

Dopo la presentazione del progetto-proposta “Con la bici in città” nella primavera 2006, molti avvenimenti positivi e proficui, tra i quali numerose occasioni di scambio di vedute con gli Assessori Rolla e De Benedetti nonché con la Giunta Comunale al completo, ci permettono ora di rilanciare ed approfondire il discorso. Sono infatti emerse con chiarezza una serie di questioni che cercheremo di illustrare brevemente.

**Il Comitato promotore “Bici in città”  
1600 cittadini sostenitori  
Il Centro del Sole per una Provincia solare  
Legambiente Circolo Verbanò**

Con l’adesione di  
**Centro Studi Museo del Paesaggio  
WWF Verbania  
Italia Nostra VCO  
Agesci Verbania 1**

Verbania    marzo 2007



*Ci rendiamo conto, vogliamo sottolinearlo, che la scelta strategica di ricavare all'interno della viabilità urbana, in un modo o nell'altro, spazi specifici dedicati esclusivamente alla mobilità ciclo-pedonale, se da un lato rappresenta l'unica soluzione adottabile nello stato di cose presente, dall'altro sanziona formalmente, addirittura fisicamente, l'invivibilità complessiva dell'ambiente urbano.*

*Invivibilità determinatasi progressivamente a partire dagli anni sessanta del ventesimo secolo causa quel complesso di fenomeni degenerativi tra i quali, uno dei tanti, la presenza sempre più massiccia, soffocante, invasiva, dell'automobile, sulla esausta rete viaria urbana (e non).*

*La scelta strategica di cui sopra, peraltro storicamente e, a nostro parere, giustamente adottata in moltissime realtà urbane italiane, europee ed extraeuropee, appare quindi, ancorchè necessaria ed opportuna in questo stato di cose, problematica, controversa, discutibile, non esente da possibili critiche di fondo e di principio. Sarebbe 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.*

*Ma questo risultato, il più corretto ed auspicabile, può, potrebbe, essere raggiunto solo con un drastico abbattimento del numero di automobili in circolazione e/o sosta su quello che, non dimentichiamolo, è suolo pubblico. Questo deve, dovrebbe, essere l'obiettivo prioritario. Per conseguirlo l'unica strategia valida ci sembra quella di creare alternative veramente e praticamente valide all'utilizzo del mezzo privato.*

*A questo punto è quindi, non solo auspicabile, ma necessario ed urgente un insieme organico e concentrico di interventi, tra i quali potrebbe avere una rilevanza pratica e soprattutto simbolica, la creazione di spazi separati e dedicati alla mobilità dolce, sebbene indubbiamente "ghettizzanti". Potrebbe essere l'inizio di un processo di rinnovamento culturale, nel senso di abitudini e modi di vita, in vista di un ambiente urbano un po' meno invivibile o, se si preferisce, maggiormente vivibile.*

### Pista Ciclabile

Con questo termine onnicomprensivo si intende, in genere, un itinerario dedicato alla mobilità ciclo-pedonale sul quale non possono accedere mezzi motorizzati.

Il termine “Pista Ciclabile” rimanda quasi automaticamente ad alcune caratteristiche in genere ad esso correlate:

-collocazione fisica in ambiente adiacente all’urbano o extraurbano

-contatto con la natura ed il paesaggio

-utilizzo di tipo sportivo-ricreativo nel tempo libero

-bicicletta vista e vissuta come optional per lo svago a fronte di un utilizzo massiccio e sistematico dell’auto per spostarsi in città.

La collocazione in ambiente ai margini di quello urbano o addirittura extraurbano non pone particolari problemi nel reperimento dello spazio fisico per la realizzazione degli itinerari, poichè lo spazio stesso non deve essere *sottratto* alla mobilità motorizzata. Il risultato pratico è che, a fronte di impieghi di risorse anche notevoli per la realizzazione di Piste Ciclabili, il numero dei mezzi motorizzati in circolazione non diminuisce.

E’ il caso, a nostro parere, della realtà comunale e provinciale verbanese dove la maggior parte delle piste ciclabili, degne di questo nome ed attualmente esistenti, sono state realizzate in ambiente adiacente a quello urbano o addirittura extraurbano. Unica eccezione la coraggiosa e lungimirante realizzazione della ciclabile litoranea Pallanza-Intra. A caratteristica comunque turistico-paesaggistica più che di asse per la mobilità “dolce” in città.

## Percorso Ciclabile Urbano

Per Percorso Ciclabile Urbano si deve intendere, invece, un itinerario, in qualche modo protetto e quindi sicuro, dedicato alla mobilità urbana in alternativa all'impiego dell'auto.

Quindi esso avrà caratteristiche completamente differenti da quelle della Pista Ciclabile. E precisamente:

-collocazione fisica nel cuore del tessuto urbano

-utilizzo quotidiano per gli spostamenti in città

-bicicletta vista e vissuta quale mezzo di spostamento alternativo, più funzionale e veloce dell'automobile

-obiettivo: diminuzione delle auto private in circolazione.

La collocazione, necessariamente nel cuore del tessuto urbano, pone il problema cruciale del reperimento fisico dello spazio materiale per la sua realizzazione. In una realtà come la nostra, ormai totalmente saturata ed in assenza di una rete di ampi viali di scorrimento come nelle grandi città, questo spazio fisico può essere trovato solo *sottraendolo* in qualche modo alla mobilità motorizzata. E questo in *qualsiasi* tipo di ipotesi progettuale.

Comprendiamo e condividiamo le preoccupazioni su questa cruciale questione e tanto più in una realtà dove, da mezzo secolo ormai, rincorriamo affannosamente il bisogno di spazio, costantemente in aumento, per la mobilità motorizzata privata.

Questo è, a nostro parere, il nodo problematico da sciogliere, emerso con chiarezza nel dialogo finora intercorso.

Nel precedente progetto-proposta "Con la bici in città" e nella presente proposta di "Percorso Ciclabile Urbano Sperimentale", che ne costituisce uno sviluppo di dettaglio, indichiamo quelle che ci sembrano soluzioni concretamente e realisticamente praticabili.

Se vogliamo realizzare autentici percorsi ciclabili urbani, lo spazio per la loro realizzazione andrà reperito. E quindi sottratto all'auto. Noi suggeriamo per questa operazione modalità dolci che, a fronte di minimi livelli di turbativa dell'esistente, possono darci enormi ritorni in vivibilità dello spazio urbano. Quindi potrebbe valerne la pena e sotto **ogni** punto di vista.

### Caratteristiche tecniche di base

Richiamiamo ancora una volta l'attenzione sul fatto che, per poter parlare di Percorso Ciclabile Urbano, è necessario che esso possieda ben precise caratteristiche tecniche.

In particolare:

1.  
deve mettere in comunicazione due punti significativi della città, quindi avere un punto di partenza ed un punto di arrivo
2.  
deve essere facilmente rintracciabile dai fruitori
3.  
deve "guidare", senza incertezze, i fruitori dal punto di partenza a quello di arrivo
4.  
deve essere molto visibile per chi non ne fruisce, in particolare per gli automobilisti

### Reperimento dello spazio fisico

Possiamo pensare a due soluzioni:

- a.  
lo spazio materiale per il ciclista viene ricavato sulla carreggiata stradale di fianco al traffico motorizzato, con o senza separazione fisica dal medesimo.

La possibilità di mettere in atto questa soluzione nella realtà di Verbania è decisamente scarsa causa l'assenza di ampie sedi stradali, tipo vialoni, presenti invece in altre realtà (grandi città). Solo in alcuni punti è possibile una soluzione di questo tipo, che quindi consente semplicemente la realizzazione di spezzoni di percorso scollegati tra loro.

- b.  
lo spazio materiale per il ciclista viene ricavato dedicando al percorso ciclabile piccole strade secondarie, storiche. Antichi itinerari carrabili di quando l'automobile non esisteva e le frazioni erano separate da ampi spazi di campagna. Fortunatamente ancora presenti nel tessuto urbano e relativamente poco trafficate, proprio per la loro strettezza e perchè poco conosciute o nascoste.

Questa seconda soluzione, da noi caldeggiata nel precedente progetto-proposta, e che qui riconfermiamo, costituisce, a nostro parere, la soluzione di base ideale per la realtà di Verbania.

E per una serie di ragioni:

- Mancanza di ampie sedi stradali come già illustrato.
- Presenza di una serie di itinerari storici di collegamento tra le frazioni e fortunatamente scampati allo sviluppo urbanistico.
- Possibilità, tra l'altro, di un recupero di valenze storico culturali.
- Possibilità di realizzare percorsi ciclabili urbani nettamente differenziati da quelli della viabilità motorizzata, quindi più salubri e sicuri per gli uni e meno disturbanti per gli altri.
- Possibilità di realizzare i percorsi con interventi limitati e relativamente poco costosi.

Ovviamente la seconda soluzione (stradina storica) potrà eventualmente essere praticata non sul 100% del percorso ma su una frazione, comunque importante, di esso. Questo ci dice uno sguardo attento alla planimetria della città. Laddove, e per brevi tratti, non sarà possibile praticare questa seconda soluzione, sarà necessario ricorrere alla prima soluzione (spazio ricavato a lato della carreggiata).

### **Il nodo problematico**

Le strade secondarie e storiche da noi individuate e proposte per la realizzazione di percorsi ciclabili urbani sono utilizzate:

- dai residenti
  - per brevi tratti da flussi per altre destinazioni
  - come "scorciatoia", e dai pochi che le conoscono, rispetto ai normali costumi automobilistici e relative classiche percorrenze.
- In sostanza itinerari relativamente poco trafficati.

Evidentemente per realizzare il percorso ciclabile urbano queste strade secondarie e storiche andrebbero dedicate esclusivamente a pedoni e biciclette. Ed è proprio questo che, ci viene detto, non è possibile fare. Il che significa che una possibilità di spostarsi in città con la bicicletta non potrà mai realizzarsi compiutamente, essendo entrambe impraticabili le uniche due soluzioni pensabili a. e b. dianzi illustrate.

Ripetiamo che comprendiamo e condividiamo la preoccupazione in ordine a possibili malumori di parte della cittadinanza, del resto pressochè inevitabili ogniqualevolta si tenti di cambiare qualcosa, ma non ci sembra questa una buona ragione per non tentare, ed in via sperimentale come vedremo, un discorso che, a fronte di un minimo di sconvolgimento dei costumi automobilistici, potrebbe avere enormi positive ricadute per tutti ed in ogni senso. Come

sempre si tratta di valutare costi e benefici e poi stabilire se il gioco vale la candela.

Proviamo a fare alcune considerazioni nel tentativo di aggirare l'ostacolo.

Il problema più che tecnico è di carattere socio-politico-culturale. La soluzione ideale sarebbe evidentemente quella della *parziale interdizione* di queste stradine storiche al traffico automobilistico per dedicarle al percorso ciclabile.

Parziale interdizione potrebbe significare:

—Divieto di circolazione per non residenti.

—Possibilità di accesso regolato ai residenti.

In pratica zone a traffico limitato.

—Riconsiderazione dei flussi di mobilità automobilistica da e per altre destinazioni e che attualmente insistono, in parte, su spezzoni del percorso e/o lo incrociano.

Mentre gli automobilisti, che ora “furbescamente” utilizzano i medesimi a scopo scorciatoia veloce, possono benissimo farne a meno come tutti gli altri.

Il vero problema tecnico ci sembra essere quello riportato nel punto tre e precisamente: ”Riconsiderazione dei flussi di mobilità automobilistica da e per altre destinazioni e che attualmente insistono, in parte, su spezzoni del percorso e/o lo incrociano.”

Questo il problema da risolvere e non ci pare insolubile.

Potrebbe essere risolto, a nostro parere, lavorando in due direzioni:

1.

Attraverso una riconsiderazione dei flussi di mobilità e delle loro direzioni, che in qualche modo interagiscono con il percorso ciclabile urbano, per ridefinirne le caratteristiche in un quadro complessivo di minima turbativa possibile dell'esistente.

2.

Laddove è indispensabile, per assoluta mancanza di soluzioni alternative, far coincidere per tratte *molto* brevi il flusso veicolare con il percorso ciclabile o, laddove l'incrocio non può essere evitato, creare una situazione, attraverso una serie di accorgimenti tecnici (dalla segnaletica ai materiali di pavimentazione agli arredi all'impiego di stacchi cromatici), nella quale il conducente di veicolo si viva come “ospite tollerato” sul percorso ciclabile (limite di 20 Km/h). Lo stesso dicasi per il residente con libertà di accesso a spezzoni di percorso ciclabile.

Lavorando in questa duplice direzione siamo convinti che il problema potrebbe essere risolto. Dando ovviamente assoluta priorità all'obiettivo della massima sicurezza del percorso ciclabile urbano.

**La proposta**

Proponiamo la realizzazione, in via sperimentale, di un primo Percorso Urbano Ciclabile che colleghi il Centro Storico di Pallanza con quello di Intra.

**Motivazioni**

1.  
Pallanza ed Intra sono le due frazioni principali di Verbania.
2.  
Un collegamento, il più diretto possibile e ciclabile, tra i due centri storici avrebbe, oltre che uno scopo funzionale, una valenza molto forte dal punto di vista simbolico.
3.  
Tra Pallanza ed Intra è sicuramente concentrata una parte importante della mobilità veicolare verbanese, su una distanza di circa 2,5 chilometri praticamente pianeggianti che non pongono particolari impedimenti all'utilizzo della bicicletta.
4.  
La presenza di un percorso ciclabile diretto, funzionale, sicuro e visibile potrebbe invogliare un discreto numero di cittadini ad adoperarlo in alternativa all'auto, perlomeno nella bella stagione.
5.  
Questo potrebbe tradursi in una significativa, anche se inizialmente piccola, diminuzione delle automobili in circolazione.
6.  
Rappresenterebbe una concreta e fattiva inversione di tendenza rispetto al continuo, storico, rincorrere le esigenze della circolazione automobilistica in costante aumento.
7.  
Sarebbe un messaggio di grande rilievo culturale alla cittadinanza.
8.  
Senza peraltro creare, per le sue caratteristiche strutturali, particolari problemi di turbativa per la cittadinanza in auto, se adeguatamente preparata.
9.  
Consentirebbe di sperimentare in concreto una serie di ipotesi ed indirizzi per un eventuale graduale consolidamento ed allargamento dell'esperienza in caso di esiti positivi.

## Possibili alternative di tracciato

<b>A. Via Madonnina</b>	<b>Pro</b>	<b>Contro</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Piazza Gramsci</b></li> <li>2. Via Mazzini</li> <li>3. Via Madonnina</li> <li>4. Rotonda Cimitero</li> <li>5. Viale Rimembranze</li> <li>6. Via Roccolo</li> <li>7. Via Fiumetta</li> <li>8. <u>Rotonda Bennet</u> _ _ _ _ _</li> <li>9. Via Rossa</li> <li>10. Ponte nuovo</li> <li>11. Via Brigata Valgrande</li> <li>12. Piazza Mercato</li> <li>13. Piazza Teatro</li> <li>14. <b>Piazza Castello</b></li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Buona linearità del percorso.</li> <li>-Non eccessiva interferenza con assi trafficati salvo Corso Europa.</li> <li>-Integrazione di spezzoni ciclabili già in progetto.</li> </ul>	<p>Lieve salita in direzione Pallanza all'inizio di via Madonnina.</p>
<h3 data-bbox="197 920 612 965"><b>B. Via Guglielmazzi</b></h3> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Piazza Gramsci</b></li> <li>2. Via Marconi</li> <li>3. Via Guglielmazzi</li> <li>4. <u>Rotonda Vigili del Fuoco</u> _ _ _ _ _</li> <li>5. Via Rossa</li> <li>6. Ponte nuovo</li> <li>7. Via Brigata Valgrande</li> <li>8. Piazza Mercato</li> <li>9. Piazza Teatro</li> <li>10. <b>Piazza Castello</b></li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Eccellente linearità del percorso.</li> <li>-Utilizzo di via Guglielmazzi, a tutti gli effetti itinerario storico, inadatto sotto ogni profilo alla percorrenza automobilistica.</li> <li>-Non eccessiva interferenza con assi trafficati salvo Corso Europa.</li> <li>-Integrazione di spezzoni ciclabili già realizzati (Bennet).</li> </ul>	<p>-Presenza di lieve dislivello da superare in entrambe le direzioni.</p>
<h3 data-bbox="197 1429 612 1473"><b>C. Via De Marchi</b></h3> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Piazza Gramsci</b></li> <li>2. Via Castelli</li> <li>3. Via De Marchi</li> <li>4. Rotonda Tribunale</li> <li>5. Corso Europa</li> <li>6. Rotonda Cimitero</li> <li>7. Viale delle Rimembranze</li> <li>8. Via Roccolo</li> <li>9. Via Crocetta</li> <li>10. <u>Rotonda Bennet</u> _ _ _ _ _</li> <li>11. Via Rossa</li> <li>12. Ponte Nuovo</li> <li>13. Via Brigata Valgrande</li> <li>14. Piazza Mercato</li> <li>15. Piazza Teatro</li> <li>16. <b>Piazza Castello</b></li> </ol>		<ul style="list-style-type: none"> <li>-Percorso non lineare.</li> <li>-Interferenza con Corso Europa, Rotonda Tribunale, Viale Azari.</li> <li>-Utilizzo intensivo di via De Marchi da parte degli automobilisti soprattutto per parcheggio.</li> </ul>

## Caratteristiche tecniche

1.

Visibilità del percorso

E', a nostro parere, un requisito fondamentale in mancanza del quale viene vanificata alla radice qualsiasi possibilità di un risultato positivo. La visibilità del percorso, sulla quale entreremo nei dettagli tecnici più avanti, è fondamentale per almeno tre ragioni

1. Primo fattore di sicurezza

Il percorso ciclabile deve essere facilmente individuabile e percepibile dal ciclista che deve essere "guidato" dal percorso stesso, senza incertezze, intoppi ed interruzioni, dal punto di partenza al punto di arrivo.

2. Secondo fattore di sicurezza

Il percorso ciclabile deve essere facilmente percepibile dall'automobilista quando interseca il percorso stesso e/o nei brevi tratti che egli condivide, da "ospite tollerato", con il ciclista.

3. Fattore fruizione

Se il percorso è visibile è probabile che venga utilizzato dagli attuali ciclisti e che qualche automobilista venga invogliato a provarci. Se non è visibile è molto probabile che non venga utilizzato.

Tutti e tre i cruciali obiettivi elencati sopra potrebbero essere conseguiti in contemporanea, mettendo in atto, per il percorso ciclabile, la soluzione tecnica del percorso a **passatoia**.

Ci si consenta qui una breve digressione tecnico-semantica, per illustrare il concetto-chiave dal quale dipende, a nostro avviso, la qualità e quindi la possibilità di riuscita dell'intervento.

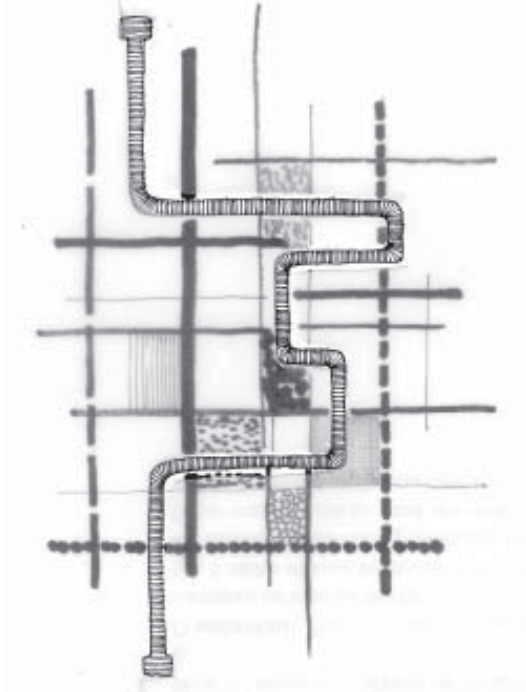
Purtroppo il termine non è di uso quotidiano e corrente. Il vocabolario della lingua italiana alla voce **passatoia** recita:

*"1. striscia di tappeto o stuoia stesa sul pavimento di una stanza o lungo un corridoio o una scala. 2. nelle stazioni ferroviarie, zona a livello delle rotaie che attraversa i binari e serve per facilitare l'accesso ai marciapiedi. Deriv. di passare"*

Classico esempio la *passatoia* rossa che *guida* i futuri sposi lungo la scalinata di accesso alla chiesa e fin davanti all'altare.

Il percorso ciclabile a *passatoia* riprende il concetto e lo applica per realizzare un nastro di percorrenza senza interruzioni, con priorità, visivamente ben percepibile sia da chi lo utilizza, che viene in tal modo guidato lungo tutto il percorso, sia da chi, incrociandolo, deve rispettarne la priorità. Il concetto di *passatoia* viene materialmente realizzato attraverso l'impiego ragionato di materiali per pavimentazione, colorazione, bande di delimitazione, arredi e se-

gnaletrica orizzontale e verticale. Il tutto vicendevolmente ed armonicamente integrato. In teoria, su un percorso ciclabile urbano a passatoia, un bambino di sei anni con la sua biciclettina potrebbe spostarsi dal punto di partenza a quello di arrivo in ragionevole sicurezza. Per gli incroci con gli assi di traffico vedremo più avanti.



*Ideogramma sul concetto di passatoia.*

*In un contesto di frammentazione eterogenea, la passatoia costituisce un elemento di continuità visiva e materiale. Un nastro di percorrenza fortemente evidenziato e prioritario.*



*Esempio di passatoia realizzata con stacchi cromatici.*

Il percorso a passatoia potrebbe essere abbozzato in via sperimentale con sistemi provvisori e poco costosi, come per esempio la doppia banda gialla di delimitazione e arredi posticci come furono impiegati nella fase sperimentale della litoranea ciclabile Pallanza-Intra.

## 2. Segnaletica

E' evidentemente un aspetto di capitale importanza. Alcune soluzioni tecniche potrebbero essere:

-Sulla passatoia simbolo della bicicletta ogni trenta-cinquanta metri.

-Discreta ed estetica segnaletica verticale ad uso del ciclista per capire da che parte deve dirigersi e dove si trova rispetto ai punti di partenza ed arrivo.

-Segnalazione del punto di partenza e di quello di arrivo.

-Segnalazione di direzione per altre mete significative.

-Integrazione organica mediante segnaletica e realizzazione di spezzoni mancanti con gli spezzoni di percorso pedonale (asili, scuole) o ciclabile già esistenti.

-Vistosa ed estetica segnaletica per l'automobilista quando "ospite tollerato" sul percorso ciclabile.

## 3. Incroci con assi di traffico

Il percorso sperimentale proposto taglierà necessariamente correnti di traffico motorizzato anche sostenute, come è il caso di corso Europa. Per realizzare l'obiettivo della massima sicurezza possibile nonché quello di moderare la velocità delle auto proponiamo i seguenti accorgimenti tecnici:

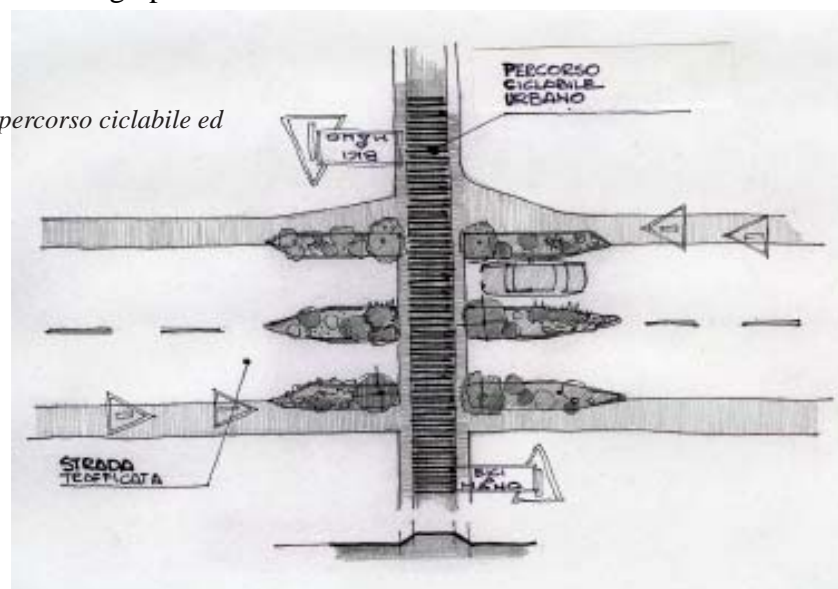
1.Differenza di livello tra percorso ciclabile e carreggiata stradale (passatoia).

2.Strettoia fisica per il traffico motorizzato.

3.Segnaletica orizzontale e verticale molto efficace di avvertimento per ciclisti ed automobilisti.

4.Obbligo per il ciclista di attraversamento con bici a mano.

*Incrocio a livello tra percorso ciclabile ed  
asse di scorrimento*



L'obiettivo che ci interessa raggiungere è evidentemente quello di una maggiore vivibilità, o se si preferisce, di una minore invivibilità dell'ambiente urbano. Tantopiù in una realtà di richiamo turistico come la nostra. Una delle condizioni per muoversi in questa direzione è senza dubbio quella di tentare di *contenere* e possibilmente *diminuire* il numero di auto private in circolazione. E una delle molte cose che si possono fare è creare delle alternative valide all'uso dell'auto privata. Percorsi ciclabili urbani di qualità, tipo quelli da noi proposti, potrebbero rappresentare *una* di queste alternative. Ma altre devono e possono essere pensate. Non dimentichiamoci infatti che un ambiente urbano in cui venisse drasticamente abbattuto il numero di automobili in circolazione e/o sosta, diventerebbe di per sè, senza bisogno di spazi separati e dedicati, idoneo alla mobilità dolce. Ci riferiamo qui in particolare alla questione "mezzo pubblico". Attualmente esso non viene adoperato, non tanto per un morboso attaccamento dei cittadini all'auto, questo è il nostro parere, ma soprattutto perché il trasporto pubblico, così come è attualmente concepito, non rappresenta una *alternativa valida* rispetto all'impiego dell'auto.

Di fronte ad una proposta come quella del Sindaco Zanotti, in linea di principio ottima, di offrire ai cittadini di Verbania un abbonamento annuale ai mezzi pubblici, abbiamo, a nostro avviso, il dovere di far presente che:

1. Se l'iniziativa dovesse limitarsi ad offrire ai cittadini un abbonamento annuo gratuito ai mezzi pubblici, *senza* entrare nel merito delle caratteristiche che deve avere un mezzo pubblico per rappresentare una **alternativa valida** all'automobile, il risultato è facilmente prevedibile: i cittadini continueranno a spostarsi in auto.

2. E' allora necessario entrare nel merito della questione mezzo pubblico che così com'è attualmente non rappresenta assolutamente una *alternativa valida* all'automobile

## **Indirizzi per un ripensamento funzionale del mezzo pubblico che possa porlo quale alternativa valida all'uso dell'auto privata.**

Le esigenze di una potenziale utenza del mezzo pubblico sono talmente articolate e diverse sia in qualità sia in quantità, a seconda dei diversi tipi di spostamento (urbano-extraurbano-infraurbano), da rendere, a nostro parere, indispensabile un ripensamento complessivo in termini di una divisione funzionale tra:

1. mobilità urbana
2. collegamenti interurbani

Il tutto in vista di un modello complessivo altrettanto articolato, differenziato ed elastico. Quindi molto più funzionale, in grado di competere con l'auto privata.

### 1. Mobilità urbana

Se ci si pone veramente l'obiettivo reale e concreto di spostare quote significative di cittadini dal mezzo privato a quello pubblico, non è pensabile che questo possa essere conseguito con l'attuale concezione e conseguente strutturazione. Infatti né la linea extraurbana Verbania – Omegna, ma nemmeno la Circolare Urbana, di recente realizzazione, possono invogliare chi si deve spostare in città, a lasciare a casa l'auto. E' molto più funzionale e rapido spostarsi in auto, nonostante la quantità di traffico. E fino a quando non disporremo di un mezzo pubblico più rapido ed efficiente dell'automobile, continuerà ad essere così.

Un inciso sulla Circolare Urbana. Così come si presenta attualmente è decisamente poco visibile, con un percorso molto tortuoso, quindi poco comprensibile, quindi poco utilizzata.

In ogni caso c'è da chiedersi, a nostro parere, se oggi il concetto di un anello urbano che colleghi le frazioni principali sia una soluzione che risponde alle esigenze.

Infatti un mezzo pubblico urbano, per potersi porre quale alternativa valida all'uso dell'automobile, dovrebbe garantire quello che rappresenta il fattore chiave di funzionalità: una frequenza *molto elevata* delle corse.

Per garantire questo cruciale parametro un unico anello urbano comprensivo di tutte le frazioni è probabilmente troppo grande. Molto più funzionale potrebbe essere la strutturazione della mobilità pubblica urbana su una serie di anelli più piccoli, tra di loro collegati, sui quali prestino servizio una serie sufficientemente numerosa di piccoli autobus tipo navetta, magari elettrici, in rapida successione. Senza alcun tipo di orario. Con fermate vistosamente ma esteticamente evidenziate. Il cittadino, raggiunta la fermata più vicina, sa che entro 5 massimo 10 minuti passerà la navetta. La frequenza dei passaggi e quindi del numero di navette in esercizio potrebbe essere differenziata sui diversi anelli, in funzione della quantità di passeggeri da movimentare.

La serie di anelli, tra di loro tangenti, potrebbe essere, per esempio, questa:

Anello 1. Pallanza-Intra

Anello 2. Intra-Trobaso

Anello 3. Pallanza-Suna- Fondo Toce

Anello 4. Rimessa-Collina-Premeno

Un sistema di questo genere consentirebbe di ridisegnare la mobilità pubblica urbana in funzione delle effettive e capillari esigenze dei cittadini. Pensiamo, ad esempio, a frazioni come Biganzolo, Antoliva o Possaccio, oggi penalizzate.

Dai capolinea di Fondo Toce, Trobaso, Intra e Premeno potrebbero quindi irradiarsi i collegamenti extraurbani con il territorio circostante. Con altri tipi di autobus tradizionali, più o meno capaci a seconda delle tratte di percorrenza e visivamente, vistosamente ed esteticamente differenziati dai precedenti. Il tutto chiaramente illustrato da estetici cartelli che riportino in planimetria e con funzionale impostazione grafica, tutta la struttura della mobilità, in modo che qualsiasi cittadino, in qualsiasi punto della città si venga a trovare, capisca chiaramente che cosa deve fare e come per raggiungere la meta.

Allora forse potremmo sperare di diminuire significativamente la mobilità urbana su auto.

## 2. Collegamenti interurbani

Potrebbero essere realizzati con gli attuali autobus, a partire dai capolinea della mobilità urbana, ma ponendo maggiore attenzione ai seguenti cruciali aspetti:

### -Puntualità

Per un servizio efficiente affidabile e quindi utilizzabile va prima di tutto realizzato l'obiettivo della assoluta puntualità. Oggi sulla linea Verbania - Omega i ritardi sono cronici e a volte consistenti, tanto da obbligare a prendere la corsa precedente se non si vuole correre il rischio di perdere il treno in stazione. Se ci sono, come ci

sono, problemi di traffico vengono ricalcolati i tempi reali di percorrenza e sulla base di questi stilato l'orario.

#### -Coincidenze

Tutto l'orario degli autobus dovrebbe, a nostro avviso, essere concepito in funzione delle coincidenze con i treni in arrivo e partenza dalla stazione di Fondo Toce. Allo stato attuale delle cose, non di rado bisogna attendere l'autobus per Verbania (esperienza diretta) anche 25-30 minuti magari dopo un viaggio in treno anche lungo e complesso, con coincidenze ferroviarie dell'ordine di 10-15 minuti.

#### -Frequenza delle corse

L'attuale frequenza delle corse, intorno ai trenta minuti (anche della attuale linea urbana), può essere che costituisca un fattore scoraggiante per lo spostamento interurbano e sicuramente lo è per quello urbano. Tutta la questione a nostro avviso andrebbe ripensata dopo aver realizzato la differenziazione funzionale di cui al paragrafo precedente.

