

La terribile fine di Gastone Abele Palmeri, ciclista e pensionato settantunenne, sabato 27 settembre 2008 alla rotonda del Tribunale

Nota della Associazione di promozione sociale e culturale “bicincittà”

Verbania 7 ottobre 2008

Di fronte ad incidenti come quello occorso sabato 27 settembre 2008 al pensionato settantunenne Gastone Abele Palmeri, non possiamo non porci alcune domande. Simili gravissimi e tragici incidenti a carico di ciclisti e pedoni (non è la prima volta) sono dovuti a disattenzione, fatalità, avventatezza, stanchezza, imprudenza, insomma ad un insieme di circostanze contingenti e di carattere puramente soggettivo, quindi imprevedibili, oppure esistono in ambiente urbano, così come oggi si presenta, fattori di carattere *oggettivo* che in qualche modo predispongono, preparano, favoriscono eventi del genere? E rispetto ai quali le circostanze contingenti e soggettive di cui sopra costituiscono semplicemente la classica “ultima goccia”? Siamo fortemente propensi a sposare la seconda tesi e lo motiviamo.

Chi circola abitualmente in città con la bicicletta sa benissimo che il tragico evento alla rotonda del Tribunale potrebbe accadere decine di volte al giorno di ogni giorno dell’anno. “Miracolosamente” non avviene, per fortuna, con quella frequenza. Ma solo per fortuna. Diciamo questo perchè come ciclisti abituali, sperimentiamo in pratica ogni giorno situazioni che evidenziano con chiarezza estrema la presenza in città (non solo la nostra evidentemente) di condizioni oggettive, strutturali, che determinano un elevatissimo tasso di rischio, in particolare per l’utenza cosiddetta debole. Ma non solo.

Elenchiamo di seguito le prime cinque che ci vengono in mente con qualche considerazione ed alcune domande a margine.

1. L’eccessivo numero di mezzi motorizzati in circolazione

E’ una constatazione ormai banale se non fosse il primo e principale fattore a determinare un elevatissimo tasso di rischio per la utenza cosiddetta debole (pedoni, ciclisti, bambini, anziani) e non solo. Un fatto evidente sotto gli occhi di tutti e tutti i giorni dell’anno. Eppure dal livello nazionale (vedi spaventosa saturazione di tutta la rete autostradale e stradale italiana) a quello locale (vedi caotico ed intasatissimo traffico urbano), e da almeno tre-quattro decenni a questa parte, continua a *non* venir messa in atto una seria politica di offerta di mobilità pubblica in grado di competere seriamente, in termini di costi e soprattutto di *efficienza logistica*, con l’auto e l’autocarro. Perchè?

2. L’eccessiva velocità dei mezzi motorizzati in circolazione

Nella particolare configurazione spaziale dell’ambiente urbano verbanese praticamente nessuno rispetta il limite di velocità di 50 Km/h (velocità comunque eccessiva in ambiente urbano). Sui principali assi di scorrimento, dalla variante alla litoranea, da viale Azari a corso Cairoli a via Renco, ma non solo, tutti i mezzi, anche pesanti e pesantissimi, sfrecciano a velocità intorno ai 60-70 con, non di rado, punte di 80-90. Per rendersi conto della pericolosità della miscela tra questo dato e quello del punto precedente però bisogna provare a girare in bicicletta o a piedi. Tra i mezzi in circolazione si distinguono per “grinta” ed aggressività, purtroppo, anche i mezzi della nettezza urbana di tutte le taglie e gli autobus della linea Verbania-Omegna in cronico, consistente ritardo. Eppure, a quanto ci è dato vedere, continua a *non* venir messa in atto una seria politica di limitazione reale della velocità nè in termini repressivi, con capillari e costanti controlli, nè in termini di dissuasione preventiva con l’abolizione della sede stradale o carreggiata classica in ambiente urbano, nè con la istituzione di ampie zone con limite di 30 km/h. Tutte cose in atto da tempo in tutte le città europee. Perchè?

3. L'eccessivo numero di auto in sosta su suolo pubblico lungo gli assi di scorrimento urbano.

Emblematico il caso di viale Azari dove spazio vitale (e il caso di dirlo) per il ciclista viene sottratto da una lunga fila di auto perennemente in sosta autorizzata su un lato. Lo spazio già strutturalmente esiguo di impianti viari urbani concepiti secoli fa quando la motorizzazione nemmeno esisteva vengono ulteriormente ridotti a scapito della sicurezza. Comprendiamo l'esigenza di parcheggiare l'auto da qualche parte quando non è in movimento. Evidenziamo semplicemente un terzo dato oggettivo che sommato ai due precedenti contribuisce ad aumentare ulteriormente il tasso di rischio già elevatissimo. Chiediamoci: quanto spazio da dedicare alla mobilità ciclopedonale potrebbe essere ricavato eliminando le lunghe colonne di auto in sosta perlomeno sui principali assi di scorrimento cittadini? A che cosa la priorità?

4. Gli interventi "a pioggia" in assenza di una visione d'insieme.

Il principio di mettere in sicurezza il pedone dal traffico veicolare motorizzato mediante la creazione di marciapiedi è un principio in sé validissimo. Così come è, in sé, validissimo il principio di ridurre la larghezza della carreggiata per limitare la velocità dei mezzi motorizzati. Ma attenzione! Se questo tipo di interventi vengono effettuati *in assenza* di uno spazio *appositamente dedicato* alla bicicletta creiamo enormi condizioni di rischio per il ciclista ulteriormente "schiacciato" tra traffico veicolare e cordoli vari.

Oppure, se un moncherino di percorso ciclabile inizia e finisce nel nulla o si trasforma inspiegabilmente in un marciapiede che poi svolta bruscamente a destra restringendosi o semplicemente finendo, creiamo per chi si sposta in bicicletta ulteriori elementi di confusione, poca chiarezza, incertezza ed in definitiva rischio. Sono due semplici esempi, altri se ne potrebbero fare, che denotano una evidente e preoccupante mancanza di *visione d'insieme* nel pur lodevole tentativo di operare interventi a tutela della utenza cosiddetta debole. A quando un piano organico, complessivo, sul lungo periodo e soprattutto con visione d'insieme sulla mobilità sostenibile? A quando la realizzazione della corsia ciclabile semplicemente dipinta sull'asfalto da tempo proposta? A quando la realizzazione di una vera rete, veramente organica di percorsi ciclabili urbani alternativi utilizzando stradine storiche già esistenti e poco trafficate? A quando la soluzione tecnica dell'anello ciclistico a priorità in rotonda per i ciclisti da tempo proposta? A quando il coordinamento funzionale, in apposita commissione, tra Lavori Pubblici, Viabilità, Ufficio Tecnico, Vigili Urbani, Istanze Cittadine, strumento indispensabile per la realizzazione di una mobilità veramente sostenibile?

5. La cultura della fretta.

Abbiamo fretta. Siamo tutti di corsa e continuamente. Abbiamo poco tempo o non ne abbiamo affatto. O perlomeno così ci sembra e questo è determinante. Ogni rallentamento o attimo "perso" ci infastidisce. Alcuni secondi in più od in meno ci sembrano di "vitale" importanza. Abbiamo interiorizzato profondamente il modello culturale dello stress, della produttività a tutti i costi, della competitività. Pazienza, tolleranza, solidarietà condivisione e gentilezza ci sono, il più delle volte, e particolarmente in condizioni di traffico forsennato e per giunta intasato, sostanzialmente estranee. Ed è addirittura, viste le condizioni oggettive, comprensibile. Ma non giustificabile. L'educazione civica nelle scuole è stata abolita. Perché? Quella stradale non c'è mai stata. Perché?