

L'Aquila città ciclabile? Al presidente Fiab diciamo: diamo i premi in base ad interventi concreti

25 Agosto 2026



di Marianna Gianforte

Ringrazio il presidente di Fiab L'Aquila più bici in città Aps-Ets e coordinatore Fiab per l'Abruzzo **Filippo Catania** per il suo intervento (<https://abruzzosera.it/attualita/mobilita-a-laquila-fiab-sullinchiesta-di-abruzzo-sera-i-due-bike-smile-non-smentiscono-le-criticita/>) sul ruolo della Federazione italiana ambiente e bicicletta citata nel mio articolo-inchiesta sulla ciclabilità dell'Aquila, pubblicato il 20 agosto (<https://abruzzosera.it/inchieste/laquila-citta-ciclabile-nella-nostra-inchiesta-il-confronto-con-altre-realta-italiane/>)

Che si avvii un dibattito sugli aspetti che incidono sulla qualità della vita di una comunità è quanto di più importante per la salute democratica di un territorio. Ben venga su questo, come su tanti altri aspetti della vita della città.

Tengo a chiarire che giammai il mio è un articolo di polemica nei confronti di Fiab o dell'amministrazione comunale; è, al contrario, una pura fotografia del reale. Seguo da sempre e guardo con attenzione le battaglie e le tematiche di Fiab a livello locale e nazionale, temi a me cari da sportiva, da cittadina e da persona che in passato è stata iscritta alla federazione aquilana.

Il richiamo su 'L'Aquila città ciclabile premiata da Fiab', che cito nella mia inchiesta, è uno sprone affinché si rifletta sulla situazione reale dell'Aquila: una città che, come si diceva una volta degli alunni o alunne poco inclini allo studio, "è intelligente, ma non si applica". E tuttavia le precisazioni del presidente Catania mi offrono l'occasione per focalizzare meglio il mio pensiero. Come ha scritto nella sua risposta, "L'Aquila ha un alto tasso di motorizzazione, 798 automobili ogni 1.000 abitanti, tra i più alti in Italia": questo già fa capire come la mobilità nel capoluogo di regione sia affidata quasi esclusivamente alle automobili e raramente alle biciclette, oltre che ad altri mezzi di trasporto.

Certo, a questo contribuiscono per una parte l'orografia cittadina, il clima inclemente per buona parte dell'anno; ma, soprattutto, vi contribuisce l'assenza di politiche e interventi che favoriscano l'uso della bicicletta. Del resto i piani citati da Catania (Pums, Biciplan, ecc.) seppur redatti e pubblicati, sono rimasti sulla carta o al limite vagano nel web e, dunque, costituiscono un aggravante "colposo" e non un adempimento "virtuoso".

Ho citato nel mio articolo le corsie promiscue con le strisce gialle, che sono state una buona cosa; ma, se una volta realizzate, quei percorsi sono sporchi, ricavati ai lati di carreggiate piene di buche o avvallamenti, con macchine parcheggiate e, spesso, anche con caditoie non a livello stradale, allora, anziché essere una cosa buona, diventano una vera trappola per chi circola sulla bici.

Quanto agli interventi ciclabili realizzati già in città e nel suo immediato territorio, che il presidente Fiab Abruzzo ha citato (per esempio Aragno-S. Giacomo, oppure la tratta sino a Monticchio e poi Fossa), ebbene, val la pena ricordare che risalgono a tanti anni fa, a una diversa amministrazione e a una diversa visione di città.

Il resto della mia riflessione potrà essere letto nelle puntate successive della mia inchiesta. Per chiudere, però, una cosa voglio aggiungerla: nei tempi della comunicazione pressante su ogni cosa, i "premi" vengono esibiti come medaglie al petto. Però, si badi bene: i premi vanno conquistati con le azioni concrete, efficaci e fruibili, non con annunci e dichiarazioni.