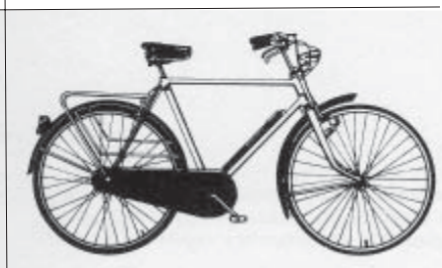


Con la bici in città



**Intervento del comitato promotore
“Bici in Città”
alla
Assemblea Cittadina del 10 maggio 2007**

Prima di tutto alcune brevi considerazioni.

1.

Come abbiamo visto, **un aspetto** importante che determina la scarsa qualità della vita in città, è l'**eccessivo numero di mezzi motorizzati privati in circolazione**. Su questo c'è accordo generale. E' una constatazione di fatto sotto gli occhi di tutti ogni giorno.

2.

Allora, se vogliamo rendere **più vivibile** l'ambiente urbano **una** delle cose da fare è, sicuramente, quella di limitare, contenere, moderare, possibilmente **diminuire il numero dei mezzi motorizzati privati in circolazione**. Automobili ma non solo. In un modo o in un altro. Quale?

3.

A meno di pensare provvedimenti coercitivi, impraticabili per ovvie ragioni, l'unica strada che abbiamo è quella di creare delle **alternative valide** alla motorizzazione privata e di integrazione della stessa, **per soddisfare il bisogno di mobilità**. Solo così potremo sperare di vedere una significativa diminuzione del traffico.

4.

A nostro parere, il diffuso, radicato, attaccamento all'uso dell'automobile, se da un lato è dovuto indubbiamente a fattori culturali, nel senso di mentalità ed abitudini di vita, dall'altro dipende, e forse in misura maggiore, dalla **mancanza di alternative altrettanto o addirittura più valide ed efficienti**.

In queste condizioni l'auto resta e resterà, nonostante tutto, vincente.

Cosa significa alternative valide?

L'automobile **era**, in passato, sinonimo di efficienza, velocità, versatilità, libertà di movimento. Ora lo è sempre di meno e ne facciamo tutti esperienza quotidiana. Perlomeno nelle realtà urbane, ma non solo. Inoltre, diciamocelo, è un mezzo mostruosamente costoso.

Diventa di conseguenza pensabile, oggi, prospettare soluzioni che rispondano **più e meglio** dell'automobile al **sacrosanto** bisogno di mobilità. E particolarmente, lo ribadiamo, in ambito urbano.

Ci sembra che una **modalità di spostamento** per poter competere seriamente con l'automobile debba avere almeno due caratteristiche:

Prima di tutto **Economicità**. Ovvero costi bassi o, meglio ancora, nulli per l'utente.

Poi, altrettanto importante, **Efficienza**. Nel senso di:

a. Rapidità di spostamento.

b. Flessibilità temporale. Nel senso di consentire all'utente di mettersi in movimento quando si presenta la necessità, senza dover aspettare troppo.

c. Elasticità. Nel senso di capacità di adeguarsi alle necessità del momento.

d. Capillarità. Ovvero possibilità di raggiungere qualsiasi punto di interesse a partire da qualsiasi altro punto.

e. Visibilità e comprensibilità. Ovvero facilità nel percepirla, capirla e quindi utilizzarla

f. Liberazione dall'ormai esasperante problema del parcheggio.

Fino a qualche decennio fa l'auto possedeva alla grande queste caratteristiche. Ora sempre di meno e per i noti problemi.

Insomma, a questo punto possiamo dire che, in città, diventa oggi pensabile un **superamento** dell'automobile come mezzo **principale** di soddisfazione del bisogno di mobilità. In città e non solo.

Prima ancora che per motivazioni di tipo ecologico e ambientale, a causa della sua ormai sempre più evidente **inefficienza**.

Questa l'interessante novità.

Non possiamo dimenticare però che siamo in **enorme ritardo**, sia a livello locale sia a quello generale, nel concepire e realizzare **iniziative innovative** efficaci, valide, incisive.

Quali? Di che tipo? In che modo?

Per esempio, per cominciare, iniziative che favoriscano l'uso del Mezzo Pubblico e della Bicicletta.

E qui facciamo un breve accenno sul mezzo pubblico.

Consideriamo l'iniziativa dell'Amministrazione Comunale **Liberobus** realizzata, su proposta del Sindaco Zanotti, una iniziativa coraggiosa, lungimirante, quanto mai opportuna e che va nella direzione giusta.

Non dimentichiamo però che il mezzo pubblico gratuito, e cioè il criterio di economicità, pur importantissimo, è **solo uno** dei due grandi aspetti della questione.

L'altro aspetto, se si vuole rendere **competitivo** il mezzo pubblico, è quello di renderlo **veramente efficiente**.

Ci auguriamo che l'esperimento dia risultati positivi ed incoraggianti. Ma se vogliamo spostare quote significative di cittadini dal mezzo privato a quello pubblico è necessario, a nostro parere, un ripensamento strutturale e funzionale del medesimo in riferimento ai parametri di efficienza che abbiamo indicato prima.

Il trasporto pubblico, così come oggi strutturato, **non ci sembra presentare caratteristiche di questo tipo**, e questa è, a nostro parere, la ragione di base per la quale viene di fatto **poco utilizzato**, molto meno di quanto si potrebbe e dovrebbe.

Bisognerebbe, pensiamo, **tendere** ad un Servizio di Trasporto Pubblico Urbano senza orario, con tempi di attesa non superiori ai dieci minuti, molto visibile e comprensibile con una articolazione capillare grazie a piccoli anelli di percorrenza per piccole porzioni di città, tra loro collegati, utilizzando mezzi agili ed ecologici in numero adeguato.

Bicicletta. E qui veniamo a noi.

E' un fantastico mezzo di trasporto **personale**:

Economico
Efficiente
Veloce
Leggero
Versatile
Discreto
Maneggevole
Per nulla ingombrante
Parcheggiabile ovunque
Con una discreta capacità di carico a patto di essere attrezzati
nonchè....
Salutare (?) Viste le condizioni in cui ci troviamo oggi in città
il punto di domanda è d'obbligo.

Con tempo clemente e su terreno pianeggiante **possiede, e magnificamente, tutte le qualità di efficienza indicate prima.**

Dobbiamo però dire che, così **come è concepita oggi la viabilità**, cioè solo **in funzione dell'automobile**, ciclisti e pedoni fanno una vita decisamente grama (gas di scarico, disorientamento, alto rischio di collisione, scarsa sicurezza).

La bicicletta, in queste condizioni, non può esprimere le sue magnifiche potenzialità.

Nonostante questo, a Verbania circola un discreto numero, di "biciclettisti" irriducibili e non omologabili, tra i quali, lodevolmente, il nostro Sindaco.

Più di una volta lo abbiamo visto fiondarsi senza mani e sprezzante del pericolo, nell'"inferno" della rotonda Tribunale. In rigoroso ossequio alle regole di precedenza. E' bene precisarlo.

Facciamo parte, e non da poco, di questa simpatica compagine.

Vedendoci in sempre maggiore difficoltà e sotto diversi aspetti, ci siamo presi la briga, tra il 2004 ed il 2005 di buttare giù nero su bianco, in una settantina di pagine quello che abbiamo chiamato **Progetto-proposta "Con la bici in città"**.

Niente di particolarmente nuovo od originale. In altre realtà urbane, italiane e non, è una idea già operativa da tempo.

Velocemente l'idea e le sue principali caratteristiche.

Abbiamo individuato 11 possibili **percorsi ciclabili urbani** (di cui uno già realizzato tra Villa Giulia e Villa Maioni) che, variamente articolati e collegati tra loro, potrebbero creare una vera e propria **rete di mobilità ciclo-pedonale**, in grado di servire quasi tutto il territorio comunale (20 km circa di percorsi per una frazione di territorio pari a circa l'80 % del totale).

Che cosa intendiamo per percorso ciclabile urbano?

Intendiamo un **itinerario dedicato** a pedoni e ciclisti (quindi debitamente trasformato in zona a traffico limitato) che abbia:

- un punto di partenza significativo;
- un altrettanto significativo punto di arrivo;
- un coerente svolgimento dal punto di partenza a quello di arrivo caratterizzato da continuità fisica (cioè non un pezzo qua ed un pezzo là);
- una opportuna evidenziazione;
- una adeguata segnaletica.

Gli itinerari in rete da noi individuati si svolgono su terreno pianeggiante e, per circa l'ottanta per cento, su **piccole strade poco frequentate** che abbiamo chiamato "storiche", in quanto residui fortunosamente e fortunatamente sopravvissuti di vecchi viottoli di campagna di prima dell'automobile, quando le frazioni erano entità urbane staccate le une dalle altre.

In altre parole la rete da noi individuata non si sovrappone, se non in minima parte (circa il 20%), alla rete viaria ordinaria, e solo laddove non vi sono alternative di sorta, ma la interseca ortogonalmente seguendo tracciati propri. Con evidenti benefici a tutti i livelli, da quello della salute dei ciclisti a quello dei costi economici relativamente contenuti di una eventuale graduale realizzazione, a quelli ancora di una non eccessiva interferenza con il traffico automobilistico.

Questa soluzione ci sembra **la più logica e connaturata** alla nostra realtà verbanese che non dispone di ampi vialoni di scorrimento, presenti invece in altre realtà urbane.

Ci rendiamo conto, vogliamo sottolinearlo, che dedicare percorsi specifici alla mobilità ciclo-pedonale, se da un lato rappresenta l'unica soluzione adottabile **nello stato di cose presente**, indica, addirittura fisicamente, che la città nel suo complesso è decisamente poco vivibile.

Sarebbe infatti molto più corretto e ci piacerebbe molto di più che ciclisti e pedoni potessero scorrazzare in libertà e sicurezza sulla rete viaria “normale”, come prima dei fatidici anni del “miracolo” economico.

Una città vivibile ed a misura d'uomo dovrebbe essere, è, **di per sé totalmente fruibile** in sicurezza da pedoni e ciclisti e dalla utenza cosiddetta debole.

D'altra parte da qualche parte dovremo pur cominciare a sgarbugliare la matassa.

Su questo progetto-proposta abbiamo raccolto più di 1600 adesioni di cittadini.

E' stato consegnato nelle mani del Sig. Sindaco e della Giunta Comunale nel mese di aprile dello scorso 2006.

Hanno fatto seguito una serie di iniziative gestite insieme al “Centro del sole per una Provincia solare”, con il quale da un anno in qua è stato avviato e si sta consolidando un proficuo rapporto di collaborazione.

Molte altre cose possono e debbono essere pensate e messe in cantiere. Ma per cominciare, due progetti come “Bici in città” più quello di un mezzo pubblico gratuito ma veramente efficiente, sarebbero, a nostro parere, in grado di avviare un profondo cambiamento dell'immagine della città e delle abitudini dei cittadini.

Una cosa ci sembra fondamentale:

Una visione progettuale complessiva.

Per dare coerenza e continuità a singoli spezzoni di una eventuale realizzazione necessariamente per tappe.

Abbiamo poi, quest'anno, approfondito, specificato e rilanciato il discorso con una **seconda proposta mirata e specifica:**

la realizzazione a titolo sperimentale di uno dei dieci percorsi individuati nel precedente progetto generale, percorso di collegamento rapido e diretto tra le due frazioni principali di Intra e Pallanza.

Nel documento illustrativo, di una decina di pagine, elaborato con il “Centro del sole”, e sul quale abbiamo raccolto le adesioni di alcuni Enti ed Associazioni quali il Centro Studi del Museo del Paesaggio, Italia Nostra VCO, WWF Verbania, AGESCI Verbania 1, affrontiamo, approfondendole, alcune cruciali questioni relative alle caratteristiche che un **percorso ciclabile urbano** deve necessariamente avere per potersi definire tale, nonché i principali problemi da risolvere per il reperimento dello spazio fisico necessario alla realizzazione che, in questo caso deve essere necessariamente sottratto, in qualche misura, al traffico automobilistico.

Problema quindi ben più complesso di quello che presenta la realizzazione di una **pista ciclabile** ad uso turistico-ricreativo fuori dall'abitato

Scelte coraggiose di questo tipo operate pochi anni orsono, hanno portato allo strepitoso successo, oggi da tutti condiviso, del percorso ciclopedonale sulla litoranea via Vittorio Veneto da Villa Giulia a Villa Maioni.

La realizzazione di un **secondo Percorso Ciclabile Urbano Sperimentale** con le caratteristiche da noi indicate avrebbe, a nostro parere, oltre che una notevole rilevanza pratica, un **enorme valore simbolico** quale ulteriore forte segnale di una volontà di cambiamento.

Vorremmo concludere questo nostro intervento con una sottolineatura di metodo ed una conseguente proposta operativa.

Qualsiasi iniziativa può avere senso compiuto e successo, solo se rappresenta un tassello di una visione molto più ampia che definisca con precisione il concetto di vivibilità della città e di città vivibile. Un progetto per il futuro di Verbania.

Per questo facciamo una proposta.

Creare, a livello di strutture comunali, un **organismo tecnico e di lavoro** con il compito di ideare e progettare prima, e poi promuovere, organizzare, coordinare singoli interventi, all'interno di una visione complessiva e di lungo periodo sulla mobilità sostenibile. Potrebbe essere chiamato **“Ufficio per la mobilità sostenibile in una città vivibile”**.

Di questo organismo tecnico dovrebbero e potrebbero fare parte, coordinandosi,
gli Assessorati competenti,
le Circoscrizioni,
Enti o Associazioni interessate,
Enti gestori di servizi pubblici,
Professionisti esperti e qualificati ed anche singoli cittadini in grado di fornire un contributo.

Ci sembrerebbe un buon modo di partire davvero..... e con il **pedale** giusto!

Grazie per l'attenzione.

Scheda

La superiorità tecnologica della bicicletta sull'auto-mobile

Forse non tutti sanno che un motore a pistoni e a combustione interna, ha una resa in lavoro utile bassissima, intorno al 10 massimo 15%.

Ciò significa che su 100 di energia immessa sotto forma di carburante solo il 10-15% si trasforma in effettivo movimento del veicolo, mentre il rimanente 85-90% va perso e disperso nell'atmosfera sotto forma di puro e semplice calore. Tanto è vero che se non venisse continuamente raffreddato con ventole e speciali liquidi refrigeranti (ma anche la comune acqua del rubinetto può andare), letteralmente fonderebbe nel giro di pochi minuti. Stiamo parlando esclusivamente di rendimento energetico. Poi c'è il problema della massiccia emissione di inquinanti vari dal tubo di scappamento. I due eclatanti fenomeni autorizzano l'Enciclopedia Universale Garzanti (edizione 2000) alla voce "Automobile" a così recitare:

"Crisi petrolifera e coscienza ecologica hanno evidenziato l'anzianità tecnologica dell'automobile, in particolare lo scarso rendimento dei motori ed il loro elevato tasso di inquinamento"

Se pensiamo che con una marmellatina preconfezionata, un tozzo di pane e un sorso di acqua, un ciclista non agonistico può agevolmente coprire una distanza di venti chilometri alla rispettabilissima velocità di crociera di quindici chilometri/ora (su terreno pianeggiante, questo è vero), ci sentiamo di azzardare l'ipotesi intuitiva che la sua resa energetica sia altissima, intorno all'ottanta/novanta, forse addirittura cento per cento. In ogni caso enormemente superiore a quella del motore a combustione interna.

Lasciamo agli scienziati la traduzione di questo importantissimo concetto in una formula matematica che sanzioni in maniera chiara, indiscutibile e definitiva la superiorità del sistema bicicletta-ciclista su quello automobile-guidatore.

L'altro dato tecnico scandalosamente eclatante è quello relativo alla capacità di carico.

Se definita in valore assoluto, quella dell'automobile potendo arrivare ad alcuni quintali è, evidentemente, nettamente superiore a quella della bicicletta. Tant'è che una delle classiche motivazioni al suo utilizzo in ambito urbano è quella della "spesa". E come si sa la spesa è pesante, se non molto pesante.

Ma proviamo a fare un altro ragionamento di tipo energetico in termini di rapporto tra peso "vivo" e peso "morto". Intendendo per peso vivo il carico utile trasportato e per peso morto il peso del mezzo meccanico necessario per trasportarlo. Se pensiamo che il 95%, o forse più, delle automobili viaggia con il solo conducente a bordo, del peso corporeo quindi vivo di, in media, 75 Kg circa, mentre il peso di un'automobile di media cilindrata si aggira sui 900 Kg abbiamo lo spaventoso rapporto di 1 a 12. In altre parole per muovere una persona dal peso corporeo (vivo) di 75 Kg è necessario movimentare ben 900 Kg di ferramenta e bulloneria varia!

Ma anche aggiungendo una spesa pesantina intorno ai 15/20 Kg arriviamo ad un carico utile totale di 70 più 20 uguale 90 Kg, per un rapporto ancora terribilmente sproporzionato di 1 a 10 tra peso vivo e peso morto.

Anche qui si evince la spettacolare superiorità della bicicletta. Essa è in grado di trasportare tranquillamente il medesimo peso di 90 Kg., ma con un valore di peso morto, ovvero del mezzo meccanico, intorno ai 20 Kg., con un rapporto, quindi, tra i due addirittura ribaltato rispetto all'auto, vale a dire di 1 a 0,22 periodico.

Pensiamo all'importanza di questo dato sotto il profilo energetico, economico ed ecologico.

Ovviamente i 90 kg. sulla bicicletta, se costituiti da una persona di taglia normale ed in peso-forma più la spesa, richiederanno una adeguata attrezzatura (cassettine o borse sui portapacchi) per lo stivaggio della stessa.