

Rapporto Lavori Commissione Mobilità Sostenibile

Mercoledì 30 settembre 2009 si è tenuta la prima riunione della Commissione Mobilità Sostenibile.

Hanno partecipato alla riunione: Giuseppe Cangialosi, Ugo Ilarietti, Massimo Di Bari, Giovanni Mari, Paola Gardin, Asterio Fontana, Marco Piolini, Paolo De Piccoli, Celestina Cerutti, Bruno Gagliardi.

Dopo una breve illustrazione della bozza di documento programmatico "Verso la mobilità sostenibile", a suo tempo fatto circolare ed al quale rimandiamo per documentazione, si è aperto un primo giro di considerazioni "a ruota libera".

Cerco di sintetizzarle, raggruppandole per "capitoli". In corsivo le personali considerazioni che mi sono venute spontanee durante la stesura del resoconto.

Bruno Gagliardi

Ciclabilità del territorio e dei contesti urbani

-Anche realizzazioni parziali e disorganiche di percorsi e piste ciclabili hanno qualche valore in quanto vengono comunque utilizzate, innescano domande, stimolano riflessioni. Fungono insomma da catalizzatori di attenzione.

-Sarebbe opportuno integrare in un medesimo discorso propositivo le due scale dimensionali: quella delle piste ciclabili extraurbane a carattere ludico-turistico su scala provinciale e quella dei percorsi ciclabili propriamente urbani in larga parte di là da venire, è bene precisarlo.

-Su scala propriamente urbana poco e in modo disorganico viene fatto. O niente del tutto.

-Le realizzazioni su scala provinciale extraurbana, peraltro incomplete, non comportano la messa in discussione del Modello di Mobilità. Questa è la ragione di fondo per la quale notevoli risorse vengono impiegate in quella direzione. Non abbiamo nulla in contrario ma va posta con forza la questione dei percorsi ciclabili urbani. Chiaramente lavorare in maniera organica in città comporterebbe la messa in discussione del Modello di Mobilità basato sull'auto privata. Traspone chiaramente una non volontà politica di reali cambiamenti del Modello (difficoltà oggettive più non volontà soggettiva uguale blocco).

-Proposte da integrare nel documento programmatico:

1. Completamento del percorso Domodossola-Gravellona-Verbania
2. Realizzazione di un collegamento Omegna-Gravellona
3. Realizzazione del collegamento Fondo Toce-Pallanza
4. Il tutto seguendo i criteri di organicità, continuità fisica, coerenza.

(n.d.r.) E' possibile immaginare sviluppi sulla sponda occidentale del lago Maggiore in direzione Baveno, Stresa, Arona, Parco del Ticino (la tratta Fondo-Toce-Feriolo- -Baveno potrebbe già essere percorsa integrando organicamente gli spezzoni già esistenti). E in direzione Cannero-Cannobio-Piaggio Valmara, dove ci si innesterebbe nel complesso di reti organiche, nazionali e locali, in territorio svizzero. Ovviamente i problemi tecnici su questa tratta sono notevoli ma non insuperabili.

Interlocutori: Comuni, Provincia.

Documentarsi su studi, Piani, progetti elaborati o in corso di elaborazione a scala Provinciale (Ripamonti, Albertini, Nobile, ecc.)

Queste proposte-richiESTE sono importanti per incominciare a realizzare la ciclabilità del territorio provinciale e per stimolare quella urbana che con essa dovrà, dovrebbe, potrebbe, organicamente integrarsi.

Interlocutori

Non è chiaro a chi si rivolge il documento.

(n.d.r.) Ulteriore precisazione: il documento vuole essere, per ora, una base per la elaborazione di una ampia piattaforma programmatico-strategica, tecnica e "politica", finalizzata ad una incisiva ed organica azione della Associazione sui periodi breve, medio e lungo. Ovviamente da portare all'esterno. In un secondo momento, dopo aver fatto la massima chiarezza interna ed aver consolidato un patrimonio comune minimo di contenuti. Valuteremo insieme, nella commissione stessa, nel Direttivo e nella Assemblea dei Soci, quali parti della elaborazione interna portare all'esterno e come.

Realtà locali

Domodossola

Difficoltà a procedere sul piano delle proposte strutturali per quanto riguarda la ciclabilità urbana.

Possibilità di lavorare su collegamenti infra o extra urbani (Domo-Gravellona-Verbania)(Domo-Crevola-Sempione-Devero-Formazza).

Specialisti nella organizzazione di manifestazioni in bicicletta riuscite.

Omegna

Difficoltà a procedere per esiguità gruppo di lavoro e per la difficilissima situazione orografica della cittadina.

Il moncherino di ciclabile non viene utilizzato.

E' stato fatto un esperimento di trasporto pubblico Cireggio-Omegna che non ha dato risultati (autobus costoso, ingombrante, inutilizzato).

La richiesta di parcheggi biciclette con rastrelliere in alcuni punti della città segna il passo. Bisognerebbe tornare alla carica.

Verbania

Impantanati sul progetto CO2Zero nei rapporti con la nuova Amministrazione Comunale che non ne vuole saper di coinvolgersi seriamente e in vera collaborazione con Bicincittà.

Riapertura di un discorso ampio ed a carattere provinciale sulla Mobilità Sostenibile.

(n.d.r.) Per tutte tre le realtà locali. E molto importante tenere presente che promuovere l'utilizzo della bicicletta in città pur nelle attuali condizioni strutturali è un lavoro di estrema importanza che può e deve essere intrapreso ovunque, in qualsiasi condizione e situazione, indipendentemente da qualsiasi altra considerazione e rivolgendosi direttamente ai cittadini con iniziative varie.

Gradualità

-In molte realtà europee cambiamenti radicali sono avvenuti dalla sera al mattino.

(n.d.r.) E' vero, nella bozza di documento il concetto di gradualità era però riferito a interventi strategici e complessivi sul periodo medio-lungo.

Trasporto pubblico

-Chi si occupa di progettazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico su scala provinciale e locale? Con.Ser.VCO? Cosorzi di Comuni? VCO Trasporti s.r.l? Singoli Comuni? Privati? Quali sono i nostri eventuali interlocutori per una azione propositiva sul mezzo pubblico? Fino a che punto i Comuni possono incidere?

Tutto un settore da sviscerare.

-Liberobus Verbania. La nuova giunta Zacchera intende liquidarlo o quantomeno ridurlo a misura di carattere sociale per fasce di cittadini a basso reddito? Quale posizione assume Bicincittà?

-E' stato fatto un esperimento di trasporto pubblico Cireggio-Omegna che non ha dato risultati (autobus costoso, ingombrante, inutilizzato).

-A Domodossola arrivano bus dalla Svizzera con rastrelliera per biciclette.

-Cominciamo a far funzionare a dovere i mezzi pubblici esistenti: puntualità, coincidenze con altri mezzi pubblici e particolarmente i treni alla stazione di Fondo Toce, guida. Necessità anche qui di sviscerare, monitorare, approfondire.

Approfondimenti tecnici

Valutare se gli approfondimenti tecnici in sede di elaborazione strategica possano risultare fuorvianti, perlomeno in una eventuale pubblicazione diretta all'esterno.

Dimensione politico-strategica

-Necessità di prepararci per tornare alla carica sui contenuti della mobilità sostenibile.

-Necessità di fare "massa critica" coinvolgendo ampi settori di cittadini e di forze socio-culturali operanti sul territorio.

-Stiamo producendo l'ennesimo sforzo di elaborazione concettuale per esplicitare con ragionevolezza contenuti qualificanti. Come riusciremo a rapportarci con l'esterno su un profilo di discorso alto recepibile da pochi? In che misura riusciremo a produrre cambiamenti nelle scelte di coloro che hanno il potere di decisione?

(n.d.r.) Questione cruciale. Mi limito per ora a far osservare che l'Associazione ha alle spalle una elaborazione che è ben lontana dall'essere patrimonio consolidato, sviscerato, e veramente condiviso al di là degli slogans. Il raggiungimento di questo obiettivo interno è fondamentale per fare dalla Associazione un corpo compatto, preparato, coordinato, che marcia come un sol uomo in modo incisivo ed efficace nella realtà esterna. Magari anche su spezzoni del discorso complessivo recepibili dai più, ma senza mai perdere di vista il contesto di discorso complessivo.

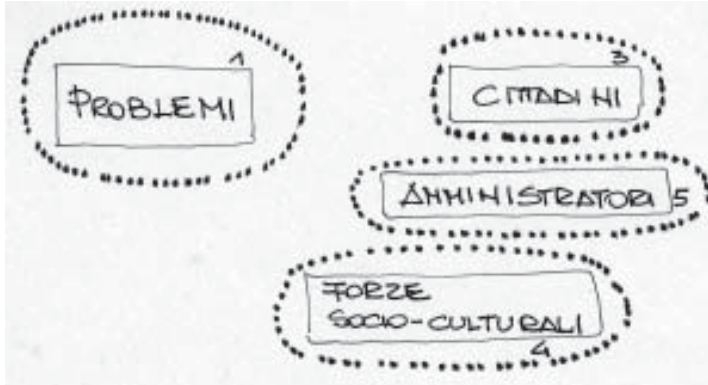
*Per esempio molti casini ed incomprensioni sul progetto CO2Zero avremmo forse potuto evitarli se avessimo affrontato la questione, sia al nostro interno, sia all'esterno e fin dall'inizio, non come cosa a sè ed in sè conclusa, ma come **parte** di un discorso molto più ampio, solo all'interno del quale il reale significato della singola parte può essere colto.*

-La conferenza stampa alla rotonda del Tribunale, ad esempio, è stato un momento forte dal punto di vista del messaggio e del coinvolgimento esterno. Dobbiamo riprodurre situazioni di quel tipo

-Mentre procediamo con il lavoro di elaborazione interna non dobbiamo smettere di informare e tentare di movimentare l'opinione pubblica.

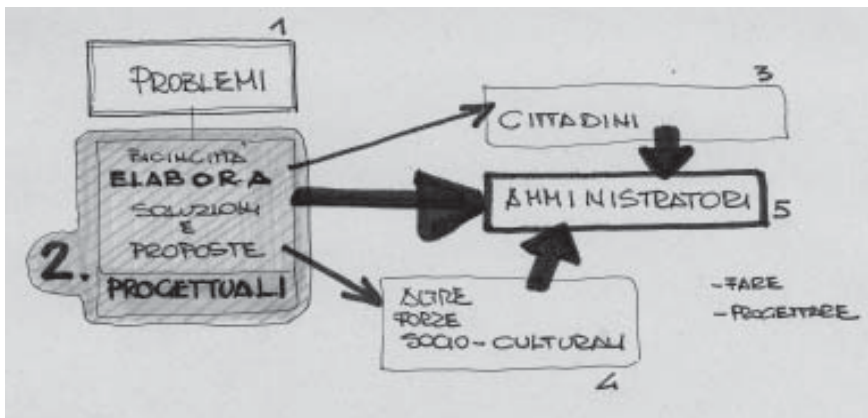
-Noi non rappresentiamo solamente e semplicemente i ciclisti ma tutti i cittadini. Siamo portatori di un discorso sul miglioramento della qualità di vita per tutti.

-Sulla base dell'esperienza che ha visto il nostro esordio come Comitato Promotore nel 2006 possiamo immaginare una strategia di azione politica illustrata nei due schemi concettuali:



Ognuno dei quattro ambiti va per conto suo senza interazioni costruttive:

1. Problemi più o meno irrisolti;
3. Cittadini più o meno disorientati che si arrabbiano alla ricerca di pseudo-soluzioni individuali;
4. Forze socio-culturali varie che coltivano il proprio più o meno angusto orticello;
5. Amministratori e politici che seguono le loro logiche di interesse personale e/o di parte, più o meno incapaci di progettare vere soluzioni ai veri problemi.



Sui veri problemi (1) una aggregazione ben precisa di base completamente estranea al politichese **elabora progetti** documentati, argomentati, credibili quali proposte di soluzione(2).

Sulle proposte progettuali, può innescarsi una interazione multilaterale con i cittadini da una parte(3), con le altre forze socioculturali dall'altra(4), e quindi di triplice e coordinata pressione nei confronti degli amministratori e della politica in genere(5).

Ovviamente vanno messe a punto le modalità operative di interazione ovvero con quali strumenti coinvolgere i cittadini e le altre forze socioculturali e come esercitare la triplice pressione sugli amministratori.

Il tutto però può essere messo in moto, **oggi**, solo a partire dal fondamentale passaggio 2.

Documentazione ed approfondimenti

-Bicipan 2009 di Reggio Emilia costituisce una modalità progettuale ed operativa rivoluzionaria alla quale dobbiamo fare costante riferimento. Dobbiamo documentarci per conoscerla a fondo estraendone un Glossario delle soluzioni adottate.

-Dobbiamo diventare esperti in tutto il settore legislativo e normativo che riguarda la mobilità, dal Codice della Strada a tutte le leggi e decreti nazionali e regionali emanati in tema di mobilità.

Seguono proposte per la prosecuzione dei lavori in Commissione