

Viaggio nella capitale del traffico, dove la febbre delle due ruote contagia artisti e amministratori. Liberato un primo tratto di lungomare, si progettano bike sharing e piste ciclabili.

di Antonio Ferrara

Vedi NAPOLI e poi muoviti

La sfida è lunga, lenta, ma appassionata. Soprattutto per gli amanti delle due ruote che non vogliono rassegnarsi a vivere in una delle città più belle del mondo, ma poco amica della bici. Benvenuti a Napoli, dove l'onda lunga della pedalata sta contagiando e riavvicinando tanti alla bicicletta. Impensabile fino a pochi anni fa, improponibile in un tessuto urbano sommerso dalle auto: ma oggi pista ciclabile, bike-sharing, mobilità sostenibile cominciano a diventare coscienza condivisa e a trovare spazio (e ascolto) anche nelle istituzioni.

Napoli città delle due ruote, dunque, oltre che del sole? È presto per dirlo, ma certo quando lo scorso settembre il capoluogo campano è stato, di fatto, capitale del Mediterraneo per gli amanti della bicicletta e della sostenibilità urbana, la sfida è apparsa possibile. Grazie alla prima edizione del **Napoli Bike Festival**, in tanti sono andati alla ricerca dei più bei itinerari cicloturistici per far scoprire e risco-

prire la Napoli famosa, ma soprattutto per far innamorare di quella ancora poco conosciuta. A promuovere il festival è stato il coordinamento Napoli Pedala, una rete di associazioni che si occupa della promozione dell'uso della bici e del sogno di una città diversa, solidale, inclusiva e ciclabile. E Napoli si è riscoperta meta anche di quel cicloturismo che non ti aspetti: ecco allora gli itinerari per tutti e quelli più estremi, come il percorso in mountain bike per le scale di Napoli. In Villa comunale è stato allestito il villaggio del festival, con un'area riservata alla prova di bici muscolari e a

pedalata assistita. Ma il pezzo forte è stato il concerto dei Têtes de Bois, con il loro palco a pedali e con 128 ciclisti napoletani, tante donne, ma anche ragazzi e famiglie, a produrre i 10mila Watt necessari per alimentare le strumentazioni in palcoscenico.

La **tre giorni partenopea** è stata l'occasione per mettere al centro dell'attenzione le due ruote: mostre fotografiche, area dibattiti sulla mobilità alternativa, area bookshop con libri e riviste sul mondo della bici, spettacoli teatrali con il Ciclonica di Soledad Nicolazzi, video proiezioni del Bicycle Film Festival, contest di bici acroba-

tiche e area per percorsi per bimbi in bici, laboratori sulla fisica della bicicletta, prove di bike & cake, corsi di manutenzione della bici.

La rivincita della bici a Napoli si chiama da un lato piste ciclabili, dall'altro lungomare liberato. Con queste due scelte, l'Amministrazione comunale di **Luigi de Magistris** ha intrapreso una strada difficile, che deve fare i conti con il predominio della logica del trasporto privato. Lo fa in un contesto urbano poliedrico, come lo è quello di Napoli, da grande capitale europea che è stata e da città dalla poderosa storia culturale e civile. Una metropoli che ha saputo negli ultimi vent'anni reinventarsi come città del trasporto sotterraneo su ferro, e che vanta oggi una delle metropolitane più apprezzate d'Europa, con la chiusura dei cantieri in corso entro due anni e la previsione di realizzare entro cinque anni l'intera tratta che collegherà piazza Garibaldi con l'aeroporto di Capodichino e, poi, con piazza Municipio.



Sopra, un momento del Napoli Bike Festival, prima manifestazione dell'orgoglio ciclistico partenopeo. A sinistra, in apertura, la ciclabile sul lungomare e, sotto, un ciclista davanti al Maschio Angioino. Per la bici a Napoli sembra davvero iniziata una nuova stagione.

«Oggi le città devono essere decongestionate dalle macchine. La bicicletta - ha detto Luigi de Magistris - è un mezzo di trasporto straordinario, economico, compatibile con l'ambiente e fa bene alla salute. Penso sia un messaggio importante da parte di una città del Sud». Piste ciclabili, dunque, ma anche bike-sharing: entro la fine di quest'anno il Comune punta a 20 stazioni di rifornimento e 400 biciclette elettriche, attraverso un intervento misto pubblico-privato, anche se dal 2013 il primo cittadino vuole una gestione interamente pubblica del trasporto su due ruote.

Accanto alle piste ciclabili, è certa-

mente la via Caracciolo affrancata dal traffico il più straordinario veicolo promozionale per la mobilità a pedali. Un lungomare liberato, aperto ai cittadini e ai turisti dove adulti e bambini si riconciliano con il paesaggio meraviglioso del golfo e imparano a utilizzare sempre e meglio la bicicletta: soprattutto nei fine settimana diventa luogo dove i papà girano in bici con i figli e dove incontri napoletani di seconda generazione (quelli che con toni sprezzanti spesso chiamiamo immigrati) che si confondono tra le due ruote, carrozzine e palloni colorati. Secondo dati diffusi da Legambiente nel 2011, i cittadini italiani che oggi abitualmente usano la bici sono circa 5 milioni, il 9 per cento della popolazione adulta: ma purtroppo soltanto l'1 per cento di questi si trova nel Mezzogiorno d'Italia. Ecco perché la sfida di Napoli è importante e significativa.

Il verdetto della Fiab

Dopo anni di scarso interesse da parte delle amministrazioni precedenti, oggi registriamo una nuova sensibilità della giunta del nuovo sindaco Luigi De Magistris verso la mobilità ciclistica, coniugata con un piano di misure di moderazione del traffico. L'assessore alla mobilità, Anna Donati, ha disincantato l'uso dell'auto introducendo una maxi ZTL corrispondente con il Centro Storico Antico della città e bloccando i flussi di attraversamento del traffico all'altezza del Duomo e di Piazza Dante. Poi è stata introdotta un'altra grande ZTL, alla Riviera di Chiaia prospiciente il Lungomare che è stato fatto diventare perenne isola pedonale, ribattezzata come Lungomare Libero (dalle auto) che corre per 4 chilometri e che dal prossimo settembre sarà estesa fino a Mergellina. Dulcis in fundo a breve sarà inaugurato il percorso ciclabile di circa 20 chilometri (progetto approvato dalla precedente amministrazione) che collegherà la parte orientale (Bagnoli) con quella occidentale della città. Risultato? Complice anche la crisi economica e la spending review operativa dei napoletani, in città si vedono in circolazione sempre più ciclisti urbani: non solo i Cicloverdi Fiab (175 soci), ma anche ragazzi che ruotano intorno alle ciclofficine Massimo Troisi e Caracol e tanti cittadini che hanno deciso di sperimentare direttamente se Napoli è realmente una città ciclabile. Siamo all'inizio, ma le premesse sono buone.

Antonio Daniele, Cicloverdi Fiab Napoli

