade. Il notevole incremento registrato anche in Ticino negli ultimi due anni era inevitabile che creasse anche qualche malumore. La mia impressione è però che sempre più utenti



della strada stiano capendo che un maggior utilizzo della bici sia un vantaggio per tutti. Per rafforzare quest'idea, l'associazione non difende chi non rispetta le regole stradali o chi non usa l'illuminazione notturna, ma soprattutto non difende chi non rispetta altri utenti come i pedoni negli spazi condivisi. Proprio il tema del rispetto sulle ciclopedonali ha d'altronde caratterizzato, in primavera, la campagna "Cortesia" svolta in tandem con l'ATA (Associazione Traffico e Ambiente); tema per il quale ci attiveremo anche la prossima primavera, in una campagna orchestrata dal Cantone.

### "In Ticino si è fatto e investito molto per le biciclette negli ultimi anni": lo si sente spesso dire e lo si legge frequentemente. Corrisponde al vero o è una bugia gigantesca?

È una tesi che si può in parte anche sottoscrivere. Vi sono però due problemi. Il primo è che troppi progetti infrastrutturali sono per ora solo sulla carta e che le tempistiche di realizzazione sono inaccettabilmente lunghe. Visto che per le autorità politiche le bici non sembrano (quasi) mai essere la priorità, la prospettiva di colmare l'ampio ritardo rispetto ad altri cantoni non appare quindi, a medio termine, realistica. Il secondo problema è che spesso il coraggio e un'idea chiara della direzione da prendere, tra i politici e i funzionari, purtroppo manca.

### Eppure gli esempi da seguire non mancano...

Certo, e non solo nell'Europa del nord: a Parigi hanno realizzato piste e corsie ciclabili togliendo un numero considerevole di corsie per il traffico motorizzato e hanno esteso la zona 30 a tutta la città; a Milano e in numerose altre città, anche dell'Eu-

ropa meridionale, stanno pedalando nella stessa direzione. In Ticino si realizzano invece infrastrutture, o si creano condizioni meno sfavorevoli per le bici, solo dove non disturbano la circolazione automobilistica. Un esempio è la Melide - Paradiso, dove il limite di velocità sulla cantonale è da tempo, per via del cantiere, lo stesso che sulla parallela autostrada. Ciò significa un maggior utilizzo della litoranea, e quindi parecchi disagi e pericoli in più per i ciclisti.

### Le biciclette sui treni: sì ma non proprio così pratico e a buon mercato!

È uno dei grandi problemi del trasporto pubblico in Svizzera: è, in generale, troppo caro rispetto a quello privato e spesso non adeguato per chi ha con sé una bici. A questo si aggiunge, per i non detentori di un abbonamento annuale, un sovrapprezzo decisamente eccessivo. Il biglietto di 5 franchi - che era stato chiesto al Cantone e che per qualche anno ha incentivato il trasporto delle bici - è stato smantellato. Lo scorso anno, PVT ha contribuito a raccogliere le firme a livello nazionale perché sui treni a lunga percorrenza non vi fosse una maggiorazione di questi costi dati dall'obbligo di riservazione.

### Insomma, anche nel campo del trasporto combinato resta ancora molto da fare...

Mancano parcheggi per le biciclette, percorsi sicuri verso la stazione, più zone trenta e tanto altro ancora. Il lavoro per il futuro quindi non manca!

[www.proveloticino.ch](http://www.proveloticino.ch)