

# inbici

numero monografico

Pubblicazione  
edita da  
FIAB - Modena



Maggio 2020  
anno 16 - n° 49  
numero monografico

Autorizzazione del Tribunale di Modena n. 1.757 del  
25.10.2005

FIAB - Ambiente e Bicicletta di Modena A.P.S.  
Via Ganaceto 45 (Casa Per la Pace)  
41121 Modena (MO)  
www.modenainbici.it

foto  
Mirella Tassoni

## #primalabici

La città vuota  
e come tornare  
a viverla

### Ripartire, ma non a costo della salute

**La mobilità attiva ciclo-pedonale è un vero e proprio farmaco: per le persone, contrastando le patologie legate alla sedentarietà, e per l'ambiente, riducendo le emissioni di gas nocivi.**

Francesco Soci  
ISDE, Medici per la Salute e l'Ambiente

La Pianura Padana è una delle regioni più inquinate d'Europa<sup>1</sup> e la ripresa delle attività produttive e della libera circolazione, rischia di portarci a livelli di inquinamento anche superiori a quelli precedenti<sup>2</sup>.

Questo è preoccupante se consideriamo il contesto nazionale (l'Italia è il Paese con uno dei più alti tassi di motorizzazione a livello europeo) e locale (a Modena il 45% degli spostamenti nel contesto urbano avviene con l'automobile per distanze inferiori a 2,5 km)<sup>3</sup>.

Come Associazione di Medici impegnati per la tutela della Salute e dell'Ambiente sottolineiamo quanto pesanti siano le ripercussioni per la salute di un tale scenario<sup>4</sup>.

L'Agenzia Europea per l'Ambiente riporta che nella sola Italia ogni anno muoiono circa 80.000 (ottantamila!) persone per le polveri sottili.

L'inquinamento atmosferico è anche il principale responsabile dell'emergenza climatica, che sta minacciando direttamente e indirettamente la sopravvivenza della specie.

Ma questi numeri, noti da tempo, non destano la stessa preoccupazione e, conseguentemente, l'ur-

genza di azioni di contrasto, che ha suscitato la pandemia da COVID-19.

È ampiamente dimostrato il ruolo dell'inquinamento atmosferico nell'insorgenza di gravi patologie croniche polmonari, cardiovascolari e neoplastiche<sup>5</sup>.

Queste patologie, fortemente diffuse nei paesi occidentali ed in particolar modo tra la popolazione anziana, sono tra le prime cause di mortalità e morbosità e vedono come corresponsabile la sedentarietà. L'evitarla consentirebbe di ridurre significativamente l'incidenza di quelle stesse patologie croniche favorite dall'inquinamento: obesità, dislipidemia, diabete, ipertensione, patologie cerebro-cardiovascolari (come ictus ed infarti), polmonari croniche e tumorali.

Tutto questo a costo zero, anzi con un ingente risparmio in termini di spese per farmaci, ricoveri, prestazioni sanitarie e assistenziali in senso più ampio (pensiamo ai costi umani, sociali ed economici dell'assistenza ad un malato cronico come un diabetico in dialisi).

Si stima che 17.600 morti all'anno sarebbero facilmente prevenibili se si adottasse uno stile di vita più attivo. Il totale dei costi per l'inattività fisica per il SSN sono stimati intorno ai 12,1 miliardi di euro all'anno, pari all'8,9% della spesa totale<sup>6</sup>.

Un'ulteriore e importante considerazione è che queste patologie croniche non sono solo le principali cause di morte in occidente, ma sono anche le principali co-patologie che determinano la "fragilità" (*frailty*), cioè una diminuzione delle riserve

segue a pag.4

CASA - LAVORO  
PRIMA LA BICI!



campagna nazionale FIAB per promuovere attivamente l'uso delle due ruote in tutti gli spostamenti urbani. La bicicletta è il mezzo più sicuro per sé e per gli altri, permette sia il distanziamento tra le persone sia l'alleggerimento del traffico



### La normalità dell'eccezione

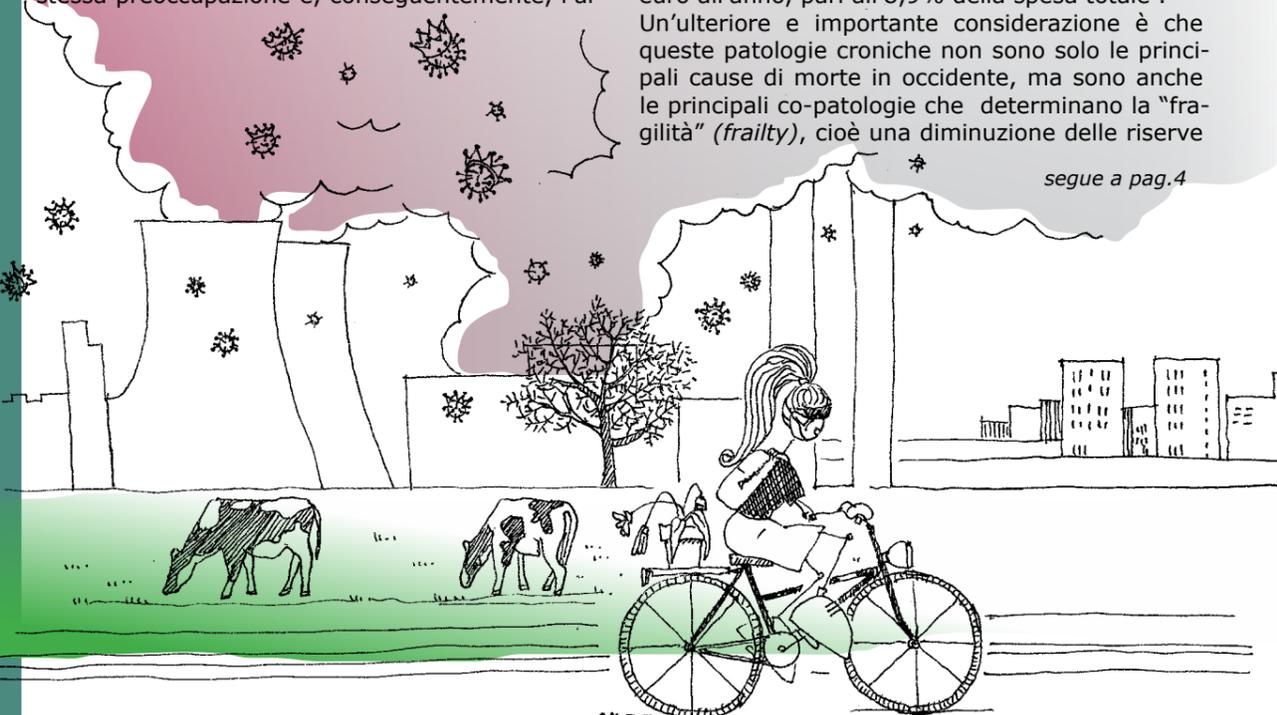
Eugenio Carretti  
Presidente Fiab Modena

Ho avuto, anche nei giorni di quarantena, la possibilità di uscire tutti i giorni e mi sono considerato un privilegiato. Mi sono goduto le strade irrealmente libere e silenziose con la mia bicicletta, a cominciare dal momento in cui aprendo le finestre al mattino ho sentito entrare aria che non sapeva più di gas di scarico.

Modena è una piccola città, gli spostamenti sono raramente oltre i 5 Km, bisogna abitare in una frazione o in qualche comune limitrofo per andare oltre, e in questi casi parliamo poi di 7, 10 Km al massimo. Non occorre essere atleti, io che non sono certo un ciclista allenato, anche se abituato ad usare la bici, facendo alcune prove banali con il gps del telefono mi sono accorto, con sorpresa, di avere rilevato percorrenze con velocità medie di 18/19 Km/h. Ammettiamo pure che si viaggi a 15 Km di media, per fare 5 Km occorrono poco più di 20 minuti, parcheggio compreso! Se poi si usa una bicicletta a pedalata assistita le velocità medie aumentano ed il rischio di arrivare in ufficio sudati sparisce. In auto le medie sono attorno ai 30 Km/h, che diminuiscono ulteriormente nelle ore di punta; se poi aggiungiamo il tempo che spesso si perde a cercare parcheggio, l'auto risulta sicuramente penalizzata nel rapporto tra distanza e tempo impiegato per spostarsi in città. Pensando a quanto ci costa tutto ciò in denaro, tempo sprecato e salute persa, diventa eclatante quanto poco conveniente ed efficiente risulti l'auto in ambito urbano.

Quindi, perché questo non potrebbe diventare normalità? Perché invece di metterci in colonna con l'auto non proviamo ad usare la bici, o le gambe, per andare al lavoro, a muoverci con calma, goderci la nostra città, viverla, fare acquisti nei negozi di quartiere, fermarci a fare due chiacchiere con un conoscente che non avremmo neppure visto passando in auto?

L'approccio con la città vista attraverso la bicicletta è empatico. Non siamo costretti a subire la strada ed il traffico, possiamo decidere percorsi alternativi senza dover forzatamente preoccuparci di dove parcheggiare. Non si tratta solo di un modo di spostarsi, ma di vivere la città sempre, tutti i giorni, di non avere quartieri residenziali ridotti a dormitori, di non dover sentire la necessità di scappare il fine settimana per sentirsi vivi.



# Perché serve una rete ciclabile d'emergenza

**Facile da attivare, richiede solo pochi interventi sulla segnaletica e offre una valida alternativa all'uso dell'auto, particolarmente importante in questo periodo.**

Giorgio Castelli

Una recente ricerca di Ilvo Diamanti ha ben descritto come l'epidemia ci abbia "sbattuto in faccia" le disuguaglianze sociali e abbia contemporaneamente fatto crescere l'autostima collettiva degli italiani.

In un nuovo clima solidale i cittadini hanno mostrato la loro parte migliore, creando uno straordinario momento per la redistribuzione sociale delle risorse.

Purtroppo, appena sono apparse risorse pubbliche eccezionali, è iniziato un "assalto alla diligenza" e le categorie più forti ed organizzate rischiano di sottrarre anche le briciole ai più deboli.

Rischia una simile situazione anche la distribuzione dello spazio pubblico perché aumenteranno le auto con un solo passeggero e cresceranno le occupazioni di suolo pubblico di bar e ristoranti. I pedoni ed i ciclisti dovranno contendersi lo spazio residuo mantenendo una distanza di sicurezza rispettivamente di 1,5 e di 10 metri.

Spetta a chi amministra le città il compito di sfruttare questo clima solidale per riequilibrare il dannoso predominio delle auto, che intossicano i nostri polmoni e sottraggono lo spazio pubblico ai cittadini e alle quelle relazioni sociali che ci sono tanto mancate.

FIAB ha proposto ai Comuni della provincia la realizzazione di una **Rete ciclabile d'emergenza** con due scopi precisi: offrire ai cittadini una valida alternati-

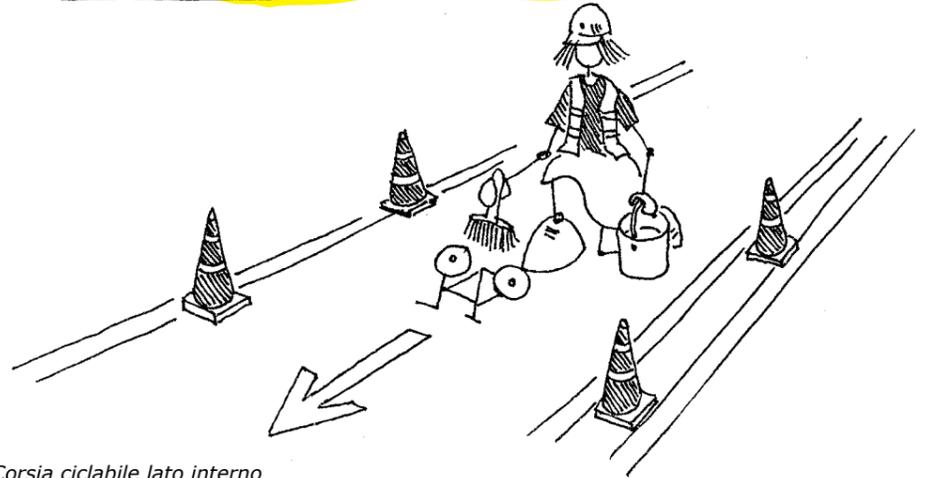
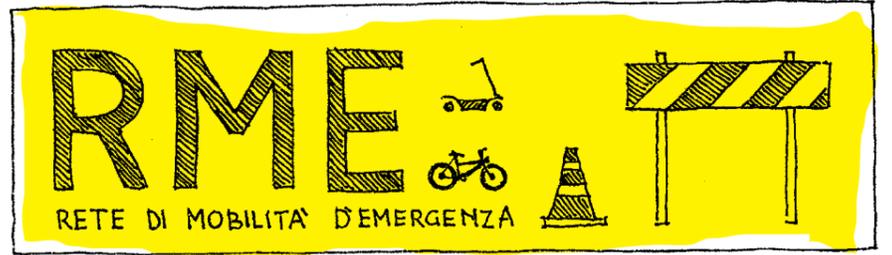
va all'uso dell'auto e liberare i margini esterni della strada ai pedoni, ora costretti a camminare tra infiniti ostacoli e pavimentazioni sconnesse, stretti tra muri, ciclisti e auto in sosta.

Per Modena e Carpi abbiamo proposto i percorsi più interessanti con soluzioni facilmente attuabili, già largamente utilizzate in altre città italiane ed europee, con interventi reversibili e realizzabili con sola segnaletica a costi ridotti. Si potranno così connettere i principali quartieri residenziali con le stazioni, i parcheggi di interscambio, i centri scolastici, direzionali e produttivi. Dove le corsie stradali sono sovradimensionate, si potrà destinare una parte della carreggiata alle biciclette, con corsie ciclabili monodirezionali per lasciare i margini laterali ai pedoni. Con la diffusione del limite di velocità di 30 km/h nei centri storici e nelle zone residenziali si permetterà la convivenza sicura tra tutti gli utenti della strada, senza bisogno di infrastrutture aggiuntive.

Il rischio per la salute di questi mesi ci ha mostrato quali siano le cose che contano veramente e ci ha resi tutti più solidali e coesi.

Chi ci amministra deve progettare il futuro e agire di conseguenza, cogliendo un'occasione unica per affrontare i problemi che da tempo avvelenano la nostra vita e schiacciano i più indifesi.

Se non ora quando?



Corsia ciclabile lato interno ai parcheggi in linea



Corsia ciclabile emergenziale



La **Rete Ciclabile d'emergenza RME** è una rete di corsie per la mobilità smart. Può essere realizzata direttamente sulle carreggiate stradali, con modifiche provvisorie ed integrazioni alla segnaletica orizzontale (ridisegnando le strisce) e verticale ed, in alcuni casi, con l'ausilio di delimitatori di carreggiata o elementi di arredo.

## ...A RUOTA LIBERA rubrica a cura di Luana Marangoni

### Solo un segno bianco sull'asfalto

Saranno così le piste ciclabili di emergenza pensate per **Milano**. Un segno bianco sull'asfalto per delimitare il passaggio delle bici e segnaletica gialla per la sosta dedicata ai disabili e per il carico-scarico merci. I primi sei chilometri sono già in cantiere, verranno realizzati sopra il percorso della linea 1 della metro e serviranno a collegare il centro della città a Sesto San Giovanni, riducendo in questo modo la quota passeggeri della stessa metropolitana.

Il piano "Strade Aperte" di Palazzo Marino è però più audace: tracciare entro la fine dell'anno 35 chilometri di piste ciclabili utilizzando il modello già sperimentato dell'"urbanistica tattica" che ha permesso di ridisegnare a basso costo ampi spazi cittadini rendendoli più accessibili a chi non si sposta in automobile.

Il progetto prevede aree pedonali, il raddoppio delle zone 30, il dimezzamento delle corsie riservate alle automobili nei controviali, la creazione di "strade inclusive", ovvero percorsi misti aperti ad auto e pedoni con ulteriore riduzione della velocità a 20 km orari. Entro il 2030 è prevista inoltre l'elettrificazione di tutti i trasporti, un servizio di bici a flusso libero e di monopattini in sharing. D'altra parte quando in un documento di 17 pagine diffuso dal Comune dal titolo "Milano 2020, strategia di adattamento" la parola "auto" compare solo 3 volte, soprattutto per auspicarne un minore utilizzo, cosa volere di più? Ah, sì! Che si diffonda in tutta Italia come un virus!



<https://www.ilpost.it/2020/04/29/milano-piste-ciclabili-coronavirus/>  
<https://milano.repubblica.it/cronaca/2020/04/30/news/>

## Più auto per tutti?

**Incentivare l'uso dell'auto come modalità ottimale per muoversi in piena sicurezza e protezione è un po' come ballare sul Titanic che affonda.**

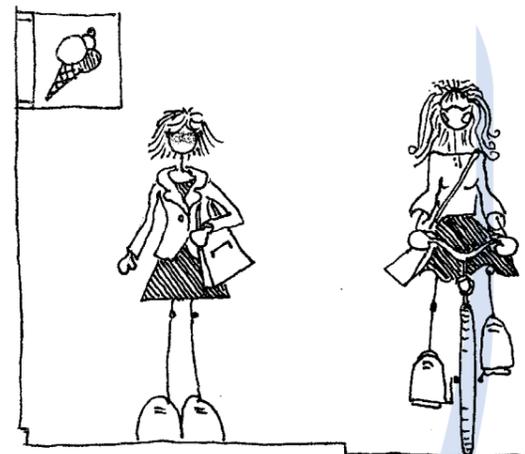
Ermes Spadoni

Alla ripresa purtroppo dovremo confrontarci con due certezze: il Trasporto Pubblico Locale sarà in difficoltà a garantire il distanziamento sociale, e le famiglie saranno mediamente più povere. Per questo in tutto il mondo molte città hanno già inaugurato nuovi spazi pedonali e piste ciclabili temporanee, togliendo spazio alle carreggiate stradali.

Così molti viaggiatori orfani del TPL non dovranno usare costose auto per andare al lavoro e le famiglie potranno camminare nelle ampie zone pedonali mantenendo due, tre metri di distanza.

Insomma, il post Covid19 obbliga finalmente a ridistribuire più equamente tra tutte le utenze lo spazio stradale. Ma c'è chi sta già lavorando in senso ostinato e contrario.

Come tanti elegantoni in frac alla festa di gala del Titanic, i costruttori di auto stanno già ballando sul futuro delle nostre città. In un articolo su "Il Sole24Ore" affermano: "l'auto personale sarà la soluzione più sicura, una sorta di bolla pedonale, un habitat comodo, sano e sicuro per viaggiare in città, evitando affollati mezzi pubblici". Gli fanno eco i concessionari: "abituati a vendere dei beni durevoli come l'auto saranno dolori. Ecco perché avremmo bisogno di incentivi per l'acquisto, estesi non solo alle auto elettriche, ma anche a quelle vecchie inquinanti". E la nuova condizione di impoverimento generale non li frena: "non è davvero facile ipotizzare che l'automobile possa tornare fra le priorità delle famiglie, ma sarà un'occasione per valutare un'alternativa come il noleggio a 24 o 36 mesi o anche di più". Concludono: "l'auto diventerà uno strumento per portarci in totale sicurezza verso la ripresa della nostra libertà sociale. Soltanto così il coronavirus non sarà passato invano, ma con sempre al centro



un'automobile". AMEN. Poco conta che moltiplicare il numero delle auto in circolazione a scapito del TPL, avrà come effetto tutto il contrario della "ripresa di libertà sociale" vaneggiata, ma al contrario diventerà un incubo di traffico e smog permanente. Non è tempo di ambiguità: ogni soldo speso in mobilità automobilistica PRIVATA, è un soldo in meno per rinnovare mezzi pubblici, ciclabili e marciapiedi. E rifinanziare gli incentivi all'auto, vuol dire ritrovarsi con aumentati problemi di costi per manutenzione ed ampliamento di strade e parcheggi, maggiori costi sanitari da inquinamento ed inattività, e cittadini maggiormente indebitati. Sembra incredibile, ma questa è la strada più facile per la politica: infatti maggiori acquisti e maggiori lavori per infrastrutture stradali hanno effetti benefici immediati sull'economia. Per questo purtroppo è un'alternativa ancora in campo, nonostante in questo secolo nessuno sia riuscito a risolvere i problemi indotti dall'uso di un mezzo che occupa 20mq per spostare spesso una sola persona. Le scelte che faremo in queste settimane sono decisive: ed a tutti quelli che continuano a ballare sul Titanic ricordiamo che l'iceberg arriva per tutti.

## Dalle briciole all' "omile" Solo elemosine per la mobilità sostenibile

**Se gli stanziamenti per la mobilità riservano solo elemosine per la mobilità sostenibile, le nostre città rischiano di diventare luoghi ostili alla salute e alla socialità.**

Lorenzo Carapellese  
Urbanista per Fiab Modena

Gli ultimi stanziamenti per la mobilità dalla Regione Emilia Romagna privilegiano l' "immobilità automobilistica" contro la mobilità attiva. Ovvero sostanziose cifre per rotonde, bypass, bretelle, allargamenti di sezioni stradali per "fluidificare" il traffico, che in realtà sono "contro" la mobilità. Sono contro la salute, contro la libertà di movimento! Sono contro le disabilità motorie, sensoriali e psichiche, la vecchiaia, la giovinezza, i bambini, i lavoratori, le donne. Ancora siamo al finanziamento di infrastrutture che invece di contenere il traffico motorizzato lo alimentano, che invece di prevenirlo lo stuzzicano!

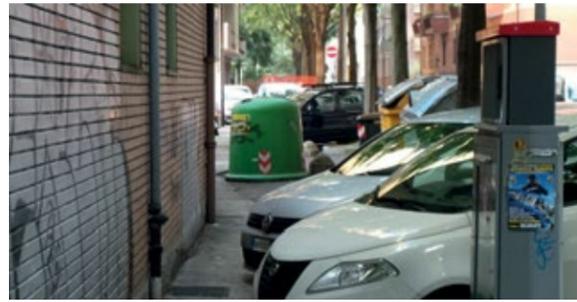
Questi i finanziamenti annunciati dalla Regione

- 5,3 Miliardi per infrastrutture stradali pari al **78%**
- 1,4 Miliardi per il Trasporto Pubblico pari al **20%**
- 134 milioni per la mobilità non motorizzata e l'efficientamento energetico pari al **2%**

Di fatto un'elemosina per la mobilità sostenibile! A fronte di città padane senza marciapiedi degni di questo nome, larghi sì e no un metro. Marciapiedi senza manutenzione da decenni, costruiti con tutti i materiali possibili ed immaginabili, che ti fanno scivolare con la pioggia, inciampare per le crepe e i dislivelli eccessivi con la sede stradale, impossibili da praticare per chi è sulla sedia a rotelle o è anziano. Che non ti permettono di prendere per mano tuo figlio o abbracciare tua moglie tanto son striminziti e

ciclopeditoni in entrambi i sensi di marcia! Strade e viali senza panchine (e ce ne vorrebbe almeno una ogni 400 m), a volte senza alberi e verde. Niente piazze nelle aree costruite negli ultimi 70 anni, né fontanelle. Aree pedonali solo nei centri storici, aree a traffico limitato solo a ridosso di queste. Non ci sono portabiciclette neanche nelle stazioni; si e no poche decine nei centri commerciali e solo di quelli che ti devi ribaltare con il culo in aria per legare la catena e così pure vicino alle scuole, alle biblioteche, in tutte le zone residenziali ed uffici, nei pressi degli impianti sportivi, di fronte al tribunale, all'ospedale ed alle ASL.

Di contro a Parigi stanno realizzando una città a "15 minuti", ovvero dove entro questo tempo di percorrenza puoi trovare e soddisfare i tuoi bisogni quotidiani, dove si investe sulla riqualificazione dei marciapiedi e sulla ciclabilità con aree a zona 30 e anche 20, isole ambientali, alberature, spazi pubblici. E quindi tanta progettazione architettonica ed ingegneristica, di paesaggio urbano, tanta ricerca per nuovi materiali che tengono conto anche del *climate change*. Al lavoro quindi anche tanti "archigiani" contro una cultura del brum brum, della velocità, dal parcheggio sotto casa! Dobbiamo far presente con forza che c'è un mondo nuovo, una prateria di bisogni urbani piena di cittadini insoddisfatti, che vogliono una città per le persone e che con il "business as usual" ci ritroveremo delle città che potranno solo chiamarsi *omile*.<sup>1</sup>



<sup>1</sup>Daniilo Dolci, sociologo, pedagogista ed antifascista, con il termine "omile", indicava la degenerazione della città che si verifica quando le persone non stanno davvero insieme, ma semplicemente si ammassano un uno stesso luogo; vivono l'uno accanto all'altro e basta. La città diventa omile quando perde lo spazio pubblico, la democrazia vera, la gentilezza, la civiltà, la bellezza, la forza dei legami interpersonali.

### ...A RUOTA LIBERA

#### La ville du quart d'heure

È un modo di vivere post-auto quella sognato da Anne Hidalgo, la sindaca di Parigi rieletta quest'anno per la seconda volta, grazie anche alla sua campagna "la città dei 15 minuti", una visione che riporta al centro la vita di quartiere, dove tutto è raggiungibile nell'arco di una spazio temporale limitato. È un bellissimo sogno di rivoluzione urbana, che ha portato al centro del dibattito, soprattutto in questa fase di Covid 2, l'idea che per muoversi, con le dovute condizioni, si può fare a meno dell'automobile, anzi è vitale farlo.

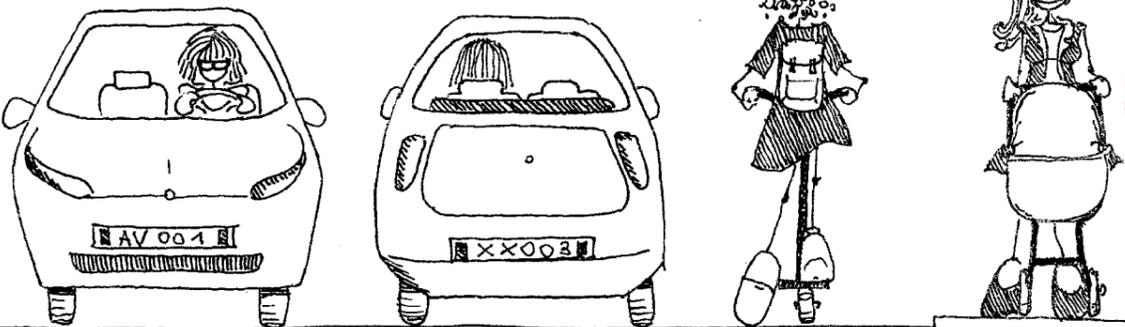


Cominciamo con lo scrivere che l'idea del sindaco è quella di costruire 650 chilometri di ciclabili

di emergenza, convertendo carreggiate stradali in piste ciclabili. Come? Riducendo le corsie destinate alle automobili e togliendo spazio ai parcheggi. Per esempio Rue de Rivoli, la centralissima via che passa accanto al Museo del Louvre, sarà percorsa esclusivamente da pedoni, ciclisti, taxi e mezzi di emergenza. Altre vie seguiranno in superficie il percorso sotterraneo di tre linee metropolitane, altre ancora si irradieranno dalla metropoli parigina verso i comuni della periferia.

Il governo francese da parte sua stanzerà 20 milioni di euro, parte dei quali saranno destinati all'erogazione di bonus da utilizzare per la riparazione di vecchie bici tirate fuori dalle cantine: 50 euro da spendere presso un meccanico professionista, operazione molto utile sia dal punto di vista economico che etico, perché dà valore al riuso.

<https://www.bikeitalia.com>



## Da #restiamoacasa a #restiamovivi

**Dopo il lockdown, che ci ha confinato nelle nostre case, è arrivato il tempo di esercitare una libertà attenta e consapevole, il tempo della responsabilità personale.**

Mirella Tassoni

C'è stato un tempo (non molto lontano e forse non ancora finito) in cui, per amore o per forza, ci siamo tutti chiusi in casa. Lo chiamano *lockdown*, che suona un po' più misterioso ed elegante di "confinamento, isolamento, blocco". Eppure di questo si tratta.

Lo abbiamo fatto di buon grado, ed era giusto farlo. Come dimenticare alcune immagini che saranno storia del nostro secolo, storia del mondo: medici e infermieri stremati, metropoli deserte, arcobaleni alle finestre, saluti un po' straniti dai balconi. In quei giorni suonavano veramente stonate le domande del tipo: "... ma quando potrò andare in giro con la mia bicicletta? E la mia corsetta nel parco?". Suonavano così stonate che addirittura avevano suscitato un fenomeno

altrettanto inquietante per il motivo contrario: i delatori, le spie di quelli che mettevano il naso fuori casa anche solo per arrivare all'edicola, gli eserciti schierati contro innocui (benché "colpevoli") camminatori solitari.

Poi arriva la fase due, quella della "convivenza con il virus". Ed è una fase in cui i divieti non basteranno più. Le maglie un po' più larghe lasceranno spazio agli abusi e alle interpretazioni "furbe". Una fase in cui più si entra nei dettagli (congiunti, affetti stabili...) più si rischia il ridicolo e più si stimola la "creatività trasgressiva" che pare connotare - nel bene e nel male - gli italiani.

Ma forse è proprio questo il luogo comune da spezzare. In questa fase deve per forza entrare in campo qualcosa di

diverso dalla semplice "obbedienza", qualcosa che si chiama responsabilità, cura del bene comune, attenzione ai più fragili.

Dalle istituzioni ci aspettiamo poche regole chiare, di "cornice", con una ratio comprensibile. E interventi fattivi che facilitino la protezione individuale e il distanziamento, una mobilità alternativa (ciclabili ovunque, bonus per l'acquisto o la riparazione di biciclette), aiuti economici a chi non ce la fa.

È un tempo in cui non ci vergogniamo più di fare - garbatamente - delle domande: che ne è dei bambini e dei loro diritti? Che società ha in mente chi dice: isoliamo solo gli anziani, per "proteggerli" e tutti gli altri continuino a fare i fatti loro? E così via...



<https://www.corrieresalentino.it/>

È tempo di aggiornare gli hashtag. Da #restiamoacasa, a #restiamovivi, dotati di senso critico, solidali e connessi. Cominciamo a considerarci, a partire da noi stessi, non bimbi che fanno la marachella per fregare i vigili ma persone adulte, in grado di adottare comportamenti virtuosi.

Attenzione però, niente sconti né furberie quando si parla di responsabilità. Se no ci toccherà tornare tutti "in castigo", e temo che la seconda volta avremo meno voglia di fare pizze e sventolare arcobaleni.

segue dalla prima l'articolo **Ripartire, ma non a costo della salute**  
di Francesco Soci ISDE, Medici per la Salute e l'Ambiente

funzionali dei vari organi e apparati, con scarsa capacità di rispondere ad eventi stressanti eccezionali, ad esempio, una grave infezione.

Questo risulta evidente dai dati di mortalità da Covid-19 concentrata in quei pazienti già "indeboliti" da una di queste co-patologie<sup>7</sup>.

Sedentarietà ed inquinamento dovrebbero quindi essere in cima alla lista dei "nemici" della Salute pubblica e del Benessere della Comunità in un'ottica di medicina preventiva.

La mobilità attiva ciclo-pedonale si configura quindi come un vero e proprio farmaco ed uno strumento efficace in grado di implementare la "resilienza" (ovvero la capacità di adattarsi e resistere ad eventi negativi) a livello:

- individuale: contrastando le patologie da inquinamento e sedentarietà
- globale: per ridurre le emissioni gas clima-alteranti responsabili dell'emergenza climatica che secondo The Lancet sarà la principale minaccia per la salute del XXI secolo<sup>8</sup>.

Per queste considerazioni, sosteniamo

fermamente le proposte di ridisegnare una città che metta al centro le persone, il loro benessere e i loro bisogni.

Quindi: città verdi, con spazi per una mobilità attiva in un contesto sicuro (zone 30) e piacevole.

Questo sarà possibile solo se vi saranno scelte politiche precise e coraggiose nel non riproporre soluzioni di stimolo all'economia superate e nocive per la salute dell'ambiente e delle persone.

La crisi sanitaria globale determinata dalla pandemia da Covid-19 ha reso drammaticamente evidente come non è possibile alcuna attività economica e sociale senza la salute della popolazione. Allo stesso modo la ricerca scientifica ci dimostra come non è, e non sarà, possibile mantenere un adeguato livello di salute della popolazione se non ci si prenderà cura anche dell'ambiente che ci ospita.

<sup>1</sup>Air quality in Europe 2019. EEA

<sup>2</sup>[https://www.repubblica.it/ambiente/2020/01/23/news/smog\\_pm10\\_a\\_gennaio\\_18\\_giorni\\_sforamenti\\_in\\_5\\_citta\\_-246480507/](https://www.repubblica.it/ambiente/2020/01/23/news/smog_pm10_a_gennaio_18_giorni_sforamenti_in_5_citta_-246480507/)

<sup>3</sup>PUMS Comune di Modena, 2019

<sup>4</sup><https://isdmodena.net/attivita/>

<sup>5</sup><https://www.scienzainrete.it/articolo/ma-quanto-male-fa-lo-smog/valentina-meschia/2017-12-29>

<sup>6</sup>"Piano strategico per la riduzione della sedentarietà" di Omar Gatti rif: <https://www.bikeitalia.it/2020/04/23/un-piano-strategico-per-ridurre-la-sedentarieta-degli-italiani/>

<sup>7</sup><https://www.epicentro.iss.it/coronavirus/sars-cov-2-decessi-italia>

<sup>8</sup>Watts, 2019

## Bici, tempo e portafoglio

**Basta fare un po' di conti: nei confronti dell'automobile, la bici è molto competitiva sia in termini di tempi di spostamento che in termini di spesa.**

Piero Busso, Fiab Carpi

Siamo in crisi economica da tempo; prima la crisi del 2008, adesso il coronavirus con le conseguenze che ancora non siamo in grado di prevedere; ci rialzeremo a fatica, più poveri e certamente non ai primi posti in Europa.

Eppure con 62 auto ogni 100 abitanti abbiamo il maggior indice di motorizzazione in Europa (Germania 55, Spagna 49, Francia e Regno Unito 47); è poi così vero che l'automobile costa un sacco di soldi? Ci viene in aiuto la Regione Emilia Romagna che, nelle sue linee guida sulla ciclabilità, ci fa sapere che l'auto, fra acquisto, ammortamento, manutenzione ed altro costa in media 7.000 €/anno, più di un terzo del reddito medio disponibile, che è di 20.000 €/anno; la Regione affina lo studio nella città di Bologna ove vi sono 511 auto ogni 1000 abitanti e 512 lavoratori ogni 1000 abitanti; ne deriva che a Bologna ogni lavoratore destina più di un terzo del proprio guadagno al mantenimento dell'auto; se in una famiglia vi sono due lavoratori questa cifra rasenta l'assurdo.

Ma oltre al denaro quanto tempo ci costa l'auto? Uno studio fatto negli USA ci dice che fra andare a prendere l'auto, viaggiare, parcheggiare, pagare bollo e assicurazione, fare manutenzione, lavorare per mantenerla ecc. si impiegano mediamente 1.600 ore/anno; poiché percorriamo in media 12.000 km/anno sarebbe come se ci muovessimo alla velocità di 7,5 km/h; se andassimo di buon passo otterremmo lo stesso risultato.



Quando facciamo il pieno non ci rendiamo conto di buttare i soldi dalla finestra; il rendimento del motore è al massimo del 40 % e quindi, quando mettiamo 50 € di benzina, 30 € si disperdono inquinando l'aria e solo 20 € servono davvero

a muovere l'auto; se l'auto pesa 1.500 kg e noi 75, dei 20 € rimasti 19 € servono a spostare l'auto e solo 1 € serve per spostare noi stessi; spendiamo 50 € per utilizzarne davvero solo 1!

Certo non potevamo trovare niente di meno efficiente per i nostri spostamenti quotidiani!

Visto che il mondo è cambiato, proviamo anche noi a cambiare; se in famiglia abbiamo due auto proviamo a fare a meno di una, anche perché il 50 % degli spostamenti fatti in auto sono sotto i 2 km e la bicicletta è il miglior mezzo per muoverci in ambito urbano; organizziamoci con gli altri familiari e utilizziamo l'auto solo chi ne ha davvero bisogno, pensiamo alla cargo-bike, magari elettrica, per fare la spesa o per portare i bimbi a scuola; stimoliamo i nostri figli a muoversi a piedi o in bicicletta, ne avranno un enorme vantaggio. Rinunciando all'auto e andando a piedi o in bicicletta faremo più esercizio fisico, perderemo peso, avremo più tempo libero e risparmieremo un sacco di soldi, compresi quelli della palestra dove andiamo in auto per fare spinning.

## ...quindi a scuola, al lavoro andiamo in bici!

Paola Busani

FIAB Modena da sempre sostiene campagne per la diffusione della bicicletta come mezzo di spostamento per andare al lavoro e per andare a scuola. A Modena è partner del progetto **Bike to work** promosso dal Comune di Modena. Assieme al Comune di Fiorano Modenese ha realizzato la campagna **"M'illumino di più"**, per informare i lavoratori su come andare al lavoro in bici, ma in sicurezza.

Ora più che mai il tema si propone come essenziale strategia per risolvere i problemi di spostamento che l'emergenza COVID 19 inevitabilmente ci costringerà ad affrontare: rispetto del distanziamento, difficoltà di utilizzo del trasporto pubblico, ulteriore congestione del traffico qualora la nostra risposta fosse solo l'auto privata.

Urge quindi che le nostre amministrazioni si affrettino a predisporre dei percorsi adeguati per raggiungere più velocemente e in sicurezza i luoghi di lavoro e soprattutto i poli scolastici.

Bici elettrica, monopattini, cargo-bike potranno esserci d'aiuto anche sulle distanze un po' più lunghe. Se ci proviamo potremmo accorgerci che in bici o a piedi raggiungeremo le nostre destinazioni quasi nello stesso tempo, guadagnandoci in salute, benessere e... portafoglio. PROVIAMOCI!



progetto **Bike to work** promosso dal Comune di Modena, assieme a ARPAE, Azienda USL di Modena, Università Federico II di Napoli, Euromobility di Roma, AESS - Agenzia per l'Energia e lo Sviluppo Sostenibile di Modena, Associazione Città Sane Modena, Wecity srl, Seta SpA. Il progetto, finanziato con oltre 600.000 Euro dal Ministero dell'Ambiente permetterà di premiare chi usa la bicicletta, con contributi economici rapportati alle distanze percorse quotidianamente

## ...A RUOTA LIBERA

### Non siamo mica Copenaghen!

Quando negli anni '70 la cittadina danese era paralizzata dal traffico, gli amministratori iniziarono a progettare una viabilità alternativa e la trasformarono nell'esempio di mobilità attiva che tutti conosciamo.

Ora che la necessità di dare priorità al distanziamento interpersonale porterà necessariamente, nella fase di Covid 2, al pericolo di un uso ossessivo ed indiscriminato del mezzo privato, **Nonantola** ci prova.

Sull'onda degli inviti dell'Oms ad usare la bicicletta e puntando sulla possibilità di aprire piste ciclabili in via transitoria, è emersa dal basso la proposta di una direttrice ciclabile di emergenza che colleghi la città dell'Abbazia a Modena. Il percorso parallelo suggerito sarebbe su Via Rebecchi - Via Maestra di Bagazzano, che verrebbero trasformate all'uopo in strade F-bis (strada locale destinata prevalentemente alla ciclabilità e pedonalità), cioè destinate prevalentemente ad uso delle due ruote, dei pedoni e dei residenti, con abbassamento dei limiti di velocità. Molti potrebbero replicare: ma siamo matti? Si chiude una strada per migliorare il traffico? Sì, perché è l'offerta a creare la domanda, più le strade sono sicure, più bici circoleranno. E per la sicurezza degli studenti pendolari è stato addirittura proposto un "Bicibus", una sorta di autobus a due ruote formato dagli studenti e da un paio di genitori e/o volontari che li accompagneranno, con tanto di fermate intermedie.

Ovviamente, i 5 chilometri ipotizzati arrivano fino a Navicello: da qui a Modena la palla, anzi la ruota, passa all'amministrazione di quest'ultima città. Ma, si sa, chi ben comincia.....



## infobici

Pubblicazione edita da FIAB-Modena  
Via Ganaceto 45 (Casa Per la Pace)  
41121 Modena  
Telefono: 338.3488082  
[www.modenainbici.it](http://www.modenainbici.it)

Numero 49 - Anno XV  
Maggio 2020  
numero monografico

Direttore editoriale:  
**Mirella Tassoni**

Direttore responsabile:  
**Giancarlo Barbieri**

Redazione: Diana Altiero, Marina Beneventi, Paola Busani, Eugenio Carretti, Giorgio Castelli, Eugenia Coriani, Luana Marangoni, Mirella Tassoni

Disegni di Diana Altiero e Rossella Cadignani

Progetto grafico: Paola Busani

Stampa: MC OFFSET Scrl