



***Spunti per una mobilità leggera
Le esperienze e le proposte del Circolo Legambiente di Potenza***

L'Italia è il paese europeo con la più alta densità di automobili: **36 milioni di auto, il 17% dell'intero parco circolante in Europa**, a fronte di una popolazione pari al 7% di quella dell'intero continente. L'altissimo tasso di motorizzazione e, insieme, il ricorso all'auto privata per la stragrande maggioranza degli spostamenti generano una lunga serie di esternalità negative economiche, ambientali, sociali e sanitarie.

Le principali criticità riguardano la mobilità urbana, locale e pendolare, che assorbe il 97,2% di tutti gli spostamenti. **Lo sprawling urbano** (l'estensione confusa e disordinata delle città) ha fatto espandere le periferie delle principali aree metropolitane che hanno raggiunto o inglobato i Comuni contermini dove si sono trasferite migliaia di persone che continuano a lavorare nel capoluogo, mentre si sono distribuite nel territorio attività e funzioni con uno spaventoso consumo di suolo.

L'espansione delle città non accompagnata da una parallela crescita dei servizi di mobilità ha via via determinato, all'interno dei principali capoluoghi, un aggravarsi della congestione e una diminuzione della velocità media che oggi si attesta intorno ai 15 kmh, rallentando fino ai 7 kmh delle ore di punta.

Se questa è la fotografia a livello nazionale, i dati relativi alla città di Potenza confermano che il modello di mobilità auto-centrico rimane quello prevalente:

Tasso di motorizzazione: Auto/Abitanti*100

Città Grandi (oltre 200.000 abitanti)		Città Medie (80.000-200.000 abitanti)		Città Piccole (meno di 80.000 abitanti)	
1) Catania	73	1) Trento	115	1) Aosta	246
2) Roma	67	2) Bolzano	97	2) Viterbo	74
3) Torino	60	3) Latina	71	3) L'Aquila	74
4) Palermo	59	4) Perugia	68	4) Frosinone	73
5) Messina	59	5) Lecce	67	5) Potenza	72
6) Verona	59	6) Lucca	67	6) Vibo Valentia	71

Tabella 1

Composizione del parco Veicolare:






Percentuali di automobili Euro 0		Percentuali di automobili GPL e metano	
Città	% euro 0	Città	% GPL e metano
1) Napoli	30,02	1) Ravenna	18,62
2) Catania	23,88	2) Ferrara	17,93
3) Salerno	17,20	3) Bologna	17,66
4) Messina	15,55	4) Reggio Emilia	16,61
5) Palermo	15,44	5) Forlì	16,10
6) Foggia	14,86	
7) Potenza	14,46	32) Potenza	4,40

Tabella 2



Il tasso di motorizzazione della città di Potenza (n° auto circolanti ogni 100 abitanti) risulta particolarmente elevato (72/100), superiore alla media nazionale (62/100), e ricompreso tra le sole 12 città (Catania, Latina, Bolzano, Trento, Isernia, Nuoro, Vibo Valentia, Frosinone, L'Aquila, Viterbo e Aosta) con un tasso superiore a 70 auto ogni 100 abitanti. **Un primato non certo invidiabile.** Se si guarda inoltre alla composizione della flotta veicolare i dati non sono incoraggianti: ancora troppe le auto Euro 0 (14,46% - 7esimo posto tra tutti i Capoluoghi di Provincia) e poche quelle a GPL o metano (4,40 %- 32esimo Posto)

Altri indicatori ci confermano che la mobilità individuale motorizzata è assolutamente prevalente:

Indicatori	POTENZA	Media Piccole	Ranking
Trasporto pubblico: passeggeri (pass/ab/anno)	13	38	
Trasporto pubblico: offerta (km-vettura/ab/anno)	29	21	
Isole pedonali (mq/ab)	0,08	0,32	
Piste ciclabili (m_eq/100 ab)	/	6,44	
Indice di ciclabilità (0-100)	Nd	19,63	

L'indice di trasporto pubblico (passeggeri), che misura il numero di passeggeri trasportati annualmente per abitante dal trasporto pubblico, risulta inferiore rispetto alla media delle piccole città (18 Vs. 38).

L'indice di trasporto pubblico (offerta), che misura il numero di km percorsi annualmente dalle vetture per ogni abitante residente, risulta invece maggiore rispetto alla media (29 vs. 21). Se questo dato viene però confrontato con l'indice di trasporto pubblico passeggeri, si evince che i mezzi pubblici troppo spesso viaggiano vuoti. Al di sotto della media risulta invece **il dato delle isole pedonali** (0,08 vs. 0,32), calcolato come l'estensione pro capite della superficie stradale pedonalizzata per cittadino residente.

La presenza di piste ciclabili è nulla, pertanto tutte le attività connesse all'utilizzo della bici quali: presenza biciplan, ufficio biciclette, segnaletica direzionale, ciclo parcheggi di interscambio, bici stazione, sensi unici eccetto biciclette, contrasto furti, bike-sharing, che determinano l'indice di ciclabilità risultano assenti. Buona è la performance di Potenza in tema di sicurezza stradale con l'istituzione di **Zone 30** intorno a tutti gli edifici scolastici cittadini (Ecosistema Scuola di Legambiente, XIV edizione).



Le proposte

La mobilità è sicuramente un tema estremamente complesso che non si presta a soluzioni semplicistiche. Il primo passo è quello di scomporre e analizzare, insieme con i cittadini e le istituzioni, la domanda di mobilità che il territorio esprime al fine di individuare soluzioni opportune e condivise. L'obiettivo è di superare un sistema caotico, casuale e diseconomico come quello auto-centrico a favore di un sistema integrato e ad alta intermodalità, che **privilegi la mobilità pubblica e quella individuale non motorizzata**. Se da un lato è dunque necessario che gli investimenti pubblici siano diretti a promuovere forme di mobilità sostenibile, dall'altro è evidente l'esistenza di **una responsabilità diretta dei cittadini, chiamati a modificare le abitudini in tema di spostamenti** e di utilizzo dell'automobile in particolare.

Nella convinzione che a volte piccole azioni possano generare cambiamenti significativi ... il Circolo Legambiente di Potenza "Ken Saro Wiwa" propone:

La diffusione e l'istituzionalizzazione del **Pedibus** per gli spostamenti casa-scuola. Il simpatico autobus umano formato da un gruppo di bambini "passeggeri" e da adulti "autisti" e "controllori" ha già dato risultati positivi nei 4 percorsi attivati dal Circolo. L'obiettivo è di rendere le scuole autonome nella gestione del servizio grazie all'impegno di volontari, genitori e insegnanti.

Promuovere, grazie all'aiuto della tecnologia (ebike), **la diffusione della mobilità ciclabile anche a Potenza**, partendo dalla creazione di piste ciclabili. A tal proposito il Circolo di Potenza lancia il primo gruppo di acquisto di biciclette a pedalata assistita, sia per i vantaggi economici che ne derivano, che come "luogo" permanente di sensibilizzazione, informazione e partecipazione sul tema della mobilità

IL PEDIBUS: il percorso casa scuola all'insegna della sostenibilità.

Formare ed educare il cittadino ad un uso responsabile del mezzo privato in ambito urbano, ridurre la cosiddetta mobilità superflua e agire attraverso un "gioco" sui comportamenti dei bambini e dei ragazzi: sono questi i presupposti e i principi ispiratori del progetto Pedibus.

Un progetto che, concentrandosi sulla mobilità casa/scuola dei bambini, mira ad un cambiamento culturale nel cittadino, inteso come attore di mobilità, e ad influenzare attraverso una proposta concreta e praticabile, le scelte della pubblica amministrazione sul tema.

Si parte, infatti, dalla considerazione che per ridurre l'inquinamento atmosferico e per aumentare la qualità della vita nelle nostre città siano importanti misure di lungo periodo (ricerca scientifica, investimenti su infrastrutture, ecc.), ma siano in realtà indispensabili azioni che agiscano sui comportamenti dei singoli e li supportino nel cambiamento improntato alla sostenibilità.



L'idea alla base è che l'azione educativa sia fortemente influenzata dai comportamenti familiari, e si ritiene pertanto, che la "cattiva abitudine" di accompagnare i figli a scuola in auto debba essere ridiscussa insieme ai bambini e ai ragazzi, ai genitori, alle scuole, all'Amministrazione Comunale.

Il progetto si è prefisso di raggiungere i seguenti obiettivi:

1. intervenire sulle abitudini delle famiglie per ridurre il numero di genitori che accompagnano i figli in auto a scuola, riducendo gli inquinanti atmosferici;
2. coinvolgere attivamente i bambini, educandoli e stimolandoli alla mobilità sostenibile;
3. promuovere l'autonomia dei bambini nei loro spostamenti quotidiani e nei processi di socializzazione tra i coetanei;
4. favorire il ricorso al lavoro socialmente utile di persone anziane (nonni) e del mondo del volontariato per vigilare e accompagnare i bambini durante il percorso casa – scuola;
5. migliorare la qualità degli spazi della scuola e del quartiere, in un'ottica più attenta alle esigenze dei ragazzi e meno a quelle degli automobilisti;
6. intervenire sui comportamenti e sulle attitudini dei ragazzi, utilizzando il divertimento come chiave di accesso;
7. fornire ai bambini delle scuole coinvolte le basi dell'educazione stradale, attraverso l'esperienza e il contributo del Comando di Polizia Municipale di Potenza;
8. indagare, attraverso dei questionari, sulla mobilità casa/scuola e sull'autonomia dei bambini della città di Potenza

I numeri del Pedibus a Potenza:

- 3 anni di attività continua
- 3 istituti scolastici coinvolti: Istituto Comprensivo "Don Lorenzo Milani" , Istituto Comprensivo "Leonardo Sinisgalli", Scuola Primaria "G. Rodari"
- 3 quartieri: Rione Cocuzzo con due linee di Pedibus attivate (Linea Tirreno, Linea Ionio/Torrette), Rione Poggio Tre Galli con una linea di Pedibus attivate (Linea Adriatico), Rione Bucaletto con una linea di Pedibus attivata (Linea Gialla)
- 120 "piccoli passeggeri"
- 30 genitori "accompagnatori"
- 15 volontari di Legambiente
- 2859 questionari distribuiti nelle scuole cittadine



B.I.G city, arriva il gruppo di acquisto di biciclette a pedalata assistita

“**Siate realisti, chiedete l'impossibile**”. Il celebre slogan sessantottino riassume bene il senso dell'ultima iniziativa del circolo Legambiente “Ken Saro Wiwa” di Potenza in tema di mobilità sostenibile: creare un gruppo di acquisto di biciclette a pedalata assistita. Siamo realisti, il modello di mobilità “autocentrico” che congestionava le strade, sottrae spazi, peggiora la qualità dell'aria e dell'ecosistema urbano e ci rende schiavi dei combustibili fossili è sulla via del tramonto. E deve esserlo soprattutto in una città come Potenza, con un tasso di motorizzazione tra i più alti d'Italia (70 auto ogni 100 abitanti) e un parco auto particolarmente datato. **Cambiare rotta è assolutamente necessario**. Allora perché non chiedere l'apparentemente impossibile promuovendo, con l'aiuto della tecnologia, la mobilità ciclabile anche a Potenza? Da qui l'idea di lanciare B.I.G. Bici in gruppo, la prima esperienza di gruppo di acquisto di ebike a Potenza.

Se l'obiettivo è fare della bici a pedalata assistita un possibile mezzo di trasporto anche in una città di montagna, diventa dunque fondamentale scegliere tra i modelli idonei ad affrontare le salite del capoluogo. Navigare però nel complesso mare delle offerte già presenti sul mercato, come si sa, non è facile. Proprio per questo, partner tecnico dell'iniziativa - oltre a dividerne pienamente i valori - sarà “Basilicata MTB tour” che insieme con i futuri partecipanti selezionerà i modelli più adatti e organizzerà un puntuale sistema di assistenza e manutenzione. A testimonianza della loro competenza e affidabilità, l'aver fatto della passione per la bicicletta un vero e proprio lavoro. Da anni infatti i ragazzi di Basilicata MTB tour sono impegnati nel promuovere il cicloturismo, scegliendo il sellino come mezzo privilegiato per riscoprire i paesaggi, gli odori, i colori e i sapori della terra Lucana.

Ma torniamo per un momento a essere realisti. La mobilità ciclabile a Potenza, oltre a dover combattere **l'inevitabile scetticismo delle persone**, si trova ad affrontare una serie di problemi di non facile soluzione, primo fra tutti quello infrastrutturale. Vietato scoraggiarsi. Il Gruppo di acquisto contiene già in sé quel principio di unità di intenti che costituisce un terreno importante per promuovere una piccola grande rivoluzione urbana, originata dal basso, che consenta di orientare le scelte della pubblica amministrazione in tema di mobilità. Il circolo Legambiente di Potenza è inoltre parte della **Rete per la Mobilità Nuova** (<http://www.mobilitanuova.it/>), una realtà che unisce le persone che quotidianamente si muovono usando i treni, il trasporto pubblico locale, la bici e le proprie gambe; una maggioranza ignara di esserlo. L'intento della rete è di individuare, anche attraverso la condivisione delle esperienze, un percorso contestualizzato che ogni realtà urbana può imboccare, dal piccolo paese alla metropoli, individuando uno split modale ideale tra i vari mezzi di trasporto da fissare come obiettivo. In questo senso la mobilità sostenibile è una preziosa chiave di lettura per ripensare completamente le nostre città, l'occasione per immaginare un nuovo urbanesimo.

Il B.I.G. rappresenta un piccolo segmento di questo ampio disegno di civiltà e progresso che Legambiente, insieme alle numerosissime associazioni della rete mobilità nuova, intende realizzare. **E se ancora non siete convinti, provate a confrontare i costi dell'uso dell'automobile con quelli della bicicletta elettrica: allora siamo certi che l'iniziativa risulterà gradita.**

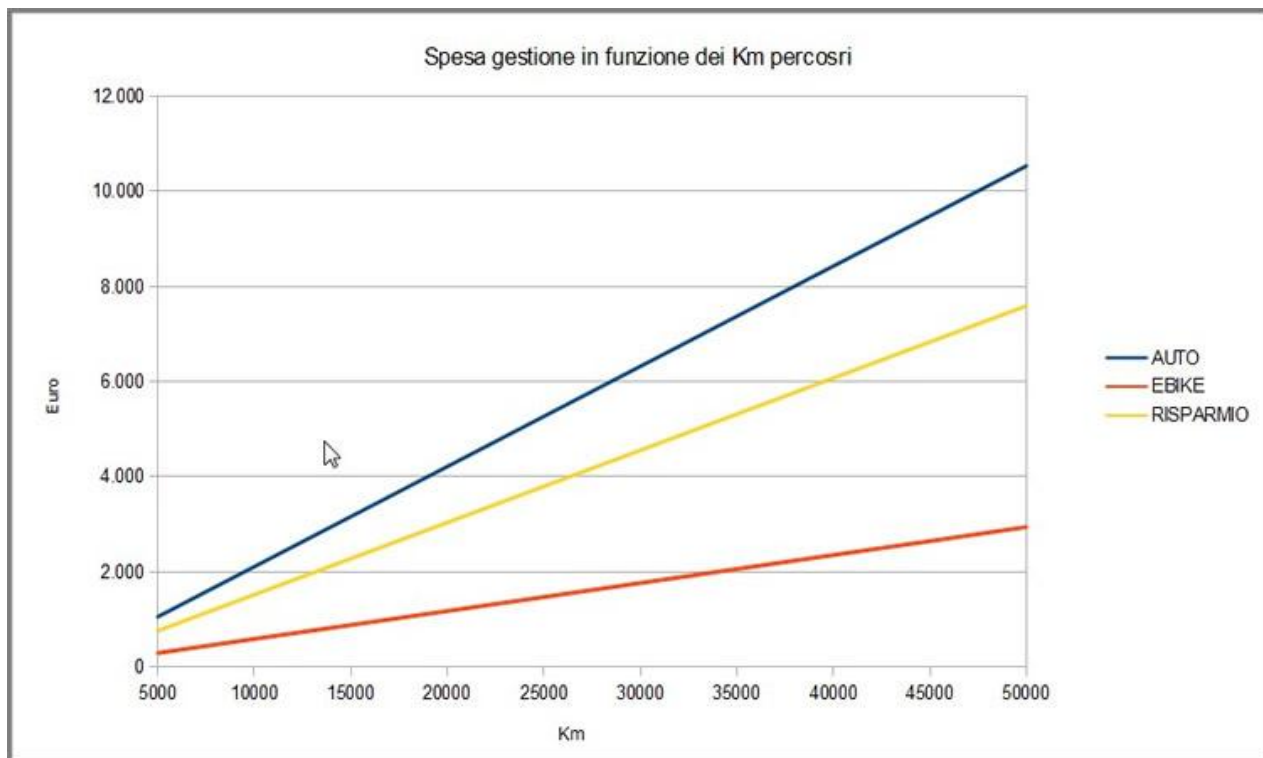


L'utilizzo della e-bike per spostamenti di lavoro o per le attività quotidiane, in sostituzione dell'auto, genera anche un notevole risparmio economico.

Ogni 100 km percorsi da una bici a pedalata assistita, il costo medio da sostenere è di circa € 0,10, che risulta irrisorio se confrontato con il costo previsto sulla stessa distanza per **un'utilitaria di piccola cilindrata** pari a 24,00 € (fonte ACI – 0,24 €/km).

Se spalmiamo il costo sull'intero anno, ipotizzando di utilizzare un'utilitaria di piccola cilindrata per una percorrenza di 10.000 km con un consumo di carburante medio di 15 km/l con un costo di 1.70 €, si otterrebbe usando l'ebike un risparmio di 1200 € annui. (Fonte: <http://www.wayel.it/>).

Nel grafico è riportato il costo di esercizio di una e-bike confrontato a quello di un'auto di piccola cilindrata. Il costo di esercizio è ottenuto tenendo conto della manutenzione ordinaria, straordinaria, del costo dell'energia elettrica per la ricarica assumendo di non rinunciare all'auto, quindi non risparmiando le spese fisse.



Possiamo vedere che percorrendo 10/15 mila km, il costo della e-bike è completamente ammortizzato. Se il confronto fosse fatto con una auto più importante il punto di ammortamento sarebbe raggiunto a chilometraggi ancora minori.