Mal'Aria 2008

Hai fretta? ...
...prendi la bici,
non inquina

Dove vanno le bici

..per chi ancora non fosse convinto che usare la bicicletta è più salutare e pratico di utilizzare l'auto…è consigliabile dare uno sguardo a questa tabella!!

Medie massime delle concentrazioni di inquinanti respirati in un ora dai ciclisti e dagli automobilisti in uno stesso tragitto e nello stesso momento

Questo studio, come diversi altri, rivela che gli automobilisti subiscono livelli di inquinamento elevati. Anche tenendo conto dello sforzo (un ciclista respira in media un volume di 2,3 volte maggiore di un automobilista), il ciclista ha la meglio nel raffronto, tanto più che l'esercizio fisico rafforza la sua capacità di resistenza agli effetti dell'inquinamento.

	Ciclisti ($\mu g/m^3$)	Automobilisti ($\mu g/m^3$)
Monossido di carbonio (CO)	2670	6730

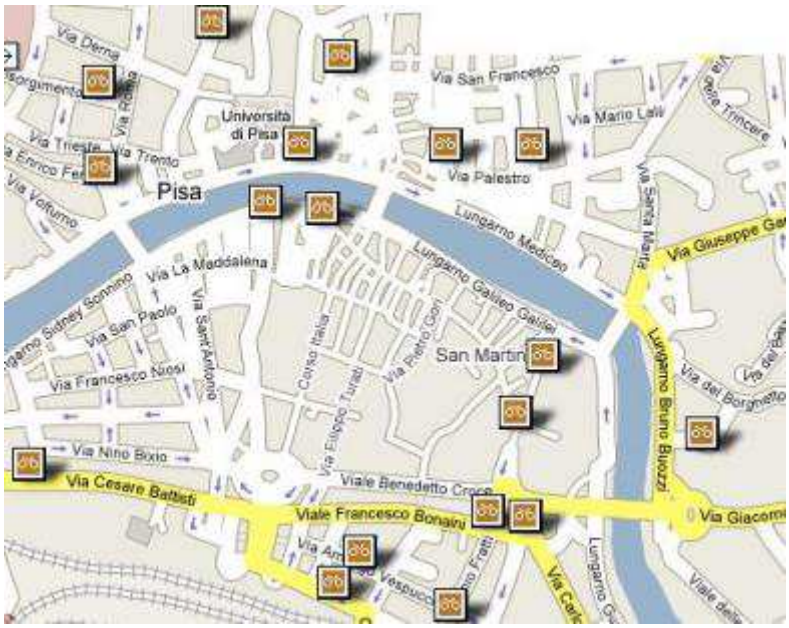
Biossido di azoto (NO_2)	156	277
Benzene	23	138
Toluene	72	373
Xilene	46	193

Fonte: The exposure of cyclists, car drivers, and pedestrians to traffic-related air-pollutants, Van Wijner/Verhoeff/Henk/Van Bruggen, 1995 (Int., Arch., Occup., Environ., Health 67: 187-193).

A partire dal 12/11/2007 a PISA è nato l'Ufficio Bici, così come era precedentemente avvenuto in altre 27 città d'Italia!.

Nei primi mesi di attività l'Ufficio Bici di Pisa ha avviato i seguenti progetti:

- Collaborazione con la Questura per istituire un osservatorio sui furti,
- Adozione di un sistema antifurto, la MARCATURA: con il pagamento di 5 euro si ha la punzonatura del telaio e un kit composto da un libretto di proprietà (con inserimento dati in un registro nazionale e in un registro locale), un adesivo di segnalazione, uno stick antiruggine.
- Collaborazione con i vigili urbani per la nascita di un osservatorio sugli incidenti (statistiche su luoghi e dinamiche);
- Raccolta dossier su esperienze europee;
- Contatti con Associazioni ed Enti Pubblici;
- Gestione della RIMOZIONE cicli abbandonati o "mal-parcheggiati";
- Censimento piste ciclabili;
- Censimento rastrelliere (mappe disponibili sul sito www.pisamo.it)



Via San Giuseppe
Via San Lorenzo
Via San Francesco
Via Mario Lalli
Università di Pisa
Lungarno Antonio Pacinotti
Via Palestro
Via Giovanni Gronchi
Via Giovanni Gronchi
Via Giovanni Gronchi

È un progetto che risponde alle esigenze di residenti e pendolari, promuovendo l'utilizzo integrato dei diversi mezzi di trasporto (auto privata, trasporto pubblico locale e bicicletta) tramite l'uso di bici "pubbliche". Consiste nella dislocazione di ciclopposteggi in punti strategici della città da cui l'utente, precedentemente registratosi, potrà prelevare la bici.
Così, ad esempio, possono essere soddisfatti i bisogni dei pendolari che lasciano la macchina nei parcheggi scambiatori o utilizzano il treno o dei clienti degli alberghi.
Il servizio può essere organizzato con una tessera magnetica o una chiave personalizzata o tramite un servizio di custodia, ai quali si affianca un servizio di manutenzione.

Informazioni utili:

- Le principali società che forniscono questo tipo di servizio in Italia sono "C'ENTRO IN BICI " e " BICINCITTÀ ", le quali si occupano dell'istallazione delle postazioni bici, della fornitura dei mezzi, e della gestione telematica dei dati degli utenti;
- In Italia fino a oggi sono state circa venti le città ad adottare sistemi di bike sharing, con alcune differenze nel tipo di politica gestionale del servizio;
- Tra le esperienze più significative ci sono quelle attuate dalle città dell'Emilia-Romagna, in quanto sono state concepite nell'ottica di creare una rete (Piacenza, Parma, Ferrara, Reggio Emilia, Bologna, Modena, Ravenna, Imola, Faenza, Forlì, Cesena, Rimini);
- Tra le rare esperienze avviate nel sud d'Italia la Puglia, con Bari, ci permette di riportare alcuni dati significativi sugli effetti della mobilità sostenibile sull'inquinamento atmosferico:

  Nei primi due mesi (**settembre-ottobre**) di funzionamento del bike sharing nella **città di Bari** sono stati effettuati **2.974 spostamenti** per un totale stimato di **2.406 km percorsi dagli utenti** del servizio.
  Le ipotesi alla base del calcolo dei km percorsi portano ad una stima assolutamente per difetto in quanto:

  - nei 1.338 spostamenti aperti (prelievo della bici presso una stazione e deposito della stessa bici presso una stazione diversa da quella di prelievo) è stata considerata la minima distanza in linea d'aria tra le 2 stazioni (il percorso tra due stazioni è sicuramente superiore a quello in linea d'aria);
  - nei 1.636 spostamenti chiusi (prelievo e deposito della bici presso la stessa stazione) è stata considerata una distanza percorsa di soli 0,1 km (il percorso è sicuramente superiore in quanto nessun utente preleverebbe una bici per coprire una distanza complessiva di soli 100 m in andata e ritorno).

  In particolare l'ultima ipotesi (relativa agli spostamenti chiusi) è molto penalizzante in termini di km percorsi, ma le verifiche effettuate vogliono soltanto essere una dimostrazione di quanto il sistema sia amico dell'ambiente, considerato che la forza del bike sharing consiste nel poter effettuare spostamenti aperti.
  Ipotizzando che in un percorso urbano i veicoli mediamente si spostano ad una velocità media di circa 20 km/h, si possono considerare i seguenti **dati di inquinamento**:

  - una automobile alimentata con benzina verde produce 6g/km di CO, 0,44g/km di NOx e 19mg/km di PM10;
  - una vettura diesel immatricolata dopo il 2001 produce 0,86g/km di CO, 0,76g/km di NOx e 94mg/km di PM10.

  Considerando che il parco auto di Bari sia diviso equamente tra veicoli benzina e diesel, complessivamente risulta che **se gli spostamenti effettuati in bicicletta fossero stati fatti in automobile si sarebbero riversati nell'ambiente 8.253 g di CO, 1.444 g di NOx e 135.939 mg di PM10**.

- Ci sono formule che si rivolgono direttamente agli albergatori come ad esempio ECORENT, già in uso anche a Pisa presso l'Hotel Victoria e l'Hotel La Pace.