

# ecoinformazioni

# Como

Ecoinformazioni da fare • Mensile • Tariffa R.O.C.: Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n. 46) art. 1, DCB (Como) • Direttore responsabile Gianpaolo Rosso • Stampa Grafica Malima • 2 EURO



383 | MAR | 08



TEMA | MEGLIO LA BICI



**ECOINFORMAZIONI**  
mensile della provincia  
di Como

via Anzani, 9  
22100 Como  
tel 031.268425  
ecoinformazioni@tin.it  
www.ecoinformazioni.it

**Sede legale**

via Anzani, 9 22100 Como

**Direzione**

Antonia Barone,  
Gianpaolo Rosso

**Redazione**

Barbara Battaglia, Emiliano Berti,  
Saviana Camelliti, Fabio Cani, Elena  
Capizzi, Luciana Carnevale, Tatiana  
Cerutti, Francesco Colombo, Patrizia Di  
Giuseppe, Francesca Di Mari, Michele  
Donegana, Chiara Donghi, Alba Eletto,  
Laura Foti, Cinzia Funcis, Danilo Lillia,  
Marco Lorenzini, Maurizio Migliori,  
Francesca Nieto, Nicoletta Nolfi,  
Massimo Patrignani, Bruno Perlasca,  
Greta Pini, Andrea Rosso, Lorenzo  
Sanchez, Manuela Serrentino, Francesca  
Solera, Francesco Vanotti, Laura Verga.

**Grafica e impaginazione**

*Natura e comunicazione* Como  
Andrea Rosso con Marco Bracchi

**Abbonamenti**

(annuale, 10 numeri + un libro in  
omaggio): 20 euro.  
Abbonamento con tessera Arci 2008:  
30 euro  
Abbonamento sostenitore: da 50  
euro (comprende tutti i periodici di  
ecoinformazioni, la tessera Arci 2008).  
Conto corrente postale n. 15767460  
intestato a Associazione  
ecoinformazioni,  
via Anzani 9, 22100 Como  
Attivazione immediata:  
tel. 031.268425.

**Proprietà della testata**

Associazione ecoinformazioni - Arci

**Registrazione**

Tribunale di Como  
n. 15/95 del 19.07.95

## ELEZIONAMENTE

GIANPAOLO ROSSO

**V**isto dal nostro territorio, nel quale le destre solitamente stravincono, le elezioni non possono che animare ottimismo. Infatti il trovarsi nel cratere della Lega, nel luogo nel quale Carioni e Bruni, Formigoni e Butti doppiano con facilità qualunque avversario, dà a chi ha idee diverse la consapevolezza di aver toccato il fondo e la connessa speranza di risalire. Sprofondare ulteriormente nella melma del populismo, dell'illegalità, del razzismo è davvero difficile, anche se già si intravedono i volenterosi che con badili e picconi si accingono all'impresa. Eppure Cetto La Qualunque, il personaggio di Antonio Albanese che in *Che tempo che fa* su Raitre anticipa e descrive la campagna elettorale, potrebbe darci qualche idea per affrontare l'assai modificato scenario politico. Nel suo colorito lessico ci insegna che loro "se ne fottono" di diritti e giustizia. "Infattamente", perseguire gli interessi privati è il cuore della politica delle destre.

Se è così perché noi non ce ne fottiamo di loro? Perché non smettiamo di imitarli e non iniziamo un percorso alternativo nel quale proprio la diversità della sinistra venga alla luce con pratiche di partecipazione e di rinuncia alla guerra per bande? Perché non decidiamo di lasciare a loro il nuovismo privo di contenuto per sperimentare spregiudicatamente l'approfondimento di identità plurali nuove?

Corriamo il rischio che la reale partecipazione di tante e tanti - persino a Como - al processo costitutivo del Pd si risolva in una effimero e ingannevole *show* mediatico, mentre la rissa tra i notabili, aiutata da una legge elettorale che conferma tutto il potere ai vertici dei partiti, costringerà tanti a baciare ancora rospi mostruosi che non si trasformano mai in principi. Corriamo il rischio che La Sinistra l'Arcobaleno (non si poteva trovare un nome più semplice?) si esaurisca in una consociazione di nomenclature residuali, unite dal desiderio di personale sopravvivenza, la cui prima manifestazione potrebbero essere liste rigidamente lottizzate tra Prc, Pdc, Sinistra democratica e Verdi.

La Sinistra democratica aderisce al progetto de La sinistra l'Arcobaleno. Ne abbiamo

parlato con il coordinatore provinciale comasco Alessio Binda | **Una nuova forza di sinistra** MICHELE DONEGANA

**Q**uali prospettive vedi per la Sinistra democratica? Quali sono i rapporti con La Sinistra l'Arcobaleno? Più una federazione o la fondazione di un nuovo partito?

La Sinistra democratica è un movimento nato dalla volontà di non confluire nel Partito democratico per rimanere legati alla tradizione socialista e dell'attuazione di una politica socialista.

**Quali sono quindi i vostri riferimenti europei ed internazionali?**

A livello europeo facciamo riferimento al Pse e a livello internazionale aderiamo all'Internazionale socialista. Sd è nata anche con l'obiettivo, la speranza, di un'unificazione delle forze politiche della sinistra. Un processo che si è ormai avviato dopo anni di divisioni e differenziazioni. La Sd aderisce perciò a questa federazione, cercando ovviamente di raccogliere le maggiori adesioni possibili.

**Cosa intendi per movimento? Come siete strutturati?**

Per movimento intendo una struttura non organica, siamo una formazione politica nata da poco, con la possibilità prima o poi di diventare una struttura più complessa con una gerarchia più strutturata. Attualmente abbiamo un coordinamento e un coordinatore a livello sia regionale che provinciale. Per quanto riguarda le adesioni il Pd ha sicuramente un maggiore appeal anche se qualcuno è rimasto al suo interno per cercare di orientarne la politica verso sinistra, una possibilità che a mio parere non vedo. A livello provinciale, compatibilmente con le nostre capacità economiche, stiamo valutando anche l'eventualità di prendere una sede.

**Prescindendo dal fatto che vi presentate in un raggruppamento comune delle sinistre, che riscontro politico pensate di poter avere e che adesioni riuscirete a coagulare? Come va il vostro tesseramento?**

Dopo la decisione di Mussi, a maggio, di iniziare questa nuova esperienza politica a Como non c'è stato un pronto riscontro e si è iniziato a lavorare solo a partire da ottobre, così non si è potuto avere una maggiore adesione come ricaduta di una evoluzione politica nazionale, che non siamo riusciti ad intercettare. La scorsa campagna tesseramento ha scontato la difficoltà di un inizio tardivo, riducendosi alla sola fine dell'anno, sviluppandosi così a ridosso della apertura della campagna 2008.

**Ma che percentuale di voti pensereste di raggiungere se doveste correre da soli?**

A livello nazionale pensiamo di rappresentare un 3 per cento allineandoci su un range simile a quello di partiti come Pdc e Verdi.

**In provincia di Como qualcuno dei "grandi nomi" dei Ds ha aderito alla nuova formazione?**

No.

**Cosa pensi dell'iniziale non adesione dei Verdi comaschi a La Sinistra l'Arcobaleno?**

Mi è spiaciuta questa loro presa di posizione, anche perché a livello nazionale si sta lavorando ad un progetto comune. Un cartello elettorale con intenti comuni su iniziative definite, contrariamente si avrebbe un logoramento e l'acuirsi delle differenziazioni. Sulle cose concrete non abbiamo grandi diversità. Anche se questo

passaggio dovrebbe già essere stato superato con la loro partecipazione all'assemblea del 12 febbraio.

**Non pensi che l'eterogeneità di questo nuovo progetto politico possa essere un limite e possa portare ad una sterile conflittualità?**

Può essere al contrario una ricchezza, non ci sono grosse diversità di vedute, tutti si rifanno agli stessi principi: rispetto per l'ambiente, lavoro, diritti individuali e collettivi. Per ora le modalità d'azione sono comuni, nel proseguo è possibile che le diversità riappaiano, ma in fondo la discussione non è che il sale dell'agire politico.

**Qualcuno ha parlato della "cosa rossa" come di un tandem tra Rifondazione e Sd con al seguito i partiti considerati minori. Cosa ne pensi?**

Non si può negare che Rifondazione sia numericamente più importante e strutturalmente più organizzata. Non gliene si può fare una colpa, è un dato di fatto. La Sinistra l'Arcobaleno non ha egemonie, è uno spazio aperto ai partiti, ai singoli, alle associazioni, ai movimenti e a tutti coloro che si attivano sul territorio su tematiche condivise.

**Sui movimenti Sinistra democratica come si pone?**

Noi vediamo i movimenti come interlocutori prioritari. In primo luogo i movimenti di categoria, i sindacati, i singoli gruppi, coloro che si battono per determinati ideali. La nostra ambizione è quella di crescere riuscendo a rappresentare e attrarre non solo coloro che vengono dall'esperienza dei Democratici di sinistra ma anche coloro che si avvicinano solo ora alla politica o che la hanno abbandonata.

# POLIS

Si alla Sinistra l'Arcobaleno a patto che rimanga una federazione e non diventi il partito unico della sinistra. Intervista a Elisabetta Patelli, portavoce provinciale dei Verdi di

## Como | **Contro la rifondazione** FRANCESCO COLOMBO

**Q**uali erano le differenze tra il progetto nazionale e quello locale che vi avevano portato a rimanere fuori dall'esperienza comasca della Sinistra l'Arcobaleno?

Non erano stati rispettati i tempi e non era chiaro il rapporto fra le forze politiche. Mentre si costituiva La Sinistra l'Arcobaleno di Como nazionalmente la discussione sulla legge elettorale aveva preso una brutta piega, con Rifondazione che appoggiava un modello con alto sbarramento, come a voler inglobare tutte le forze della federazione in un unico partito. La scelta di costituire la federazione di Como ci era parsa precipitosa e quindi avevamo preferito starne fuori.

**Mentre ora che il dibattito sulla legge elettorale è uscito di scena?**

Nell'incontro del 12 febbraio della Sinistra l'Arcobaleno proponiamo una piattaforma d'intesa elettorale e programmatica. Ora che le forme della Sinistra l'Arcobaleno sono chiare possiamo avvicinarci serenamente al progetto. Sempre che siano rispettate le condizioni elaborate nell'assemblea regionale e nel consiglio federale del nostro partito.

**Quali condizioni?**

In primo luogo la natura della federazione, che deve rimanere tale, cioè un'alleanza elettorale e programmatica ma non un partito unico della sinistra. I Verdi hanno una storia e una

cultura diversa dai partiti della federazione, tant'è vero che nel parlamento europeo Verdi e Sinistra europea sono gruppi ben distinti. È ovvio che sui temi della Pace, dell'ambiente e dei diritti abbiamo forti punti d'intesa e visioni comuni con gli altri partiti, ma i Verdi continueranno a fare i Verdi, nonostante le forti pressioni di molti a correre insieme. Perciò porremo all'interno dell'alleanza la questione ambientale come tematica prioritaria.

**In che rapporti siete col neonato Pd?**

Non abbiamo ancora avuto contatti locali, dato che il Pd è impegnato in questi mesi nella propria organizzazione interna, ovviamente consideriamo il nuovo partito un importante interlocutore al fine di creare delle ampie alleanze di centro sinistra, per ritornare a governare il paese. Nella speranza che anche da parte loro ci sia questa volontà.

**Che a livello nazionale sembra mancare...**

La loro scelta di correre soli mi sembra egoista e irresponsabile. Il Pd sta lottando a 360 gradi, senza rispar-

miare critiche e sgambetti agli ex alleati, alimentando così una guerra interna al centro sinistra, che rende ancora più ardua la già difficile battaglia elettorale.

Capisco il bisogno di semplificare il quadro politico, capisco gli sbarramenti, ma il Pd vuole far credere di essere l'unico soggetto alternativo a Berlusconi. Ambisce ad un'egemonia presuntuosa, forse nella speranza di poter creare un bipolarismo perfetto. Ma i cittadini dovrebbero poter scegliere tra almeno tre o quattro alternative.

**E la vocazione ambientalista più volte sbandierata dal Pd?**

Un'assurdità, esempio di come il nuovo partito voglia essere l'asso pigliatutto alle prossime elezioni. Rivendicano l'ambientalismo come valore fondante ma lo traducono in politiche energetiche a favore del nucleare o addirittura del carbone.

**La costituente ecologista sta avendo seguito?**

Partendo dall'appello del Patto per il clima, già sottoscritto da molte personalità politiche e ecologiste, terremo a marzo una *convention* in cui sarà ufficializzato questo lavoro. L'obiettivo è quello di rilanciare politiche energetiche e di trasporti che possano influire sul cambiamento climatico, battaglia oggi condivisa da molte parti della società civile.



Nel primo incontro de La Sinistra l'Arcobaleno comasca, dedicato il 23 gennaio ai beni comuni, il Circolo Rosa Luxemburg della Sinistra europea ha presentato un dossier sul tema. Riportiamo dall'intervento di Massimo Patrignani le parti del testo dedicate alla provincia di Como

## I beni comuni, identità della Sinistra

Insieme ai grandi temi della Pace, del *welfare*, dei diritti, del lavoro e della laicità, le questioni relative ai Beni comuni ci sembrano dirimenti per un'analisi delle peculiarità del pensiero e dell'azione del nuovo soggetto politico, unitario, plurale, federativo. Mettiamo al centro del nostro riflettere e del nostro agire i beni comuni, perché, come ha detto Alfonso Gianni, «La difesa dei beni comuni, dello spazio pubblico, della produzione di valori d'uso non mercificabili (quelli che Panebianco chiama "pasti gratis") che diventano diritti diffusi, è la nuova frontiera nella lotta contro la rendita e il declino economico e civile».

Nasce in tutto il mondo una forte resistenza da parte di popolazioni che non accettano più di morire in nome dello sviluppo. Propongo di partire da qui, per parlare di noi.

Spesso non ci accorgiamo della verticalità che anche il nostro territorio esprime, ovviamente con le sue specificità e le sue tradizioni.

### Acqua pubblica

L'inizio è facile, perché è obbligato... Siamo stati in grado di raccogliere più di 3.500 firme in pochi mesi (più che sull'articolo 18!), con una capillarità che non ha avuto riscontro in precedenti esperienze, e con un livello di attenzione nell'opinione pubblica che ha annullato il *black out* informativo della stampa locale. Per la prima volta, il Comitato comasco per l'ac-

qua pubblica, sulla spinta della raccolta di firme, ha portato all'esterno del livello istituzionale il confronto sulla complessa riforma del servizio idrico integrato a Como, con un dibattito tra associazioni e amministratori locali che si è tenuto a Mariano Comense. A settembre seguirà un incontro all'interno de L'isola che c'è. Questo segno di inversione di tendenza non può certo bastare. Scontiamo un gravissimo ritardo sulle questioni locali, del quale portano grande responsabilità le istituzioni autoreferenziali (comprese quelle "nostre") che hanno affrontato la questione dell'Ato solo in termini burocratico/amministrativi.

Le problematiche aperte oggi, sulle quali è necessario costruire una posizione condivisa che contrasti i processi di privatizzazione dell'acqua avviati sul nostro territorio, sono i seguenti.

Il modello gestionale: la decisione del luglio 2006 di costruire 4 società interamente pubbliche per la gestione del servizio, assunta dall'Ato dopo un difficile dibattito, all'interno del quale fortissima è stata la pressione dell'Unione industriali in direzione contraria, è stata rimessa in discussione dalle scelte successive. Si trattava di una semplice "riduzione del danno" in quanto, come ha ampiamente dimostrato Petrella, lo strumento della Società per azioni è comunque uno strumento improprio, anche quando

il pacchetto azionario è interamente pubblico.

L'entrata in vigore della nuova legge regionale, che impone la messa a gara dei servizi, ha superato di fatto le decisioni di luglio. Con una giravolta che, nella migliore delle ipotesi, va considerata come un atto di grave superficialità, l'Ato nel febbraio scorso si è piegato al *diktat* di Formigoni, anzi ha fatto di più, ha aderito ad una sorta di progetto-pilota per la sperimentazione dell'applicazione della nuova legge, in cambio della promessa di cospicui finanziamenti. La logica che ha ispirato la decisione degli amministratori (nessun contrario, solo qualche astensione!) è stata unicamente quella di riempire la cassa, senza alcuna considerazione sulla natura dell'operazione che si stava varando.

Un ulteriore strumento di azione è la proposta di referendum abrogativo che ha preso le mosse da alcuni Comuni della cintura milanese.

La campagna politica per la riduzione del danno prodotto dalla legge regionale deve anche chiedere un processo partecipativo reale sulla scelta di dar vita alla società patrimoniale per la proprietà delle reti idriche, punto particolarmente delicato perché a Como l'8% dell'attuale dotazione impiantistica è già nelle mani dei privati (Unione Industriali: ecco spiegata la posizione contraria al primo provvedimento dell'Ato!). Non è possibi-

le accettare la posizione (trasversale) di coloro che intendono accettare questo stato di fatto, prevedendo al massimo un congelamento delle quote private.

Per tutto questo insieme di problematiche, è prioritario sviluppare una forte sinergia tra la nostra esperienza di sinistra plurale ed il Comitato comasco per l'acqua pubblica.

### **Energia/ clima**

Poiché è comprovato ad ogni livello (persino dal piano energetico provinciale approvato nel 2005!) che la principale fonte di squilibrio energetico è la dissennata politica della mobilità, è da qui che si deve partire. La riduzione del traffico privato (metropolitana leggera, "cura del ferro" attraverso la riqualificazione delle reti esistenti) e l'opposizione alle grandi opere stradali e ferroviarie "energivore" diventa quindi un cardine essenziale della politica dei beni comuni. Si tratta di operare un'inversione culturale a 360° rispetto all'approccio tenuto dalla sinistra moderata nelle vicende che hanno portato recentemente al finanziamento di Pedemontana e Brebemi; si tratta di dare voce alle esperienze, già presenti sul territorio, di contestazione al tracciato della pedemontana (recentemente ho fatto circolare in rete un contributo molto interessante dei collettivi del mozzatese).

Con lo stesso approccio dobbiamo misurarci con la tematica della energie rinnovabili e della diversificazione: massima apertura a queste possibilità, nel momento in cui si caratterizzano come rispettose degli equilibri ecologici territoriali. Esattamente quello che finora non è avvenuto nelle captazioni idriche delle valli alto lariane e del porlezzeese, in genere non rispettose dei deflussi minimi vitali ed indirizzate all'immissione sulla rete dei chilowatt prodotti, anziché al loro utilizzo per il fabbisogno locale. Esattamente quello che non avverrà se passa il progetto formigoniano di mega centrale a biomasse di Mirabello di Cantù, collegata al teleriscaldamento



del quartiere, sulla quale si è sviluppato un movimento di lotta di grande ampiezza, frequentato con troppa distrazione dalle forze politiche di sinistra, che hanno lasciato campo invece all'intelligente azione capillare di Lavori in corso. Rischi non dissimili potrebbero celarsi dietro al progetto "grande stufa" di Villa Guardia, sponsorizzato dalla associazioni agricole: il bosco non può trasformarsi in produttore intensivo di materia prima per l'energia! Un conto è l'uso razionale degli scarti e dei prodotti dei cicli naturali, altro conto è piegare i cicli naturali alle esigenze di valorizzazione degli investimenti.

Infine, la stessa logica deve governare il ricorso al trattamento di rifiuti ai fini energetici, una vera e propria emergenza del nostro territorio, sempre legata a processi di privatizzazione – quando non di vero e proprio monopolio privato – che si sviluppano nell'area mozzatese (gasificatore), nell'area della cintura comasca (terza linea del forno inceneritore di Como, progetto di inceneritore a Fino, pretrattamento di Guanzate), nel marianese con il nuovo conferimento di rifiuti inerti "esteri" a Cascina Settuzzi, e soprattutto nell'area erbesse, con l'autorizzazione regionale alla Holcim per produrre cemento con combustibile da rifiuti (speciali e solidi urbani).

Anche su questi temi la conflittualità nei territori è ampia, basta intercettarla senza mire egemoniche e di tornaconto politico. L'esperienza di coordinamento che ha consentito di bloccare l'approvazione del piano rifiuti va rilanciata con urgenza, in quanto nel-

l'agenda della maggioranza provinciale c'è la riproposizione del piano stesso alla ripresa autunnale.

Attiene sempre all'emergenza climatica ed energetica il tema della regolazione delle acque del lago di Como, che non si declina solo sulla questione centrale delle paratie di Como, ma più in generale sul rapporto tra le produzioni idroelettriche della Valtellina (tema che presenta su scala ben più grande le stesse pro-

blematiche delle valli altolariane) e le produzioni agricole intensive della pianura lombarda. Il "ruolo regolatore" dell'invaso rappresenta anche un patrimonio ambientale positivo, in quanto un lago non depredato a valle o a monte, oltre a difendere meglio le proprie sponde, contribuisce alla sostenibilità generale del sistema energetico.

### **Territorio e consumo di suolo**

Il territorio e il paesaggio come bene comune? Sembra una battuta, dopo anni di deregulation urbanistica che hanno intaccato alla radice il contesto nel quale viviamo. Negli ultimi anni la situazione è radicalmente peggiorata, in forza di una legislazione nazionale e regionale che ha assunto il concetto di territorio come opportunità ed ha via via smantellato le tutele vincolistiche: la Lombardia, con la legge regionale 21 ha arato il terreno per la riforma nazionale (legge Lupi) che fortunatamente non ha finora visto la luce. Un consistente gruppo di deputati di sinistra ha presentato ora una legge ispirata alla chiusura dei processi di consumo di suolo (proposta appoggiata dalla sinistra ma non dai moderati dell'Unione). È una legge che va sostenuta, anche organizzando iniziative locali per propagandarne i contenuti.

Nel contempo, dobbiamo contrastare e limitare i danni che produrranno in forza della legge regionale vigente, e della sua applicazione concreta determinata dall'avvenuta approvazione del Piano territoriale di coordinamento provinciale e dall'iter avanzato dei principali piani di governo del terri-

torio. Il consumo di suolo non trova limiti effettivi in questi strumenti e continua a prevalere una cultura che vede negli oneri di urbanizzazione un'opportunità di cassa per le Amministrazioni.

Le tutele per le aree protette vengono fortemente depotenziate, utilizzano i Plis come strumenti flessibili e poco vincolistici (istruttiva la vicenda del bosco di Lurate Caccivio, che il Plis non è stato in grado di tutelare dallo sfruttamento intensivo a scopo di lucro ed a danno della comunità).

Di contro, si preannuncia un ulteriore incremento delle aree di cavazione, anche in deroga alle norme sulla rete ecologica (la carta prende tutto, è facile colorare una cartografia simulando tutele, ma le scelte concrete sono sempre aggressive) e secondo fabbisogni assolutamente sovrastimati. Non appena il piano cave andrà in Consiglio, è necessario riattivare i saperi che già si sono esercitati su questi temi, a cominciare dal Circolo Ilaria Alpi e dai comitati presenti ad Alzate Brianza, a Scarenna, nuovamente nel mozzatese.

Le aree socialmente deboli e quelle ambientalmente più pregiate del territorio sono lasciate in balia degli appetiti speculativi: il lago ricomprende in sé entrambe le questioni, presentando livelli di socialità preoccupanti (abbandono scolastico, scomparsa di un apparato produttivo degno di questo nome) ed altrettanto preoccupanti livelli di aggressione alle sponde ed ai crinali. Le forme di resistenza sono spesso abbandonate alla buona volontà dei comitati spontanei (Carate, Blevio, Laglio) o a qualche parroco (captazione di Montemezzo) ma non mancano esperienze di associazionismo attento a queste problematiche (Cittadini insieme a Porlezza, Settima generazione nel centro lago) e sensibili alle istanze della sinistra plurale. In sintesi dunque è necessario attrezzarsi a sostenere, nel sociale e nell'istituzionale, la necessità di abbandonare parole vuote come "sviluppo sostenibile", per dotarsi invece di strumenti concreti di conoscenza e governo dei fenomeni, quali ad esempio il calcolo dell'impronta ecologica del territorio come elemento sovraordinatore delle scelte urbanistiche.



100x100  
centopersoneperun'informazioneeliberaaComo

## un gesto temerario il superabbonamento

a ecoinformazioni. Costa 100 euro e dà diritto a un anno del mensile. 100 di questi gesti amici ci aiuteranno a sviluppare il nostro progetto di libera informazione a Como. Per sottolineare l'importanza di questo gesto riceverete l'acquaforte policroma *L'eco*, disegnata in esclusiva da Giuliano Collina per ecoinformazioni e stampata da Paolo Aquilini in 100 esemplari numerati e firmati.

14 anni, 25mila notizie dell'agenzia quotidiana, 381 numeri di ecoinformazioni, 10 riviste e centinaia di prodotti di comunicazione, frutto della collaborazione con associazioni, movimenti, istituzioni della provincia di Como. Un'esperienza di "giornalismo partecipato" che in questi anni ha prodotto comunicazione indipendente su società, ambiente, politica, cultura del nostro territorio e ha formato decine di ragazze e ragazzi al mestiere dell'informazione.

ecoinformazioni  
Como

TEL 031.268425 • MAIL [ecoinformazioni@tin.it](mailto:ecoinformazioni@tin.it) • WEB [www.ecoinformazioni.it](http://www.ecoinformazioni.it)





La descrizione spesso enfatizzata dei fatti di cronaca passa attraverso i media e contribuisce alla nascita di una falsata percezione di insicurezza generalizzata. Il caso di Bregnano, un tranquillo paese di provincia al

centro della speculazione mediatica e politica. Le risposte del suo sindaco Angelo Dubini | **Più comunità, più sicurezza**

ANTONIA BARONE

**Q**uasi seimila abitanti in un territorio di 820 chilometri quadrati tra le province di Como, Milano e Varese. Un paese dalla antica e preziosa tradizione agricola testimoniata ancora oggi dalle caratteristiche corti e cascine, ma con una più recente vocazione artigianale e di piccola e media industria. Una scelta comoda per nuovi insediamenti residenziali per la vicinanza a vie di comunicazione come l'autostrada A9, la provinciale Novedratese e la linea Como-Milano delle Ferrovie Nord. Nonostante la rapida crescita demografica degli ultimi cinquanta anni, dimensioni ancora vivibili, sufficientemente lontano dalla confusione dei grandi centri e circondato dal prezioso patrimonio verde del Parco della Valle del Lura.

Bregnano è un paese di provincia come tanti, ma nelle ultime settimane è stato sbattuto in prima pagina per una serie di episodi di cronaca nera che hanno turbato il

tranquillo ritmo quotidiano dei suoi cittadini.

Furti a ripetizione in abitazioni private, di giorno e di notte, in zone isolate o quartieri popolari, nel centro storico o in periferia.

La paura che serpeggia tra gli abitanti, la qualità della vita rovinata da un'ansia collettiva contagiosa e continuamente rinnovata da racconti ripetuti, ampliati, ingigantiti di avvenimenti anche accaduti anni addietro, memoria condivisa che rinasce nel momento del pericolo.

La percezione della presenza pervasiva di un nemico invisibile, sempre in agguato: una finestra socchiusa, la serranda accostata di un garage, un balcone nascosto da un albero. Il timore per le cose, ma anche per le persone.

Allarme sociale altissimo: per le vie, nelle piazze e nei punti di aggregazione non si parla d'altro. Gli episodi si susseguono, le voci si rincorrono, le testimonianze si intrecciano, fondono e mescolano.

Il senso di impotenza diventa il motore di chiusure ingiustificate ed esasperate verso ogni presenza giudicata estranea, sfoghi superficiali e qualunquistici e infine anche di perdita di lucidità con la facile tentazione dell'autodifesa, dell'organizzazione di ronde di protezione, del ricorso alle armi sbandierato come minaccia per tramite degli stessi organi di informazione che in questo modo riprendono e rinforzano la notizia degli eventi.

E al culmine dell'*escalation* un brutto incidente: un cittadino cardiopatico sorprende i ladri nella propria abitazione e non sopravvive allo spavento.

Di nuovo pagine e pagine su quotidiani locali e non e la richiesta pressante dei cittadini perché il loro primo rappresentante li tuteli.

#### **Vincere la paura indotta**

Ma quale può concretamente e ragionevolmente essere il ruolo di un sindaco in una situazione del genere? Quali sono le sue competenze e responsabilità? Sono sufficienti a infondere nei cittadini la sensazione di essere compresi e ascoltati o sono necessari poteri straordinari in materia di ordine pubblico come da diverse parti si teorizza e dibatte? «La situazione in paese in quel periodo era effettivamente preoccupante, il livello di allarme elevatissimo, la richieste di aiuto dei cittadini numerose e io non mi sono certo sottratto alle mie responsabilità – racconta Angelo Dubini, sindaco del paese dal giugno 2004 alla guida di Insieme per Bregnano, una lista civica di centrosinistra –. Ho fatto quanto nelle mie possibilità, cioè sono stato presente e disponibile ad ascoltare le richieste, ho ottenuto un incontro con il prefetto per illustrare la situazione e ho indetto un consiglio comunale straordinario per riflettere tutti insieme su quanto stava avvenendo».

«Il prefetto Sante Frantellizzi si è dimostrato disponibile – continua il primo cittadino – impegnandosi a potenziare l'azione di controllo e prevenzione delle Forze dell'ordine, aumentandone la presenza sul territorio con maggiore collaborazione





fra gli agenti della polizia locale e i Carabinieri in pattuglia sul territorio e in sinergia anche con le altre forze di polizia. Sono stati anche attivati il Progetto sicurezza e il Progetto strada sicura in collaborazione con il limitrofo comune di Rovellasca con pattugliamenti serali e notturni. I cittadini sono stati invitati a collaborare con le forze dell'ordine con segnalazioni di situazioni anomale o sospette in un'ottica di prevenzione».

Dalla Riunione del Comitato Provinciale per l'ordine e la Sicurezza Pubblica è però venuta anche una sorpresa: i dati oggettivi resi noti in quella occasione smentiscono la percezione di un forte peggioramento del livello di criminalità sul territorio: 118 furti sono stati commessi sul territorio del comune di Bregnano nel 2006 contro i 103 del 2007 con una diminuzione del 13 per cento e, in particolare, i furti in abitazione sono passati da 49 a 29 con un calo del 41 per cento.

Uno scollamento, dunque, tra la realtà e la sua percezione collettiva, un sorta di enorme lente deformante della realtà più devastante per la qualità della vita degli abitanti dell'effettivo danno materiale subito a causa dei furti.

La descrizione spesso enfatizzata dai media contribuisce alla nascita di una falsata percezione di insicurezza generalizzata. Su questo si è svolta anche una indagine conoscitiva promossa dalla Commissione Affari Costituzionali della Camera che ha invitato e ascoltato esperti della comunicazione, direttori di telegiornali, direttori di reti televisive e il presidente della Fnsi proprio sul rapporto tra informazione e la sua ricaduta sull'opinione pubblica.

Proprio mentre giornali e telegiornali grondavano di episodi di cronaca nera con assalti, furti, rapine e violenze per lo più commesse da stranieri (per lo più rumeni) ai danni di italiani e mentre i sindaci più agguerriti rivendicavano la possibilità di mettere in atto espulsioni e allontanamenti dal loro territorio per motivi di ordine pubblico e sicurezza.

Non è la strada scelta dal primo cittadino Angelo Dubini: «in queste situazioni è fondamentale agire con intelligenza e praticare distinzioni, cioè sapere differenziare gli episodi di microcriminalità come i furti nelle abitazioni, dagli atti di vandalismo e di inciviltà compiuti recentemente da ragazzi nelle vie e nelle piazze del paese, dalla diffusione della

prostituzione sulle nostre strade con tutto l'indotto malavitoso che ne consegue. Tutti fenomeni diversi che vanno affrontati, considerati e valutati in modo diverso. Il pensare che tutto sia sullo stesso piano porta solo a generare paure infondate e a non suggerire efficaci piani di intervento».

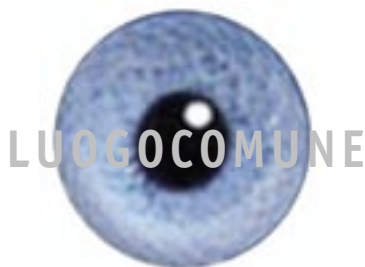
Una vicenda dunque piccola, ma esemplare. Il problema di Bregnano non è specifico di questo paese dall'identikit comune nella Bassa Comasca: buon tenore di vita medio degli abitanti e facilità di fuga dopo i colpi.

### **Realizzare socialità**

Gli episodi di microcriminalità non sono arginabili neppure con la militarizzazione del territorio, nessun rapporto esiste tra l'entità della repressione e la diminuzione di una criminalità che nei fatti si rivela poi inferiore alle proiezioni immaginarie della paure collettive.

Ma a Bregnano negli ultimi anni sono stati realizzati un Centro polifunzionale, sede di associazioni, centro ricreativo per i pensionati e le pensionate del paese, spazio per attività ludiche e culturali e la Casa del Sole, residenza sanitaria assistenziale per anziani che vanta ridotti tempi di attesa per i cittadini che abbiano bisogno di un ricovero e nessun rifiuto di ospiti autosufficienti, gestita con personale in maggioranza del paese e soprattutto con la preziosa opera di una quarantina di volontari, dotata anche di un Centro Diurno Integrato e di un Servizio di Assistenza Domiciliare per anziani non autosufficienti. Pochi mesi fa l'inaugurazione del secondo lotto della scuola primaria raggiungibile con una piacevole pista ciclabile e i lavori per la costruzione del terzo lotto già avviati.

Forse è proprio questo il modo migliore di tutelare le fasce più deboli della popolazione. Forse la paura la si combatte rimanendo uniti, rendendo più vive e animate le vie e le piazze del paese piuttosto che barricandosi in case bunker protette da sofisticati sistemi antifurto e isolate da cancelli e siepi sempre più alti.



Tornano le bottiglie d'acqua in consiglio comunale, rimane l'incapacità della maggioranza di presentarsi coesa, anche sul tema della sicurezza. Il vescovo non si esprime sulle politiche comunali per non peccare di presunzione, mentre dal progetto del cimitero di Camerlata viene tolta l'area destinata alle sepolture degli islamici

## Anno nuovo razzismo vecchio

FRANCESCO COLOMBO

## Centri agli italiani!

Dopo la morte di Angelo Di Giuseppe, il senzatetto trovato senza vita nel portico di San Francesco la mattina di lunedì 19 novembre, una lettera rivolta agli amministratori comunali e provinciali dalle associazioni comasche ha chiesto una svolta sulle politiche sociali e l'apertura del dormitorio comunale tutto l'anno, non solamente nei sei mesi più freddi.

La risposta dell'amministrazione comunale si è concretizzata in un emendamento di bilancio che stanziava gli 80 mila euro necessari all'acquisto degli arredi per il Centro sperimentale per il disagio sociale di Prestino, un progetto cofinanziato dalla Regione Lombardia per

il recupero dei soggetti socialmente esclusi, pronto nella struttura ma ancora mancante dei mobili. In calce al documento però viene riportata l'indicazione che «l'ottanta per cento dei posti disponibili sia riservato a cittadini italiani». Oltre a violare il decreto legge (n° 286 del 1998) che sancisce la parità di trattamento, sotto il profilo dell'assistenza sociale, per lo straniero con regolare documento, la postilla modifica di fatto la *mission* del Centro, che non prevedeva certo la priorità dell'aiuto alle persone italiane. Senza contare che la postilla, di chiaro indirizzo politico, è stata inserita in un emendamento economico.



l'agenda e il vangelo, nella speranza che anche chi non è credente possa trovare durante le feste il tempo per approfondire la vita di Cristo». Per l'ultima seduta del 2007, la presidenza ha confezionato per ogni consigliere un pacco dono composto dal portatile in dotazione (dopo 7 mesi di lavori del consiglio), l'agenda 2008 del comune e l'edizione tascabile della vita di Gesù Cristo, edizioni San Paolo.



## Regali di Natale

«Quella di oggi è una seduta speciale - ha dichiarato Mario Pastore, presidente del consiglio, dopo aver aperto i lavori della seduta di giovedì 20 dicembre 2007 - perché babbo natale ci ha portato i computer,

## Sicurezza preoccupante

Luigi Bottone, neocapogruppo e uomo immagine dell'Udc, esordisce in consiglio con una mozione sulla sicurezza bocciata dopo un iter lungo quattro sedute. Il "pacchettino" si sviluppava attorno alle note di-

rettrici repressive che caratterizzano l'argomento: maggiori controlli della polizia locale nelle ore notturne nel fine settimana, incentivi per sistemi privati di allarme e videosorveglianza, più risorse umane alle forze dell'ordine. Al voto contrario della minoranza si è aggiunto quello inatteso di buona parte di Forza Italia che ha definitivamente affossato la



mozione. Bottone non deve averla presa bene, perché pochi giorni dopo la bocciatura l'amministrazione ha approvato un Piano sicurezza che ricalca i punti della mozione.

## Un umile vescovo

Anche il vescovo fa il suo ingresso nel consiglio comunale, in una seduta speciale a lui dedicata. Nei saluti dei capigruppo di minoranza gli stimoli per una "predica": la moschea di via Pino pretestuosamente chiusa, la soppressione della fermata del bus al Bassone, l'eliminazione dell'area destinata alle sepolture islamiche dal progetto del cimitero di Camerlata, la "benedizione" di mons. Maggiolini durante l'abbattimento della Ticosa, il prevalere in città delle politiche dell'egoismo e della paura. Colletti ha invece evidenziato la laicità dell'occasione «essendo io venuto ad ascoltare, sarei presuntuoso se entrassi nel merito delle questioni poste». Nel citare il motto rivoluzionario francese il vescovo ha ricordato il valore della fratellanza, a sua detta ignorata dalle principali forze politiche del '900: «da una parte si è esaltata la libertà senza tener minimamente conto

dell'uguaglianza, mentre dall'altra si è pensato che l'uguaglianza non si sarebbe potuta raggiungere concedendo troppa libertà».

## Razzismo cimiteriale

Il Piano cimiteriale frazionale, pronto fin dal febbraio 2007, è entrato nel consiglio comunale nella prima seduta del nuovo anno, con una sorpresa. La giunta, per probabili pressioni della Lega Nord, ha stracciato la parte di piano che riservava un'area del cimitero di Camerlata alle sepolture islamiche, con le tombe rivolte a La Mecca.

Ma alla presentazione del Piano in consiglio, Mario Lucini (Pd) si è reso conto che la modifica razzista non era stata firmata dal redattore del progetto, rendendo l'atto illegittimo. La discussione si è quindi protratta per due settimane, regalando anche la clamorosa gaffe dell'ufficio stampa comunale, che dopo aver annunciato la definitiva firma è stato smentito dall'assessore competente Paolo Gatto il giorno stesso. All'arrivo della firma la giunta ha preparato un emendamento che motivava la scelta anti islamica:

«dallo studio demografico emerge che la questione delle sepolture islamiche non è un problema imminente, data la giovane età media della popolazione straniera. Il problema può essere quindi affrontato alla prima revisione del Piano, tra dieci anni». Bocciati gli emendamenti dell'opposizione che avrebbero ripristinato il Piano originale, il consiglio ha votato il documento, trovando l'appoggio anche del Pd e di Area 2010. Voto motivato dalla dichiarazione di Luca Gaffuri (Pd): «Nonostante il pressapochismo dell'amministrazione che ci stava portando a votare un provvedimento illegittimo, nonostante l'emendamento dello struzzo, con cui si rimanda un problema che andrebbe affrontato in un documento del genere, la minoranza voterà a

favore perché i cittadini, in particolare quelli delle periferie, aspettano da tempo questo prezioso provvedimento in risposta ai loro bisogni». È stata poi celermente approvata la diminuzione delle zone di rispetto, abbassando



da 100 a 50 metri la distanza minima dai cimiteri in cui non è consentita l'edificazione. E se le abitazioni abusive che con il provvedimento rientreranno nella legalità non verranno automaticamente sanate, il tecnico comunale Roberto Laria ha precisato che «la tendenza della giurisprudenza non è certo quella di far demolire un edificio che il giorno successivo potrebbe essere già ricostruito». L'assessore all'urbanistica Umberto D'Alessandro ha chiarito il senso del provvedimento: «ci sono persone che aspettano da molto tempo questo provvedimento. Lo aspettano come segno di equità reale nel nostro comune, dato che l'anno scorso abbiamo diminuito le zone di rispetto del cimitero monumentale».



Ancora sotto choc per gli scandali che hanno travolto i forzisti Bin e Rinaldin, l'Amministrazione provinciale vola basso, si occupa di "sicurezza" e approva, con molti emendamenti delle opposizioni, il suo Piano rifiuti | **Dopo la tempesta giudiziaria** MICHELE DONEGANA



**N**egli ultimi due mesi la Provincia di Como non è più stata al centro dell'attenzione come dopo l'arresto di Giorgio Bin, ex capogruppo di Forza Italia, sostituito nelle sue funzioni solo alla fine di gennaio da Serafino Grassi. Nonostante la nascita, a livello nazionale e locale, di nuove formazioni politiche a Villa Saporiti si è presentato ufficialmente solo il Partito democratico.

L'ente Provincia si è dedicato alla progettazione di nuove varianti stradali, alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei propri stabili e alla promozione culturale: dagli innumerevoli patrocini, al Museo della seta, sino al 3° Festival del cinema italiano.

Per quanto riguarda i trasporti pubblici, dopo un accordo sulla linea Uggiate-Varese con la provincia a noi confinante, è stato definito il nuovo modello di aiuto alle famiglie per lo spostamento dei figli in età scolare, non più un abbonamento ridotto per gli studenti, bensì una domanda per ottenere un rimborso solo se la famiglia ha un reddito inferiore ai 23 mila euro di Indicatore della situazione economica equivalente (Isee).

Per il mondo del lavoro è stato siglato un protocollo d'intesa «per il sostegno ai lavoratori ed alle imprese nelle situazioni di crisi». Per i primi verrà approntato un ulteriore protocollo d'intesa tra Provincia e «i soggetti accreditati e autorizzati per i servizi al lavoro» secondo la L.r. 22/2006 ovvero agenzie del lavoro e di formazione. Amari riscontri in busta paga con l'aumento dell'Imposta provinciale di trascrizione (Ipt), del Tributo provinciale di esercizio per funzioni di tutela di protezione ambientale e igiene ambiente, e, per le imprese, dell'addizionale provinciale di consumo di energia.

## Uniti per l'hub

Impegno per l'economia locale si vede poi nella difesa dell'aeroporto di Malpensa per cui il sindaco di Como Stefano Bruni e il presidente della Provincia Leonardo Carioni si dicono «pronti anche a scendere in piazza» perché «il futuro dell'intera economia nazionale rischia di essere pesantemente penalizzato». La consulta dei presidenti dei Consigli provinciali della Lombardia ha

redatto un documento per «sollecitare i parlamentari e i consiglieri regionali eletti in Lombardia, a garantire la prosecuzione dei lavori del "Tavolo per Milano" in una logica che superi la milanocentricità e stimoli la Regione Lombardia a ricercare alleanze con tutte le Regioni del nord, affinché si possa costringere il governo a continuare una interlocuzione con il tavolo del nord, per realizzare un sistema aeroportuale dell'Italia settentrionale veramente integrato». Il documento è stato votato dal consiglio quasi all'unanimità, unica astensione quella di Renato Tettamanti (Rifondazione comunista) che dopo aver proposto di votare per punti, in quanto in disaccordo con parte del documento, ha deciso di non esprimersi per mancanza di chiarezza nelle dichiarazioni del Consiglio.

## Ma la Lega no

Di un migliore *trend* economico ha bisogno anche l'Amministrazione provinciale che al 20 di dicembre dello scorso anno scorso ha prorogato il piano esecutivo di gestione





2007 in fase di esercizio provvisorio e poco più di un mese dopo ha finalmente raggiunto un accordo per la contrattazione integrativa decentrata per il personale non dirigenziale che ha scontentato parecchi dipendenti.

In piena ristrutturazione il sistema dirigenziale di Villa Saporiti, con una modifica di dotazioni dell'organico, un progetto sul fabbisogno di personale fino al 2010, mentre continuano le nomine dirigenziali e gli

incarichi esterni, a cui però viene dato un regolamento.

Unica sicurezza quella poliziesca, con la nascita di un corso per la formazione di agenti di polizia locale ma anche del *Patto per Como sicura*.

Una nota positiva l'approvazione dell'apertura di un centro per i senza tetto, aperto tutto l'anno, così come auspicato dalle opposizioni e senza le clausole discriminatorie che avrebbe voluto la Lega.



## Per e contro l'ambiente

C'è un bando per aiutare la redazione della Valutazione ambientale strategica (Vas) per i Comuni, per incentivarli ad applicare i Piani di governo del territorio (Pgt) ed è stato finalmente approvato il protocollo di intesa con Varese per la dorsale ciclo-turistica transfrontaliera del progetto europeo Interreg III per gli anni 2000-2006. Sul Piano rifiuti invece, lo scontro con le opposizioni per quanto riguarda la definizione di una politica incentrata sul riciclaggio e la diminuzione dei rifiuti contro un continuo utilizzo di discariche e inceneritori, ha tenuto impegnato il consiglio per diverse sedute. Il Piano è stato infine approvato.

Per quanto riguarda i beni comuni fondamentali infine si è concretizzata l'ipotesi di utilizzo dell'acquedotto industriale comasco per rifornire d'acqua di lago alcuni paesi vicini. Per il vice presidente della Provincia di Como, Francesco Cattaneo «da una parte si aiutano le aziende ad avere la necessaria disponibilità d'acqua e, dall'altra, si permette ai Comuni - in caso di emergenza - di avere a disposizione l'acqua del Lago di Como a costo zero». Come ricorda un comunicato stampa di Villa Saporiti «uno degli effetti immediati di questa iniziativa sarà la diminuzione del prelievo di acque per uso irriguo dal Lago di Montorfano, sfruttato sino ad oggi dal Golf Villa d'Este per il mantenimento dei propri green.

# RIFIUTI

La lunga odissea del Piano rifiuti provinciale, migliorato per quanto possibile dagli emendamenti delle opposizioni, è arrivata al termine | **Rifiuti incontrollati** FRANCESCO VANOTTI



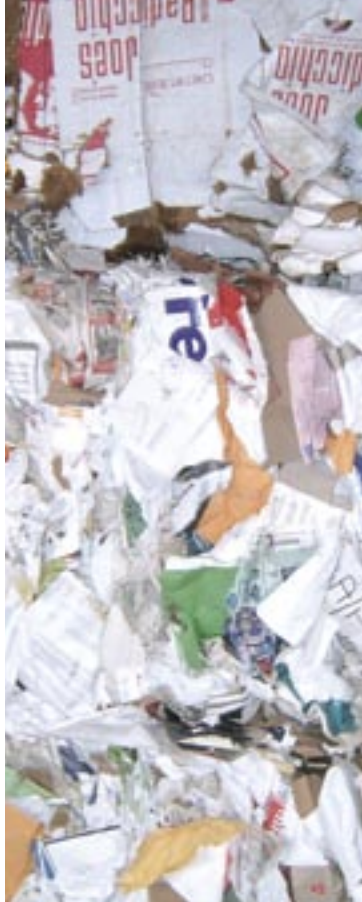
Il Piano di gestione dei rifiuti urbani della provincia di Como ha avuto una vita travagliata dal 2004, data della sua stesura. La scorsa Amministrazione non era riuscita ad approvarlo, nemmeno in una delle ultime sedute nella primavera del 2007 per il voto contrario di due esponenti di Forza Italia, Achille Mojoli e Ferdinando Mazara. Ad ottobre del 2007 la Provincia viene minacciata di commissariamento da parte della Regione se non lo approverà entro febbraio 2008. Di fronte al rifiuto da parte della maggioranza di ascoltare le proposte della minoranza, quest'ultima ha presentato otto emendamenti (sette accolti), tentando così di modificare almeno in parte il documento. Il Piano prevedeva inizialmente il potenziamento dell'impianto di termovalorizzazione di Como, con la costruzione di una terza linea di incenerimento, e la possibilità di utilizzare il forno della Holcim di Merone per lo smaltimento rifiuti. Inoltre si vorrebbe portare entro il 2013 la

percentuale di raccolta differenziata dal 42 al 58 per cento.

«Serve una volontà politica per andare verso un cambiamento dei metodi di gestione dei rifiuti in provincia di Como, continuare a favorire gli inceneritori è un errore», ha ribadito Renato Tettamanti, capogruppo del Prc al Consiglio provinciale. La minoranza ritiene che sarebbe più sostenibile appoggiare una gestione che preveda di portare la raccolta differenziata al 75 per cento nel 2013. Questo incremento permetterebbe di ridurre significativamente la quantità residuale di rifiuti destinati alla combustione. Ad oggi nel comasco la differenziata si effettua maggiormente nei Comuni dell'area Sud, mentre al Nord è quasi totalmente assente. Nel capoluogo vengono ritirati i sacchi viola, che possono contenere carta, plastica, indumenti, alluminio, metallo, e il sacco nero che contiene le restanti tipologie di rifiuti. La maggior parte dei sacchi viola, ha dichiarato il capogruppo del Prc, vanno a

finire direttamente nell'inceneritore dell'Acsm.

Roberto Fumagalli, presidente del circolo Ilaria Alpi, critica aspramente il Piano di gestione dei rifiuti dell'Amministrazione provinciale comasca. Nel documento mancano totalmente le analisi sui terreni nell'area dell'inceneritore Acsm. Gli ultimi studi sul territorio comasco sono quelli contenuti nel rapporto *Diossine e metalli nel latte vaccino in prossimità di impianti di incenerimento*, steso da Greenpeace nel 2002. I dati dello studio indicavano che i campioni presi nei pressi dell'inceneritore di Como erano quelli più contaminati. Il volume di rifiuti destinato all'inceneritore e alle discariche si potrebbe ridurre con la costruzione di impianti di compostaggio. L'ambientalista ricorda che sono 44 mila le tonnellate di rifiuti umidi prodotti ogni anno in provincia di Como e che si dovrebbero creare piccoli impianti ben distribuiti sul territorio, da preferirsi alle grosse piattaforme. Anche la diffe-



enziata diminuirebbe la quantità di rifiuti da smaltire per mezzo dei metodi tradizionali. Roberto Fumagalli giudica insensata la volontà dell'Amministrazione di non superare il 50 per cento di raccolta differenziata per il rischio di aumentarne l'impurità e renderne difficile la gestione post-raccolta.

#### ¿Dove Vas?

In principio furono realizzati tre modelli (A, B e C), delle simulazioni di come avrebbe potuto evolvere la gestione dei rifiuti nella provincia di Como. Era uno studio di come la situazione si sarebbe potuta trasformare non introducendo sostanziali cambiamenti al modello allora esistente. B proponeva un aumento al 72-75 della raccolta differenziata, mentre C dava un ruolo importante agli inceneritori e alle discariche. Venne scelto di procedere con il modello C e di derivarne il Piano di cui oggi si sta ancora discutendo. Nel 2005 in risposta alla direttiva europea ven-

ne redatta la Valutazione ambientale strategica del Piano e quindi nel 2006 la riedizione corretta di quest'ultimo. L'assurdità sta nel fatto che la scelta tra i modelli è stata fatta prima della compilazione dello studio sull'impatto ambientale, non sono state realizzate le valutazioni ambientali per gli altri scenari.

#### Gli emendamenti

Dare priorità alla riduzione alla fonte dei rifiuti, incentivare la raccolta differenziata con disincentivi per i Comuni che non la mettono in pratica e applicare lo scenario B riguardo all'aumento della raccolta differenziata in provincia. Definire residuali e non più principali l'utilizzo dell'inceneritore Acsm e della discarica di Mozzate, creare impianti per il compostaggio e vietare l'uso del forno della Holcim di Merone per lo smaltimento dei rifiuti della provincia di Como. Renato Tettamanti, che ha presentato gli emendamenti nella seduta del consiglio provinciale del 18 febbraio, ha dichiarato che è impossibile ristendere un nuovo Piano, cosa per la quale servirebbero uno o due anni ed una équipe di tecnici. Le modifiche permetteranno però di arginare alcune problematiche connesse alla politica attuale. Il Consiglio ha mostrato discordanza nei pareri espressi riguardo alle possibili modifiche del Piano. È stata infatti approvata all'unanimità l'esclusione della cementeria Holcim per lo smaltimento dei rifiuti, così come gli emendamenti che prevedevano regolari controlli sugli impianti esistenti effettuati da enti pubblici. Ma il rifiuto del quinto emendamento ha sancito che gli eventuali nuovi accordi con impianti di smaltimento non dovranno essere sottoposti a verifiche di compatibilità ambientale e territoriale. Respin-ta anche l'ipotesi di aggiornamento dei dati presenti nel Piano con quelli delle annate 2005-2007. Approvata infine l'adozione di meccanismi disincentivanti per i Comuni che non adottano misure di miglioramento nella gestione dei rifiuti.

#### Primo principio della termodinamica

L'idea che la politica dei lobbisti del



business dei rifiuti cerca di passare ai cittadini è che gli inceneritori facciano magicamente scomparire i rifiuti. Ma questa affermazione nega in toto la legge di conservazione della massa che viene insegnata in tutte le scuole: qualsiasi cosa viene introdotto in un inceneritore si trasformerà in qualcos'altro. Se si brucia una tonnellata di rifiuti si otterrà una tonnellata di altri materiali: ceneri, micro-polveri e nano-polveri, diossine, composti più o meno dannosi per gli organismi viventi, ecc. Tutto viene riversato nell'ambiente o deve essere smaltito, tramite trattamenti inquinanti e costosi.

Per uscire dal circolo vizioso "compra-consuma-brucia" i cittadini dovrebbero esigere più chiarezza, ma essere anche più accorti. Come ricorda Roberto Fumagalli, non esiste a Como una politica che inviti i cittadini a pensare in modo differente al problema dei rifiuti e sugli inceneritori, si dovrebbe partire dall'educazione.



# SCUOLA



Un'inchiesta del Collettivo studentesco Iskra ha messo in evidenza che il diritto allo studio è sempre più minacciato dall'aumento dei costi dell'istruzione | **Quanto costa la scuola?** FRANCESCO VANOTTI

**L**o studio è davvero un diritto per tutti o è solo una merce? A questo interrogativo ha cercato di rispondere il collettivo Iskra di Cantù stilando l'inchiesta *Quanto costa la scuola pubblica*, presentata alla stampa giovedì 7 febbraio.

Per elaborare il documento il collettivo, impegnato da due anni e mezzo sulle tematiche della scuola, ha preso in esame i dati relativi alla spesa media per l'acquisto dei libri che gli studenti degli istituti superiori pubblici del comasco devono sostenere ogni anno, indicando anche le classi in cui la spesa è maggiore. Il liceo classico Volta detiene il primato con una spesa media di 392,06 euro per l'acquisto dei libri di testo, in alcune classi si raggiun-

gono addirittura i 589,75 euro. Le altre scuole si collocano in una fascia di spesa tra 200 e 300 euro, più economici invece gli istituti tecnici e professionali con una cifra compresa tra i 150 e i 200 euro.

L'analisi è proseguita con la valutazione dell'aumento percentuale della spesa per l'acquisto dei libri, confrontando i dati relativi all'anno scolastico 2006/2007 (per gli istituti di cui erano disponibili) con quelli del 2007/2008. I risultati confermano quanto già espresso a livello nazionale dalle associazioni dei consumatori, nel settembre del 2007: i rincari sui testi in Italia raggiungono anche l'11 per cento in un solo anno.

Un altro aspetto preso in conside-

razione riguarda la soglia di reddito familiare per accedere ai contributi regionali, che il collettivo ritiene essere relativamente bassa. Solo gli studenti appartenenti a famiglie con un Isee (indicatore della situazione economica equivalente) non superiore ai 10.632,94 euro hanno il diritto di beneficiare dei contributi. I componenti dell'Iskra propongono che, come già in uso in altri paesi, i libri acquistati dal ministero siano dati in usufrutto gratuitamente agli studenti ad inizio anno e restituiti in buone condizioni al termine dello stesso. «Un sistema - a detta del collettivo - che taglierà fuori del tutto le case di produzione dei testi che da troppi anni ormai si arricchiscono con i soldi di chi dovreb-



be godere dell'istruzione in quanto diritto, e non merce».

### Trasporti fermi

Le problematiche connesse al trasporto pubblico rappresentano il secondo tema dell'inchiesta: il costo degli abbonamenti mensili è in continuo aumento. Il prezzo dell'abbonamento mensile per la linea C50 Como-Cantù è aumentato di 1 euro in pochi anni e quello dell'abbonamento mensile studentesco per la rete urbana di Como è stato equiparato al costo di quello ordinario (27,50 euro). A fronte di una spesa mensile consistente il servizio è carente. Secondo un rapporto di Legambiente del 2007 l'età media degli autobus comaschi raggiunge gli 11,7 anni e la velocità media si aggira sui 16,2 km/h, gli orari sono gestiti male, spesso le corse sono in ritardo e affollate. «Non è strano, ma comunque sconcertante - secondo Iskra - che il servizio comasco, sia uno dei meno utilizzati in Italia, con un rapporto tra abitanti e utenti dei bus che si piazza oltre il centesimo posto nella classifica



## La spesa per i libri di testo

Scuola	Qualifica	Città	Spesa MEDIA	Classe più costosa
Volta	classico	Como	392,06	589,75 (4°D - 4°E)
Galilei	scientifico	Erba	318,49	574,88 (1°A)
Fermi	scientifico	Cantù	306,90	466,50 (1°F)
Terragni	scientifico	Olgiate C.	306,84	465,25 (1°G)
Giovio	scientifico	Como	297,06	434,90 (1°Sc)
Carlo Porta	istituto liceale	Erba	262,98	416,25 (1°L)
Ciceri	istituto liceale	Como	258,35	433,75 (1°Pb)
Magistri	Itis	Mariano C.	247,16	339,95 (3°A meccanica)
Magistri	Itis	Como	247,03	423,65 (3°B edilizia)
Caio Plinio	Itcs	Como	237,58	332,15 (1°F)
Sant'Elia	istituto superiore	Cantù	216,17	315,90 (prime ordinamento)
Carcano	Itis	Como	197,64	342,90 (1°C)
Melotti	scuola d'arte	Cantù	184,51	334,70 (3°F arte moda e costume)
Leonardo	Ipsia	Como	176,41	258,30 (1°A)
Pessina	Ipssects	Como	174,69	275,65 (3°Oit)
Ripamonti	Ipsia	Como	155,83	347,05 (prime moda)

Scuola	Spesa media 2006/07	Spesa media 2007/08	Aumento in cifre	Aumento in percentuale
Sant'Elia	203,62	216,17	+ 12,55	+ 6,16 %
Caio Plinio	226,73	237,58	+ 10,85	+ 4,79 %
Fermi	292,47	306,90	+ 14,43	+ 4,70 %
Ripamonti	153,95	155,83	+ 1,88	+ 1,22 %
Volta	389,28	392,06	+ 2,78	+ 0,71 %
Carcano	196,40	197,64	+ 1,24	+ 0,63 %

delle province del nostro Paese». Nonostante la manifestazione del 28 ottobre 2006, organizzata dagli studenti di Caio Plinio, Ciceri, Giovo e Volta per chiedere un adeguamento degli orari, un miglioramento delle condizioni dei veicoli, il ripristino dell'abbonamento studentesco e l'apertura di un tavolo delle trattative con i responsabili del trasporto, la situazione non è mutata. È stato parzialmente rivisto il piano dei trasporti, ma senza coinvolgere minimamente gli studenti. In questo contesto si sta muovendo la Consulta di Como, promuovendo un questionario sul servizio della Spt tra gli studenti di diverse scuole. I risultati dovrebbero portare ad un tavolo di trattative tra gli studenti, gli esponenti di Asf autolinee e gli assessori provinciali alla viabilità per ottenere un miglioramento del servizio. Secondo il collettivo è quindi necessario «continuare ad avanzare queste rivendicazioni, finché cesserà la speculazione sul nostro bisogno di raggiungere i luoghi di studio e finché otterremo il servizio pubblico che ci spetta».

Per completare l'analisi del diritto allo studio nel comasco, il collettivo ha preso in esame i cambiamenti che a partire dagli anni '90, passando per la riforma Moratti per arrivare a quella Fioroni, hanno permesso l'ingresso delle imprese locali nel mondo della scuola.

Le riforme, unitamente alla diminuzione dei finanziamenti, hanno comportato l'accrescimento del potere degli enti privati a scapito della qualità dell'insegnamento. Soprattutto negli istituti tecnici

la tendenza è quella di aumentare le ore pratiche, proponendo *stage* all'interno di aziende, a scapito di quelle teoriche, rendendo praticamente impossibile per uno studente passare da una scuola di questo tipo ad un liceo. Il collettivo ha poi condannato duramente la scelta di introdurre il *portfolio* di competenze, gli esami a settembre e il buono scuola. Quest'ultimo, introdotto dalla Regione Lombardia, è una forma di rimborso per le spese sostenute dalle famiglie degli studenti, ma è possibile accedervi solo superando una soglia minima di spesa (tra tasse e rette) di 206 euro. Una soglia così alta circoscrive la possibilità di utilizzo del buono quasi esclusivamente agli studenti delle scuole private, che effettivamente nell'anno 2001/2002 hanno rappresentato il 98,7 per cento dei beneficiari.

Quanto si sta verificando nella nostra provincia e, più in generale in Italia è anticostituzionale - a detta del collettivo - perché si pone in antitesi agli articoli 3 e 34 che difendono il diritto allo studio e l'istruzione pubblica, rimuovendo gli ostacoli di ordine economico-sociale che limitano l'uguaglianza dei cittadini nell'accesso all'istruzione. Da anni - hanno sottolineato i due portavoce Michele Bianchi e Stefano De Agostini - è in atto una «speculazione sull'esigenza di noi giovani di usufruire dei libri di testo e del trasporto pubblico». Per invertire questa tendenza si dovrebbe garantire agli studenti la gratuità dei libri di testo, dei trasporti e della scuola stessa.

Per far sentire la voce degli studenti

il collettivo ha organizzato per sabato 16 febbraio a Como un corteo, poi annullato per lo scarso numero di partecipanti.

## Il collettivo Iskra

È composto da un gruppo di studenti della zona canturina che, da più di due anni e mezzo, si impegnano in iniziative di carattere sociale e politico vicine alla sensibilità studentesca. I componenti si dichiarano estranei a qualsiasi logica partitica e ritengono che la via dell'autonomia sia il percorso da intraprendere per le rivendicazioni studentesche. Iskra ha organizzato numerosi presidi per la rivendicazione del diritto allo studio, sfociati nella manifestazione del 17 novembre 2005 a Como. Alcuni membri hanno collaborato, nel 2006, alle iniziative studentesche per risolvere l'"odissea dei bus" e, nel 2007, all'organizzazione delle mobilitazioni contro la riforma Fioroni, concretizzatesi nel presidio del 12 ottobre a Como. Il collettivo sta lavorando infine ad altri progetti legati ai temi del diritto allo studio e dell'antifascismo.

Il collettivo si riunisce tutti i sabati a partire dalle 15 in via Brambilla 3, Cantù. Per informazioni tel. 329.7224258 (Stefano) o 338.6746640 (Michele), e-mail [iskracantu@katamail.com](mailto:iskracantu@katamail.com).

Severino Proserpio, presidente dell'associazione senegalese *Les enfants d'Ornella*, spiega come un "Abbondino d'oro" possa servire come messaggio politico: per segnalare il contrasto tra la città dello spreco e dell'esclusione e l'urgenza della solidarietà internazionale

## Abbondanza, abbondini e povertà

MICHELE DONEGANA

**L'**Abbondino ha sorpreso Severino Proserpio, presidente dell'associazione senegalese *Les enfants d'Ornella*, soprattutto perché conferito dall'amministrazione di una città che «non è dominata da sentimenti solidali e che al contrario è abbastanza

intollerante». Una perplessità, nel ricevere l'onorificenza, superata riflettendo sull'importanza di «dare ad essa un significato politico, oltre che etico, e far riflettere questa città». Una città – aggiunge – che per festeggiare la nascita in una stalla di un bambino povero duemila anni fa spende cifre spaventose, addobbandosi a festa e dandosi al consumismo più sfrenato, quando ogni giorno nel mondo più di 130 mila bambini muoiono di fame, di malattie, se non dei cosiddetti "effetti collaterali" delle guerre.

Intanto *Les enfants d'Ornella* prosegue il suo lavoro.

Perché la nascita di una nuova associazione e non la collaborazione con strutture preesistenti? Per il fatto che molte Ong «molti dei soldi che gestiscono li utilizzano per mantenere la propria struttura» e anche perché una associazione che si basa soprattutto sui contributi di privati ha una maggiore flessibilità, non è legata all'esecuzione di progetti, che magari in corso d'opera andrebbero modificati,



ma ormai non si può più dato che il finanziamento è bloccato su quello che è già stato definito. Ma cosa è stato fatto e come si andrà sviluppando il progetto dei Bambini di Ornella a Kelle in Senegal? L'obiettivo dell'associazione e della consorella senegalese è quello di approntare una struttura per l'accoglienza di 20-30 bambini orfani e cercare di dare loro strumenti per costruirsi un futuro, ma non si ferma qui. L'ambizione è diventare uno strumento di riferimento per l'intera Comunità rurale, struttura amministrativa che in questo caso raggruppa nove villaggi, in cui opera per diminuire l'abbandono scolastico (molto alto quello femminile), lavorando in collaborazione con le strutture presenti sul territorio e offrendo loro degli spazi, attrezzature (ad esempio quelle informatiche) e attività, come il doposcuola. Si è anche pensato all'alfabetizzazione degli adulti. La struttura è ormai completata e già alcune attività sono in corso. Vista la difficile situazione igienica locale il campo di interessi è stato allargato, con la collaborazione di associazioni che già operavano sul territorio, e un lavoro educativo sui comportamenti da tenere per diminuire infezioni e malattie.

Le relazioni con la società locale sono mediate dai rapporti con personaggi

influenti della comunità e ci si è guadagnato l'interesse e la solidarietà sia del dipartimento che della regione. Lo stesso terreno, di 2000 m<sup>2</sup>, su cui è stata costruita la struttura dell'associazione, è stato consegnato dalla Comunità rurale. I rapporti con le istituzioni nazionali invece non sono così buoni. Solo per lo sdoganamento dei materiali inviati dall'Italia, si sono spesi 5.500 euro, la tassa di una normale operazione di *import-export*. La relazione con il governo centrale si scontra anche con il fatto che, per una pura casualità, la regione di Kelle si riconosce nell'opposizione, che oggi fa riferimento al vecchio Partito socialista.

I tempi di lavoro sono poi differenti, più allungati, a causa delle condizioni ambientali, del caldo e di una concezione del lavoro più distesa. Nel piccolo villaggio, ad esempio, tutti sono imparentati, e con matrimoni, battesimi o funerali tutto il paese si ferma, compresi i lavori di costruzione della sede. Confrontare questo modo di vedere la vita con il presunto efficientismo lombardo – dice Proserpio – può riservare sorprese «anche qui a Como, per allargare la via Pasquale Paoli c'è voluto più di un anno e la Ticoso è sotto gli occhi di tutti».

La prospettiva futura è comunque quella di allargare il campo di lavoro a tutti i villaggi della Comunità cercando di rispondere in modo pragmatico alle esigenze del territorio, divenendo magari nei prossimi anni un ente riconosciuto anche a livello nazionale senegalese e non solo locale.

# cifrario

A cura di Nicoletta Nolfi

**15**

per cento l'aumento dei biglietti del treno da gennaio 2008. (La Provincia 19/11/07)

**764**

euro il debito contratto dal Comune per ogni nuovo nato comasco. (La Provincia 1/12/07)

**730**

millimetri il diametro massimo delle ruote delle auto, compreso il pneumatico, per non essere considerate SUV e poter circolare a Brunate a partire dal 1 marzo 2008. (La Provincia 1/12/07)

**1,9 mln**

di euro le spese previste per la bonifica dell'amianto e del sottosuolo dagli inquinanti in Ticosa. (La Provincia 2/12/07)

**200**

le persone presenti allo Spazio Gloria di via Varesina 72 per festeggiare i vent'anni delle sezioni sperimentali del Liceo P. Giovio. (La provincia 3/12/07)

**150**

gli alberi che dovevano essere piantati in via Konrad Lorenz ad Albate, promessi dal Comune, di cui non si ha più notizia. (La Provincia 3/12/07)

**700**

euro il valore degli incentivi dati dalla Regione Lombardia per la rottamazione di un veicolo euro 0 fino al 31 dicembre 2008. (La Provincia 4/12/07)

**35**

gli anni di attività del consultorio di via Sirtori. (La Provincia 5/12/07)

**1.800**

le firme raccolte dall'associazione La città possibile per la petizione a favore delle piste ciclabili. (La Provincia 8/12/07)

**600**

euro il budget medio dei single italiani che hanno viaggiato all'estero per Natale. (La Provincia 9/12/07)

**71**

gli uffici postali della provincia di Como depotenziati che non effettuano più il recapito della corrispondenza. (La provincia 10/12/07)

**500 mln**

di euro i mancati incassi dei distributori di carburante a causa del fermo dell'autotrasporto. (La Provincia 15/12/07)

**1.196**

euro l'importo della bolletta che un abitante di Carugo si è visto recapitare per consumi legati all'uso di Internet in circa sei settimane. (La Provincia 15/12/07)

**50**

i posti complessivi nel dormitorio di Como, una decina sono ancora a disposizione dei senza tetto della città. (La Provincia 17/12/07)

**45**

la posizione della città di Como nella classifica italiana della qualità della vita, redatta dal Sole 24 ore. (La Provincia 18/12/07)

**8,2**

la percentuale di italiani che ha acquistato un'arma per sentirsi più sicuro, secondo la ricerca Demos curata da Ilvo Diamanti. (La Provincia 18/12/07)

**56.810 A**

megawatt il nuovo record storico toccato dai consumi elettrici in Italia. (La Provincia 18/12/07)

**76**

la percentuale di energia utilizzata in Italia che dipende dalle importazioni dirette o di materie prime. (La Provincia 18/12/07)

**378.997**

le domande di assunzione di lavoratori extracomunitari pervenute al Ministro dell'Interno in formato digitale entro le 15.30 di lunedì 18 dicembre. (La Provincia 18/12/07)

**22**

il numero dei licenziamenti previsti dalla ditta Mantero di Grandate in seguito all'accordo con i sindacati, ne erano stati inizialmente proposti 101. (La Provincia 18/12/07)

**31**

il numero di domeniche di apertura dei centri commerciali, consentite nella città di Como a partire da giugno 2008 dalla regione Lombardia, 21 in meno rispetto al 2007. (La Provincia 18/12/07)



# cifrario

**1,5**

chilometri la distanza che un disabile di Puginate deve percorrere ogni giorno in carrozzella per raggiungere la fermata dell'autobus, in seguito alla soppressione, da circa un anno, di quella vicino a casa per la ristrutturazione dell'immobile dei Bertuchitt. *(La Provincia 18/12/07)*

**45**

i giorni previsti per rimuovere dalla Ticosa le macerie contaminate da amianto. *(La Provincia 23/12/07)*

**0,02**

per cento la quantità di amianto presente nei detriti della Ticosa. *(La Provincia 9/01/08)*

**67**

i microgrammi di Pm10 registrati il 9 gennaio 2008, quando la soglia massima è 50. È già il terzo sfioramento in un anno. *(La Provincia 9/01/08)*

**15**

i milioni di euro necessari per la realizzazione delle paratie. *(La Provincia 9/01/08)*

**0**

il numero di parchi giochi presenti a sud di Lipomo, dove sono state edificate case senza valutare la presenza di servizi necessari per gli abitanti. *(La Provincia 9/01/08)*

**107**

i cani che hanno trovato casa grazie all'Enpa. *(La Provincia 19/01/08)*

**174**

gli omicidi in famiglia, più dei morti per mafia e per criminalità. *(La Provincia 16/01/08)*

**30**

per cento l'aumento del prezzo della verdura in un anno. *(Corriere di Como 17/01/08)*

**127**

le tonnellate di rifiuti prodotte giornalmente dai cittadini di Como nel 2007. *(La Provincia 19/01/08)*

**5,7**

per cento l'aumento del numero di veicoli in transito dalla dogana di Brogeda, rispetto al 2006. *(Corriere di Como 20/01/08)*

**20**

le nuove guardie ecologiche volontarie nominate dal comune di Como. *(La Provincia 21/01/08)*

**372**

gli studenti che hanno usufruito di un contributo della Provincia pari al 30 per cento del prezzo dell'abbonamento per l'anno 2006-07. *(Corriere di Como 22/01/08)*

**3.000**

le separazioni sul territorio lariano nel corso del 2007. *(Corriere di Como 23/01/08)*

**1.100**

le persone che, arrivate all'aeroporto di Malpensa, hanno fatto richiesta di asilo politico nel 2007. *(Corriere di Como 24/01/08)*

**28**

la posizione occupata da Como nella classifica dei 103 capoluoghi di provincia con l'aria più inquinata. *(Corriere di Como 24/01/08)*

**10**

gli appezzamenti di terreno offerti gratis dal comune di Albavilla per coltivare l'orto, con tanto di rubinetto per l'acqua e deposito per gli attrezzi. *(La Provincia 24/01/08)*

**5**

per cento l'aumento delle tariffe relative ai servizi comunali previste dal primo marzo 2008. *(La Provincia 24/01/08)*

**50**

i litri di acqua potabile consumati da una lavatrice durante un ciclo di lavaggio. *(La Provincia 27/01/08)*

**7**

il numero di piloni di cemento costantemente visibili nel lago quando le paratie saranno costruite. *(La Provincia 29/01/08)*

**4**

metri la lunghezza del pitone abbandonato nei boschi di Turate. *(La Provincia 31/01/08)*

**372**

i pannelli solari che verranno installati sul tetto di Palazzo Cernezzi. *(La Provincia 30/01/08)*



## MOVIMENTO DOLCE

**BI  
CI**

- RISPARMIO ECONOMICO
- SALUTE
- TEMPO
- SPAZIO
- SICUREZZA
- AUTONOMIA
- QUALITA' DELL'ARIA
- RUMORE
- DECONGESTIONE DEL TRAFFICO
- RISPARMIO ENERGETICO

TEMA A CURA DI ALBERTO BRACCHI / La città possibile, Como  
FOTO DI MARCO BRACCHI

7a

26

19

25

# Elogio della bicicletta

«La bicicletta richiede poco spazio. Se ne possono parcheggiare diciotto al posto di un'auto, se ne possono spostare trenta nello spazio divorato da un'unica vettura. Per portare quarantamila persone al di là di un ponte in un'ora ci vogliono dodici corsie se si ricorre alle automobili e solo due se le quarantamila persone vanno pedalando in bicicletta» (Ivan Illich, *Elogio della bicicletta*, a cura di F. La Cecla, Bollati Boringhieri).

«La bicicletta genera buonumore, è piacevole, leggera, ludica, utile. Chi usa la bici in città gode di una splendida condizione psicofisica! Utilizzando la bici per gli spostamenti quotidiani non spendi, non inquina, non hai bisogno della palestra per tenerti in forma e ti diverti un mondo nell'assaporare la leggerezza del movimento» (dal *Manuale di sopravvivenza del ciclista urbano*).

In queste due affermazioni sta il valore della bicicletta, e, leggendole con gli occhi critici di chi oggi non accetta più passivamente la schiavitù da traffico automobilistico, appare anche l'effettivo valore rivoluzionario della bici.

La bicicletta torna infatti a riproporsi oggi (come lo era fino a prima del boom dell'auto privata) come strumento indispensabile per muoversi in città in modo dolce (attribuendo a questo termine diversi significati, dal non inquinante fino al conviviale) e allo stesso tempo efficiente, soprattutto se coniugato con altri sistemi di mobilità collettiva alternativi all'auto.

La sua valenza è quindi fortemente politica perché oggi la bicicletta può rispondere al bisogno dell'uomo di spostarsi in libertà, con facilità e (possibilmente) sicurezza, sia in città che fuori, per il lavoro, per la scuola, per lo svago. Cosa che non è più garantita dall'auto, a causa dell'eccesso di motorizzazione privata e delle distorsioni che ha generato, compromettendo il diritto a muoversi di tutti, così come enunciato dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea (Nizza, 7 dicembre 2000).

Ecco dunque i grandi valori che possono essere recuperati dall'uso della bicicletta:

- Il diritto a muoversi secondo necessità, che deve essere garantito a tutti.
- Il diritto alla salute, contro l'inquinamento, gli incidenti, lo stress, la solitudine.
- Il diritto delle future generazioni a godere almeno delle stesse risorse naturali e ambientali di cui godiamo noi.

## La bicicletta fa stare bene

Il diritto alla salute viene messo a dura prova da un modello di vita che si può definire suicida. Usare la bicicletta diviene un vero investimento a favore della salute dei cittadini e dell'ambiente.

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità, per chi utilizza la bicicletta per i propri spostamenti quotidiani si dimezza il rischio di alcune malattie quali l'infarto, l'ipertensione, il diabete.

Inoltre l'aspettativa di vita tra i ciclisti aumenta in modo sensibile: in particolare si sono notati miglioramenti delle condizioni di salute delle vie respiratorie e





del sistema cardiocircolatorio, una riduzione del rischio di obesità e di sofferenze psichiche.

Un uso moderato della bicicletta richiede all'incirca 4-5 calorie/minuto. Questa seppur ridotta attività fisica contribuisce alla liberazione di alcune importanti endorfine nel nostro cervello: le endorfine sono sostanze chimiche che contribuiscono a rafforzare il nostro buonumore, il senso di fiducia in noi stessi e la nostra autostima.

### E l'inquinamento?

Dove le biciclette sostituiscono il traffico automobilistico vengono ovviamente prodotte meno sostanze inquinanti. Ma oggi cosa respiriamo?

L'*anidride solforosa* è una delle principali concause di svariati problemi respiratori, mentre quantità notevoli d'*ossido d'azoto* possono essere dannose per le funzioni respiratorie in generale; una quantità superiore alla media di *ozono* nell'aria può causare non solo infiammazioni delle mucose dell'occhio, della gola e dei seni nasali, ma anche mal di testa e allergie asmatiche. È stato anche dimostrato che il *benzene* (contenuto nelle benzine "verdi") può causare tumori già quando è presente in piccole quantità. Il *monossido di carbonio*, invece, riduce l'ossigeno disponibile nel nostro organismo ed incide sulle nostre capacità percettive, sui nostri riflessi ed in generale sulle funzioni cerebrali.

Un quadro preoccupante, al quale qualcuno potrebbe obiettare che in bici si è più esposti a tali sostanze dannose.

In effetti un ciclista inala 2 volte e  $\frac{1}{2}$  più aria di un automobilista nella stessa unità di tempo, ma è provato che la posizione elevata e il fatto di trovarsi all'aria aperta gli permettono di assumere quantità di gas inquinanti molto inferiori a chi viaggia in auto, dove l'aria entra attraverso bocchettoni collocati all'altezza

dei tubi di scarico. In una via inquinata e trafficata, le quantità più concentrate di gas inquinanti sono all'interno degli abitacoli delle auto.

Usando regolarmente la bicicletta con il tempo si faranno sentire una serie di vantaggi, alcuni diretti altri indiretti:

- migliore forma fisica generale (es. maggiore resistenza alla fatica, migliore tono muscolare);
- migliore salute generale (es. miglioramento del tono cardiocircolatorio, miglioramento dell'efficacia del sistema respiratorio, minore esposizione all'inquinamento);
- migliore resistenza alle piccole malattie stagionali (es. raffreddamenti);
- meno stress e maggiore benessere psicologico: l'uso della bicicletta contribuisce a creare una sensazione di buonumore.

### Serve una strategia complessiva

Una questione di scelte: muoversi su due ruote (ma senza motore) in città e fuori città richiede una politica complessiva a favore delle biciclette, che favorisca in tutti i modi gli spostamenti per la vita di tutti i giorni, il lavoro, la scuola, gli acquisti, l'accesso ai servizi e, non ultimo, il tempo libero.

Ogni luogo della città deve essere raggiungibile in bicicletta. Dunque tutte le strade, ad eccezione delle grandi arterie di scorrimento veloce, devono e possono essere rese ciclabili. In altre parole, non si tratta tanto di predisporre la rete delle piste ciclabili, quanto di adottare il *piano della mobilità ciclistica* che deve prevedere la messa in sicurezza – anno dopo anno e con modalità diverse e appropriate alle specifiche situazioni – l'intero reticolo stradale. Si tratta dunque di assumere una logica di sistema che preveda interventi di mode-





razione del traffico, la posa di infrastrutture per la sosta delle biciclette, l'intermodalità con gli altri mezzi di trasporto, sistemi innovativi d'uso di biciclette pubbliche e così via.

Per gli amministratori di una città anche l'aspetto economico è forse il primo, e non indifferente, motivo valido per promuovere politiche e interventi a favore della bicicletta: i costi di tali interventi sono molto più bassi rispetto a quelli in favore dell'automobile e soprattutto hanno un rapporto costi/benefici ben più favorevole rispetto ad ogni altro intervento nel settore dei trasporti.

L'impiego della bicicletta è considerato vantaggioso e rapido soprattutto su percorsi fino a 5 km (che costituiscono il 50% degli spostamenti individuali quotidiani effettuati con l'automobile). Percorsi di lunghezza superiore possono veder affiancato all'uso della bicicletta quello dell'automobile, del treno, della metropolitana, dando vita all'utilizzo combinato di vettori di diverso tipo, cioè alla cosiddetta intermodalità.

Parcheggi, stazioni ferroviarie e fermate dei bus devono essere luoghi di scambio intermodale, in cui è possibile parcheggiare in sicurezza o noleggiare biciclette, le quali devono trovare adeguato ricovero anche nei luoghi di destinazione (residenze, stabilimenti, uffici).

Se si riconosce quindi il potenziale della bicicletta per promuovere un reale cambiamento nel modo di vivere quotidianamente la città si deve costruire un sistema integrato a diversi livelli.

### La sicurezza

Si sa che la sensazione di pericolo è un importante deterrente all'uso della bicicletta da parte di molti potenziali ciclisti. Allo stesso tempo il ciclista assume a sua volta il dovere di garantire la sicurezza soprattutto rispetto agli utenti più deboli di lui. Il tema sicurezza è quindi centrale per la politica di promozione della mobilità ciclistica.

Se il diritto a pedalare in sicurezza deve essere garantito da tutti quegli elementi strutturali basati su una corretta pianificazione e sulla moderazione del traffico, altrettanto il ciclista si deve assumere obblighi quali un comportamento rispettoso del Codice della strada e una costante e attenta manutenzione del mezzo. Quest'ultimo tema coinvolge il mercato e i produttori e la qualità dei mezzi in circolazione. Occorre quindi definire standard minimi di sicurezza per arrivare a definire un marchio che certifichi la qualità.

Un altro aspetto della sicurezza riguarda la tutela dal furto: è indubbio infatti che il furto costituisce un forte deterrente all'uso della bici, e spesso induce ad usare bici vecchie o scadenti. In diverse città si stanno sperimentando sistemi di difesa dai furti, che partono dalle possibilità di parcheggi custoditi in prossimità dei nodi di interscambio strategici, o dalle caratteristiche tecniche delle rastrelliere, fino a istituire sistemi di controllo elettronico attraverso microchip, o istituire banche dati per il recupero delle bici smarrite.

# Biciclette pubbliche



## La comunicazione

Gli Uffici Biciclette (e gli Uffici Mobilità Ciclistica – UMC) Hanno preso piede in diverse città italiane ed hanno funzioni di promozione, organizzazione e coordinamento di tutti gli interventi ritenuti utili per favorire la circolazione e la sicurezza del trasporto ciclistico.

L'Ufficio Biciclette è una struttura interna all'amministrazione locale che si prefigge lo scopo di aumentare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto privato realmente alternativo all'uso dell'auto. Per raggiungere l'obiettivo mette in campo azioni di promozione e comunicazione, nonché collabora con uffici tecnici fornendo contributi specialistici per una corretta definizione delle infrastrutture e delle "facilities" per ciclisti. A differenza di un Ufficio Mobilità Ciclistica, che ha obiettivi prevalentemente di tipo tecnico e infrastrutturale, l'Ufficio Biciclette prepara e consolida la "cultura della bicicletta", è strutturato con una sede accessibile, in una sorta di *front-office*, sia reale che virtuale, per rispondere alle richieste dei cittadini.

L'Ufficio biciclette del Comune di Ferrara, tra i primi ad essere istituito in Italia, tra l'altro fornisce informazioni su: Norme di legge per i ciclisti, Mappa delle piste ciclabili, Noleggio biciclette, Riparatori di biciclette, Operazione ladri di biciclette, In bici in sicurezza, Libri di biciclette, Biciclette pubbliche ecc.



**L**e biciclette pubbliche rappresentano una realtà molto interessante in espansione in molti Comuni italiani.

Questo sistema è una soluzione significativa soprattutto rispetto all'**interscambio modale**, cioè al passaggio dal mezzo con il quale si è raggiunta la città (auto, treno, bus) alla bicicletta, per gli spostamenti interni al centro urbano.

La bicicletta pubblica prevede soluzioni diversificate sia per l'utente occasionale che per quello abituale.

Per quest'ultimo sono in corso in diverse città italiane esperienze significative.

L'obiettivo ottimale da raggiungere è quello di garantire la **massima flessibilità d'uso** dell'intero sistema, utilizzando anche le tecnologie informatiche, che, all'interno di una rete con numerosi poli distribuiti sul territorio, garantisca un "prendi e lascia" di facile uso.

### Il bike sharing

Il bike sharing, che potrebbe essere tradotto con bici condivisa, è praticamente un sistema innovativo di noleggio biciclette automatico che consente, a chi arriva in città o a chi ci abita, di spostarsi da un punto all'altro con la bicicletta, in modo agevole e favorendo in tal modo l'integrazione con i differenti mezzi di trasporto. Le bici, posteggiate in appositi spazi loro riservati, vengono prelevate con modalità diverse e, dopo l'uso, restituite allo stesso punto o ad un altro, facilitando in questo modo la citata integrazione tra i mezzi di trasporto e lo scambio tra i suoi utenti. È un mezzo di trasporto quindi destinato ai cittadini, ai pendolari, ai turisti che si spostano su brevi tratte. Il bike sharing può essere organizzato dalle amministrazioni comunali, o da enti e aziende che vogliono offrire al cittadino o al dipendente una bicicletta proprio dove serve, in centro storico, o presso la stazione

## Un esempio di bike sharing

A Reggio Emilia in ogni punto sono installate apposite rastrelliere dotate di dispositivi di blocco/sblocco attivabili da tessera a microchip. Le biciclette sono facilmente riconoscibili ed identificabili, in quanto hanno gli stessi colori degli autobus di linea urbana.

Il servizio permette di utilizzare una bicicletta collettiva che può essere utilizzata da più persone e che viene ancorata a sostegni fissi. Il servizio è attivo tutti i giorni 24 ore su 24, limitatamente alle biciclette disponibili. Presso le postazioni sopra elencate sarà possibile prelevare una bicicletta, utilizzando la tessera a microchip che sblocca elettricamente una serratura posta sulla rastrelliera, e riconsegnarla, utilizzando la stessa tessera, in una delle postazioni. Il fruitore del servizio ha l'obbligo di riconsegnare la bicicletta entro 24 ore dal suo prelievo in una qualsiasi delle rastrelliere attrezzate. Nel caso in cui la bicicletta venga temporaneamente depositata al di fuori delle apposite rastrelliere attrezzate, il fruitore dovrà assicurare la bicicletta con il cavo antifurto in

dotazione. La bicicletta che viene abbandonata senza il cavo antifurto potrebbe essere prelevata dagli incaricati ACT e il fruitore è tenuto al pagamento delle penali previste dal contratto d'iscrizione. Le tariffe prevedono un abbonamento annuo di 10 euro, scontato a 5 per chi è abbonato al Trasporto Pubblico Locale.



ferroviaria, o nei pressi di un parcheggio di interscambio o di un supermercato. Rappresenta pure una valida offerta turistica per gli ospiti che soggiornano in città e che permette loro spostamenti comodi e facili. Il bike sharing si sta diffondendo rapidamente. In Italia si può trovare nelle città di Reggio Emilia, Parma, Ravenna, Trento, Modena, Cesena, Faenza, Bologna, Cuneo, Ferrara, Verona e numerosi altri centri più piccoli, in particolare situati al nord. In Francia è Bordeaux la pioniera che ha inaugurato il servizio nel 2000 e alla quale hanno fatto seguito Rennes, Angers, Lione e Parigi. Lione, ad esempio, offre le bici in ben 90 punti della città, sono 2000 le biciclette messe a disposizione, sette giorni su sette, 24 ore su 24. In Germania, infine, tramite le ferrovie che fungono da ente noleggiante, sono messe a disposizione quasi 5000 biciclette nelle città di Berlino, Francoforte, Colonia e Monaco. Ovviamente

non citiamo nei dettagli i paesi nordici e l'Olanda, dove la bicicletta è molto diffusa ed è presente in gran numero nelle maggiori città.

### Diverse soluzioni

Il sistema funziona in diversi modi ed è diffuso, nelle varie città, con sistemi d'affitto semplici ed efficienti. I sistemi di prelievo sono sostanzialmente di tre tipi: meccanico, elettronico, misto. In Danimarca, ad esempio, il sistema meccanico è molto semplice e consente di ritirare una bici inserendo una moneta nel lucchetto. Alla riconsegna basterà posteggiare il mezzo in una rastrelliera e, chiudendo il lucchetto, riprendersi la moneta. In Germania lo stesso sistema funziona tramite una carta di credito ed una registrazione telefonica. Si ritira la bici con il codice di sblocco (al te-



# Operazione ladri di biciclette

## L'esempio di Reggio Emilia

Al pari di altre città europee dove l'uso della bicicletta è consistente, anche a Reggio Emilia il furto di biciclette è un fenomeno rilevante.

La paura di essere derubati impedisce a molti di usare la bici anche per gli spostamenti quotidiani. Per proteggersi dai furti è necessario attivarsi per:

1. chiudere bene la bicicletta;
2. rendere identificabile la propria bici.

Per promuovere un modello sostenibile di mobilità, l'Amministrazione Comunale ha elaborato una **strategia** che si articola in 8 punti che riguardano la prevenzione e il sostegno a quanti vengono derubati della propria bicicletta.

- Avvio dell'operazione

### etichettatura bici.

- Estensione della **copertura assicurativa** gratuita del Comune al furto delle bici.
- Pubblicazione di un opuscolo informativo per fornire **consigli** utili per proteggersi attivamente dal furto (tipologie di lucchetti e modalità d'uso corretta) e per informare sulle modalità di accesso ai servizi del progetto BiciSicura – Contrasto del furto delle biciclette.
- Costituzione di un **Osservatorio** sul furto delle biciclette per monitorare l'andamento del fenomeno e per identificare le zone maggiormente a rischio.
- Installazione, a partire dal 2008, esclusivamente di nuovi **porta biciclette** aventi caratteristiche idonee a tutelare maggiormente il mezzo da tentativi di furto.
- Estensione della **video-sorveglianza** alle rastrelliere più frequentate/più a rischio: dal 2008 alcuni dei principali parcheggi per le biciclette, presenti in centro storico, saranno video-sorvegliati.
- Potenziamento del servizio di **bike sharing**: il servizio permette di utilizzare una bicicletta collettiva che viene ancorata a sostegni fissi.
- Modifica del **regolamento edilizio**: il regolamento edilizio dovrà prevedere, in caso di nuova edificazione o di ristrutturazione edilizia, idonei standard sugli spazi da destinare al deposito biciclette; dovrà inoltre stabilire che "in tutti i cortili esistenti, o di nuova edificazione, dovrà essere consentito il deposito delle biciclette di chi abita o lavora nei numeri civici collegati al cortile".

lefono) e si consegna la bici con lo stesso sistema. In Italia il sistema è ancora diverso. Una volta ricevuta la propria chiave, codificata e non duplicabile, si potrà utilizzare qualsiasi bicicletta in qualsiasi città che adotta lo stesso sistema o, se si preferisce, permetterne l'uso unicamente nella propria città. I sistemi elettronici/meccanici o totalmente elettronici consentono una gestione più controllata e quindi facilitano la raccolta di dati statistici che permettono di conoscere nei dettagli come, quando e dove le bici vengono o sono state usate. Come detto in precedenza in alcune città il prelievo della bici deve corrispondere al posto di restituzione della stessa mentre in altri centri la bici può essere prelevata e restituita in qualsiasi punto della città. Le biciclette vengono ancorate solidamente alla postazione così da evitare possibili furti, le ruote sono fornite con gomme piene e la sella, regolabile, è a prova di furto.



### Gli aspetti economici

I costi devono essere valutati in base al sistema di distribuzione scelto, sulla quantità e tipi di biciclette che si vogliono mettere a disposizione, sul numero dei posti allestiti per il ritiro e la consegna delle bici, sui costi dovuti per la manutenzione delle biciclette e dei posteggi adibiti.

Da alcune stime si calcola un costo per ogni bici di circa 700 euro, costo che comprende anche l'installazione al suolo delle rastrelliere con il dispositivo di sganciamento e agganciamento (ciascuna da 4 posti bici), la chiave per il cavetto antifurto, le chiavi codificate per il prelievo della bici e altri accessori. Gli introiti dipendono invece in larga misura dal sistema di noleggio che si vuole attuare: gratuito o a pagamento; se è a pagamento dalle tariffe che si vogliono applicare. Vi sono città in cui basta dotarsi di una carta magnetica con una cauzione di 10 euro e dove l'utilizzo è gratuito. Altre località prevedono un abbonamento annuo per 10 euro mentre l'utilizzo può essere di 1 euro per ora, 2,5 euro per un giorno e 8 euro per una settimana. Ovviamente spetta al Comune decidere quale politica dei prezzi attuare, è chiaro che il sistema gratuito non genera entrate ma nemmeno costi dovuti alla gestione, all'incasso o fatturazione. Forse per questi motivi sono molti i Comuni che si sono indirizzati su questa strada. Molti Comuni hanno coinvolto anche aziende pubbliche e private le quali, attraverso azioni di *sponsoring*, hanno contribuito a finanziare l'iniziativa ricavandone un ritorno d'immagine importante.



# In bici a Como

**D**icono che non sia una città adatta alle biciclette, troppe salite e poco spazio. Certo qui da noi non è attecchita la cultura della bici come nelle zone pianeggianti della bassa padana, Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Mantova, Ferrara. Proprio Ferrara ha scoperto, qualche anno fa, di avere un tasso di uso della bicicletta quasi pari alle famose città dell'Olanda, con oltre il 30% degli spostamenti quotidiani in bici.

A Como è più difficile, le entrate principali in convalle sono poche, in pendenza e trafficatissime. I quartieri che si sono sviluppati negli anni fuori dalla convalle sono tutti in zone collinari, Monte Olimpino, Sagnino, Rebbio, Breccia, Lora, Camnago, Caviglio. Eppure molti comaschi, più per necessità che per piacere, si sono accorti che muoversi in bici è conveniente, e poi non piove più come una volta, con questi lunghi inverni di siccità che ci ha regalato (ahimè) il cambiamento del clima.

La città murata poi invita, è una grande isola pedonale (o quasi), una delle prime in Italia, merito della lungimiranza del sindaco Spallino. La Zona a Traffico Limitato delimitata dalle antiche mura è un ottimo esempio di quello che si chiama oggi lo spazio misto polifunzionale, dove possono convivere pedoni e ciclisti, bambini e anziani, giovani e persone disabili: tutto accessibile, senza barriere, tutto a portata di pedone o ciclista. Anche se aggredita dalle troppe auto con 'permessi speciali', dai troppi furgoni a tutte le ore, da macchine ingombranti parcheggiate ovunque, la città murata non riesce a proporsi ancora come luogo vivibile per tutti.

Ma appena si esce? Non è esagerato dire che si rischia la pelle. Quei pochi metri di percorsi ciclabili realizzati negli scorsi anni per andare in stazione o in area ex Ticosa finiscono nel nulla, o meglio nel caos dell'asse più trafficato e pericoloso di Como.



Eppure la convalle ha dimensioni perfettamente ciclabile, è tutta in piano ed in essa sono concentrati oltre il 70% dei servizi e delle funzioni della città. Altrettanto si può dire dei quartieri come Camerlata e Rebbio, o anche Albate, dove la città si è dilatata e dove risiedono oggi buona parte degli abitanti di

Como: pezzi di città in cui la bici potrebbe muoversi agevolmente. Ma una politica a favore della bicicletta stenta a decollare, e non sono certo gli interventi o le iniziative sporadiche degli ultimi 10/15 anni che dimostrano una volontà reale dei nostri amministratori per una svolta in tal senso.

Il Piano del Traffico del 2001 aveva buone intenzioni: prevedeva in convalle collegamenti ciclabili sulle principali direttrici di accesso ai servizi della città, in particolare il completamento del collegamento Villa Geno - Villa Erba, la connessione della Ztl alla stazione attraverso via Gallio, la connessione a sud lungo via Mentana via XX settembre via Moro con il mercato, la stazione di Como Borghi, la zona delle caserme, il collegamento con l'area ex Ticosa. E ancora prevedeva itinerari facilitati lungo le strade a traffico ridotto sia in convalle che nei quartieri periferici, e parlava di attrezzature e depositi custoditi nei punti strategici.

Di quel Piano restano solo i due miseri spezzoni di piste ciclabili, via Gallio, via Cadorna, via Croce Rossa. Nient'altro. Ricordiamo le polemiche per la realizzazione dell'incrocio rialzato in via Italia Libera-via Croce Rossa, ricordiamo la paura a sacrificare qualche parcheggio su via Mentana che non ha consentito la realizzazione della direttrice sud.

La logica di sistema è stata svilita dai miseri interessi locali. Cosa rimane dunque a Como per favorire chi va in bici? Oltre ai due brevi tratti di ciclabile citati rimane la possibilità di percorrere via Milano anche in direzione sud, rimane qualche tratto del tentativo dell'allora assessore Nahmias di creare un percorso ciclabile Villa



Geno-Villa Olmo, rimangono le biciclette messe a disposizione da Csu all'autosilo di via Auguadri, un servizio ideato dall'allora sindaco Botta, che funziona, a costi contenuti, ma con numeri molto limitati (solo una cinquantina di bici).

Nonostante tutte queste difficoltà molti comaschi hanno preso la bicicletta: la percezione è netta, da qualche anno si vedono girare molte biciclette, a tutte le ore, soprattutto in centro. Mentre nei luoghi istituzionali, nel processo partecipato di Agenda 21, i rappresentanti del gruppo Mobilità e Trasporti elaboravano una serie di azioni a favore della bicicletta, i comaschi cominciarono a girare in bicicletta.

### La campagna *Biciamo*

Sulla base di queste osservazioni nasce a Como nel 2005, promossa dall'associazione "Biciamo", che si propone l'obiettivo di organizzare la nuova domanda di ciclabilità in modo da costituire una sorta di "lobby" dei ciclisti urbani che possa fare pressione nei confronti dei decisori. Il modello è quello di varie associazioni presenti in molte città italiane ed affiliate alla Fiab (Federazione italiana amici della bicicletta). Vengono fatte iniziative pubbliche, due pedate urbane, una raccolta firme.

La campagna, dopo due anni di stasi, riprende vigore, sempre in conseguenza di iniziative o richieste dal basso (cittadini che scrivono alla Provincia per lamentare la situazione di disagio dei ciclisti urbani), vengono ridefiniti gli obiettivi e sulla base di questi ultimi, effettuate nuove iniziative su strada: ancora raccolta firme, che raggiungono in poco tempo le 2000, banchetti e biclettata.



Città Possibile ha messo in linea un blog destinato all'iniziativa Biciamo!: lo trovate all'indirizzo <http://www.biciamo.blogspot.com/>. Notizie, sondaggi, foto, novità dai principali organi di informazione italiani sulla mobilità ciclabile

## Piste ciclabili. Dov'è Como?

Dotazione relativa di piste e corsie ciclabili in alcuni comuni capoluogo di provincia (chilometri per 100 mila abitanti)

Pavia	47
Modena	41
Ferrara	38
Cremona	29
Trento	27
Pordenone	27
Brescia	24
Udine	22
Bolzano	19
Vicenza	18
Padova	16
Venezia Mestre	12
Piacenza	8
Torino	7
Novara	7
La Spezia	6
Varese	6
Firenze	5
Milano	3
Livorno	3
Verona	2
Roma	2
Bari	1
media	7,3

Gli obiettivi che si pongono sono molto concreti e riguardano la pianificazione del sistema della ciclabilità: la costituzione di un gruppo di lavoro Biciamo/ Comune (con il fantomatico Ufficio biciclette costituito solo sulla carta) per arrivare alla stesura del Piano della Mobilità ciclistica e della programmazione ed attuazione degli interventi entro tre anni.

Ad oggi si sta aprendo la fase due, con l'inizio dell'interlocuzione con gli amministratori (assessore Caradonna) per arrivare a formare il gruppo di lavoro. C'è sempre un certo scetticismo da parte dell'amministrazione sulla fattibilità: si torna all'affermazione dell'inizio "Como non è una città adatta alle biciclette". Ma i cittadini ciclisti premono.

#### Fonti:

Documento "Muoversi" (Alberto Bracchi, Marco Castiglioni - La città possibile, Como).  
 Fiab, Federazione italiana amici della bicicletta, *Inbici. Prima conferenza nazionale della bicicletta*, Milano, 2007.  
 Comune di Ferrara - Ufficio Biciclette,  
 Comune di Reggio Emilia.  
 Comune di Parma - Parma punto bici.  
 Amici della bicicletta - Verona.  
 Commissione pianificazione del territorio del Canton Ticino.

## | Le ciclofficine

Vai lì e ti fai una bici, a partire dai pezzi che trovi o porti. Oppure ripari la tua con gli attrezzi messi a disposizione di tutti. Oppure, ancora, modifichi un telaio, tuo o trovato, i meccanismi, l'estetica o la funzionalità della bicicletta, segui un tuo progetto e trasformi un rottame in un sogno, ma niente ti impedisce di trasformare un sogno in un rottame: sta solo a te fare e disfare la tua bici, e se non sai come agire qualcuno di più esperto ti aiuta

**Q**ueste sono le caratteristiche di base delle ciclofficine italiane, luoghi nati per aumentare la cultura ciclistica del nostro sventurato paese anche passando – anzi, soprattutto – dall'esperienza puramente meccanica della bicicletta. È un meccanismo e inizi un viaggio che te lo fa conoscere fino in fondo, rendendoti libero da ogni costrizione esterna non solo durante il percorso che fai in bici, ma anche durante le «sventure» che l'utilizzo del mezzo ti propongono, dalla banale foratura alla rottura del telaio - evento raro ma possibile. Semplicemente elimini dalla tua vita l'aiuto esterno del meccanico, diventando progettista e meccanico del tuo mezzo. Le ciclofficine nascono in prima battuta nei centri sociali: la prima in assoluto in Italia è stata quella del Bulk di Milano, più per caso e povertà di mezzi che per effettivo bisogno di trovare rifugio in un centro sociale. In una sera d'inverno del 2001 un gruppo di amici milanesi – una parte di quel movimento che avrebbe portato l'esperienza di Critical Mass in Italia – si riunisce in un baretto dato in gestione al gruppo solo il venerdì, per far fluire deliri di vario tipo tra cui musica elettronica e esperienze di meccanica. Il gruppo è formato – secondo la diretta testimonianza di Menthos, uno di loro – da: «un appassionato di biciclette, un situazionista, un sindacalista, un responsabile di ufficio stampa e un falegname: tutti felicemente precari a vita». Nel frattempo l'idea si estende anche in altre parti d'Italia. A Roma parte per primo un altro centro sociale, il Macchia Rossa della Magliana, che attrezza la

ciclofficina sulla base dei principi già testati a Milano: riparazione e creazione di biciclette, gratis. Si vive di sottoscrizioni, cene sociali, offerte quando prendi pezzi di bici, ma se non hai soldi fa lo stesso, magari porti pezzi di bici quando li trovi. Dopo il Macchia Rossa parte la ciclofficina dell'Ex Snia Viscosa, il Don Chisciotte, oggi la realtà più grande e frequentata del panorama romano. Da lì, grazie anche alla forte partecipazione e all'entusiasmo che nel frattempo va crescendo in Italia per l'utilizzo «critico» di un mezzo semplice e innocuo come la bici, escono a getto continuo mezzi di ogni tipo e misura, comprese le bici a due piani che ogni tanto sbucano come improbabili fiori meccanici tra le lamiere di Roma.

In altre città cominciano a nascere luoghi simili, ognuno con le sue caratteristiche e ognuno legato ai principi di base: gratuità, volontarismo, aiuto reciproco, recupero del recuperabile. Oggi se ne trovano a Vicenza e Bergamo (attive), si sta pensando di farle a Bologna e Pisa; voci del ciclismo antagonista parlano anche di un progetto simile a Palermo. L'organizzazione delle ciclofficine è diversa di luogo in luogo: generalmente sono aperte la sera e durante il week end perché i «meccanici» sono volontari. Fuori, comunque, dai tempi del lavoro «ufficiale». E finora sono ospitate dai centri sociali, spazi che per loro natura non impongono spese a chi li utilizza. Nei primi mesi del 2005 sono nate altre due ciclofficine, a Milano (che nel frattempo ha visto la fine dell'esperienza del Bulk) e Roma: la prima alla Stecca degli Artigiani nel quartiere Isola, un reperto di archeologia industriale tenacemente difeso dagli occupanti, tutti piccoli artigiani, su cui la giunta Albertini ha messo gli occhi per la costruzione del nuovo polo della moda. La seconda è in un ex istituto religioso abbandonato, in pieno centro di Roma (da qui il nome Ciclofficina Centrale) e occupato a novembre scorso dal Comitato popolare di lotta per la casa, per scopi abitativi. Stecca e Centrale stanno seguendo, in accordo e scambiandosi esperienze e informazioni, un percorso diverso da quello finora seguito dalle ciclofficine esistenti: uscire dai centri sociali e rivolgersi a un pubblico diverso da quello finora contattato per ampliare la base degli utilizzatori di biciclette; aiutare anche chi non è legato alle locali esperienze di Critical Mass a saper usare al meglio cervello e mani per spostarsi pedalando. Entrambe le due nuove ciclofficine sono una sorta di emanazione del gruppo che sta facendo rinascere la bicicletta a ruota fissa in Italia. In queste due nuove realtà si sta proponendo il recupero e la costruzione di bici da pista per uso urbano. Sono mezzi semplici e spogli di tutto che lentamente stanno cominciando a rivedersi anche dalle nostre parti dopo decenni di oblio, e che stanno attraendo un numero sempre maggiore di persone, forse anche influenzate dall'onda «fixed» messa in moto in Usa e nei paesi nordeuropei dai *bike messengers*, i corrieri in bicicletta. E a Como? Qualcuno si sta muovendo....

Tratto da [www.movimentofisso.it](http://www.movimentofisso.it)





**T**ecnicamente Critical mass è un raduno di biciclette che invadono le strade normalmente usate dal traffico automobilistico. Se la massa è sufficiente, il traffico non ciclistico viene bloccato, anche su strade di grande comunicazione. Il fenomeno, nato a San Francisco (1992) si è diffuso in molte grandi città (in Italia soprattutto Torino e Milano).

Ma Critical Mass è anche un termine sociologico, per indicare come una rivoluzione sociale sia possibile solo dopo che una quantità "critica" di supporto popolare sia stata raggiunta. Critical Mass è una "coincidenza organizzata", senza leader né organizzatori. Anche il percorso seguito durante la manifestazione viene deciso sul momento. Per preservare la compattezza del gruppo, alcune volte i partecipanti usano una tattica chiamata "corking", che consiste nel bloccare le macchine che potrebbero spezzare l'unità della manifestazione, frammentandola. Questo viene ottenuto semplicemente fermandosi con la bicicletta di fronte alle auto, in corrispondenza di incroci, rotonde, o anche semafori (quando una Critical stia passando anche a semaforo rosso), fino a che tutto il gruppo sia passato.

L'obiettivo immediato di queste "azioni urbane" è sensibilizzare l'automobilista medio ai temi della viabilità dolce. Ma chi partecipa alla massa critica lo fa con proprie motivazioni, tra cui l'impegno ambientalista ma anche il gusto anarchico e situazionista dell'atto.



CRITICAL  
MASS





Per parlare della bicicletta, il mezzo più ecologico oltre a i nostri piedi, abbiamo raccolto le osservazioni di coloro che conoscono la realtà delle due ruote più di chiunque altro: i riparatori e i venditori di biciclette | **La bici accorcia la città**

NICOLETTA NOLFI



#### MARTINELLI

«La fascia d'utenza è varia» dice Franco Martinelli, titolare dello storico negozio di viale Lecco che quest'anno compie cento anni, «la bicicletta accorcia la città. Quelli che la portano a riparare la vogliono al più presto, le signore la usano per portare le borse dal mercato fino a casa». Si acquistano per lo più Bmx per i bambini e *city bike* per gli adulti, mentre tra i quindici e i vent'anni si preferisce utilizzare automobili e motorini. Una volta spento l'entusiasmo iniziale per la patente si ritorna ad utilizzare la bicicletta per via delle multe, del tempo perso nel traffico e degli ingorghi.

Motivo di allarme sono i frequenti furti. «La gente è disincentivata per via dei furti» dice Franco Martinelli «ed è difficile che dopo una bicicletta costosa se ne compri un'altra dello stesso valore». Molti recuperano dalla cantina quelle vecchie, le puliscono e le riutilizzano. Il fatto è che «non c'è il numero sul telaio o qualcosa che possa far riconoscere la bicicletta una volta rubata». Le rastrelliere per le bici sono rare e anche nei punti di interscambio con bus e treni mancano totalmente "parcheggi" custoditi per le bici, per questo il furto risulta molto facilitato. «Nel centro città la bicicletta si usa spesso, ma in provincia non si può fare nulla» - aggiunge Martinelli. Le biciclette elettriche sono spesso vendute proprio a ragione dell'adattabilità su terreni scoscesi, ma mancano attacchi dove ricaricare la batteria



prima di tornare a casa, così molti a metà salita, senza l'ausilio del motore elettrico, si ritrovano a pedalare. E le vendite? Vanno bene, anche se per sopravvivere i piccoli commercianti devono fare i conti con la sempre più diffusa concorrenza dei supermercati, che vendono biciclette a basso costo e di scarsa qualità.

### **BRENNA**

Gianni Brenna, gestore in via Cadorna 23 di una piccola attività esistente dagli anni Cinquanta, dice che «le bici sono dappertutto, sono molto usate e il settore non è in crisi. In centro città ci si sposta o a piedi o in bicicletta. L'uso dell'auto è solo una questione di pigrizia, è la fatica di pedalare che fa desistere i cittadini dall'uso della bici». Ovviamente anche il problema della configurazione territoriale è importante: la città è posta in una valle, non vi sono possibilità di pedalare al di fuori della città murata e le piste ciclabili non ci sono. «Se ci fosse la voglia e la possibilità, si potrebbe sviluppare un percorso a lago. Ma ciò che manca è più la voglia che le possibilità. In poche aree della città sono presenti rastrelliere per posizionare i mezzi». Brenna è convinto che è la disattenzione della gente a favorire i furti, e che la situazione non potrà cambiare fino a quando in città non ci sarà maggiore educazione, anche da parte dei ciclisti.

### **ROSSI**

Vittorino Rossi dei *Cicli Rossi* gestisce il negozio di via

Magenta e racconta che «sono per lo più i pensionati ad utilizzare la bici, per fare spese o per andare al mercato, essendo molto più comodo dell'autobus». La percentuale maggiore di uso riguarda le donne. Rossi, oltre a vender biciclette, ne ripara di qualsiasi tipo, per lo più vecchie, recuperate dai magazzini. L'elemento che ne frena l'uso, secondo Rossi oltre ai furti, è la mancanza di una vera possibilità per i ciclisti di muoversi. «Mancano le piste ciclabili e pedalare in mezzo al traffico fa paura. A Como non c'è una cultura della bicicletta, chi usa la macchina a Como è per farla vedere». Ed effettivamente: perché portare i figli a scuola in auto, con auto sempre più grandi, se si risiede a pochi minuti dall'istituto? Esistono però le eccezioni: alcuni genitori temerari hanno cominciato ad accompagnare i figli a scuola in bici. «Una soluzione potrebbe essere il blocco del traffico nella città murata» ha concluso il proprietario del negozio.

### **RICCARDI**

Nel cuore della città, in via Diaz, si trova il negozio dei Fratelli Riccardi. «Molte persone utilizzano la bicicletta per muoversi e il numero è in costante aumento durante tutto l'anno, non solo nella bella stagione». «Nel centro storico è più diffuso l'uso della bici – ha continuato Riccardi – perché molti impiegati la utilizzano per recarsi al lavoro. Tra i vari mezzi di trasporto la bicicletta è l'unico che consente di spostarsi agevolmente». Il centro storico però è molto più adatto all'uso di auto

## Lavoratori in bicicletta

«mancano piccoli accorgimenti per rendere più sicura la viabilità su due ruote – ha spiegato Riccardi – come ad esempio, l'installazione di specchietti sui muri». Come si può pretendere che i genitori lascino andare i figli a scuola in bicicletta quando non ci sono norme che tutelano i ciclisti? «La bici è il mezzo di trasporto ideale. È il mezzo del terzo millennio. Non inquina ed è economicamente vantaggiosa, anche rispetto ad uno scooter, se pensiamo alla sua manutenzione» - ha dichiarato il venditore. «Il vero problema è lo scarso interesse dell'amministrazione comunale nei confronti di questo tema. Bisogna creare un servizio per depositare o affittare biciclette nei punti di interscambio, anche a pagamento». Ma pare che negli uffici comunali il problema di snellire la viabilità non abbia eco. La soluzione è ripensare la viabilità, spronando l'assessore competente per non essere auto-soffocati da noi stessi, in tutti i sensi.

### CAIROLI

Roberto Cairolì del negozio cicli Ferca in via Dottesio dice: «le persone che usano la bici a Como sono di tutte le fasce di età, in particolare gli anziani perché provengono da una cultura diversa dove la bicicletta si è sempre usata. Ora si tende a prenderla solo per piccoli spostamenti». La maggior parte delle bici vendute sono *city bike* ed economiche preferite rispetto all'auto quando possibile, perché i costi di mantenimento di quest'ultima sono molto elevati. Anche Cairolì pensa che i furti siano un grave problema ed un freno all'uso delle due ruote, perciò si cerca di comprare bici usate o di bassa qualità. Per quanto riguarda la logica degli spostamenti «è sfavorito l'uso della bici, perché si fa fatica, perché il traffico ingombra, perché le piste ciclabili non ci sono e perché il territorio è pieno di saliscendi». Il Comune? Non aiuta.

### GALVANO

Giovanni Galvano ripara e vende cicli e motocicli in via Borgovico. Secondo lui «a Como non si può fare a meno della bicicletta». Si dichiara soddisfatto dell'andamento del settore, anche se a causa della conversione della lira in euro, il conseguente aumento dei prezzi e la concorrenza dei supermercati, le vendite sono diminuite. La gente sceglie usato a poco prezzo, sia per paura dei furti, sia per il risparmio. Per ovviare al problema «sarebbe utile creare un servizio di custodia e incrementare gli strumenti di tutela del ciclista, perché spostarsi su due ruote è molto pericoloso».

*Gira la ruota. Lavorando in bicicletta* è una singolare esposizione allestita (ottobre 2007) a Palazzo Tentorio a Canzo. Si tratta delle biciclette che artigiani e commercianti ambulanti del secolo scorso

utilizzavano – modificate e attrezzate al bisogno – per spostarsi di paese in paese, offrendo i loro servizi a chi ne faceva richiesta.

Le biciclette provengono dalla raccolta privata di Maurizio Urbinati. È la prima volta che arriva in Lombardia e in una località – a pochi chilometri dal Santuario della Madonna del Ghisallo e dal Museo internazionale del Ciclismo – dove la bicicletta è un mito. Tra le biciclette esposte: tornitore, macellaio, meccanico, arrotino, marionettista, postino, falegname, impagliatore, lattai, fotografo, straccivendolo, pescivendolo, sarto, ciabattino, caldarrostaio, barbiere, fabbro, prete, contadino, spazzacamino, bersagliere.





# Il manifesto di "inbici"

## Prima Conferenza nazionale della Bicicletta

La Prima Conferenza Nazionale della Bici chiede al Parlamento e al Governo di impegnarsi per:

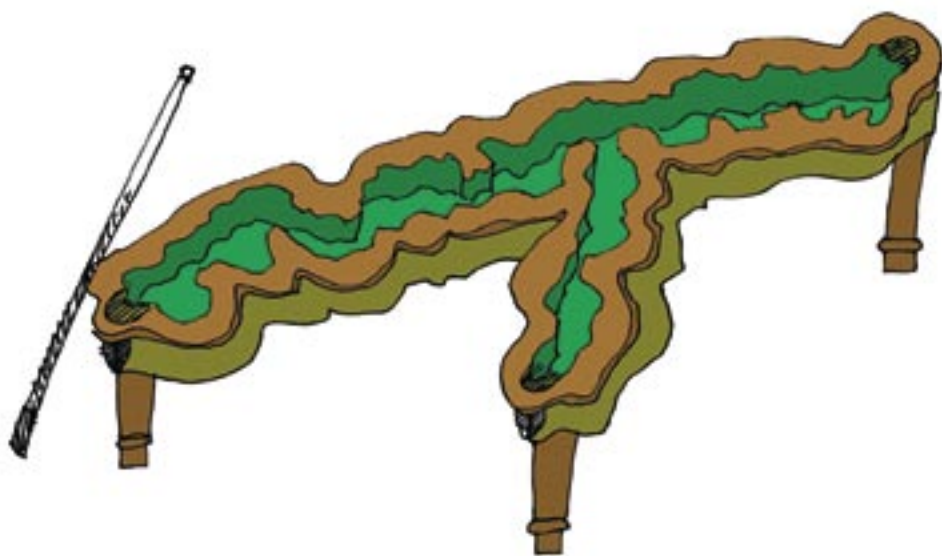
1. l'istituzione del Servizio Nazionale per la Mobilità Ciclistica, con i seguenti compiti:
    - a. la competenza istruttoria di tutti i provvedimenti in materia di sostegno alla mobilità ciclistica;
    - b. la predisposizione del Piano Generale della Mobilità Ciclistica a valenza almeno quinquennale, nel quale vengano definiti gli obiettivi di sviluppo dell'uso della bicicletta, per la mobilità quotidiana, per il turismo e per lo sport;
    - c. la rilevazione e il monitoraggio, attraverso l'apporto delle Regioni e delle Province, dell'estensione delle reti urbane ed extraurbane di itinerari e piste ciclabili (Censimento della Ciclabilità);
    - d. la predisposizione della Rete nazionale di percorribilità ciclistica (prevista dalla delibera CIPE del febbraio 2001) a partire dalla proposta di rete di Bicalitalia;
    - e. la promozione di politiche che incrementino l'uso modale della bicicletta con l'obiettivo di conseguire in un quinquennio il 10% degli spostamenti totali quotidiani con la bicicletta; la definizione di standard e di linee guida in materia di ciclabilità e di moderazione del traffico;
    - f. lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti per individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza stradale;
    - g. l'individuazione delle forme di incentivazione e defiscalizzazione per l'uso della bicicletta;
    - h. il raccordo fra i Ministeri competenti per coordinare tutte le diverse attività connesse alla mobilità ciclistica;
    - i. l'individuazione di standard per la realizzazione e la gestione dei servizi di *bike sharing*, per agevolare la diffusione in tutte le aree metropolitane;
    - j. l'organizzazione di eventi nazionali, azioni pubblicitarie e di "marketing territoriale" per la promozione della bicicletta (...).
  2. La predisposizione e l'approvazione delle modifiche del Codice della Strada per tenere conto delle specifiche esigenze della mobilità ciclistica e per dare effettiva attuazione al principio programmatico contenuto nell'art. 1 del CdS stesso: *Le norme e i provvedimenti attuativi s'ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico.*
  3. L'aggiornamento della legge 366/98 sulla mobilità ciclistica che ne renda efficace e incisiva l'azione benefica anche mediante lo stanziamento continuativo delle risorse economiche necessarie, prevedendo fra l'altro:
    - a. un vincolo di destinazione per la bicicletta di percentuali significative sugli stanziamenti previsti per la realizzazione di opere pubbliche stradali e di trasporto (...);
    - b. normative a tutela dei sedimi di viabilità e ferrovie minori nonché di argini e alzaie della rete idrica quali demanio per la mobilità ciclo-pedonale nazionale e locale;
    - c. normative d'indirizzo per le regole tecniche più attente alla sicurezza;
    - d. normative per la tutela assicurativa nazionale contro gli infortuni;
    - e. regimi fiscali agevolati per le opere e i servizi alla mobilità sostenibile.
  4. L'attivazione di iniziative per rilanciare lo sport ciclistico a livello amatoriale (...).
- Chiede alle Regioni di impegnarsi per:*
1. promuovere una legislazione favorevole alla bicicletta, armonizzando gli strumenti adottati affinché venga attivato un disegno omogeneo di strategie in tutto il Paese;
  2. farsi parte diligente per implementare le direttive nazionali, coordinando le attività delle Province e degli enti locali e affidando i reciproci compiti per realizzare una rete continua e razionale di percorsi protetti;
  3. assicurare risorse costanti per le opere, i servizi, la manutenzione.
- Chiede alle Province, ai Comuni e alle aree protette di impegnarsi per:*
1. la pianificazione strategica e la realizzazione delle reti ciclabili a livello provinciale e locale, garantendo la continuità dei percorsi;
  2. la promozione e l'attivazione dei servizi per l'intermodalità;
  3. la promozione di sistemi unificati di *bike sharing*;
  4. alle aree protette raccomanda la realizzazione di reti prive d'impatto per l'ambiente.
- Chiede ai gestori del trasporto pubblico di impegnarsi per:*
1. assicurare la massima diffusione del trasporto bici al seguito sia nel trasporto pubblico locale che sui treni a lunga percorrenza e delle velo-stazioni;
  2. introdurre sistemi tariffari incentivanti.
- Chiede agli organismi sportivi di impegnarsi per:*
1. promuovere ogni azione per garantire l'etica sportiva a tutti i livelli, concertando con le federazioni internazionali standard che garantiscano il rispetto delle regole a tutela della salute;
  2. promuovere nuove azioni per il rilancio dello sport giovanile e la formazione delle nuove leve di praticanti, interagendo anche con la scuola;
  3. promuovere azioni che riducano l'impatto ambientale delle grandi competizioni su strada e in montagna, impegnandosi a mitigare e compensare i danni eventualmente prodotti.

Milano, Novembre 2007



# C U L T U R A

Da un paese all'altro del lago di Como, tra storia, vita, speculazione e tutela, non si procede mai in linea retta | **Bisogna giocare di sponda** FABIO CANI



Il 16 febbraio si è svolto a Villa Gallia il convegno *Costruire il lago? Quale futuro per il paesaggio del Lario*. Organizzato dalla sezione di Como di Italia Nostra, ha costituito un'importante occasione di verificare lo stato di salute (o forse sarebbe meglio dire di sofferenza) delle sponde lariane, negli ultimi tempi oggetto di un violento attacco speculativo.

In quell'occasione mi è stata chiesta una riflessione di carattere storico sullo sviluppo dei paesi lariani, che mi piace riproporre in sintesi anche perché mi sembra convergente rispetto ad alcuni temi del dibattito politico (quali quelli su ambiente e beni comuni).

**Il sistema degli insediamenti**  
L'insieme degli insediamenti antro-

pici intorno al Lago di Como è un sistema complesso, che si struttura a partire da una situazione geomorfologica molto varia, così come vario è l'utilizzo umano che vi corrisponde. Il lago di Como è, infatti, un lago complicato, ricco di feconde contraddizioni; ha un'accentuata direzionalità nord-sud, ma è anche un lago che sembra un fiume e che perciò ha una forte trasversalità;



*paesaggio lariano*

## BELLANO

ha molti ingressi principali (o molte uscite), cioè almeno due a sud (Como e Lecco) e due a nord (la valle dell'Adda e quella del Mera); ma ha anche numerosi ingressi secondari (o uscite), cioè ha un bacino enorme e articolato (in proporzione più vasto e articolato di quello degli altri laghi lombardi).

A partire da questa situazione, le relazioni tra i paesi rivieraschi sono complesse, instabili, dinamiche, difficilmente identificabili. O forse riusciamo a coglierne solo alcuni sintomi parziali, quali la tensione tra longitudinalità e trasversalità, o quella tra affaccio lacustre e retroterra montano.

Il segno evidente di questa genesi complessa, non governata da logiche univoche, sta nella policentricità di molti paesi. Un buon esempio è Nesso, storicamente e coscientemente diviso in nuclei (che però si riconoscono come parti di un organismo complesso (Borgo, Castello, Vico, e poi Lissogno, Tronno ecc.); meno evidenti ma altrettanto interessanti sono i casi di Moltrasio, Blevio e Bellagio (e, in parte, di Gravedona).

Semplificando, si può forse affermare che i paesi dipendono per le relazioni reciproche e per quelle con i centri principali dal lago, mentre per il sostentamento materiale molto spesso essi dipendono dal retroterra (non è noto, infatti, il caso di una "monocultura" basata esclusivamente sulla pesca). Anche nei particolari – com'è ovvio – si coglie il fatto che lo sviluppo dei paesi nasce da tensioni dialettiche e dinamiche. Il caso più evidente e affascinante è sicuramente Careno, la cui caratteristica forma "a triangolo rovesciato" nasce dall'interazione tra il punto di approdo (dove si colloca l'antica chiesa di S. Martino) e la strada a mezza costa. Non dissimile è la dinamica generatrice di Bellagio (il crinale, lo sperone fortificato, la riva di approdo, i collegamenti secondo la linea di massima pendenza).

È in questa dinamica – credo – che risiede la bellezza, ma soprattutto la ricchezza dei paesi del lago, non tanto negli scorci paesistici pittoreschi (o meglio: il fascino degli scorci deriva dalla loro dinamicità). L'equilibrio è dinamico, e quindi delicatissimo.

La rottura traumatica di questo equilibrio avviene, nella piena modernità (cioè all'inizio del XX secolo), quando entra progressivamente in crisi la centralità distributiva dell'elemento acqueo. Privati di una sorgente della dialettica che li sosteneva, i paesi del lago cominciano a crescere (o a decrescere) in maniera disordinata. Le nuove vie di comunicazione, spesso tracciate senza considerazione per le logiche della morfologia territoriale, impongono nuove tendenze; le mutate condizioni economiche privano i paesi di ragioni di crescita interna e, invece, rovesciano su di loro potenti logiche esterne (turismo d'élite, turismo di massa, pendolarità con i centri principali, frontalierato, attraversamenti forzati da parte delle vie di transito a percorrenza medio-lunga).

Le logiche dell'economia industriale (e più in generale le logiche di comando del capitale) forzano il sistema territoriale: tendono a farlo esplodere in alcuni punti (le rive intasate, i declivi cementati), a farlo implodere in altri (il retroterra montano abbandonato e impoverito).



## BELLAGIO

Fortissima è la divaricazione tra la sponda orientale lecchese (più facilmente insediabile) e quella occidentale comasca; nel confronto appare evidente il ruolo giocato dall'infrastrutturazione (che duplica e nega il lago): la strada nazionale austriaca

costruita all'inizio dell'Ottocento e la ferrovia realizzata alla fine dello stesso secolo, non a caso entrambe assenti sulla sponda comasca.

La crisi dei paesi che ne segue è urbanistica, economica, ma anche culturale: si esplica in ultima analisi

in un collasso territoriale-paesaggistico. È un collasso che parte da tempi non proprio recentissimi, ma procede con progressione geometrica dove il terreno è propizio.

Non a caso, i paesi che – a distanza di decenni dall'insorgenza della crisi

## REZZONICO

*paesaggiano*



Foto di C. G. - Rezzonico.

1975

si – appaiono resistere meglio sono quelli di cui è evidente la marginalità economica e la separatezza quasi fisica (Careno, Corenno Plinio, Rezzonico).

La salvaguardia delle bellezze del lago non è quasi mai stata intesa come salvaguardia (e quindi manutenzione) del complesso urbano, ma come salvaguardia del singolo bene emergente (e quindi come ripristino, restauro, ristrutturazione). Anche al di là delle buone intenzioni, ciò si è risolto in una sostanziale falsificazione della storia di questi paesi. Procedere a una tutela “attiva” e non semplicemente “conservativo-reazionaria” di questi paesi significa inventare ragioni forti di sviluppo nell’equilibrio tra storia e modernità. Il che significa, anche per il futuro, creare una situazione dinamica, cioè dialettica, cioè complessa, invece che statica, cioè impositiva, cioè semplificatrice. Significa non cercare come percorso la via più diretta. Significa giocare di sponda.



## BELLAGIO

*paesaggialariano*







NESSO

Un pubblico numeroso, attento e preoccupato ha partecipato sabato 16 febbraio, a Villa Gallia, al convegno di Italia Nostra *Costruire il lago? Quale futuro per il paesaggio del Lario* | **Roccia, acqua e cemento** MASSIMO PATRIGNANI

**N**egli ultimi anni, complice la “deregulation” urbanistica attuata in nome di un falso federalismo, le sponde del lago di Como sono state aggredite da interventi edilizi scritti (un esempio per tutti: Menaggio, dove sono all’opera contemporaneamente 12 cantieri!). Persino la stampa locale se ne è accorta da tempo, ed infatti il convegno ha preso le mosse da una lunga inchiesta giornalistica de *La Provincia*, che ha destato molto scalpore. L’incontro è stato completamente disertato dai politici locali di centro destra, che pure apparivano in

bella mostra sulla brochure, nell’ampia sezione dedicata ai saluti delle autorità. Pubblicità gratuita ed immeritata, visto che hanno pensato di dedicare il sabato a ben altre faccende, a testimonianza dell’attenzione che (non) viene dedicata alla tutela del bene comune territorio. Appena più rappresentato il centro sinistra, con Luca Gaffuri, Mauro Guerra, Rosalba Benzoni. Il convegno si è aperto con le immagini del video *Acquadolceamara* di Tommaso Lipari. La scelta del regista, di passare dalle belle imma-

gini delle ville storiche a quelle dei cantieri, ha il pregio di evidenziare uno stridente contrasto e di testimoniare il pesante impatto di questi interventi, che si snodano sul percorso da Como a Colico.

#### **Del bello e del male**

Darko Pandakovic, docente universitario e sindaco di Brunate, ha offerto una appassionata relazione su *Il bello e il paesaggio* ricca di riferimenti culturali e di suggestioni, ma forse un po’ distante dalla concretezza dei problemi e delle dinami-

che socio – economiche reali. Nello stesso equivoco è caduto Giacomo Castiglioni, l'industriale che presiede Univercomo, che ha elencato i progetti dell'università comasca (il Campus e "l'accademia del bello") indicandoli come possibile antidoto al degrado che avanza.

Ben diverso l'approccio storico di Fabio Cani, che ha descritto il divenire del rapporto tra le genti delle sponde e il loro ambiente, arrivando a definire lo sfruttamento intensivo del territorio come un portato dello sviluppo capitalistico. Anche l'ex sindaco di Como Antonio Spallino – pur in polemica con Cani nel giudizio su alcuni interventi di restauro conservativo – ha calcolato la mano sulle contraddizioni del potere, parlando senza mezzi termini di una nuova stagione di tangentopoli e di saccheggio urbanistico.

L'intervento dell'urbanista Vezio De Lucia ha spostato l'attenzione sul livello nazionale. Partendo dal piano regolatore di Roma – a suo giudizio, pessimo - approvato da pochi giorni, De Lucia ha accusato la legislazione nazionale di essere profondamente inadeguata, ed ha citato gli esempi della Germania e dell'Inghilterra, dove sono in vigore leggi urbanistiche che limitano drasticamente il consumo di suolo. I numeri sono impressionanti: le volumetrie che saranno consentite dal piano regolatore di Roma non sarebbero nemmeno lontanamente ipotizzabili in Germania! Anche su questo Spallino ha avuto l'opportunità di ricordare la situazione locale, con l'invasione di volumetrie causata dai piani di recupero approvati negli ultimi anni a Como.

### Movimenti antimostri

Nelle successive sessioni del convegno sono stati esaminati alcuni casi locali, a cominciare dal successo ottenuto dal Comitato di Blevio che ha per ora bloccato la privatizzazione di una spiaggia pubblica (che sarebbe sostituita da un vero e proprio ecomostro nel parco comunale); il

*paesaggio lariano*



povero borgo è peraltro costellato di scempi, a cominciare da un orribile autosilo in centro paese. Interessante anche la presentazione delle attività della riserva naturale del Pian di Spagna, anche se è lecito nutrire qualche dubbio sulla reale efficacia dell'azione del suo Comitato di gestione, che non è esente dalle logiche spartitorie che regnano sovrane tra i gruppi di potere che governano l'Alto lago.

In chiusura di giornata ci si è concentrati sulle azioni positive, stimolati dall'intervento di Lorenzo Spallino, che con gradevole ironia ha messo in evidenza le contraddizioni dei soggetti in campo: i costruttori, i sindaci, i politici, gli ambientalisti, la sovrintendenza, appaiono tutti collocati in un gioco di ruolo nel quale non si sviluppa vera partecipazione e dal quale non emergono decisioni coerenti, condive, efficaci.

Sono poi intervenuti due funzionari pubblici, in rappresentanza della Sovrintendenza e della Regione, a confermare i pesanti limiti operativi nei quali operano, ma anche a segnalare qualche possibile miglioria che dovrebbe intervenire con alcune modifiche legislative, sempre che la crisi di governo non rimandi tutto alle calende greche

Non era certo compito dell'incontro quello di trovare soluzioni ad un problema così grande, ma sicuramente non ci si potrà accontentare della bella ricerca dei giovani architetti del Master di Conservazione del Paesaggio della Fondazione Minoprio, che è stata presentata in conclusione. Serve ben altro per incidere sulle scelte politiche ed amministrative di fondo, in particolare quando si è costretti a constatare che la politica sfugge dal confronto e dalle proprie, evidenti, responsabilità.



## I camminanti del nonsense

MARCO LORENZINI

Il signor M. cammina nel salotto buono della sua città in un'ora diurna mediamente affollata. È una strada in *franchising* lunga centodieci passi, venticinque vetrine, otto bar, tre librerie, una gelateria, una farmacia, un'edicola. Un suonatore di fisarmonica seduto all'angolo della farmacia con davanti un carrello verde con piattino vuoto è impegnato in un'aria che parte dai balconi e arriva in Romagna.

Passano rapidi con lo sguardo torvo e giudicante, evitano ogni contatto con precisi gesti allusivi e sembra seguano una direzione obbligata. Si muovono singolarmente, ma vivono in branchi; attenti! sono predatori di sogni e di desideri.

Un camice bianco dal volto verde di paura sputa sentenze e l'uomo con la fisarmonica si alza e si sposta con una espressione sbigottita di compassione. Il signor M. osserva con la coda dell'occhio e non reagisce. Non ha fatto a tempo a reagire perché è stato preso alla sprovvista o non si è sentito pronto? Se escludiamo il senso di estraneità e il conformismo che non sono propri del signor M., per giustificare il suo silenzio rimangono il sentimento della paura e il senso di inadeguatezza. Nel dubbio, torniamo al signor M. che cammina nel salotto buono della sua città.

Passano rapidi con lo sguardo torvo e giudicante, evitano ogni contatto con precisi gesti allusivi e sembra seguano una direzione obbligata. Si muovono singolarmente, ma vivono in branchi; attenti! sono predatori di sogni e di desideri.

Un tavolo con fogli e volantini è fermo al lato della strada e due giovani con la penna in mano chiedono una firma contro la droga. Il signor M. si ferma e chiede se contro la droga voglia dire contro la cultura che trasforma la droga in merce da consumare e contro la cultura che trasforma ogni consumo in droga. I due giovani lo guardano allibiti e gli dicono che se non vuole firmare non è necessario usare quei paroloni.

Il signor M. è alla fine del salotto buono della sua città in un'ora diurna mediamente affollata. I suoi passi sono diventati pesanti perché non è facile camminare leggeri in una strada in *franchising* lunga venticinque vetrine, otto bar, tre librerie, una gelateria, una farmacia, un'edicola. Gli altri passano rapidi con lo sguardo torvo e giudicante, evitano ogni contatto con precisi gesti allusivi e sembra seguano una direzione obbligata. Si muovono singolarmente, ma vivono in branchi; attenti! sono predatori di sogni e di desideri.

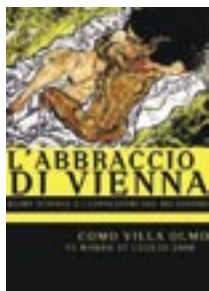


# le mostre



## GIRO DI MOSTRA

**L'**inizio dell'anno, si sa, è un periodo di attesa, dopo gli stravizi di dicembre. A Como aspettiamo l'inaugurazione, prevista per metà marzo, del nuovo evento promesso e promosso dal competente assessorato. Quest'anno a trasferirsi sul Lario per un meritato riposo dagli impegni della cultura internazionale saranno un po' di opere viennesi, che permetteranno una verifica delle avanguardie storiche mitteleuropee (tra gli altri, si attende uno strepitoso Klimt). Intanto, però, bisogna non perdere le "piccole" mostre di inizio marzo nelle gallerie private e in quella civica di Palazzo Volpi, dove è allestito un omaggio a Sergio Tagliabue, artista comasco ormai di lungo corso, in occasione della recente donazione da parte sua di tre importanti dipinti alle collezioni civiche.



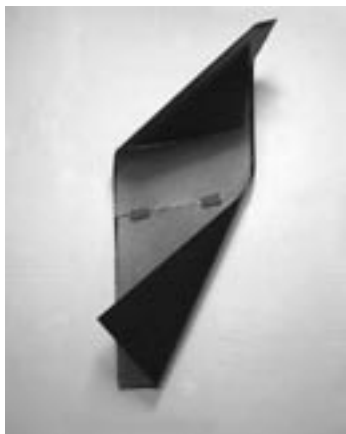
Fuori di Como, oltre a Milano, dove a Palazzo Reale merita una visita la mostra sull'arte delle donne (ma quando quest'attenzione alle artiste smetterà di essere un'eccezione e diventerà una regola?), si può arrivare fino al Lago Maggiore dove la mostra dedicata a cubismo e astrattismo potrebbe costituire un utile complemento alla mostra comasca.

A Lugano, l'esposizione principale – mentre si preparano le nuove proposte di primavera – è dedicata all'editoria, con un singolare e stimolante accostamento tra un editore milanese trasferito a Lugano nel Settecento e un editore svizzero che nell'Ottocento fece il percorso opposto. Molti volumi, molti documenti e non poche curiosità sono allestite nella splendida cornice di Villa Ciani.

Per finire, vale la pena di sottolineare una nutrita presenza di mostre fotografiche (o con fotografie): a Como, Mendrisio, Lugano. È una buona occasione per mettere di fila usi e atteggiamenti diversi del mezzo fotografico, cioè per verificare uno degli elementi portanti dell'odierna civiltà dell'immagine.







## Alessandro Traina

Passaggi per andare oltre la materia

Milly Pozzi Arte Contemporanea, Como – via Parini 18

■ Fino al 15 marzo 2008

La mostra, a cura di Luigi Cavadini, segue l'evoluzione dell'attività artistica di Traina, prendendo avvio da alcune opere del 1994 per concludersi con un lavoro esemplare della sua ricerca attuale. Le sculture, che si sviluppano nello spazio "aggrappate" alle pareti, vivono di una fluttuazione di "nastri", ottenuti con l'accoppiamento di ferro e carta. La giustapposizione delle superfici levigate del ferro e di quelle ruvide della carta a mano crea una sensazione di dentro-fuori, di positivo-negativo che sollecita il senso di moto. Orari: da martedì a sabato 15-19; la mattina su appuntamento. Chiuso domenica e lunedì. Per informazioni: tel. 031.260999, [www.millypozziarte.it](http://www.millypozziarte.it). Ingresso libero.

## Christian Kerez

Progetti 1988-2007

Galleria dell'Accademia, Mendrisio – Palazzo Canavée

■ Fino al 15 marzo 2008

Dedicata ai progetti dell'architetto venezuelano, la mostra è incentrata sui modelli, uno strumento fondamentale per la ricerca architettonica, concepiti quasi fossero dei veloci schizzi per rivelare frammenti della realtà. Il pubblico è quindi invitato a percorrere la mostra come un grande laboratorio dove disegni, fotografie e filmati (oltre ai modelli, naturalmente) permettono di entrare nel vivo del lavoro di progettazione.

Orari: da martedì a domenica 15-18. Chiuso lunedì. Per informazioni: tel. 004158.6665000, [www.arch.unisi.ch](http://www.arch.unisi.ch). Ingresso libero.

## Sergio Tagliabue

Disegnare è scoprire. Opere in bianco e nero

Civiche Raccolte d'Arte di Palazzo Volpi, Como

■ Fino al 30 marzo 2008

È presentata un'antologia di disegni di Sergio Tagliabue, una delle tecniche predilette dall'artista fin dai suoi esordi. Tra le opere, alcune mai presentate al pubblico, inchiostri, carboni su tela e grafite su carta. Orari: martedì, giovedì, venerdì e sabato 9.30-12.30, 14-17; mercoledì 9.30-17.30; domenica 10-13. Per informazioni: tel. 031-269869; [musei.civici@comune.como.it](mailto:musei.civici@comune.como.it)

### In alto

- Alessandro Traina, Senza titolo (Inchini), 1999, ferro smaltato, acrilico su carta a mano, calamite. In mostra a Como, Galleria Milly Pozzi.
- Un'architettura di Christian Kerez. In mostra a Mendrisio, Accademia d'Architettura.

### Qui a lato

- Sergio Tagliabue, *Duomo di Como*, 2007, carbone su tela. In mostra a Como, Palazzo Volpi.





## Picasso 900

Cubismo e astrazioni

Villa Ponti, Arona (No) – via San Carlo 63

■ **Fino al 30 marzo 2008**

Dopo il grande successo della mostra antologica dedicata a Andy Warhol, una nuova esposizione ricca di 130 opere delle avanguardie storiche del Novecento da Picasso a Dalì, da Boccioni a Kandinsky, da Braque a Miró.

Orari: da martedì a venerdì 10-12, 14.30-18.30; sabato, domenica e festivi 10-12.30, 14-19. Chiuso lunedì.

Per informazioni: [www.aredigitalesrl.com](http://www.aredigitalesrl.com)

## Collezioni in dialogo Da Vincenzo Vela a Cuno Amiet

Museo d'Arte Moderna, Lugano – Riva Caccia 5

■ **Fino al 30 marzo 2008**

L'esposizione, che coincide con il ritorno di una selezione di opere della Collezione Civica a Villa Malpensata, già sede del Museo di Belle Arti dal 1912 al 1933 prima del suo trasferimento a Villa Ciani, inaugura una nuova stagione del Museo d'Arte Moderna che sarà aperto al pubblico tutto l'anno ospitando anche l'allestimento della collezione permanente.

Il percorso espositivo propone uno spaccato di storia dell'arte dalla fine dell'Ottocento ai primi tre decenni del Novecento, attraverso una selezione di oltre cento opere della Collezione Civica con importanti apporti

provenienti dal Museo Cantonale d'Arte di Lugano e dal Museo Villa dei Cedri di Bellinzona.

Orari: da martedì a venerdì 10-12, 14-18; sabato e domenica 11-18. Chiuso lunedì.

Ingresso: adulti: Frs. 11.-, euro 8.00; ridotto: Frs. 8.-, euro 6.00, Frs. 5.-, euro 4.00, Frs. 3.-, euro 2.00.

Per informazioni: tel. 0041.58.8666908; [www.mdam.ch](http://www.mdam.ch).

## Collettiva d'inverno

Roberta Lietti arte contemporanea, Como – via Diaz 3

■ **Fino al 31 marzo 2008**

Nell'ambito di un'esposizione collettiva, sono presentati gli ultimi lavori di Federico Guida, riconducibili alla serie "Circus", un paio di opere fotografiche di Marina Giannobi, una selezione di oli su tela di Harding Meyer di medio e grande formato e alcune tele di grandi dimensioni di Claus Vittur, tra cui l'opera finalista all'ultima edizione del Premio Cairo.

Orari: da martedì a sabato 10.30-12, 15-19. Chiuso lunedì e festivi. Ingresso libero.

Per informazioni: tel. 031.242238, [www.robotalietti.com](http://www.robotalietti.com)

## Vertige

opere recenti di Jules Spinatsch, Cécile Wick, Nicolas Faure

Galleria Gottardo, Lugano - Viale Stefano Franscini 12

■ **Fino al 26 aprile 2008**

La mostra riunisce i lavori di tre fra i più importanti rappresentanti della fotografia contemporanea svizzera.



## Pagina a fronte

- Pablo Picasso mentre disegna, in un'immagine del film *Visita a Picasso* di Paul Haesaerts (1948). In mostra ad Arona, Villa Ponti.
- Jules Spinatsch, *Shaw Management, Scene SF1A+B\_DK*, 2007. (© Jules Spinatsch). In mostra a Lugano, Galleria Gottardo

## Qui a lato

- La copertina di uno dei famosi manuali Hoepli. In mostra a Lugano, Villa Ciani.
- Il frontespizio di un'edizione settecentesca degli Agnelli. In mostra a Lugano, Villa Ciani.

Il *leitmotiv* intorno al quale si sviluppa il concetto della mostra è il paesaggio montano con i suoi disparati modi di apparire e di rivelarsi. Il davosiano Jules Spinatsch, la zurighese Cécile Wick e il ginevrino Nicolas Faure costruiscono con i loro lavori delle simbologie, delle associazioni, delle impressioni legate alla sfera della montagna.

Jules Spinatsch documenta con grande efficacia l'orientamento postmoderno che associa il mondo alpino ad un grande parco dei divertimenti. Cécile Wick segue un percorso diverso ricorrendo a immagini per lo più monocromatiche con leggeri giochi di luci ed ombre per descrivere ciò che è rimasto della *grandeur* e del mistero che circondava il mito delle nostre montagne. Nicolas Faure ricerca nel paesaggio il luogo dei suoi ricordi di bambino, ritornando, da adulto, nel bosco della sua infanzia.

Orari: martedì 14-17; da mercoledì a sabato 11-17.

Chiuso domenica e lunedì.

Ingresso libero.

Per informazioni: tel. 004191 808.1988; [www.galleria-gottardo.org](http://www.galleria-gottardo.org).

## Editoria tra Svizzera e Italia

Gli Agnelli nel Settecento a Lugano, gli Hoepli dall'Ottocento a Milano

Villa Ciani, Lugano

■ Fino al 25 maggio 2008

Due mostre in una, accomunate dall'argomento editoriale. Gli Agnelli, editori milanesi trasferiti a Lugano nel Settecento, furono diffusori attenti delle

nuove idee culturali e vennero poi travolti dalla reazione contraria alla rivoluzione francese. Gli Hoepli, svizzeri trapiantati a Milano, dalla seconda metà dell'Ottocento sono promotori di un'editoria di qualità, fortemente interessata alla tecnica e alla divulgazione (notissimi sono i manuali Hoepli, che nei primi decenni del Novecento contribuirono a diffondere una cultura tecnica di base). L'esposizione è ricca di curiosità bibliografiche, ma anche di squarci sul contesto culturale degli ultimi tre secoli di qua e di là della frontiera. Importanti sono anche i due volumi editi in occasione dell'esposizione. Orari: da martedì a domenica 10-18. Chiuso lunedì. Per informazioni: tel. 004158.8666850 Ingresso: intero: Frs. 12.-, euro 8.-; ridotto: Frs. 8.-, euro 5.-; gratuito fino a 16 anni.

## La Magia di Magritte

Il Museo in erba, Bellinzona – Piazza Magoria 8

■ Fino al 18 giugno 2008

Un percorso ludico interattivo, composto da quattordici valige giganti azzurre conduce bambini e bambine alla scoperta della vita tranquilla e dell'opera molto strana e affascinante di Magritte. Di fronte a tredici riproduzioni delle sue opere, i giovani visitatori si vedranno specchiati all'infinito oppure potranno nascondersi dietro un viso-mela uscito direttamente dall'immaginario dell'artista, si vedranno con quattro mani, faranno entrare le nuvole in una stanza. Un divertente catalogo-gioco li guiderà durante il percorso ed è con una mela in mano che lasceranno il Museo in erba.

Orari: da lunedì a venerdì 8.30-11.30, 13.30-16.30;

sabato, domenica e vacanze scolastiche: 14-17.

Chiuso: festivi.



Piera Benzoni, Oreficeria Como • Via Adamo del Pero, 20 • Tel. 031/264481 • Fax 031/264016  
Benzonibijoux Como • Via Adamo del Pero, 23 • Tel. 031/240112