

Realizzare, utilizzando in gran parte stradine già esistenti, un primo abbozzo di rete ciclo-pedonale **sicura** in ambito urbano.

**Comitato promotore “Bici in città”**  
**1600 Cittadini sostenitori**  
**Il Centro del sole per una Provincia Solare**  
**Legambiente Circolo Verbano**

Verbania, autunno 2005 - primavera 2006 - primavera 2007

<b>Sommario</b>	pag.
<u>Premessa</u>	5
<u>Dal circolo vizioso a quello virtuoso</u>	6
<u>La proposta</u>	8
<u>I percorsi</u>	9
<u>Problemi e criteri di realizzazione</u>	37
<u>Contestualizzare l'intervento</u>	43
<u>Allegati</u>	47

A Verbania

“L’effettiva natura delle cose generalmente si nasconde”

Eraclito  
(filosofo greco VI sec. a.C.)

“La tolleranza non é una posizione contemplativa che dispensa indulgenze a quel che fu e a quel che é, é un atteggiamento dinamico che consiste nel prevedere, nel capire e nel promuovere ciò che vuol essere”

Claude Lévi-Strauss  
(antropologo francese contemporaneo)



## PREMESSA

Il fatto di avere un progetto di ampio respiro (\*) e di lungo periodo, al limite una vera e propria utopia urbana, non solo non impedisce, ma è il presupposto per poter realizzare degli obiettivi immediati. Magari a costi relativamente contenuti come in questo caso, ma che abbiano la valenza di cambiamento profondo verso un recupero di vivibilità in ambiente urbano.

(\*) vedi “Ambiente urbano e qualità della vita”

Per quanto possa risultare sorprendente, sembra proprio che la questione fondamentale, oggi, non sia tanto quella della disponibilità di risorse o di strumentazione tecnologica, bensì la mancanza di idee-guida forti, innovative, per altri versi più che mature, che possano suscitare tensione, entusiasmo, che possano nutrire speranze, soddisfare bisogni, magari latenti ma non per questo meno reali. Bisogni oggettivamente in attesa di risposta.

Ma le idee, per definizione devono essere pensate. Sono necessarie la voglia, le condizioni, il tempo per farlo. Poi ci vogliono gli ambiti di elaborazione, di discussione, di partecipazione ed infine di attuazione.

Siamo tutti, di questi tempi, molto affaccendati. Al punto che abbiamo poco o pochissimo tempo per leggere, meditare, riflettere, ascoltare, dentro e fuori di noi, aspirazioni, desideri, tensioni, aspettative. Per poi elaborare e progettare. La cosa nella sua semplicità risulta quasi banale eppure sconcertante. C'è da chiedersi: non è che, per caso, siamo talmente “presi” (persi?) in un vortice di cose “da fare” da non riuscire più ad avere una *idea* di dove andare a parare?

Ci avranno pensato? Ci staranno pensando? Che cosa hanno in mente di fare? In che direzione? Hanno un progetto? Un'idea? Un complesso di idee? Un piano? Se c'è qual è?

Queste sono le domande che nascono spontanee nel comune cittadino che, amando la propria città, constata, con un misto di sgomento e disappunto, nel concreto, una sorta di endemica mancanza di tensione progettuale verso obiettivi di ampio respiro e di lungo periodo. Lasciando così inutilizzate risorse e potenzialità. Da quelle umane a quelle ambientali e territoriali. Per di più in una realtà come la nostra, che ancora potrebbe aspirare a porsi, nonostante tutto, quale esempio di sviluppo davvero sostenibile.

## DAL CIRCOLO VIZIOSO A QUELLO VIRTUOSO

La domanda é: come mai, e particolarmente a Verbania, é cosí poco utilizzata la bicicletta quale abituale mezzo di spostamento in città?

Indubbiamente la particolare frammentazione del territorio, che rende difficilmente identificabile un'area propriamente urbana ben precisa e di dimensioni relativamente contenute, é la ragione principale. Ma c'è dell'altro.

Parliamo da ciclisti abituali che, in tutte le stagioni, hanno fatto della bicicletta il loro abituale mezzo di trasporto in città. E cercano di tener duro, nonostante tutto, e non per motivi ideologici.

Abbiamo constatato, per diretta esperienza personale ed in moltissimi scambi di opinioni con conoscenti ed amici, una serie di problemi oggettivi che scoraggiano i potenziali ciclisti.

Chi tenta di avventurarsi con la bicicletta, nel sostenutissimo traffico urbano, ha la sgradevole sensazione di essere a continuo rischio d'impatto con enormi e pesanti proiettili che sfrecciano senza sosta, convulsamente, ed in ogni direzione. L'avvento delle rotonde, concepite solo ed esclusivamente in funzione di un maggior scorrimento del traffico motorizzato, ha, da *questo* punto di vista, aggravato, se possibile, la situazione. Infatti abbiamo la netta sensazione che i già pochi utilizzatori di bicicletta siano ulteriormente drasticamente diminuiti. In particolare persone di una certa età, comprensibilmente in difficoltà di fronte alle doti di estrema prontezza di riflessi e massima determinazione che le faticose rotonde richiedono. In ogni caso, anche per giovani atleti, se ciclisti, in rotonda i pericoli sono aumentati, in specie nel prosieguo in linea retta e massimamente nella svolta a sinistra.

Ma non solo in rotonda.

Molti automobilisti superano il ciclista un attimo prima di svoltare stretto e con decisione a destra, quindi chiudendolo contro marciapiedi e/o muri. O semplicemente toccandolo prima che egli abbia avuto il tempo di, in qualche modo, reagire. In simili circostanze abbiamo visto con i nostri occhi un ciclista atterrare sull'asfalto dopo un elegante volteggio aereo, fortunatamente e miracolosamente, in quel caso, senza conseguenze. Per converso la svolta a sinistra, questa volta del ciclista, che comporta l'attraversamento a novanta gradi del flusso ininterrotto di automobili che incombono alle spalle ed a velocità sostenuta, diventa impresa molto rischiosa. Il più delle volte é necessario guadagnare, magari con notevoli allungamenti del percorso, qualche passaggio pedonale, accostando a destra per poi attraversare "a mano". Ad onore degli automobilisti va detto che, sul passaggio pedonale con persona in evidente attesa, da qualche tempo, dopo 3/4 auto (in media) che sfrecciano noncuranti, sguardo assente o perso nelle lontananze, alla quinta, in genere, l'automobilista si arresta facendoti un gentile cenno con il capo. Ciò é molto confortante e ci fa sperare in un futuro migliore.

Chi esce da proprietà private in marcia avanti o, peggio, in retro, oppure si avvia dalla sosta nella corrente di traffico, lo fa ormai con estrema grinta e determinazione sfruttando l'attimo buono. Sono passati i tempi in cui, così dicevano gli istruttori di scuola guida, si accede alla pubblica via quando "non arriva nessuno".

In questo frangente il silenzioso e discreto ciclista, il più delle volte, non viene preso in considerazione. Può capitare che non venga nemmeno visto! Per non parlare di chi scende dall'auto in sosta spalancando di scatto la portiera o degli sfioramenti di pochi centimetri in fase di sorpasso a carreggiata intasata nei due sensi di marcia. La bici è lenta e va comunque superata anche se di spazio non ce n'è.

Tutto ciò, lo ribadiamo ancora una volta, non è assolutamente da imputare a cattiveria, ma ad una situazione oggettiva che potremmo definire di "sovraffollamento".

Se a questo aggiungiamo che l'aria respirata a pieni polmoni da un ciclista, magari impegnato su di un falsopiano in salita, è satura di gas di scarico, c'è veramente da chiedersi, e financo noi "resistenti" spesso ce lo chiediamo: è salutare andare in bicicletta?

E qui si stabilisce un pernicioso circolo vizioso.

Più è pericoloso ed insalubre usare la bicicletta, meno gente la usa e la userà. Molti giustificano l'uso dell'automobile su piccole distanze proprio a causa di tale pericolosità.

Come negarlo? Come confutare questa stringente "logica" rovesciata? Quindi, più gente adopera l'automobile più le condizioni di pericolosità ed insalubrità si aggravano, più giustificato appare il non utilizzo della bici.

E' possibile uscire da questo circolo vizioso innescandone uno virtuoso?

A nostro parere sì.

Magari realizzando o cominciando a realizzare la proposta che qui presentiamo.

La bicicletta, magnifico esempio di tecnologia *veramente* avanzata potrebbe allora *incominciare* a diventare una vera e praticabile *alternativa* all'automobile.

Non in chiave ideologica ma in quanto mezzo di trasporto più pratico, più economico, più veloce, più rispettoso dei ritmi dell'ambiente e di quelli del nostro organismo.

In una parola più bello.

## LA PROPOSTA

Nel quadro del più ampio discorso abbozzato con il precedente lavoro “Ambiente urbano e qualità della vita”, avanziamo, anche come cittadini che utilizzano normalmente la bicicletta per spostarsi in città, una proposta concreta.

La creazione, utilizzando in gran parte l'esistente e quindi a costi relativamente contenuti, di una prima rete di percorsi per la mobilità ciclo-pedonale in città. Percorsi **sicuri**, quindi **senza contatto** con il traffico automobilistico e motorizzato in genere, al fine di favorire e promuovere, tra i cittadini di Verbania, l'abitudine all'utilizzo della bicicletta per spostamenti in ambito urbano.

Questa prima rete potrebbe collegare le frazioni di Suna, Pallanza, Intra, Trobaso, Biganzolo.

In una seconda fase essa potrebbe ampliarsi alle frazioni di Fondotoce, Cavandone, Possaccio, Antoliva, Zoverallo.

Utilizzando l'esistente significa, come verrà dettagliato più avanti, impiegare, per la realizzazione dei percorsi e fin dove possibile, piccole strade di secondaria importanza, **dopo averle opportunamente evidenziate, segnalate e rigorosamente interdette al traffico motorizzato, escluso i residenti.**

Dove i percorsi attraverseranno necessariamente importanti arterie, dovranno essere studiate soluzioni che salvaguardino il principio fondamentale della **assoluta sicurezza** dei percorsi stessi. E la medesima cosa dicasi per quei tratti di percorso che dovranno necessariamente coincidere con strade ad intenso traffico motorizzato.

## I PERCORSI

---



*Questi percorsi, che come ciclisti abituali spesso già utilizziamo per evitare il più possibile il traffico motorizzato, potrebbero costituire, se opportunamente segnalati ed evidenziati, un primo abbozzo di rete urbana per la mobilità ciclopedonale.*

*Li riportiamo a titolo prevalentemente esemplificativo, per quanto concerne soprattutto il modo di porre e porsi la questione. I percorsi potrebbero anche essere altri, fermi restando però i principi ispiratori:*

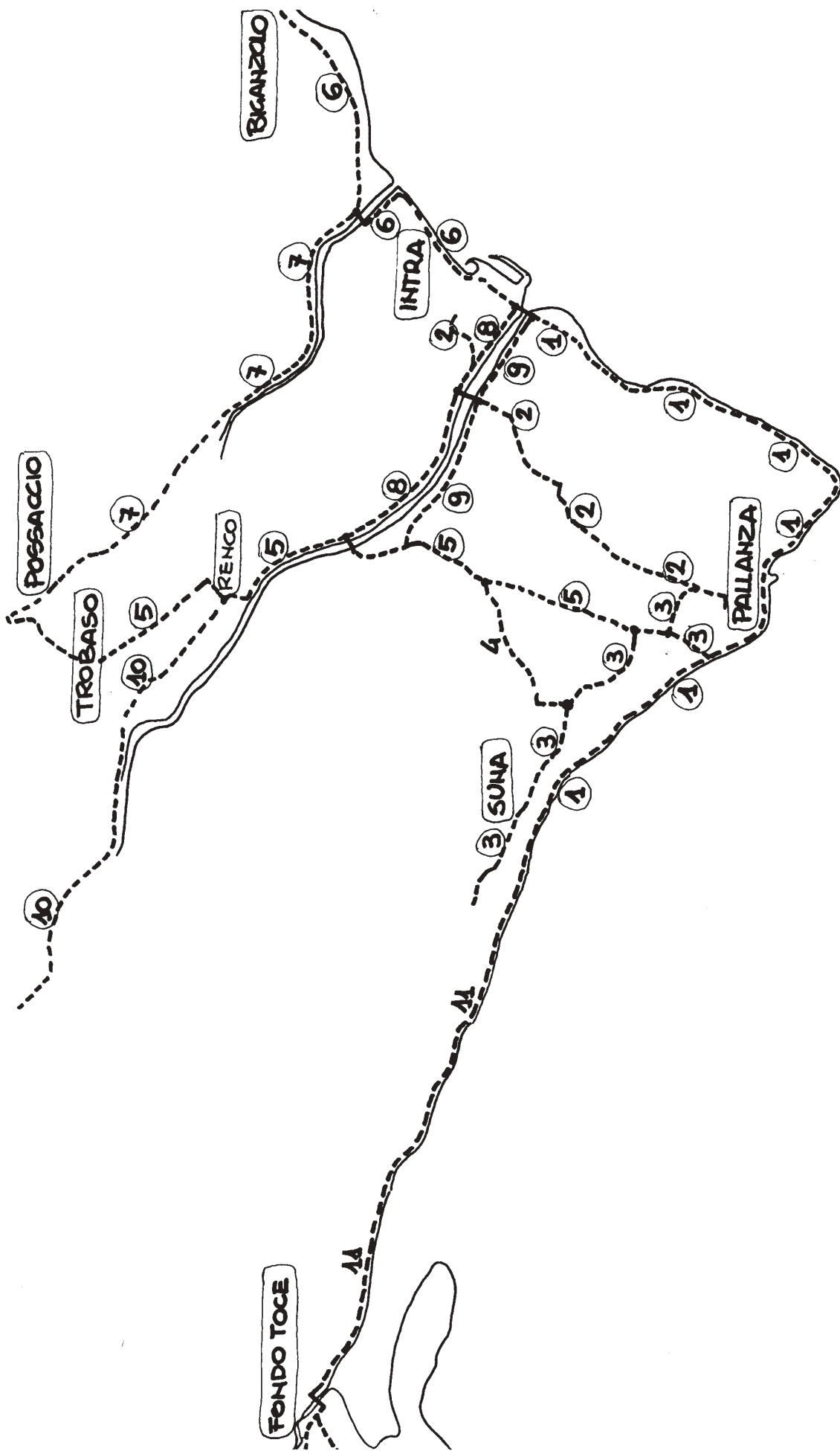
*1. che complessivamente ed in tendenza costituiscano una rete organica su scala cittadina;*

*2. che consentano un rapido e più possibile diretto collegamento tra le diverse frazioni;*

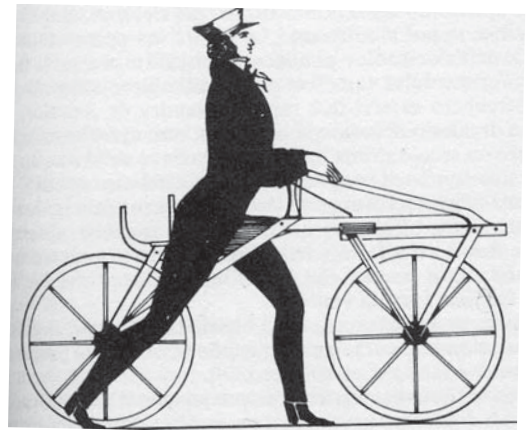
*3. che si svolgano in gran parte lontani dal traffico motorizzato, su stradine già esistenti, opportunamente segnalate, evidenziate e interdette al traffico salvo i residenti;*

*4. che tocchino punti nevralgici della città quali luoghi di interesse paesaggistico, scuole, attrezzature sportive, ricreative e culturali, centri storici, uffici e servizi di pubblico interesse.*

- ① **PALLANZA - INTRA** LUNGO LITORANEA  
PERCORSO GIÀ REALIZZATO MA DA COMPLETARE
- ② **PALLANZA - INTRA**
- ③ **SUNA - PALLANZA**
- ④ **SUNA - TROBASO - INTRA**
- ⑤ **PALLANZA - TROBASO**
- ⑥ **INTRA - BIGANZOLO**
- ⑦ **INTRA - POSSACCIO**
- ⑧ **ARGINE SX S. BERNARDINO**
- ⑨ **ARGINE DX S. BERNARDINO**
- ⑩ **RENGO - PONTE DI SAUTINO**  
PERCORSO GIÀ REALIZZATO
- ⑪ **SUNA - FONDO TOCE**







### **Possibili valenze socio-culturali**

Un aspetto dell'uso della bicicletta, quale mezzo di trasporto urbano, riguarda il diverso modo di percepire tempo e spazio. Non essendo chiusi in un abitacolo, concentrati nella guida o distratti dal cellulare, è possibile prestare più attenzione a ciò che ci circonda, considerare meglio cose, case, paesaggi e persone intorno a noi.

Essendo già “fuori”, fermarsi non è così complicato (non bisogna trovare parcheggio, uscire, chiudere a chiave ecc.). Basta semplicemente frenare e mettere un piede a terra.... Questa possibilità è aumentata dal fatto che la bassa velocità del ciclista permette di incrementare il “tasso di curiosità” su ciò che ci circonda. E allora, pensando ad una rete di vie ciclabili che unisce la città e pensando di incentivarne l'uso da parte dei cittadini, perché non offrire anche degli stimoli visivo-culturali? Ad esempio: dove il percorso costeggia dei muri con murales o affreschi, dove passa per zone a verde con ampie aree naturali ben pulite e mantenute per la sosta ed il relax, magari con manufatti artistici e scultorei; in altre zone con bacheche e cartelloni che permettano di scambiare informazioni su argomenti che interessano la vita dei singoli e della collettività.

Forse anche queste piccole cose possono aiutare a stimolare l'idea che girare in bicicletta è più bello e interessante.

## **Percorso 1**

### **Pallanza- Intra lungo litoranea**

Percorso già realizzato ma da completare.

Ottimo esempio di asfalto sottratto alla mobilità motorizzata e restituito alla vivibilità dell'ambiente. Dopo qualche inevitabile malumore iniziale si è rivelata una scelta giusta anche in termini turistici e quindi economici. Ora chi lo desidera può viverci in santa pace e sicurezza il meraviglioso ambiente naturale a monte e a lago.

Molto frequentato sia da ciclisti sia da pedoni e da amanti dello jogging in tutte le stagioni e in tutte le ore del giorno.

Ha però una valenza marcatamente turistico-paesaggistica e poco si presta per spostamenti abituali, funzionali e rapidi tra le due frazioni principali. E' inoltre non completo proprio in un tratto problematico per la sua pericolosità: quello che va dalla nuova arena a piazzale Flaim. Attualmente il ciclista è costretto ad immettersi sulla statale (a meno di portarsi fino al nuovo ponte a monte). La cosa presenta inconvenienti e difficoltà in specie nella direzione Intra-Pallanza. Va fatto notare che al cantiere S.Rita molti ciclisti provenienti da Pallanza, ignari della possibilità di attraversare il parco di Villa Maioni (non esiste nessuna segnaletica in tal senso) si reimmettono sulla statale.

Il completamento per l'attraversamento del S. Bernardino potrebbe essere risolto in due modi diversi:

A. con creazione di pista ciclabile sul ponte della statale e successiva rampa di discesa verso piazzale Flaim;

B. con passerella a valle del suddetto ponte, recuperando i piloni tuttora in loco del ponte militare installato in occasione del crollo e successivo rifacimento del ponte a monte.

In un modo o in un altro è indispensabile la realizzazione di questo tratto senza il quale il percorso non ha la caratteristica di manufatto completo, coerente, finito.

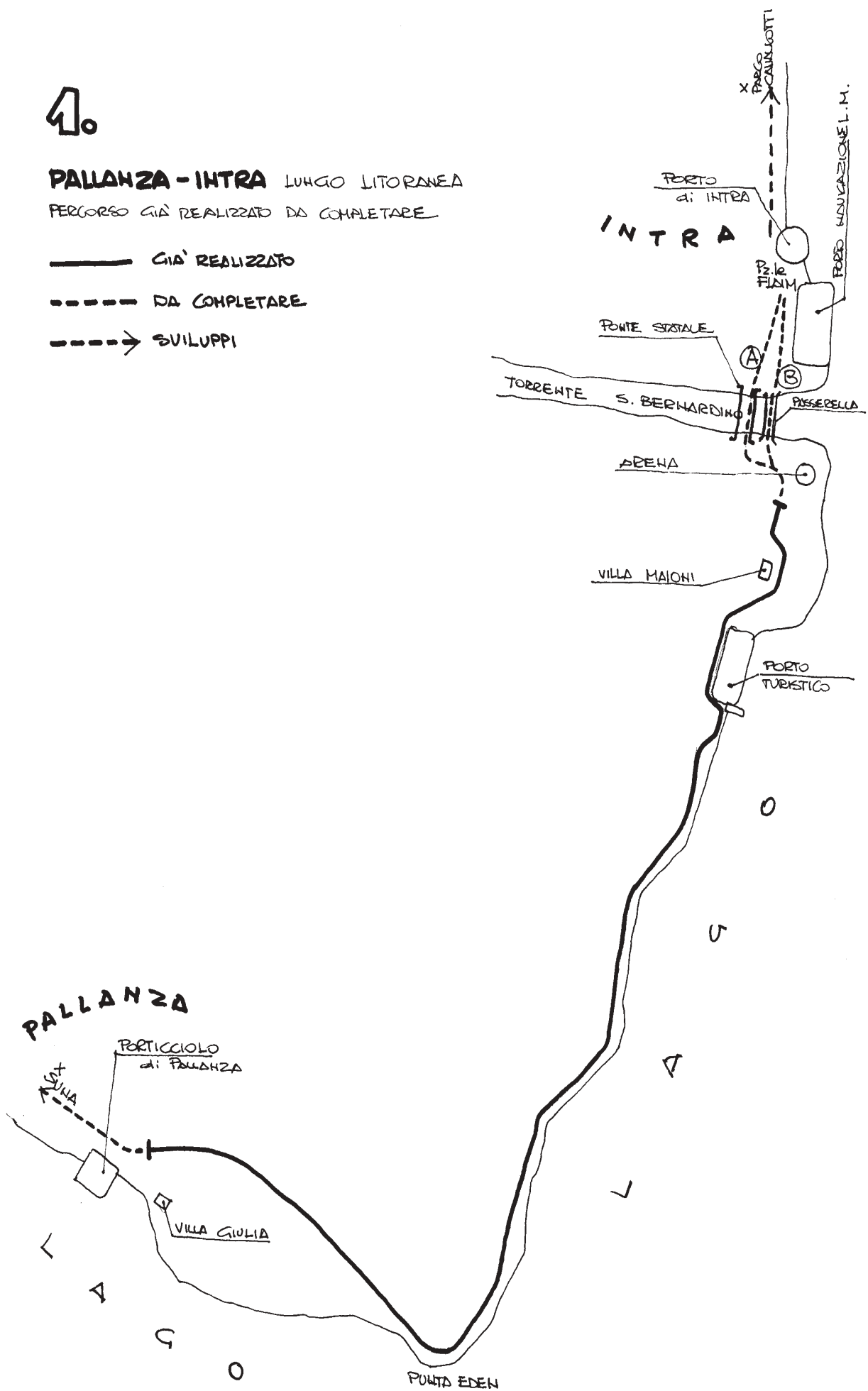
Non possiamo esimerci qui dal far notare che il ponte ferroviario Cobianchi ad un'unica campata, incautamente abbattuto con la dinamite nel 1963, rappresenterebbe oggi la soluzione ideale e a costo zero.

Sarebbe inoltre opportuno prevedere la prosecuzione del percorso segnalato ed evidenziato alle due estremità. Quella nord in direzione del lungo lago di Intra e nel parco Cavallotti da dove potrebbero partire i percorsi 6 in direzione Biganzolo e 7 in direzione Possaccio. E quella ovest in direzione del lungo lago di Pallanza e poi Suna da dove potrebbe partire il percorso 11 in direzione Fondotoce.

1.

**PALLANZA - INTRA** LUNGO LITORANEA  
PERCORSO GIÀ REALIZZATO DA COMPLETARE

- GIÀ REALIZZATO
- - - - DA COMPLETARE
- - - -> SVILUPPI



## Percorso 2

### Pallanza-Intra

Percorso diretto per un efficiente e rapido collegamento tra le due frazioni principali.

Partenza

Pallanza piazza Gramsci.

Descrizione del percorso e relativi problemi per realizzarlo.

- Da piazza Gramsci un primo brevissimo tratto di via Mazzini.
- Via Madonnina per tutta la sua lunghezza. Stradina già esistente da interdire al traffico, salvo residenti e con limite di velocità 20 km/h.. Qui il primo problema: l'attraversamento di corso Europa all'altezza della rotonda in prossimità McDonald.
- Viale Rimembranze fino al cimitero. Il percorso ciclo-pedonale può coesistere con il traffico relativamente scarso se con limite di velocità 20 km/h. In alternativa possono essere ricavate due piste all'esterno dei filari dei cipressi ma con criteri di naturalità.
- Via Roccolo. Stradina già esistente a scarso traffico da interdire totalmente.
- Via Belgio. Qui il secondo problema: l'attraversamento di via Belgio. La pista ciclabile da qui fino al ponte nuovo può agevolmente essere ricavata riducendo la notevole larghezza della carreggiata.
- Via Guido Rossa. Problema dell'attraversamento in coincidenza con la rotonda all'incrocio tra via Belgio e via Guido Rossa.
- Ponte Nuovo. Problema dell'attraversamento di via Olanda in direzione del ponte. Esiste già lo spazio fisico per il percorso. Va però creato uno scivolo di raccordo dopo l'attraversamento di via Olanda.
- Via Brigata Valgrande Martire. Qui la notevolissima ampiezza della sede stradale consente di ricavare facilmente la pista ciclabile verso torrente fino al passaggio sotto il "ponte vecchio" (strada statale).
- Subito dopo il passaggio sotto al ponte della statale si svolta a sinistra sul breve tratto di stradina fino a piazzale Flaim.

Arrivo: Intra piazzale Flaim.

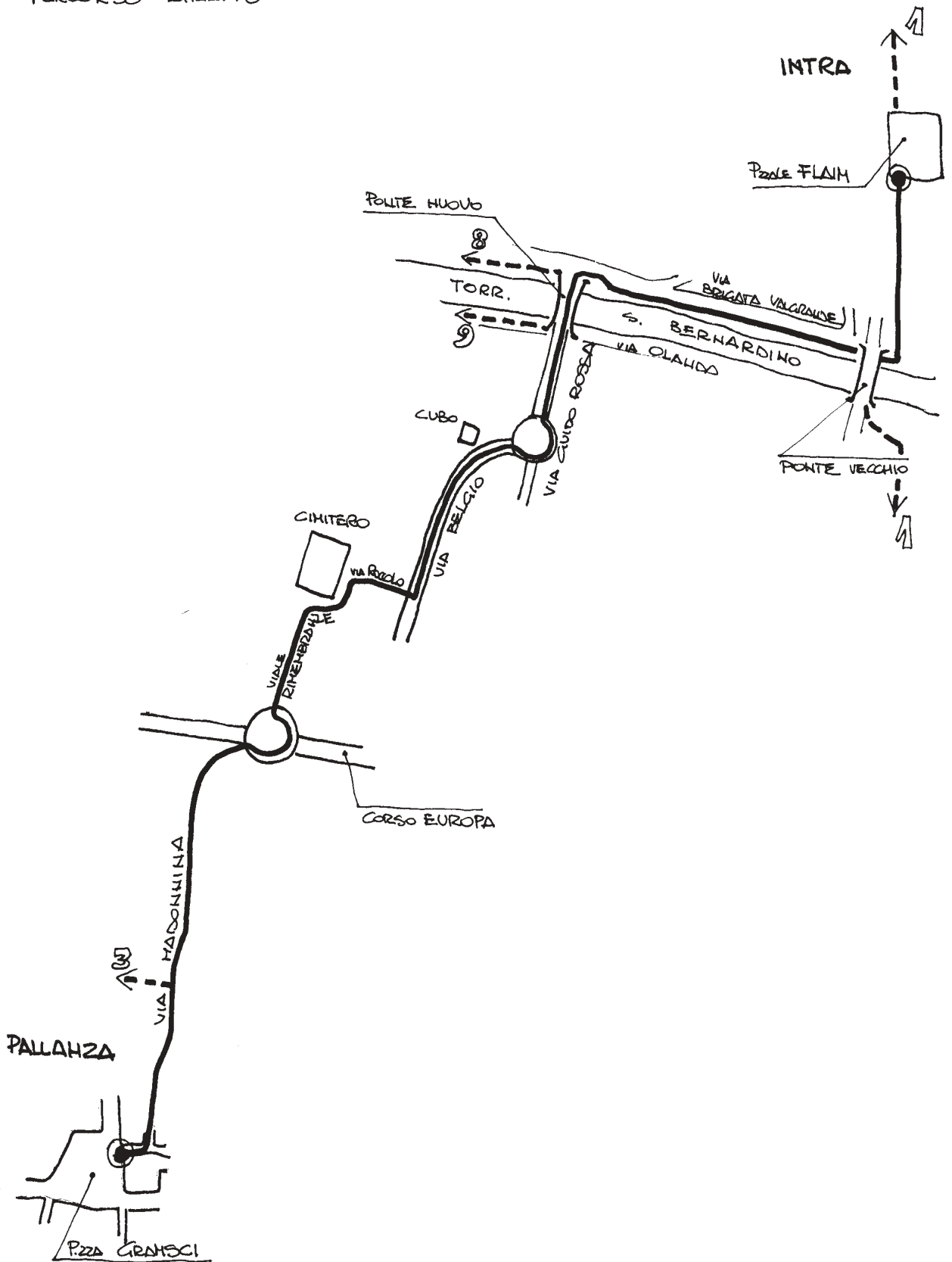
### Collegamenti

- Da piazzale Flaim con il percorso 1 in direzione del parco Cavallotti da dove partono i percorsi 6 in direzione Biganzolo e 7 in direzione Possaccio.
- Sempre da Piazzale Flaim in direzione opposta ci si collega con il percorso 1 in direzione Pallanza lungo litoranea.
- All'altezza del ponte nuovo con il percorso 8 sulla sponda sinistra del torrente S. Bernardino in direzione ponte Plusc e poi Renco-Trobasso, e con il percorso 9 sulla sponda opposta in direzione viale Azari e poi Suna.
- A metà circa di Via Madonnina in corrispondenza di via Selva con il percorso 3 in direzione Suna.

2.

### PALLANZA - INTRA

PERCORSO DIRETTO



### **Percorso 3**

#### **Pallanza-Suna per interno**

Percorso di collegamento rapido e funzionale tra le due frazioni in alternativa a quello turistico-paesaggistico lungo il lago (vedi percorso 1).

Descrizione del percorso

Partenza

Lungo lago di Pallanza nei pressi del C.N.R. istituto di idrobiologia.

Dal lungo lago breve salita lungo la stradina che costeggia l'Istituto Idrobiologico, che potrebbe essere totalmente interdetta al traffico motorizzato.

Attraversamento di via Castelli.

Via Crocetta fino all'incrocio con via Chiossetti. Questo tratto, relativamente poco frequentato (solo traffico relativo all'ospedale), può coincidere con la sede stradale.

Via Fiume - via Gorizia - via dei Partigiani. Tutto questo tratto si svolge su piccole strade di secondaria importanza che potrebbero essere interdette al traffico, salvo residenti, e con limitazione della velocità.

Arrivo

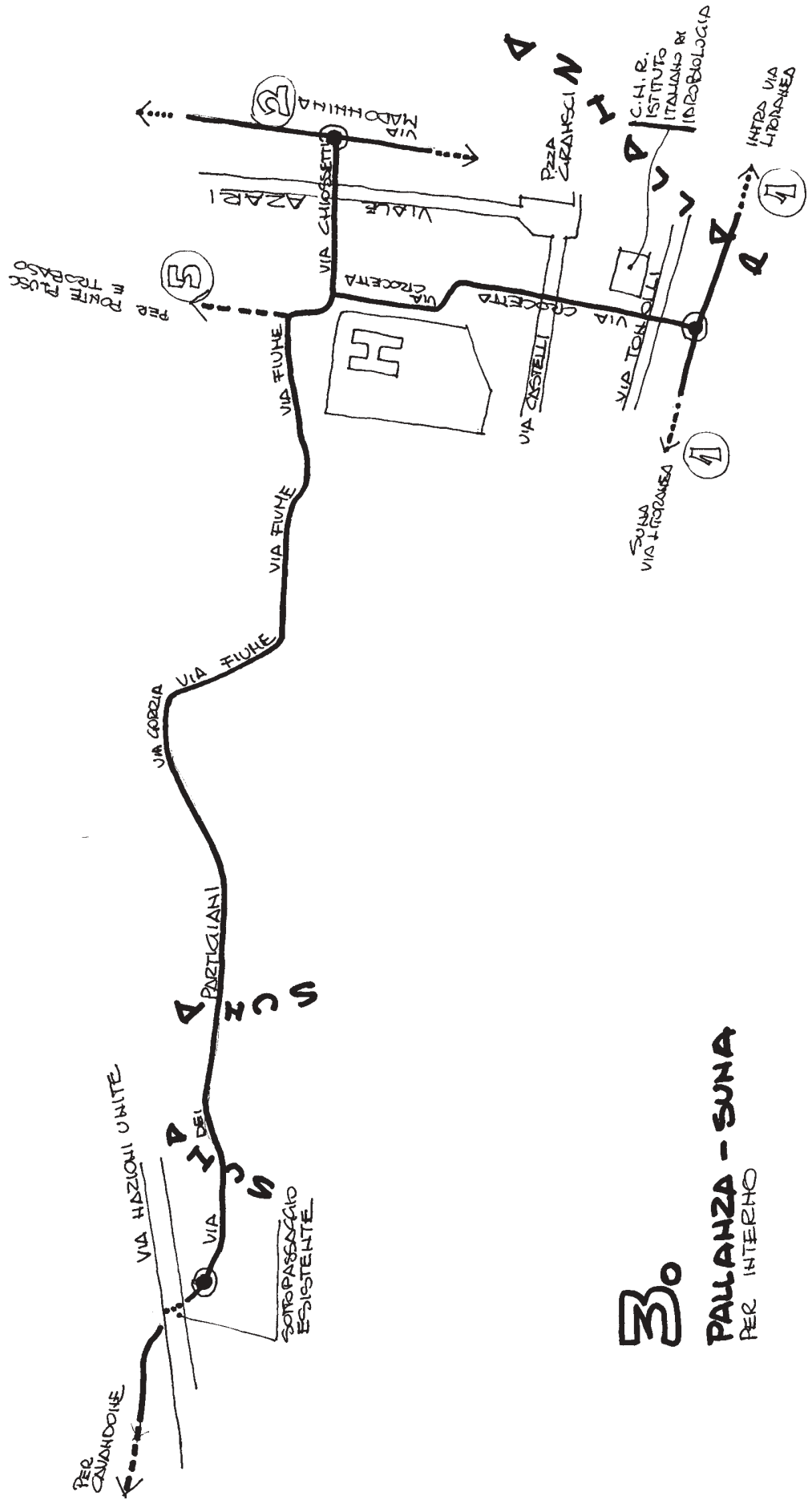
Suna alta, all'incrocio tra Via dei Partigiani e la variante di Via Nazioni Unite.

Collegamenti

Dall'incrocio con via Chiossetti una breve bretella, costituita dalla stessa più un breve tratto di Via alla Selva, consentirebbe il collegamento con il percorso 2 Pallanza-Intra. C'è il problema dell'attraversamento di Viale Azari.

Nei pressi dell'ospedale, dove inizia Via Fiume può partire il percorso n°5 Pallanza-Trobasso.

Al suo termine, in coincidenza con la fine dell'abitato di Suna, il percorso potrebbe avere uno sviluppo ulteriore sulla carreggiabile per Cavandone sfruttando il sottopassaggio già esistente. Questo sviluppo, ad elevata valenza turistico-paesaggistica e per amanti della salita in ambiente naturale, si svolgerebbe sulla carrozzabile stessa relativamente tranquilla, quindi senza alcuna limitazione salvo per la velocità massima consentita (40 km/h). Addirittura potrebbe essere pensato un ulteriore sviluppo sullo sterrato forestale che si inoltra da Cavandone lungo il versante sud del Monte Rosso fino al punto panoramico "Del Pellegrino" e successiva discesa su asfalto fino a Viale Azari in prossimità di Madonna di Campagna, dove si incontrerebbe con il percorso 5 Pallanza-Trobasso.



**30**  
**PALLANZA - SUNA**  
 PER INTERNO

## **Percorso 4**

### **Suna-Renco-Trobaso**

In collegamento con il percorso n°5.

Breve bretella di collegamento tra Suna e il percorso n°5 Pallanza-Trobaso.

Descrizione del percorso

#### **Partenza**

All'inizio di Via dei Partigiani in prossimità delle scuole elementari di Suna.

Subito si pone il problema dell'attraversamento della variante (Corso Nazioni Unite). Potrebbe essere utilizzato il semaforo a chiamata già esistente, unitamente agli accorgimenti descritti per tutti gli attraversamenti di arterie di grande traffico.

Il percorso si sviluppa poi lungo Via Toti e Via Poggiani, piccole strade di secondaria importanza e poco trafficate che potrebbero essere interdette al traffico escluso residenti e con limitazione di velocità.

#### **Arrivo**

In corrispondenza di Largo Micca il percorso si innesta sull'itinerario n°5 Pallanza - Trobaso.

#### **Collegamenti**

Dal punto di innesto in corrispondenza di Largo Pietro Micca si può proseguire sul n° 5 in direzione Renco-Trobaso o, poco più avanti, con i percorsi 8 e 9 in direzione Intra.



## **Percorso 5**

### **Pallanza-Renco-Trobaso**

#### Descrizione del percorso

##### Partenza

All'incrocio tra via Fiume e via Crocetta (al quale si accede con il percorso 3).

La prima parte del percorso si snoda lungo via Crocetta, piccola strada poco trafficata che potrebbe essere interdetta al traffico salvo residenti e con limite di velocità. In questo tratto ci sono due attraversamenti. Il primo di corso Nazioni Unite, arteria ad elevato traffico. Il secondo della più modesta via Madonna di Campagna.

Successivamente il percorso può svilupparsi nel piccolo parco della chiesa di Madonna di Campagna fino a via Bramante, percorso un breve tratto della quale, con attraversamento, si porta in largo Micca e successivamente via per Suna, piccola strada poco trafficata da interdire al traffico motorizzato salvo residenti e con limite di velocità, fino all'immissione in viale Azari.

Da qui sino al vecchio ponte del Plusc il percorso non può che coincidere con la sede stradale di viale Azari. La pista ciclabile può essere ricavata con un modesto ampliamento del medesimo alternativamente a monte e a valle, tra gli edifici che vanno dalla floricoltura Savioli al ponte del Plusc. In questo tratto si presentano questi problemi:

attraversamento di viale Azari allo sbocco di via Per Suna;  
superamento della rotonda dalla quale si diparte via Olanda.

Per l'attraversamento del S. Bernardino può essere utilizzato il vecchio ponte del Plusc opportunamente ripristinato e manutenzionato.

Superata la rotonda dopo il ponte, dove inizia via Battaglione Intra, il percorso potrebbe svilupparsi sulla sede stradale fino all'altezza della rivendita di materiali per edilizia Immobili.

Di qui un percorso da costruire ex-novo potrebbe condurre fino alla chiesa di Renco lungo la sponda sinistra del torrente S. Bernardino.

Attraversato il piccolo parco di Renco fino alla rotonda, il percorso può svilupparsi nell'ampia fascia libera tra via Renco e il campo di calcio fino al centro del quartiere di Renco.

Qui con attraversamento di via Renco il percorso può proseguire lungo l'inutilizzato sterrato di via Martiri di Pogallo e successivamente per via Verbanella fino alla piazza di Trobaso.

##### Arrivo

Piazza di Trobaso.

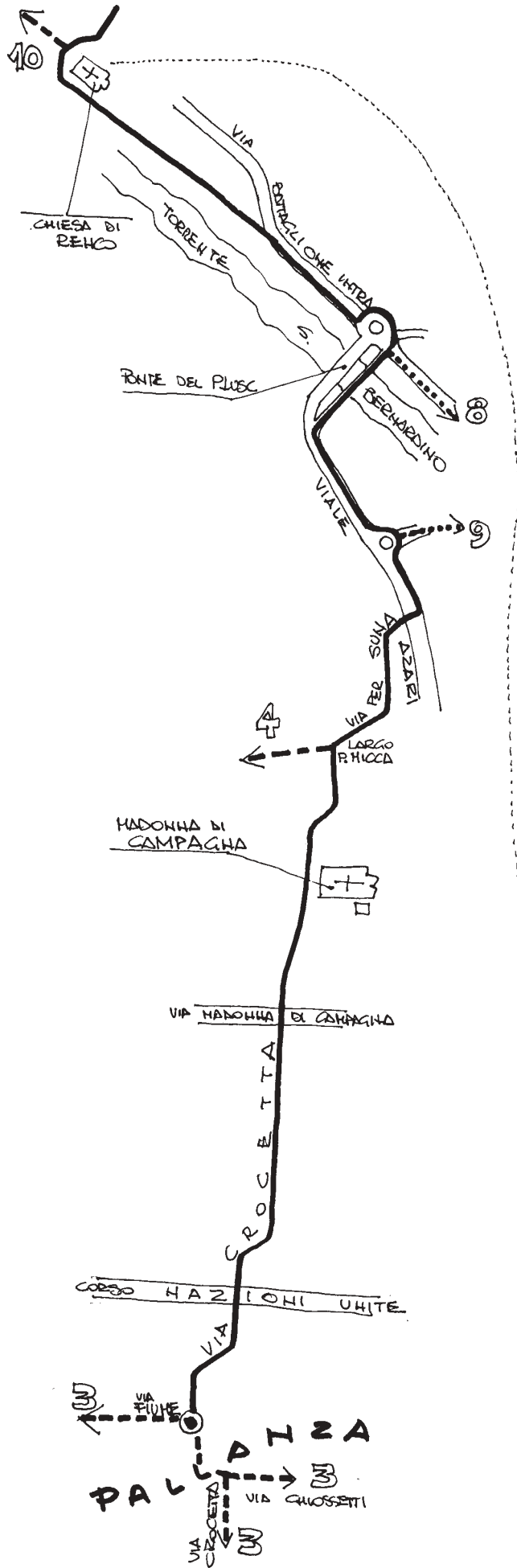
#### Collegamenti

In corrispondenza di largo Micca con il percorso 4 proveniente da Suna.

Poco dopo l'attraversamento di viale Azari con il percorso 9 di via Olanda.

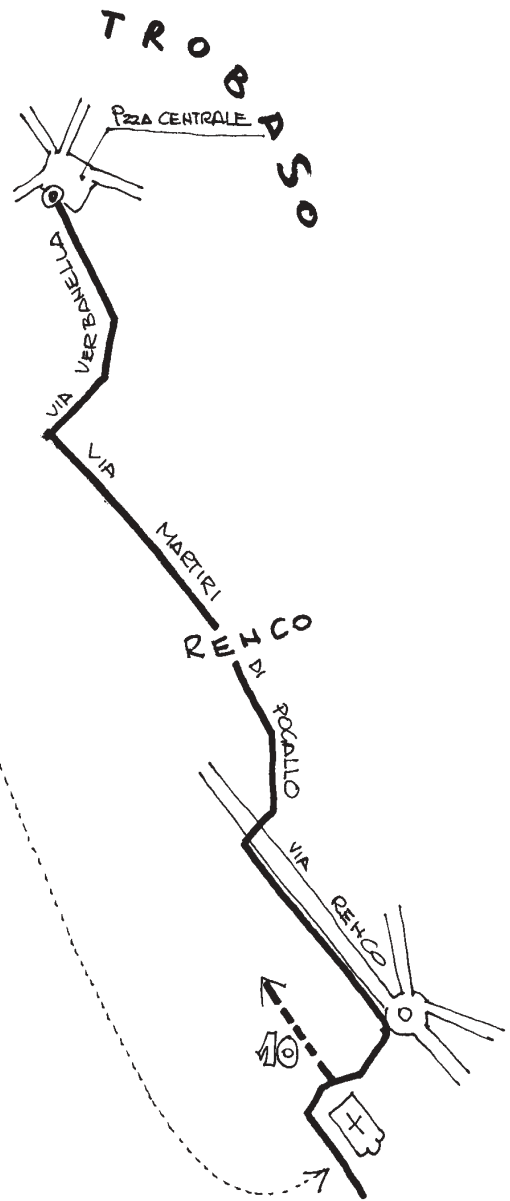
Subito dopo il ponte del Plusc con il percorso 8 di via Brigata Valgrande Martire.

In corrispondenza della chiesetta di Renco con il percorso 10 (già esistente) in direzione di Ponte di Santino.



# 5.

## PALLANZA-RENCO- -TROBASO



## **Percorso 6**

### **Intra- Biganzolo**

Descrizione del percorso

Partenza

Intra piazzale Flaim.

Fino al parco Cavallotti il percorso coincide con il lungo lago di Intra.

Da qui, con attraversamento di via Mameli prosegue per un breve tratto di via Brigata Battisti lungo la quale potrebbe essere ricavata una pista ciclabile sul lato verso il torrente S.Giovanni.

Attraversamento del torrente S.Giovanni sul ponte “da sass” già esistente e riservato alla mobilità ciclo-pedonale.

Dopo il ponte e l’attraversamento di via Filzi, arteria a notevole traffico, il percorso si sviluppa lungo via Selasca, stradina secondaria e poco trafficata da interdire, salvo residenti e con limitazione di velocità, fino alla frazione di Biganzolo.

Arrivo

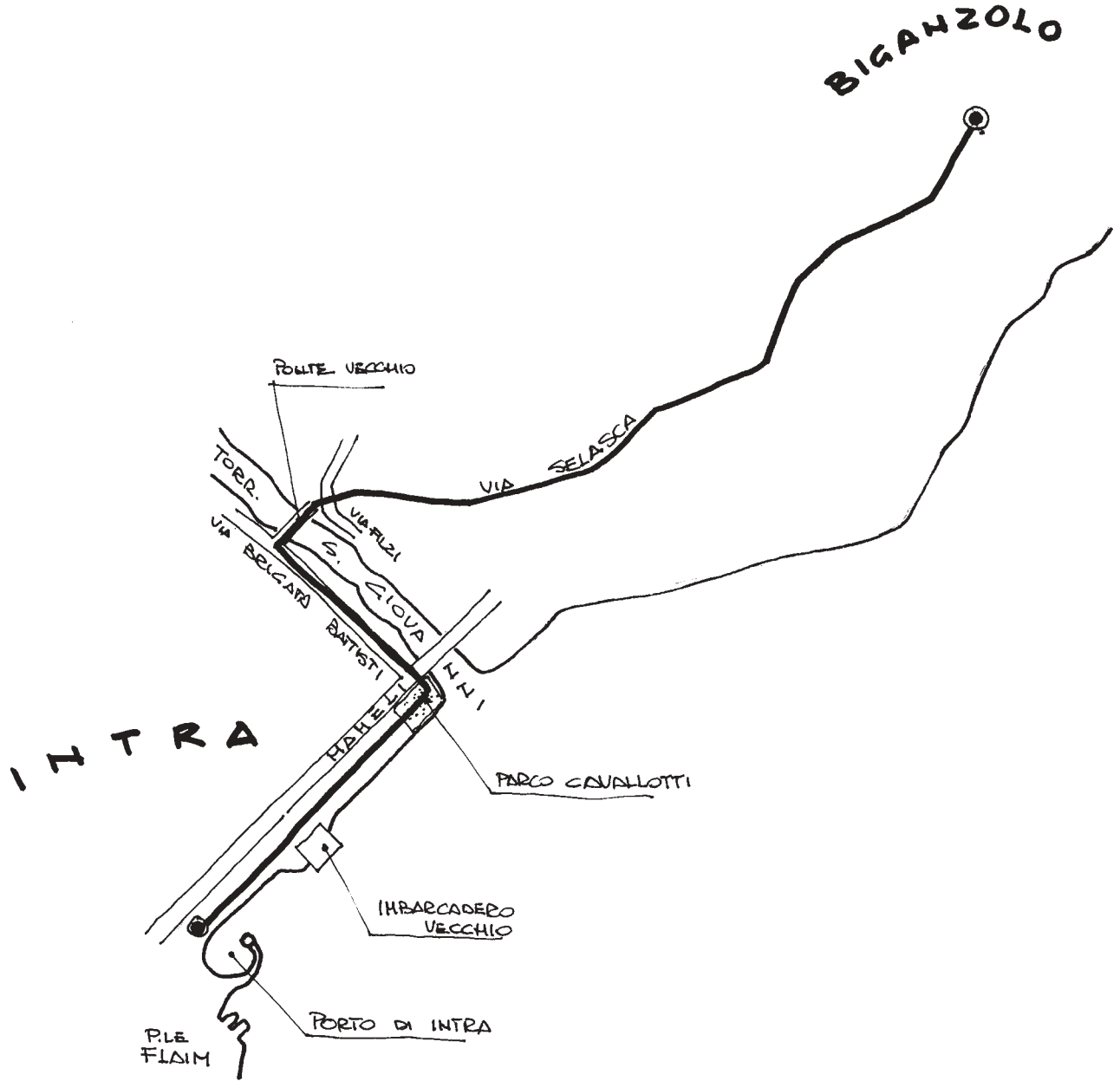
Poco a valle dell’abitato di Biganzolo.

Collegamenti

Dopo il “Punt da Sass” con il percorso 7 in direzione di Possaccio.

6.

INTRA - BIGANZOLO



## **Percorso 7**

### **Intra-Possaccio-Biganzolo**

Percorso a valenza naturalistico-paesaggistica lungo la sponda sinistra del torrente S.Giovanni.

Descrizione del percorso

Partenza

In corrispondenza del medioevale “punt da sass” sulla sponda sinistra del torrente S.Giovanni.

- Il percorso utilizza in tutta la sua prima parte la piccola strada poco trafficata in prosecuzione di via Fabio Filzi, lungo la sponda sinistra del torrente S. Giovanni, fino ad oltre il ponte del vecchio ospedale di Intra (interdizione, in questo tratto, al traffico salvo residenti e con limitazione della velocità).
- Da dove via alla Ferrovia termina a fondo cieco andrebbe realizzato un tracciato ex-novo lungo il torrente che, passando sotto il ponte di via S.Giovanni Bosco, si inoltri fino all'altezza della cartiera di Possaccio.
- Di qui il percorso potrebbe proseguire su pista ciclabile da ricavare lungo la carreggiata di via Cuboni, ponte compreso, fino all'abitato di Trobaso.

Collegamenti

Alla partenza con il percorso 6 Intra-Biganzolo.

All'arrivo con il percorso 5 Pallanza-Trobaso.



## **Percorso 8**

### **Intra-Ponte del Plusc**

Lungo argine sinistro del S. Bernardino.

Descrizione del percorso

Partenza

Dal porto della Navigazione Lago Maggiore, sulla sponda sinistra del torrente S. Bernardino.

- Nel primo tratto, dalla partenza fino al ponte nuovo, il percorso può essere realizzato con pista ciclabile sulla larghissima carreggiata di via Brigata Valgrande Martire.
- Attraversamento in corrispondenza del nuovo ponte.
- Da qui fino al ponte del Plusc il percorso potrebbe essere realizzato utilizzando l'ampia fascia di vegetazione compresa tra via Brigata Valgrande Martire e il greto del torrente S. Bernardino.

Arrivo

In corrispondenza del vecchio ponte del Plusc.

Collegamenti

Alla partenza con il percorso 1 Pallanza-Intra per litoranea che poi a sua volta si sviluppa nel 6 Intra-Biganzolo.

All'arrivo con il percorso 5 Pallanza-Renco-Trobaso.

## **Percorso 9**

### **S. Anna-Ponte del Plusc**

Lungo argine destro del fiume S. Bernardino.

Descrizione del percorso

Partenza

Poco a valle del ponte in località Arena sull'argine destro del San Bernardino.

Da qui fino al punto di arrivo in viale Azari il percorso si snoderebbe lungo via Olanda utilizzando la pista ciclabile sulla carreggiata (il tratto tra i due ponti è già realizzato).

Arrivo

Viale Azari all'altezza della floricoltura Savioli.

Collegamenti

Alla partenza con il percorso 1 Pallanza-Intra lungo litoranea.

All'arrivo in viale Azari all'altezza della floricoltura Savioli con il percorso 5 Pallanza-Renco-Trobaso.



## **Percorso 10**

### **Renco-ponte di Santino**

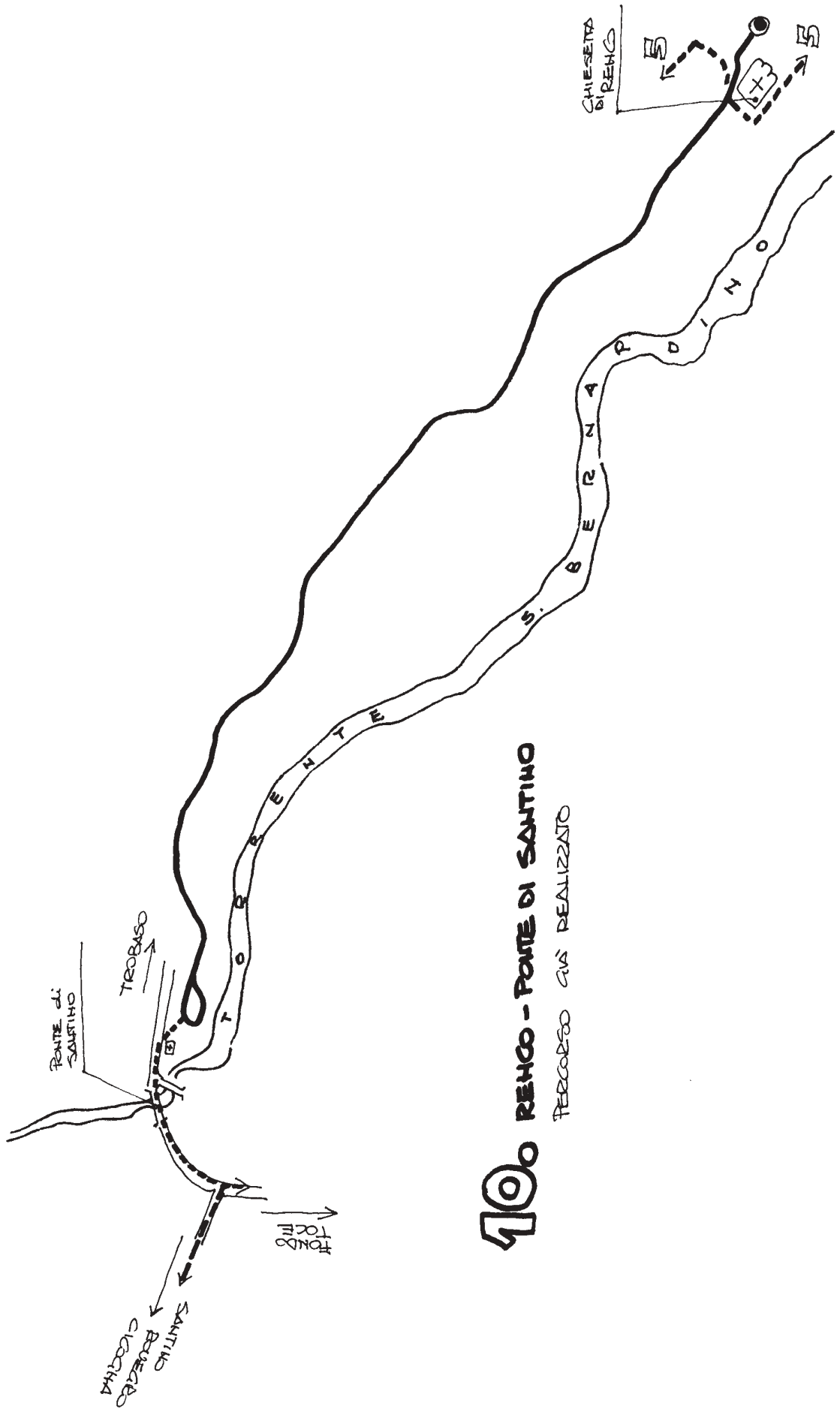
Percorso già realizzato.

Questo percorso già da tempo realizzato è un ottimo esempio di utilizzo intelligente ed ecologico dell'asfalto.

Ha una caratterizzazione prettamente turistico-paesaggistica ed è relativamente poco frequentato, essendo privo di un "prima" e di un "dopo" che potrebbero dargli una ben più consistente valenza collegandolo a valle con la città e a monte con la carrozzabile per Santino-Rovegro-Cicogna e con quella per Bieno-Fondotoce.

L'attuale stato del percorso lascia un poco a desiderare, causa la scarsa manutenzione.

Va fatto rilevare a questo proposito che la creazione e/o il ripristino di percorsi e sentieri richiederebbero, oltre all'investimento iniziale, la previsione di fondi per la successiva manutenzione periodica senza la quale essi diventano impraticabili nel giro di poco tempo.



# 100 RECCO - PONTE DI SANTINO

PERCORSO GIÀ REALIZZATO

## **Percorso 11**

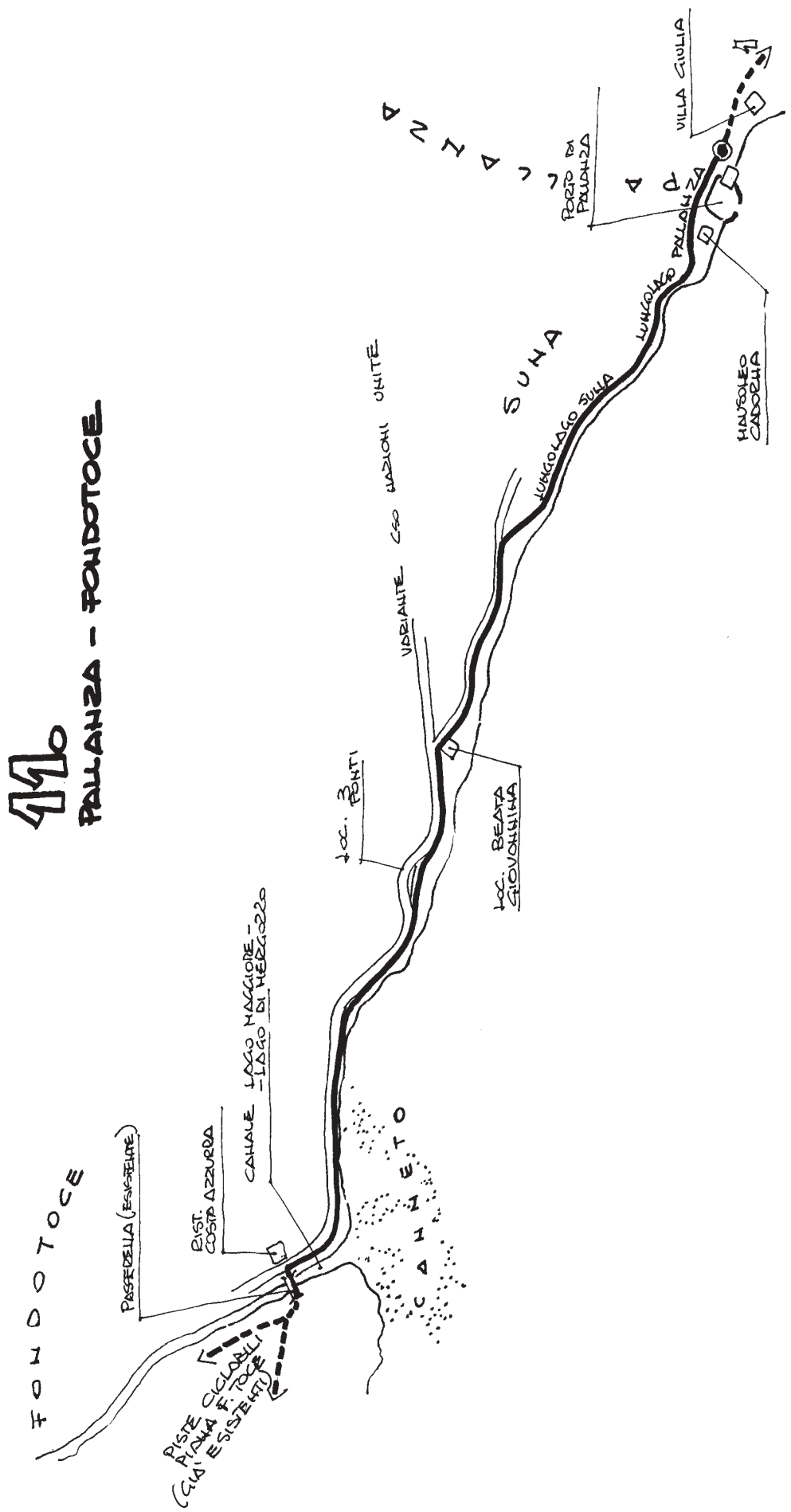
### **Pallanza-Fondotoce**

Percorso a carattere turistico-paesaggistico che, integrandosi da un lato all'itinerario 1 Pallanza-Intra per litoranea e dall'altro agli itinerari ciclabili già esistenti nella piana del Toce, aprirebbe interessanti prospettive di utilizzo sicuro della bicicletta su dimensione interurbana.

Il tratto Pallanza-Suna potrebbe snodarsi sul lungo-lago senza nessun particolare intervento, salvo una adeguata segnaletica.

Dalla Canottieri di Suna fino alla località Canton Magistris (ristorante Costa Azzurra) il percorso andrebbe ricavato a latere della statale, con opere di una certa importanza.

# 196 PALLANZA - FONDOTOSE





## PROBLEMI E CRITERI DI REALIZZAZIONE

*I principali problemi in ordine alla realizzazione pratica dei percorsi ciclo-pedonali ci sembrano i seguenti:*

- 1. evidenziazione dei percorsi;*
- 2. segnalazione dei percorsi;*
- 3. tratti di percorso su strade secondarie esistenti;*
- 4. tratti di percorso che coincidono necessariamente con strade ad intenso traffico motorizzato;*
- 5. attraversamenti delle arterie ad intenso traffico motorizzato;*
- 6. rotonde.*

### **1. Evidenziazione dei percorsi**

Il concetto è che i percorsi devono essere visivamente molto ben percepibili e individuabili, non solo per i fruitori, pedoni o ciclisti, ma anche per i conducenti di autoveicoli. Ciò potrebbe essere realizzato con una vistosa differenziazione cromatica rispetto alla rete di mobilità veicolare. Possono essere studiate diverse soluzioni, la più semplice ed economica potrebbe essere quella di delimitare i percorsi con vistose bande colorate (magari un bel verde prato), più il simbolo della bicicletta a intervalli regolari.

### **2. Segnalazione dei percorsi**

Il concetto è quello di fare in modo che il fruitore del percorso possa con chiarezza orientarsi in qualsiasi punto dello stesso. Questo può essere realizzato con un'adeguata, discreta ed estetica (vedi esempio svizzero) segnaletica verticale che indichi:

- Numero del percorso
- Direzione del percorso
- Ulteriori sviluppi del percorso oltre la destinazione principale
- Distanze in Km.

### **3. Tratti di percorso su piccole strade secondarie esistenti**

Come abbiamo detto, e sulla scorta dell'esempio svizzero, per la realizzazione della rete di mobilità ciclo – pedonale, andranno utilizzate prioritariamente piccole strade di secondaria importanza già esistenti, quindi con notevole contenimento dei costi. Una volta individuate, evidenziate e segnalate, queste piccole strade, del resto già ora poco frequentate, andranno definitivamente interdette al traffico motorizzato, salvo residenti e/o particolari esigenze e, in ogni caso, con limite di velocità segnalato di massimo 20 Km/h.

### **4. Tratti di percorso che coincidono necessariamente con sedi stradali ad intenso traffico motorizzato**

Non tutta la rete, come si evince dalla descrizione particolareggiata dei singoli percorsi, può essere realizzata utilizzando esclusivamente piccole strade già esistenti. In alcuni casi i percorsi dovranno, per un tratto più o meno lungo e comunque il più corto possibile, insistere sulla sede di un'arteria ad intenso traffico motorizzato. Qui, giocando sulle larghezze e/o con eventuali ampliamenti, bisognerà ricavare un tratto di percorso totalmente e fisicamente separato e distinto dallo spazio destinato al traffico motorizzato.

Anche qui con manufatti estetici, a basso impatto ambientale e soprattutto sicuri, non solo rispetto ad eventuali sconfinamenti di autoveicoli, sempre possibili, ma anche ai fini dell'incolumità del ciclista in caso di impatto con la barriera separatrice. Diciamo questo perché in alcuni brevissimi tratti di pista ciclabile realizzati in località S. Anna, sono state messe in opera delle barriere di ferro con piantoni terminanti a "spuntone" molto pericolosi. Le forme di queste barriere devono invece essere le più lisce e raccordate possibile.

## **5. Attraversamenti delle arterie ad intenso traffico motorizzato**

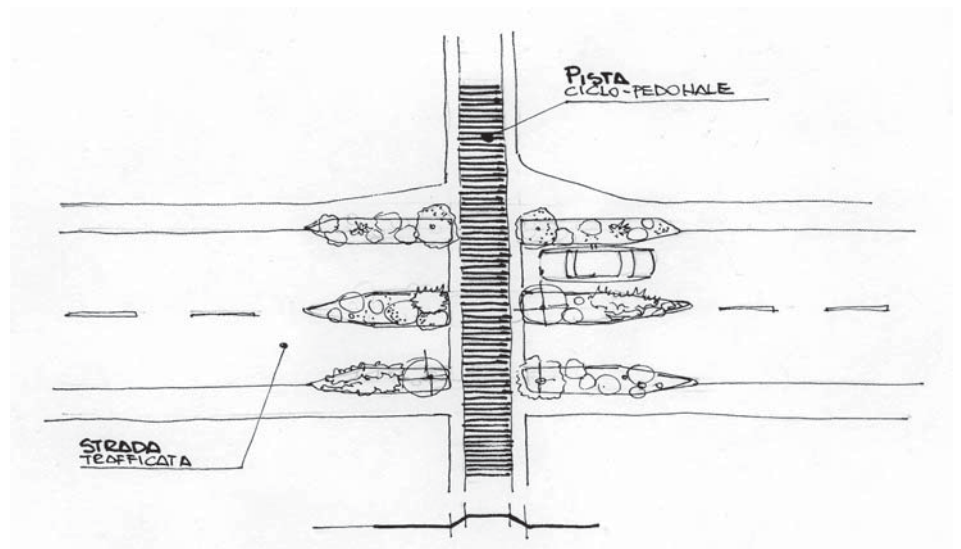
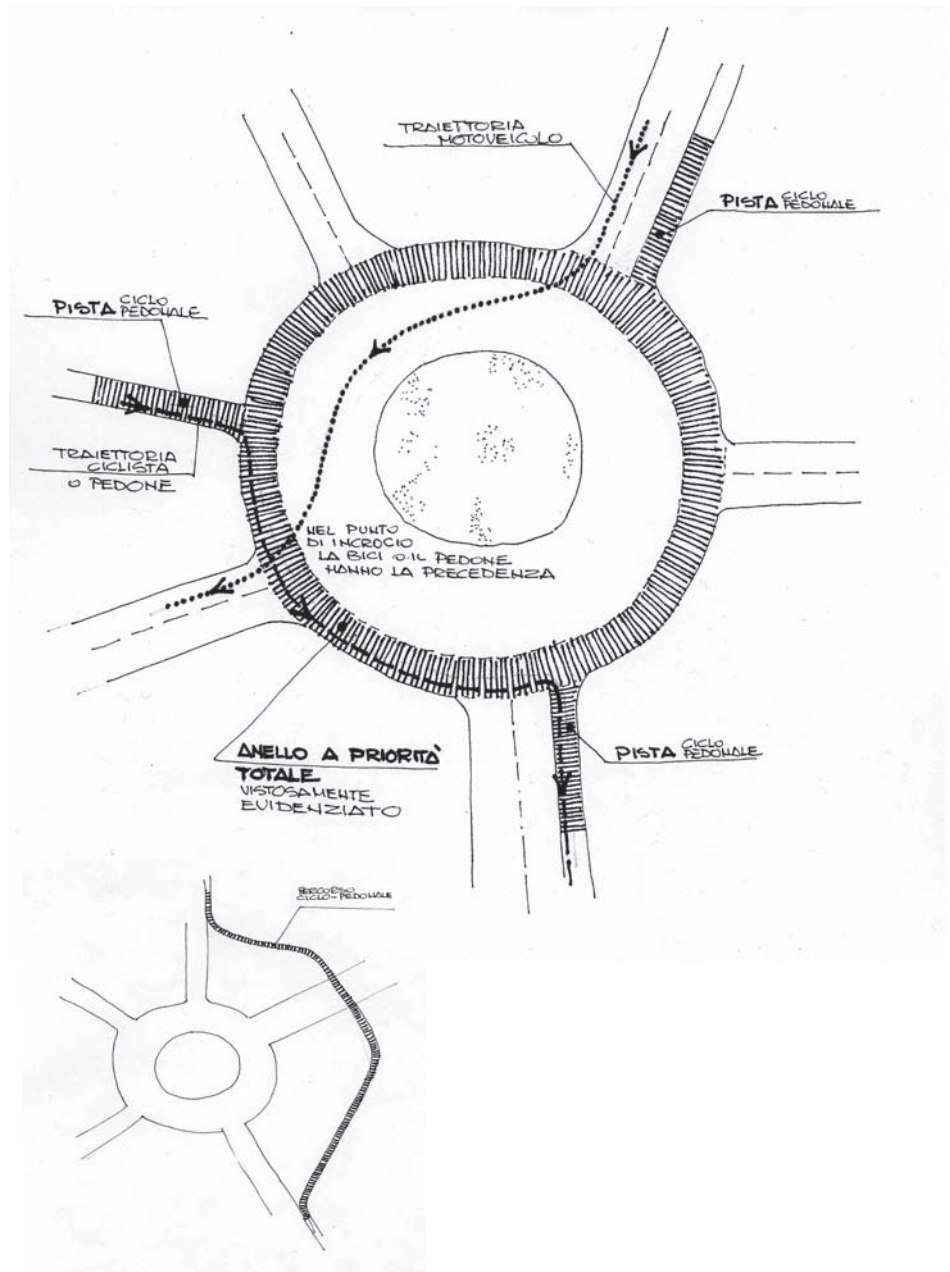
In alcuni punti è necessario che i percorsi ciclo – pedonali attraversino strade di notevole importanza e quindi ad intenso traffico motorizzato. Ovviamente dovrà essere data priorità assoluta a pedoni e ciclisti. Gli accorgimenti che potrebbero essere messi in atto a questo riguardo sono:

- vistosa evidenziazione cromatica del percorso;
- segnalazione preventiva dell'attraversamento sia per i fruitori del percorso sia per i conducenti di autoveicoli (limite di velocità 10 Km/h);
- differenziazione dei livelli tra percorso ciclo-pedonale e carreggiata stradale (almeno 30/40 cm.);
- raccordo "secco" tra carreggiata stradale e percorso ciclo-pedonale rialzato;
- strettoia molto marcata in corrispondenza dell'incrocio, per il traffico motorizzato (non più di 20-25 cm. per parte).

## **6. Rotonde**

Nei punti in cui gli attraversamenti dovessero coincidere con una rotonda. Le soluzioni potrebbero essere:

- A. Spostamento dell'attraversamento con breve deviazione del percorso ciclo-pedonale, a valle o a monte della rotonda
- B. Lasciando invece l'attraversamento in corrispondenza della rotonda, creazione nella stessa di una fascia esterna o anello protetto con vistosa evidenziazione cromatica sul quale il ciclista ha la priorità rispetto agli autoveicoli comunque sopraggiungenti (vedi schizzo esplicativo). Questa seconda soluzione potrebbe comunque essere adottata su tutte le rimanenti rotonde. Esse costituiscono infatti punti ad elevato rischio oggettivo per i ciclisti in particolare se impegnati nella prosecuzione in linea retta e ancor più in svolta a sinistra.





## CONTESTUALIZZARE L'INTERVENTO

## Contestualizzare l'intervento

### A. Nello spazio

Come ripetutamente sottolineato, ogni problema è legato ad un'enorme quantità di altri.

Quindi, un intervento come la proposta oggetto del presente lavoro deve essere sin dall'inizio concepito nel più vasto contesto della generale mobilità urbana ed extraurbana o interurbana.

Un progetto che si proponga di cambiare l'attuale modello di mobilità basato sulla frammistione caotica di tutto con tutto, sull'utilizzo massiccio ed esclusivo dell'auto privata, su un'unica ed invasiva rete di mobilità motorizzata, dovrebbe essere fondato su alcuni criteri di logica elementare ancorché estremamente difficili da seguire.

1. Differenziazione di diverse reti di mobilità con caratteristiche tecnico-paesaggistiche completamente diverse in funzione delle diverse modalità di spostamento (urbana; di transito; da e per il circondario; interurbana).
2. Integrazione e collegamento delle diverse reti mediante nodi di smistamento che consentano l'agevole e rapido passaggio da una all'altra.
3. Localizzazione di determinati servizi in corrispondenza dei nodi di smistamento, in particolare ai margini dell'area propriamente urbana.

Il concetto è illustrato dal modello teorico rappresentato a lato.

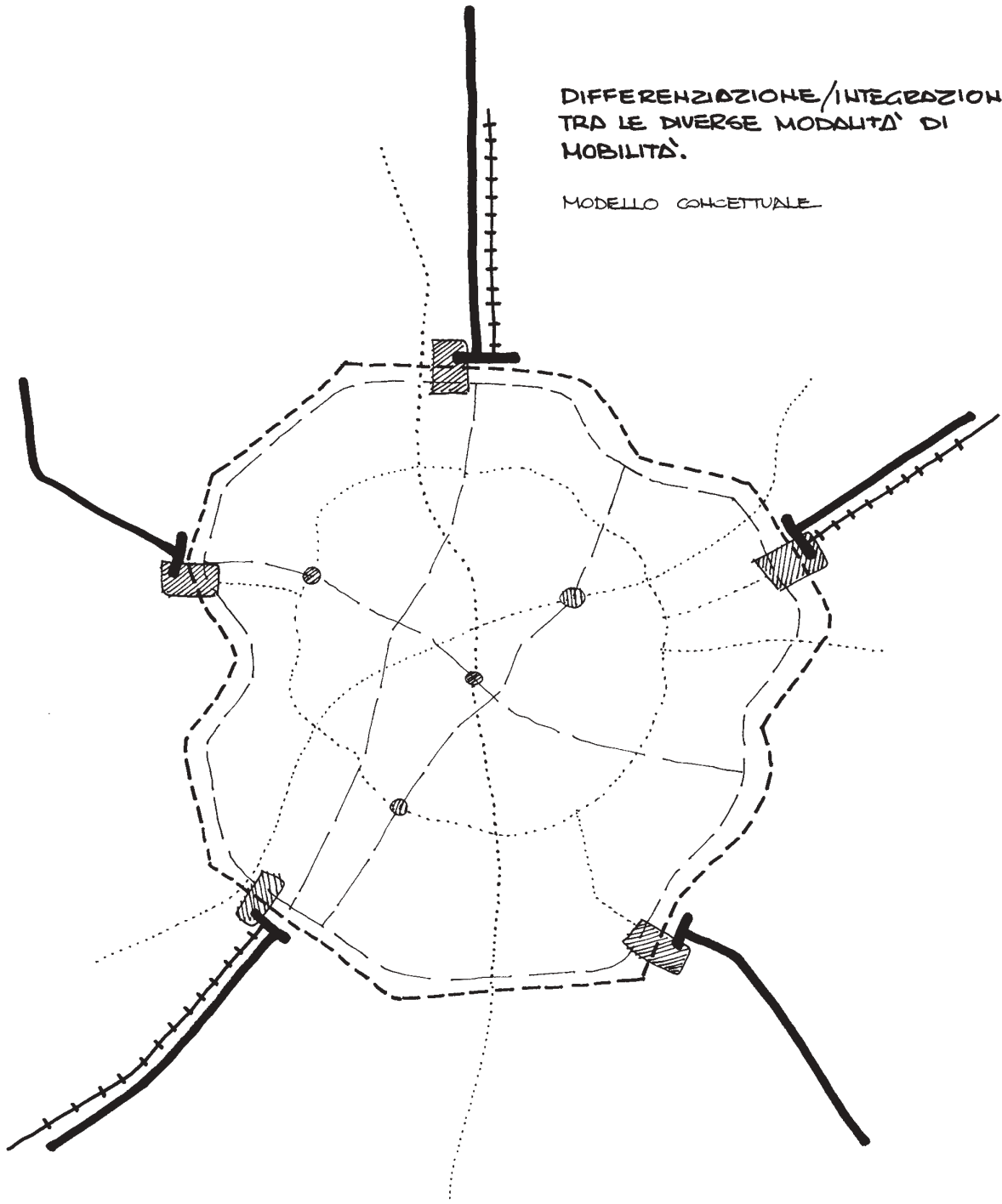
Il punto 3 è fondamentale. Gran parte del traffico motorizzato che attualmente soffoca Verbania è costituito dall'incessante andirivieni tra la zona propriamente urbana, sede di numerosi vitali servizi, e il circondario, in particolare le zone residenziali in collina. L'ubicazione di una serie di servizi, particolarmente di supermercati, ai margini della città, consentirebbe a questo tipo di utenza di non inoltrarsi in città per queste incombenze.





### B. Nel tempo

Inutile nascondersi che un intervento di questa portata comporterebbe un livello di impegno decisamente elevato e sotto molti profili. Progettuale, culturale, realizzativo, finanziario. Evidentemente, nella sua configurazione globale, che una volta realizzata costituirebbe l'avvio di un vero processo di profondo cambiamento qualitativo della immagine e del modo di vivere la città, non può essere realizzato dall'oggi al domani. Questo, a nostro parere, non costituisce un problema. La realizzazione potrebbe benissimo procedere per gradi, partendo dagli interventi meno onerosi. La questione è un'altra.. E cioè che ogni singolo e parziale intervento non abbia il carattere di episodicità. Quindi privo di un prima e di un dopo. Viceversa abbia il carattere di un tassello, magari piccolo, ma significativo, in relazione ad una visione d'insieme finale che si intende perseguire.

DIFFERENZIAZIONE/INTEGRAZIONE  
TRA LE DIVERSE MODALITA' DI  
MOBILITA'.

MODELLO CONCETTUALE



- MARGINE AREA URBANA
-  ARTERIE DI COMUNICAZIONE INTERURBANA SU GOMMA
-  TRASPORTO PUBBLICO INTERURBANO
- TRASPORTO PUBBLICO URBANO
- ..... RETE DI MOBILITA' CICLO-PEDONALE
-  NODI DI SMISTAMENTO TRA I DIVERSI TIPI DI MOBILITA' E SERVIZI VARI (PARCHEGGIO - MARKET - UFFICI - NOLEGGIO BICI ECC.)
-  NODI DI SMISTAMENTO TRA BICI E TRASP. PUBBL. URBANO

## Proposte integrative

Durante la raccolta di firme, abbiamo ricevuto da amici e cittadini suggerimenti ed indicazioni circa iniziative che potrebbero concorrere a favorire l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto. Le riportiamo di seguito:

- togliere ogni divieto di parcheggio per le biciclette davanti a condomini ed edifici vari;

- promuovere una campagna informativa sull'utilizzo di biciclette elettriche per facilitare i percorsi in salita (vedi frazioni collinari);

- promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta quale abituale mezzo di trasporto tra gli studenti tramite veri e propri corsi di formazione ed informazione nelle scuole;

- promuovere l'utilizzo di biciclette a tre ruote con ampio portapacchi, e/o del rimorchio per biciclette, utilissimi per fare la spesa e portare i bambini a scuola e a spasso;

- la ciclovia. Questa proposta è un po' più impegnativa, ma molto interessante vista la caratteristica parzialmente collinare di alcune frazioni. La ciclovia (utilizzata in molti paesi del nord Europa) è una sorta di piccola rotaia trainante mossa elettricamente e collocata a bordo strada, che permette di superare senza fatica salite anche impegnative. Viene fatto rilevare come un congegno del genere debitamente installato su, per esempio, parti della vecchia strada Intra-Premeno potrebbe favorire l'utilizzo della bicicletta per gli abitanti delle frazioni collinari oltre che rappresentare una ottima attrattiva turistica. Interessante sarebbe inoltre, e per chiudere in cerchio, che l'energia necessaria al funzionamento della ciclovia fosse fornita, in presa diretta, da una delle piccole centrali idroelettriche presenti sul nostro territorio e debitamente riattivata.

ALLEGATI

---

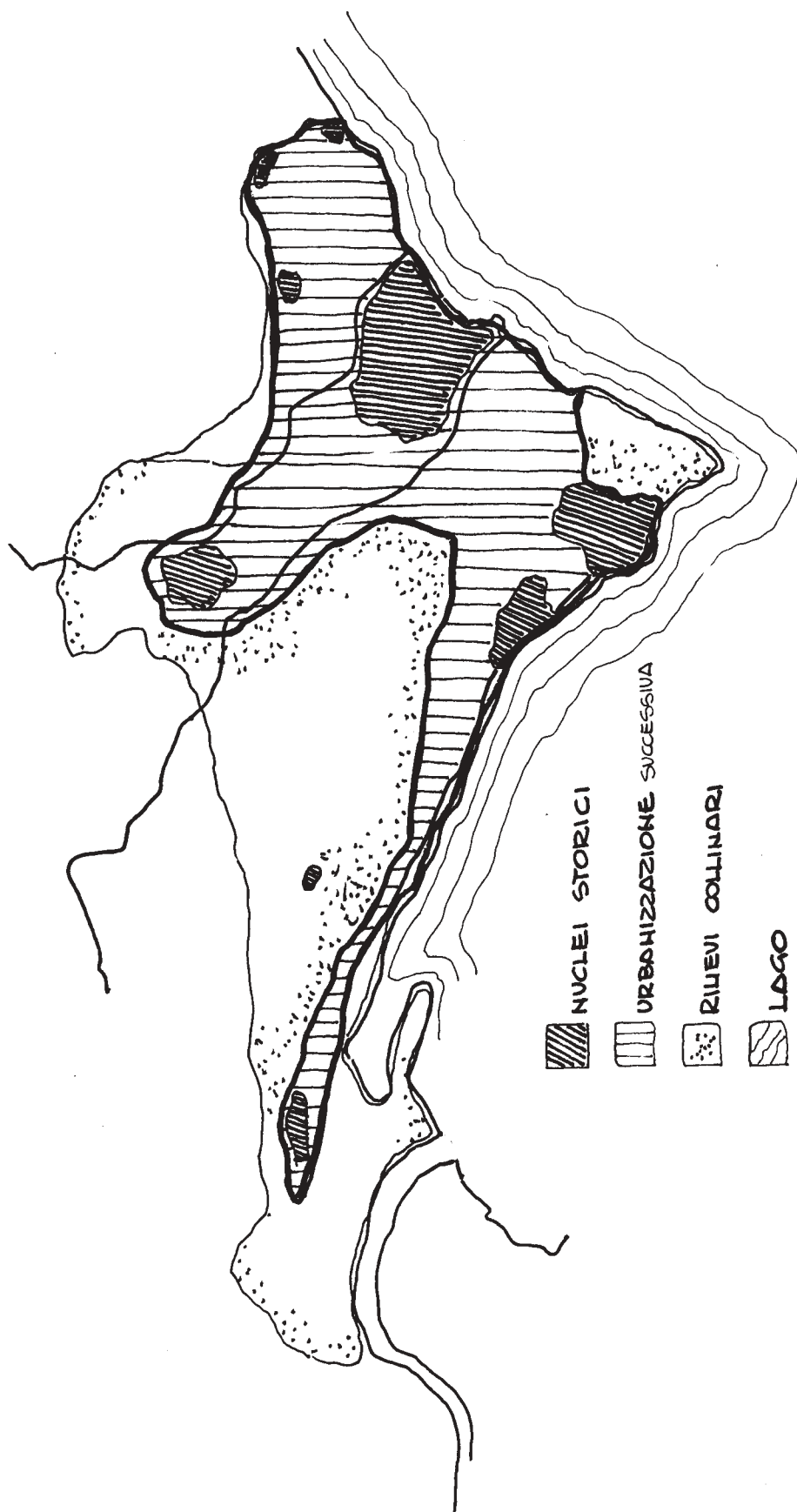
### **Particolarità del territorio verbanese: difficoltà ma anche opportunità**

Il territorio del comune di Verbania presenta caratteristiche di notevole varietà, articolazione, complessità, eterogeneità. Queste caratteristiche sono dovute a due ragioni fondamentali. Da una parte, la stessa conformazione geografica del luogo. L'area relativamente pianeggiante sulla quale si sono storicamente sviluppati gli insediamenti urbani originari presenta contorni molto articolati, fisicamente determinati dalla presenza del lago da un lato e degli accentuati rilievi montani dall'altro.

Ne è scaturita una conformazione urbana tutt'altro che semplice, compatta, omogenea e ben determinata dal punto di vista planimetrico, "costretta" com'è a serpeggiare, insinuandosi tra montagna e lago.

L'altra ragione consiste nel fatto che l'attuale città è il risultato di un processo di saturazione progressiva, a partire dagli anni '60, degli spazi liberi tra i nuclei storici di partenza.

Se tutto ciò, da un lato, rappresenta indubbiamente una notevole difficoltà nel tentativo di riorganizzare lo spazio urbano con criteri di maggiore vivibilità, dall'altro costituisce una potenzialità dalle caratteristiche uniche ed una enorme risorsa dal punto di vista paesaggistico, nonché una autentica appassionante sfida che, se vinta, darebbe ad una Verbania, restituita alla vivibilità, il valore di un esperimento di altissima qualità urbanistico-ambientale-culturale. Che per la sua emblematicità potrebbe avere enormi e positive ricadute di carattere culturale, turistico di qualità ed economico



## **Suolo pubblico, sosta, larghezza delle strade, velocità.**

Una considerazione di carattere generale sulla enorme quantità di suolo pubblico attualmente destinata ai veicoli in movimento e/o sosta.

Ci riferiamo in particolar modo alla spropositata larghezza delle sedi stradali, guarda caso in nuovi tracciati o in ampliamenti di vecchi tracciati a partire dai fatidici anni '60 del secolo "scorso".

Da un esame anche semplicemente visivo, ma compiuto nella veste di pedone o ciclista la cosa risulta evidente ed eclatante.

La larghezza della carreggiata stradale, e quindi delle corsie per senso di marcia, è un dato di estrema importanza perché si riflette inevitabilmente su una serie di parametri che determina in notevole misura la minore o maggiore vivibilità di un ambiente urbano.

Possiamo ricondurli a due grandi capitoli:

1. la maggiore o minore superficie di suolo pubblico destinata ad asfalto;
2. la maggiore o minore velocità dei mezzi in circolazione.

Sulla prima questione bisogna far rilevare che le immense spianate d'asfalto, costituite dalle nostre strade e relativi parcheggi, sono deprimenti, opprimenti sotto ogni punto di vista, nonché, come vedremo, pericolose, anche per lo stesso automobilista. Esse sono, in generale, un costume tipicamente italiano. Basti pensare che, in Francia, persino i parcheggi delle autostrade vengono realizzati con criteri paesaggistici e di elevata vivibilità. La superficie ad asfalto di un parcheggio su una qualsiasi autostrada francese è circa il 50% del totale, il rimanente 50% è destinato a verde. Ogni 10/12 posti macchina vengono create ampie aree divisorie a prato, alberi ed aiuole fiorite. Ombra, tranquillità, relativo silenzio, frescura, cestini per i rifiuti in numero e di capacità adeguati. Pulizia.

Da noi immense spianate di nudo asfalto sulle quali potrebbero atterrare aerei di medie dimensioni, non un albero, pattume puzzolente per ogni dove, calura insopportabile nelle torride giornate estive, andirivieni frenetico in ogni direzione. In una parola mortale squallore. Certo per realizzare un parcheggio alla francese è necessario il doppio della superficie a parità di posti auto...

Sulla seconda questione, la larghezza spropositata delle carreggiate stradali a partire dagli anni '60, é scientificamente dimostrato che la velocità alla quale un conducente è disposto a far viaggiare il proprio veicolo è direttamente proporzionale alla larghezza complessiva della sede stradale a disposizione.

Le prove possono essere ricavate da questo immaginario e trasgressivo esperimento scientifico.

Siamo su una autostrada a due o tre corsie per senso di marcia. Su una carreggiata a tre corsie e completamente sgombra possono essere raggiunte, senza particolari apprensioni da parte del conducente, velocità di 200 e più Km/h. Immaginiamo per un attimo che due muri alti due metri spuntati dal nulla delimitino improvvisamente e su entrambi i lati la corsia che stiamo occupando e sulla quale stiamo viaggiando molto rilassati a più di 200 Km/h. In teoria nulla è cambiato, ma cambia completamente la percezione della situazione. Immediatamente nel conducente si crea una tensione da pericolo incombente assolutamente fisiologica che lo induce prontamente a diminuire la velocità. Se la sede stradale fosse larga come la corsia che stiamo occupando la nostra velocità non supererebbe i 50 – 60 Km/h.

Così come, quando da lontano avvistiamo una marcata strettoia, siamo fisiologicamente costretti a rallentare. Più la strettoia è stretta più la velocità scenderà.

Tutto questo per dire che c'è una relazione matematica, quindi ben precisa, tra spazio a disposizione nel senso trasversale, anche solo di tipo visivo, e velocità alla quale il veicolo può essere condotto. E per dire inoltre che tutte le nostre sedi stradali urbane, e particolarmente a partire dai fatidici anni '60, sono troppo larghe ai fini del contenimento entro parametri di sicurezza della velocità dei veicoli in ambiente urbano (30 max 40 Km/h). Vedasi l'esempio eclatante di corso Europa e quello ad elevatissimo rischio di via Renco a Trobaso. In queste condizioni di spropositata larghezza i cartelli con limite di velocità a 50 Km/h, sono nient'altro che patetici controsensi. E' evidente che le succitate larghezze sono il frutto di un'unica ed esclusiva preoccupazione progettuale: lo scorrimento veloce del traffico motorizzato.

Quindi, per concludere, un criterio di carattere generale adottabile nella prospettiva di un recupero di vivibilità dell'ambiente urbano, dovrebbe e potrebbe essere quello della *riduzione della larghezza di tutte o gran parte delle sedi stradali.*

Lo spazio sottratto alla velocità, aggiunto a quello eventualmente sottratto alla sosta, creerebbe un'enorme quantità di superficie da destinare ad altri scopi e precisamente:

- mobilità ciclo – pedonale
- verde pubblico.

Se pensiamo che le larghezze delle principali tipologie di veicoli sono le seguenti:

1. auto                   ingombro trasversale cm 170
2. camioncino       ingombro trasversale cm 190
3. camion e tir       ingombro trasversale cm 240

Se inoltre consideriamo che in ambiente urbano i veicoli del terzo tipo non dovrebbero poter accedere, ne consegue che una larghezza ragionevole per una corsia di transito a velocità fisiologicamente limitata potrebbe essere:

larghezza camioncino o camper cm 190, più cm 25 di agio per parte, uguale ad un totale di cm 240.

Con questa larghezza di carreggiata l'automobile fruirebbe di un agio pari a cm 35 per parte.

Essa potrebbe essere ulteriormente ridotta in caso di attraversamento pedonale e/o ciclo – pedonale. Per esempio se un'automobile avesse in corrispondenza di un attraversamento ciclo – pedonale una larghezza utile per passare di m 2 (l'ingombro dell'auto è di m 1,7), il conducente si troverebbe a dover ridurre la propria velocità praticamente a zero anche in assenza di cartelli indicatori.

## **Altri interventi urgenti (e relativamente poco costosi) in direzione vivibilità**

E' possibile ipotizzare una serie di altri interventi relativamente semplici e quindi poco costosi, non particolarmente utopistici, realizzando i quali la vivibilità della città trarrebbe grande giovamento? A noi sembra di sì.

### **Esempio n°1**

Perché in corrispondenza delle grandi rotonde del tribunale di Pallanza e di piazza Teatro ad Intra non si piantano in ordine sparso, e quindi con criteri di naturalità, un certo numero di alberi di alto fusto tipo ippocastani o platani o tigli o faggi (magari rossi)? Maestosi alberi che sicuramente renderebbero i suddetti siti lievemente più ameni ( o se si preferisce meno deprimenti) oltre che ombreggiati? I fondi per l'acquisto delle essenze e la loro piantumazione potrebbero essere ricavati dalla messa all'asta del megaschermo elettronico di recente installazione alla rotonda del tribunale.

### **Esempio n° 2**

Perché non si ricavano lungo tutte le principali strade e piazze alcuni metri quadrati di suolo pubblico sottratto all'asfalto e ad un posto auto per piantare alberi di alto fusto, dispensatori di ombra e di sollievo psico-fisico per le persone oltre che per gli uccelletti?

### **Esempio n° 3**

Perché non rendere fruibile al passeggio naturalistico e alla balneazione entrambe le fasce di greto dei due principali torrenti, attualmente infestate da intrichi impenetrabili di vegetazione, mediante un intervento di semplice pulizia e manutenzione e creando qua e là qualche scala o rampa di accesso?

### **Esempio n° 4**

Perché non abolire la maggior parte dei sensi unici e vietati al traffico motorizzato con grande risparmio nella manutenzione della segnaletica verticale nonché drastico abbassamento della velocità nel suddetto? E contestualmente consentire alle biciclette (come viene sistematicamente fatto in Francia) libera circolazione in ogni direzione?

### **Esempio n° 5**

Perché non creare in via Renco e in Via Repubblica a Trobaso due ampi marciapiedi ai lati della carreggiata con conseguente riduzione della medesima al fine di evitare, come attualmente avviene, che tir autobus e automobili sfreccino a 70-80 km/h radendo i cancelli e le porte di casa?

Si potrebbe continuare, ma per questa volta ci fermiamo qui.

## **Per innescare il circolo virtuoso**

Se la creazione di un abbozzo di rete per la mobilità ciclo-pedonale è uno dei presupposti materiali indispensabili nel tentativo di invertire le distruttive tendenze in atto, dobbiamo anche avere consapevolezza della complessità ed ampiezza del problema “mobilità”. Tra le tante facce della questione, una ci sembra di cruciale importanza. A nulla varrebbe la sola presenza fisica di una opportunità se poi questa non venisse colta, capita, utilizzata.

Qui si tratta di aspetti squisitamente culturali, nel senso di abitudini, mentalità, modi di porsi.

Questo per dire che un serio tentativo di cambiamento non può limitarsi alla pura e semplice realizzazione dei percorsi, ma deve necessariamente essere accompagnato da un insieme di iniziative di carattere culturale, informativo e formativo a livello cittadino.

E prolungate nel tempo. Possono andare dalla istituzione di alcune giornate all'anno di fermo-auto in concomitanza con manifestazioni di vario tipo, a iniziative di informazione e formazione all'uso della bicicletta, alla illustrazione di aspetti tecnici quali l'attrezzatura necessaria per fare la spesa o la tecnica ergonomica di salita, a conferenze su tematiche connesse, dall'aria che respiriamo alla necessità del movimento per mantenersi in salute, alla messa in crisi di quella equazione tipicamente italiana che fa dell'auto e del suo utilizzo una questione di status symbol. Oppure alla istituzione di un incentivante bonus per fermo-auto più opzione bici in forme magari simpaticamente giocose, e così via. Solo in questo modo organico ed articolato è possibile sperare di sviluppare nuovi comportamenti da parte dei cittadini.

## **Criterio di naturalità**

Sembra proprio che madre natura sappia operare “naturalmente” nella creazione del paesaggio con criteri estetici di elevato livello. Non altrettanto si può dire, purtroppo, per le opere dell’uomo. Il più delle volte egli sente l’impellente esigenza di segnare il più possibile della propria presunta superiorità il suo operare.

Geometrie rigidamente impostate e delimitate, materiali totalmente artificiali o artificializzati (basti pensare all’enorme differenza spesso trascurata tra una pioda a “spacco” e una segata a macchina), cordoli di delimitazione rigidamente definitivi e rimarcati, superfici di impressionante omogeneità per non dire squallida uniformità, e così via.

Il tutto determina risultati estetico-formali in genere fastidiosamente artificiali, banali, oltre che enormemente costosi.

Proprio il contrario del modo di operare di madre natura, sovraneamente incurante, perlomeno nella creazione del paesaggio, di rigide delimitazioni, brusche interruzioni ed eccessive uniformità.

E’ possibile ispirarsi ad essa nei nostri interventi sull’ambiente, con grande giovamento spirituale ed economico? O vogliamo a tutti i costi far prevalere gli interessi del business, comunque lo si voglia chiamare, e la nostra insopprimibile ed un poco ottusa volontà di “lasciare il segno”?

## Qualcosa si fa, ma.....

In verità diversi chilometri di pista ciclabile sono stati realizzati nella nostra zona, da qualche anno a questa parte, dentro e fuori il Comune di Verbania. Ma sono praticamente tutti su percorsi extraurbani a carattere prevalentemente turistico e paesaggistico. Ottima cosa.

Ma evidentemente la visione è quella di bicicletta come mezzo di evasione-ricreazione (la pedalata) piuttosto che come mezzo di trasporto abituale per muoversi in città.

Vediamo alcuni casi concreti.

### Caso 1

La pista ciclo-pedonale lungo la litoranea Intra-Pallanza.

Ottimo esempio di superficie ad asfalto sottratta all'imperversare dell'automobile e restituita alla vivibilità dell'ambiente urbano e delle bellezze naturali da parte delle persone. Finalmente questo tratto di litoranea, altrimenti impraticabile, può essere goduto in tutta tranquillità e sicurezza da amanti dello joggin, della bici o del semplice e corroborante passeggio a piedi. Con grande beneficio spirituale e fisico per tutti. Finalmente un esperimento coraggioso sulla validità del quale oggi non ci sono dubbi di sorta.

Ma.....

la mancanza di un collegamento valido, protetto e scorrevole tra il piazzale Flaim e villa Maioni rende questa meritoria iniziativa monca, proprio nel punto più trafficato e quindi più pericoloso per il ciclista, in specie se impegnato nella direzione Intra - Pallanza.

### Caso 2

La pista ciclo-pedonale Renco-Ponte di Santino.

Ottimo esempio di utilizzo intelligente ed ecocompatibile dell'asfalto.

Ma.....

ben altra valenza avrebbe questo percorso se fosse integrato in un più ampio contesto che lo collegasse, a valle con l'abitato di Intra, a monte con la carrozzabile Santino-Rovegro-Cicogna e quindi con la sentieristica della Val Grande.

Sono inoltre ormai evidenti segni di deterioramento del fondo nella parte alta del percorso nonché delle barriere protettive nei punti pericolosi.

### Caso 3

La pista ciclo-pedonale Località Canton Magistris (Costa Azzurra) - piana di Fondotoce-Feriolo.

Ottima realizzazione, anche questa a carattere paesaggistico-naturalistico, nonché primo spezzone di quello che potrebbe diven-

tare un percorso di collegamento litoraneo interurbano tra gli abitati di Intra, Pallanza, Suna, Fondotoce, Feriolo, Baveno, Stresa, e così via sino ad Arona da un lato. E in direzione del confine con la Svizzera dall'altro.

Ma.....

la scarsa segnaletica in corrispondenza dell'abitato di Feriolo ne rende problematica l'individuazione e l'utilizzo in questo tratto. Dopo l'abitato di Feriolo in direzione Baveno si susseguono ben tre situazioni ad elevato rischio. La prima: la piazzola per sosta auto in sterrato, all'altezza del ristorante "Battello del golfo", interrompe la pista con un pericoloso gradino non raccordato tra parte sterrata e parte asfaltata. La seconda: all'altezza del Cantiere Nautico che viene subito dopo, la pista ciclabile improvvisamente sparisce e riprende circa duecento metri più avanti. In questo tratto il ciclista si trova pericolosamente stretto tra i muri di cinta a lago e il traffico veicolare sostenutissimo in contromano. Lo stesso dicasi dopo la passerella, in corrispondenza dello svincolo autostradale, dove chi proviene da Feriolo, in direzione Baveno, si trova improvvisamente catapultato e con visibilità zero nella trafficatissima sede stradale. Come dire: adesso sono cavoli tuoi.

#### Caso 4

I brevi tratti di pista ciclabile nel quartiere di S. Anna.

Qui ci troviamo in una situazione decisamente strana. Che significato possono avere brevi tratti di pista ciclabile di non più di cento-duecento metri senza né un prima né un dopo? Potrebbero averlo, ma solo in prospettiva, solo se iniziali spezzoni di un progetto più ampio in vista della creazione di una rete di mobilità ciclo-pedonale del tipo di quella qui proposta. E' così? Nel frattempo creano solo confusione e soprattutto risultano inutili.

#### Caso 5

La pista ciclo-pedonale Crociera-stazione ferroviaria.

Ottima realizzazione che consente di muoversi al riparo dell'intensissimo traffico sulla statale, in particolare per gli abitanti di Fondotoce che intendono recarsi al cimitero. Per chi invece intende proseguire verso Gravellona e soprattutto per chi ne proviene e volesse immettersi, la fine (o l'inizio) improvvisa del percorso, in corrispondenza della strettoia costituita dal sottopasso della ferrovia, determina una situazione ad alto rischio. Ancora una volta, a questo punto, sono cavoli tuoi.

Questi esempi ci dicono che, se qualcosa viene indubbiamente realizzato, è molto carente la contestualizzazione di tali interventi in una visione più ampia ispirata ad un effettivo utilizzo della bicicletta per spostarsi in sicurezza fuori o dentro la cerchia urbana.

## **Proposta di ricerca scientifica tesa a dimostrare la superiorità tecnologica della bici sull'auto**

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"*

Domanda: esiste un mezzo di trasporto meno scandalosamente arretrato dell'automobile?

Risposta: sì. La bicicletta.

Però non vogliamo essere categorici, quindi formuliamo il concetto sotto forma di ipotesi di lavoro per una eventuale futuribile e scientifica ricerca sulla interessante questione. Essa potrebbe prendere in considerazione l'analisi di alcuni parametri chiave da mettere a confronto. Ci limitiamo ad indicare i primi che ci vengono in mente.

Resa energetica.

Come abbiamo già accennato è il rapporto tra lavoro utile prodotto da un sistema e l'energia in esso immessa per produrlo. Nei marchingegni meccanici di qualsiasi tipo è sempre inferiore a uno. Vale a dire che il lavoro utile prodotto da una macchina è sempre minore della energia consumata per produrlo. In caso contrario avremmo il chimerico, non ancora realizzato e forse irrealizzabile "moto perpetuo".

Nel caso del motore a scoppio, che fa muovere le automobili ma anche i camion, gli autobus, i decespugliatori, le motoseghe, per non parlare delle navi e delle ruspe, la resa energetica, come abbiamo visto, è scandalosamente bassa, intorno al 10, massimo 15 per cento. Questo non sembra turbare, per ora, i placidi sonni dei produttori di mezzi motorizzati in genere e, tantomeno, quelli dei produttori di carburanti.

E', per converso, intuitivamente evidente l'enorme resa energetica della bicicletta, il cui motore é la persona umana in carne, ossa e vestiti. Probabilmente il corpo umano é qualcosa di sostanzialmente diverso da un marchingegno meccanico, per quanto sofisticato. Può quindi, ci chiediamo, sfuggire alla ferrea legge fisica di cui sopra? In particolare quando applicato quale motore a quel mirabile connubio di leggerezza, semplicità, quasi totale assenza di attriti e quindi scorrevolezza che é la bicicletta?

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 é 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.

Entità investimento iniziale.

Andrebbe definito mediante un rapporto tra costo di una bicicletta nuova di media qualità e quello di un'automobile di analoga fascia. Siamo convinti che l'indagine di mercato darebbe valori oscillanti intorno all' 1 su 60, vale a dire che un'automobile richiede un investimento di circa sessanta volte superiore a quello di una bicicletta.

Costi di gestione e manutenzione.

Da un lato carburante, pedaggi per parcheggio ed autostrade, assicurazione, bollo, patente, sanzioni pecuniarie, tagliandi di manutenzione e materiali inerenti, riparazioni, costosissimi pezzi di ricambio, necessità di mano d'opera superspecializzata.

Dall'altro nessun carburante di derivazione petrolifera, nessun pedaggio, niente assicurazione obbligatoria, niente patente e bollo, nessun tagliando, semplici operazioni di pulizia e lubrificazione che possono essere benissimo svolte dall'interessato, ogni tanto un cambio di copertoni dal costo modestissimo, sostituzione periodica dei pattini frenanti, qualche foratura riparabile sul posto in pochi minuti, disponendo dell'apposito kit, ingombro minimo e quindi grande facilità e comodità di parcheggio a costo zero, nonchè di ricovero al coperto del mezzo. Una seria ed approfondita indagine potrebbe arrivare ad una dettagliata quantificazione delle singole voci.

Salta agli occhi fin d'ora l'enormità della differenza tra i costi di gestione di un mezzo di trasporto e dell'altro.

Capacità di carico.

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

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.

Anche qui si evince la spettacolare superiorità della bicicletta. Essa é 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.

Velocità.

Anche qui non dobbiamo lasciarci ingannare dall'apparenza che deriva da un superficiale esame dei soli valori assoluti. Se é vero com'è vero che un'automobile é in grado di raggiungere teoricamente fantastiche velocità, impensabili per un pedone o ciclista, questo non significa granchè in una visione più articolata, complessa e soprattutto realistica della questione. Infatti bisognerebbe, per cominciare, distinguere tra piccole, medie e grandi distanze.

Sosteniamo che su piccole distanze, particolarmente in ambito urbano e oggi più che mai, la bicicletta é un mezzo di trasporto ideale, molto più veloce dell'automobile. Una ricerca sperimentale sul campo potrebbe, a nostro parere, dimostrarlo agevolmente vuoi in generale vuoi, a maggior ragione, nella nostra frazionata ed articolata realtà verbanese.

Proponiamo una gara di velocità tra due gruppetti, uno di automobilisti e uno di ciclisti (debitamente attrezzati con borsoni e/o cassetine) impegnati, di sabato mattina, in almeno cinque differenti commissioni (spesa compresa), dislocate spazialmente nei

quattro nuclei storici di Intra, Pallanza, Suna e Trobaso.

Ai fatti del riscontro sperimentale la parola.

Ma anche sulle grandi e medie distanze l'utilizzo di un mezzo individuale quale l'automobile (ma lo stesso discorso potrebbe valere per l'autocarro), ad un esame appena attento risulta irrazionale sotto parecchi profili. Velocità compresa.

Ci scusiamo se, per corroborare la tesi, faremo alcune piccole digressioni.

Allo scopo di favorire la mobilità basata sul mezzo di trasporto individuale e su tutto il territorio nazionale, nel giro di una ventina d'anni soltanto è stata creata una megarete di autostrade peraltro totalmente intasata e palesemente insufficiente allo smaltimento del pesantissimo traffico motorizzato così incentivato.

Quando risulta evidente al più elementare buon senso la superiorità tecnologica, su queste distanze, della strada ferrata. Pensiamo a parametri quali il consumo energetico, la capacità di carico, la sicurezza e, appunto, la velocità.

Già oggi, alla stazione ferroviaria di Omegna si vedono transitare da e per la Svizzera treni carichi di TIR con i conducenti comodamente alloggiati nel vagone di testa. Un sistema del genere potrebbe essere concepito su scala nazionale sia per il trasporto delle merci sia per quello delle auto private. Convertendo la megarete autostradale ormai palesemente insufficiente in una più che sufficiente rete di trasporto ferroviario. Come? Installando sulla attuale sede stradale almeno tre linee ferroviarie per senso di marcia, efficienti, manutenzionate a dovere e veloci. Senza alcuna limitazione nella possibilità di carico gratuito di bicicletta al seguito. Per fare un esempio a noi vicino, sulla Milano-Laghi attualmente costantemente e spaventosamente intasata potrebbero comodamente sfrecciare veloci metrò di superficie (ce ne starebbero 4-5 linee per senso di marcia) per pendolari con bici al seguito. Al terminal, strategicamente ubicato, il pendolare si trasformerebbe, seduta stante, in ciclista inoltrantesi nel cuore di una metropoli a verde, vivibile, respirabile, accogliente, rilassante, tranquilla, in una parola bella. Con grande giovamento di *quasi* tutti.

Forse l'unica scala dimensionale sulla quale l'utilizzo dell'auto nonché del trasporto merci su gomma potrebbe avere un senso è quella tra la media e la piccola, ma solo a condizione che sia organicamente integrata con le altre forme di mobilità non invasive. Per intenderci, da una rete nazionale di terminals strategicamente ubicati, auto e autocarri potrebbero "scendere" dal treno per raggiungere agevolmente e senza particolari intoppi la destinazione finale, o quasi finale, su asfalto ecologicamente concepito.

In una concezione globalmente integrata e qualitativamente diversa della mobilità dovrebbero poi essere individuate una miriade di "isole" urbane e non (zone naturali), interdette, salvo particolari esigenze, al traffico motorizzato. In tali isole ci si potrebbe inoltrare solo con mezzi di trasporto privato ecologici (piedi, bicicletta, cavallo o altro) o pubblici. Chiaramente di rivoluzione economico-culturale trattasi, ma "solo" in riferimento al totalmente irrazionale stato di cose *presente*.

Ci siamo dilungati un poco sui parametri di base che la ricerca proposta dovrebbe, a nostro parere, prendere in considerazione. Ma molti altri potrebbero essere individuati. Ci limitiamo ad indicare schematicamente alcuni.

- Ingombro fisico del mezzo.
- Facilità/difficoltà di parcheggio.
- Ricovero del mezzo.

Durata, obsolescenza, svalutazione del mezzo.

Impatto ambientale in ordine a:

- Inquinamento acustico.
- Emissione di inquinanti nell'atmosfera.
- Spreco energetico.
- Occupazione del suolo.
- Tipo e quantità di infrastrutture necessarie.
- Rottamazione.

Qualità della relazione uomo-ambiente.

Qualità della relazione uomo-proprio simili.

Qualità della relazione uomo-se stesso-proprio corpo.

In generale, differenze etico-ideologico-culturali indotte dai due mezzi di trasporto.

Altri che per il momento ci sfuggono potrebbero probabilmente essere considerati. Attendiamo contributi e suggerimenti in tal senso.

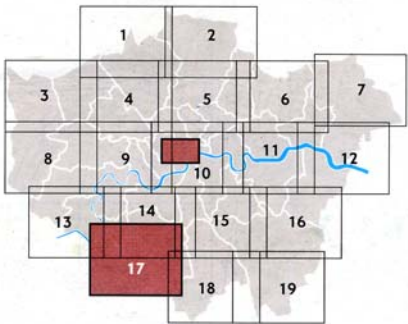
## Impariamo

*Reti di percorsi ciclopedonali urbane, ampie zone della città sottratte all'imperversare dell'auto, sia essa in circolazione od in sosta, tranquillità, verde, aria respirabile, in una parola vivibilità dell'ambiente urbano, sono già da tempo una realtà in molte città europee.*

*La carta ciclistica di Londra é stata fornita dal Sig. Giuseppe Natoli.  
Le fotografie sono della Sig.ra Rosy Di Mauro.*

Frontespizio della carta ciclistica di Londra

**Cycle guides are available for these areas**



**About this cycle guide**

London has a similar climate to great cycling cities such as Copenhagen and Amsterdam and Tokyo. Half of all trips currently made in London are less than two miles, about ten minutes by bike. We hope that this guide will encourage you to consider cycling in London.


All the routes shown here have been recommended and ridden by cyclists.


**This guide includes:**


- A street map of your area showing the best routes for cycling, stations, bike shops etc.
- An enlarged street map of central London
- A list of cycle shops
- A list of stations with cycle parking
- Useful contacts

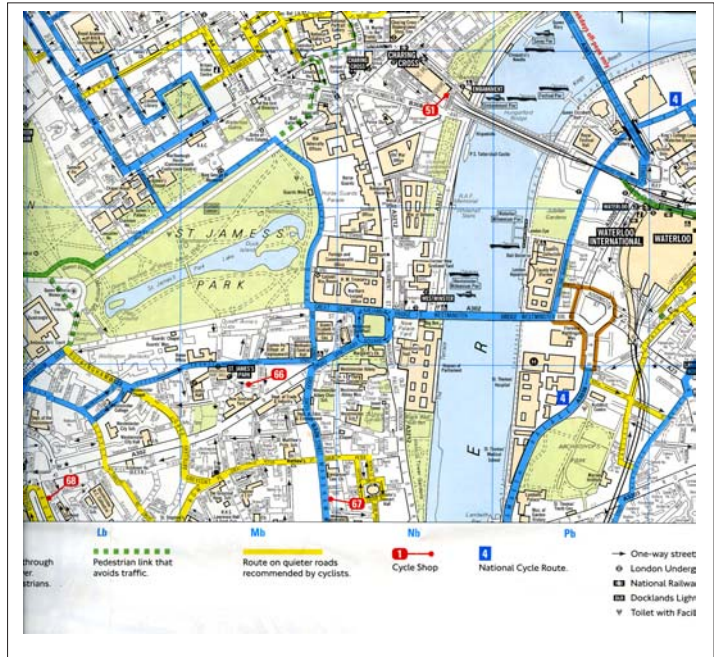
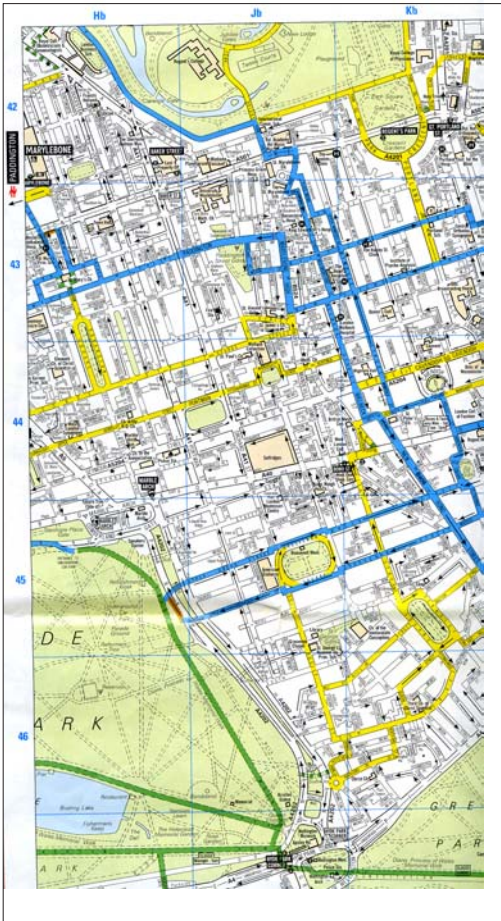
**This guide is one of 19 covering the whole of London.**

You can obtain guides for other areas by logging on to:  
[www.tfl.gov.uk/cycling](http://www.tfl.gov.uk/cycling)

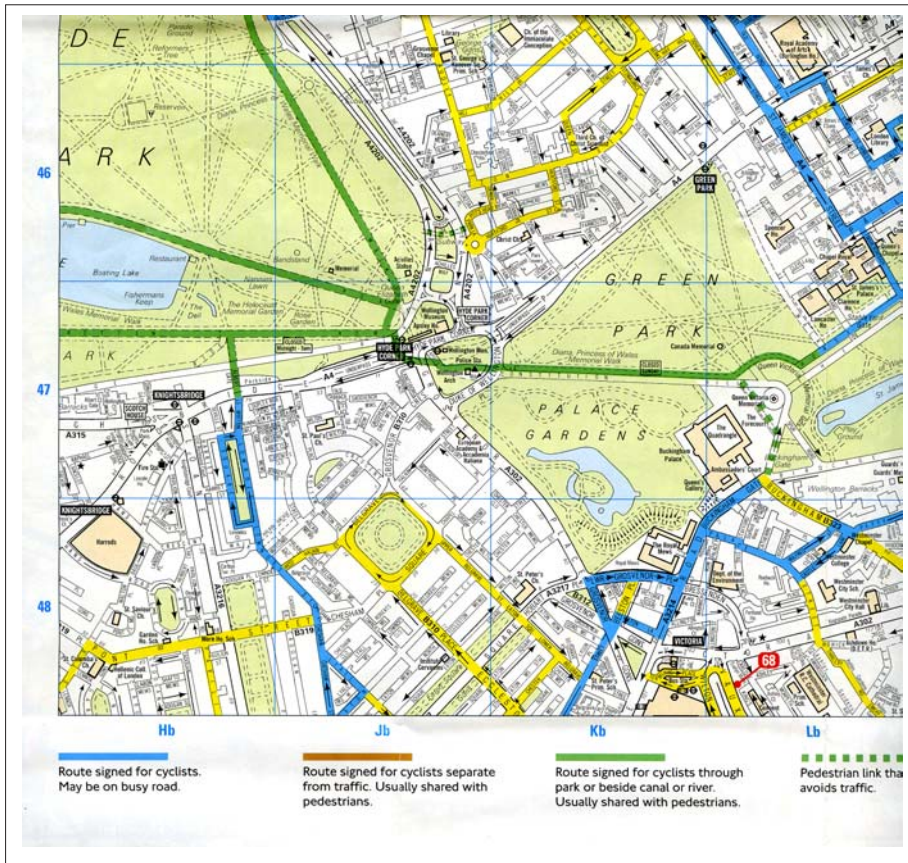
 Website [www.tfl.gov.uk](http://www.tfl.gov.uk)

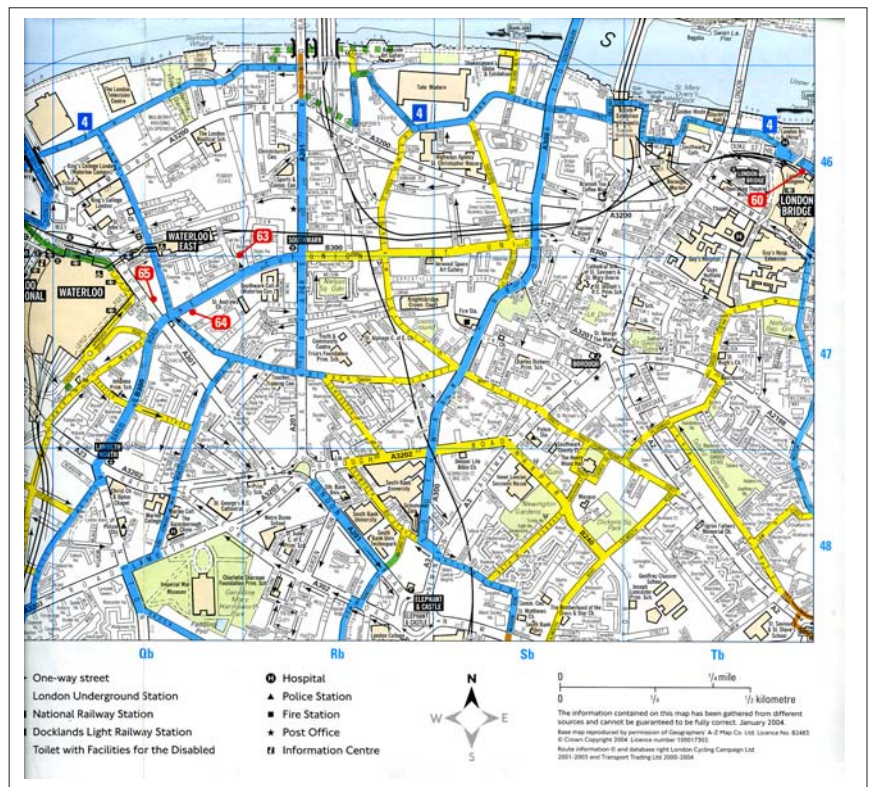
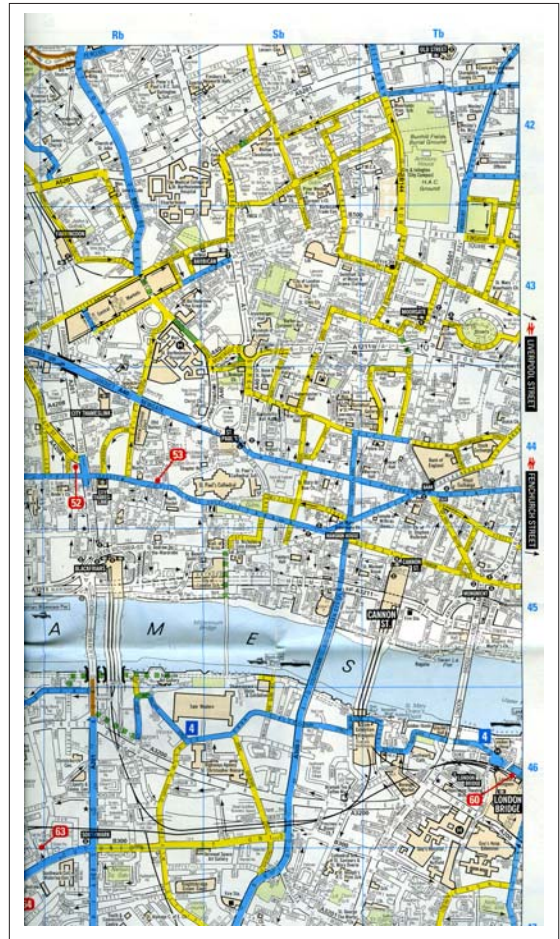
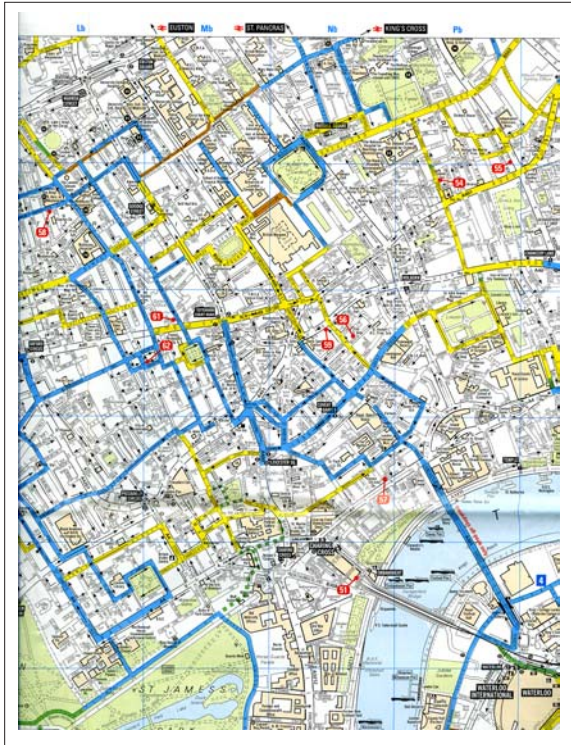
 24 hour travel information **020 7222 1234**

 Textphone **020 7918 3015**



Londra. Rete di percorsi ciclabili







**Amsterdam.**

Parcheggio della stazione centrale completamente occupato da biciclette.



**Zurigo.** Piazzale della stazione.

Anche qui un mare di biciclette. Sullo sfondo tramvai elettrico.



**Berna.** Dintorni della stazione.

Totale assenza di traffico motorizzato, biciclette, spazi liberi da auto in sosta, tramvai elettrico. Un altro modo di vivere la città.

**Berna.** Centro della città.  
Il ciclista può scorazzare in sicurezza e felice. Assenza di traffico, grandi spazi liberi, grandi parcheggi di biciclette



**Friburgo** in Germania.

Il grande centro storico é totalmente interdetto al traffico motorizzato. Solo mezzi pubblici elettrici, ciclisti e pedoni. Attenzione alla canalina però!

**Sempre Friburgo.**  
Tram elettrici numerosissimi ed estetici nonchè silenziosissimi attraversano in ogni direzione il centro della città



Ancora **Friburgo** con i suoi simpatici tram



**Zurigo** centro.  
Una funicolare silenziosissima collega in un continuo andirivieni la zona intorno alla stazione centrale con una zona collinare



**Strasburgo.** Piazza antistante la stazione centrale.  
Autosilo sulla sinistra. Alberi, niente auto in sosta, ampi spazi pedonali protetti, scarso traffico, tranquillità.

**Berna:** una piazza nel centro della città. Lo spazio, bene comune, viene correttamente utilizzato avendo quale unico obiettivo la vivibilità dell'ambiente urbano.



**Friburgo** in Germania. Pace, silenzio, tranquillità. Un bambino sguazza felice in pulitissima acqua corrente nel centro della città.



**Zurigo.**

A due passi dalla stazione centrale alberi secolari si specchiano nel grande fiume. Un perfetto esempio di totale vivibilità dell'ambiente urbano.



**Friburgo.**

In una città restituita al silenzio, alla tranquillità ed al passeggio, un pianista di strada può allietare ulteriormente l'atmosfera. Le attività turistiche e commerciali ne traggono grande giovamento. Impariamo.