



Possibili estensioni a ParmaByCycle (<http://monfortino.ce.unipr.it:9090/parmabycycle/>), un navigatore partecipativo per ciclisti sviluppato in Java con OpenStreetMap e [Grasshopper](#) Routing Web API :

- segnalazioni da formalizzare meglio (classificazione predefinita, tag liberi, multimedia, commenti), autenticazione per insert/delete, consenso/reputazione su ciascuna segnalazione
- grafica ottimizzata per browser su smartphone
- funzionamento offline (persistenza Javascript)
- (funzionamento completamente offline con routing in locale)
- peso maggiore/selezionabile per le ciclabili
- routing tempo-dipendente (orario : traffico/panoramiche)
- social : gruppi di ciclisti che si scambiano informazioni, segnalazioni
- ottimizzazione multiobiettivo: modifica dei pesi e in + mostra più percorsi, ciascuno con specifico obiettivo
- segnalazioni di tratti dove si vorrebbe la pista ciclabile oppure tratti che sono comunque ritenuti dagli utenti appropriati per le biciclette
- tracking anonimizzati dei ciclisti per ottenere informazioni puntuali e elaborabili sull'uso della bicicletta in città/nell'area
- possibilità di inserire richieste di nuove funzionalità

Dalla GdP del 15/7

L'insidia maggiore sono i pali in mezzo ai percorsi Rischi anche nei tratti dissestati e nelle rotatorie

Andrea Del Bue ■
E state, bel tempo, la città si riempie di biciclette. Tuttavia, nonostante i parmigiani siano da sempre amanti di questo mezzo di trasporto, le corse riservate ai ciclisti non sono granché. Dopo qualche segnalazione inesistente, colorazioni sbiadite, ora sono i pali dissuasori posti nel bel mezzo delle piste ciclabili a far discutere. Sono alti più o meno un metro, di ghisa: non il massimo da piazzare dove passa l'utente debole per eccellenza della strada dopo il pedone, qualche giorno fa, un pensionato di 65 anni, in procinto di raggiungere la collina in sella alla sua due ruote (qui sotto riportiamo la sua testimonianza) ne ha agganciato uno con il manubrio della bici: è caduto e poi è finito all'ospedale per farsi curare gomito e clavicola rotti. È successo in via Montebello, all'altezza dell'incrocio con via Brambilla. Quei pali servono per evitare che le auto si intrufolino nella pista ciclabile. Forse, però, basterebbe una segnaletica chiara che permettesse di fare a meno del colonnotti; oppure dissuasori più moderni, realizzati con materiali diversi,

più morbidi. Ne esistono: gomma e plastica, oppure imbottiti con la gomma piuma. Sicuramente il contatto non sarebbe stato così violento e le conseguenze sarebbero state meno gravi. Ci sono anche aziende che propongono pavimentazioni, cordoli o pali dissuasori ottenuti dal recupero degli pneumatici: non finiscono in discarica e diventano una pista ciclabile. Il materiale ottenuto assomiglia, benché trattato diversamente, a quello che protegge le cadute dei bambini nei parchi giochi. «Una soluzione sicura, perché l'impatto, in caso di caduta, è più dolce», assicura l'ingegner Claudio Ginnsai, progettista e amministratore della Ecoplus - ma anche più ecologica ed economica. Purtroppo le amministrazioni pubbliche fanno fatica a recepire le novità che offre la tecnologia». In ogni caso, non sono soltanto i pali di ghisa a creare problemi alla circolazione sulle piste ciclabili. Abbiamo fatto un giro in città: la situazione non è rosea. Innanzitutto, le rotatorie: quando il ciclista deve percorrerle all'interno, oppure deve attraversare le intersezioni, sono guai. Quella di barriera Repubblica è l'esempio più eclatante. A proposito di attraver-



Anche i lampioni insidiano la sicurezza E la colorazione è spesso cancellata

samenti: in via San Leonardo, all'altezza della nuova rotonda davanti all'Euro Torri, quello che taglia l'accesso in tangenziale ha già fatto una vittima, ma nulla è cambiato. Lì, la visibilità è davvero scarsa. Come anche in via Zarotto, dove basterebbe ravvivare un po' la vernice, quella del passaggio ciclopedonale all'altezza della rotonda della via Emilia, nonché quella della pavimentazione di tutta la pista ciclopedonale della strada: se non fosse per la segnaletica verticale, sembrerebbe un marciapiede qualsiasi. Quella che era un gioiello, ossia la lunga pista ciclabile di via Emilia Est, perde i pezzi. A San Lazzaro, davanti alla Rocca e verso il capolinea della linea 3 del bus, ci sono delle buche pericolose. Per non parlare dello slalom che si è costretti a fare tra via Emilia est e via Zarotto, tra pali, lampioni e cartelli. Ci sarebbe da intervenire anche nel tratto, in via Europa, che porta al sovrappasso della tangenziale: l'ultima parte è un groviglio. Pausoso, infine, il passaggio lungo la tangenziale sud, tra l'uscita di via Langhirano e quella di via Montanara: nessuna protezione divide il traffico veicolare da pedoni e cicli-



L'assessore

Folli: «Paletti più moderni? Mancano i fondi»

■ Sostituire i paletti di ghisa con quelli più moderni e sicuri di gomma o plastica, secondo l'assessore comunale alla Viabilità, Gabriele Folli, è difficile: «Questi pali furono installati anni fa per evitare il parcheggio abusivo - spiega -. Ora, con le scarse risorse a disposizione, mi sembra improbabile sostituirli. Vedo più praticabile l'ipotesi di renderli più visibili». La rete di piste ciclabili, attualmente «è di 127 chilometri - sottolinea l'assessore -, destinati ad aumentare in virtù dei tratti realizzati in nuove urbanizzazioni, per esempio via Passubio e via Budellungo». La manutenzione dell'intero circuito è impegnativa, ma ogni anno c'è una voce del bilancio destinata a interventi migliorativi. Gli ultimi, in ordine temporale, sono quelli sulle piste di via Baganzola, via Baganza, viale Villetta e via Mantova, per un costo complessivo dei lavori di 59 mila euro. ■ a.d.b.

Parla Gino Ferri, il ciclista che si è ferito sbattendo contro un palo in ghisa

«I colonnotti? Meglio toglierli»

■ Una distrazione costata cara quella di Gino Ferri, pensionato di 65 anni che stava percorrendo la pista ciclabile di via Montebello per raggiungere la collina. Ha sbattuto contro il palo di ghisa posizionato in mezzo al tracciato ed è caduto a terra, rimediando la frattura di un gomito e di una clavicola.
«Non posso prendermela con nessuno se non con me stesso - ammette il malcapitato ciclista, che dopo l'incidente aveva anche scritto una lettera alla "Gazzetta di Parma" -, perché i pali

sono regolamentari. Penso però a cosa sarebbe potuto succedere se al mio posto ci fosse stata una persona più debole, un anziano o un bambino per esempio. Quello che mi chiedo è se non siano pericolosi o quanto meno inopportuni e, per questo, se non sarebbe meglio toglierli o almeno migliorarli».

Questi colonnotti di ghisa servono a impedire l'ingresso in pista ciclabile ad altri veicoli non autorizzati a utilizzarla. «Penso che si possano considerare alternative meno pericolose - osserva Ferri -: per esempio imbottirli in modo da rendere più morbido l'eventuale impatto, oppure eliminarli e realizzare ai bordi della pista una segnaletica verticale che indichi il divieto d'accesso».

Ferri è anche membro di Bicinsieme, un'associazione che lavora per una ciclabilità in sicurezza: «Cerchiamo di equipaggiarci sempre per pedalare in sicurezza e per essere ben visibili agli occhi degli altri utenti della strada - spiega -, ma sarebbe opportuno che anche i percorsi ri-

Mozzarelli (Fiab): «Limite dei 30 all'ora in tutta la città»

Saccon: «Molte piste sono marciapiedi pitturati»

■ Quei paletti sono pericolosi e il recente incidente è solo l'ultima dimostrazione», Andrea Mozzarelli, presidente della Fiab-Bicinsieme di Parma (Federazione italiana amici della bicicletta), lancia l'allarme: «Ce ne sono in città, ma anche in provincia, per esempio lungo la Ciclo Taro - sottolinea -. Così non vanno bene: noi proponiamo di renderli più alti, circa un metro e mezzo, per renderli visibili anziché se c'è un ciclista davanti. Li-

deale, poi, sarebbe sostituirli con pali di altro materiale, più morbido. E colorarli, affinché si vedano anche di notte. Sono piccoli accorgimenti che permetterebbero di impedire l'invasione da parte di altri veicoli, aumentando la sicurezza». Le piste ciclabili, per la Fiab, non dovrebbero però essere in sede propria, ma in strada, «perché un automobilista vede bene davanti a sé ma non di lato. Tutto questo, ovviamente, non può prescindere

dal limite dei 30 chilometri orari esteso a tutta la città».
Chi gira in bicicletta, tutti i giorni, è Andrea Saccon. Lo fa per lavoro: lui è la «Sajetta». Fa consegne con la sua cargo-bike. Le piste ciclabili, se può, le evita; non tanto per i paletti però: «I primi tre mesi le utilizzavo sempre - spiega -, ma in quel periodo ho buccato ben quattro volte. Da allora ho cominciato ad andare in strada, come pulizia è meglio. Molte piste ciclabili, tra l'altro, in autunno, con le foglie bagnate, diventano pericolose». Il problema è anche che le piste ciclabili vere e proprie non sono tante: «Spesso si tratta di marciapiedi pitturati e nulla più: sono pieni di rischi». ■ a.d.b.