

OSSERVAZIONI AL PUM DELL'ASSOCIAZIONE AMICI DELLA BICICLETTA – FIAB ONLUS

Ferrara, 3 giugno 2008

Premessa.

Vogliamo iniziare queste brevi considerazioni con il fare nostra un'affermazione di principio contenuta nel PUM lì dove si dice: "Il traffico privato rappresenta un elemento sempre più incompatibile con la vita sociale, in relazione alla sua invadenza: tale è il dato di partenza". (pag. 68). Vorremmo che questa non fosse solo un'affermazione di principio, ma che ispirasse costantemente le scelte e le azioni amministrative.

Il direttivo dell'Associazione Amici della Bicicletta (AdB, per brevità) condivide l'impostazione generale del PUM nelle sue linee di principio, soprattutto per ciò che riguarda le azioni che si intendono porre in atto in relazione al Bilancio ambientale. Tali azioni fanno parte del patrimonio culturale dell'AdB e delle rivendicazioni che da almeno un decennio abbiamo posto all'attenzione dell'Amministrazione comunale.

In particolare si condividono le cinque azioni individuate dal PUM:

1. consolidare il sistema dei parcheggi di interscambio attorno alla città capoluogo;
2. integrare il sistema dei trasporti pubblici con il sistema delle piste ciclabili;
3. potenziare il ruolo della bicicletta e dei servizi di trasporto collettivo come elementi fondanti per la mobilità;
4. affrontare l'emergenza inquinamento atmosferico da traffico con interventi strutturali;
5. dare attuazione al PGTU attraverso i Piani particolareggiati, la creazione di isole ambientali e la riduzione dell'incidentalità".

Considerazioni.

Nonostante questi punti condivisibili, dobbiamo rilevare come l'elaborazione di questo PUM appaia svincolata da quella del PSC. Tale cesura ne costituisce di fatto un grave limite. Infatti, se il PUM è la cornice delle linee strategiche della mobilità per i prossimi dieci anni, la definizione di tale cornice non può prescindere da quale modello di città si prefigura per il futuro attraverso il PSC, da come e dove saranno dislocate le diverse funzioni della città (vivere, consumare, lavorare, passare il tempo libero, fare affari, ecc.) e quindi da come, conseguentemente, i cittadini dovranno raggiungerle. Questa ci pare una grave carenza di questo PUM. Del resto la città appare crescere a macchia d'olio, senza alcun disegno strategico, tanto che oggi manca lo spazio fisico per concepire una vera tangenziale esterna poiché la crescita disordinata dei quartieri ne impedisce la realizzazione. Le uniche strade di nuova realizzazione sono quelle al servizio delle nuove urbanizzazioni. Tranne poi accorgersi di questa mancanza di spazio fisico e ricorrere a soluzioni pasticciate come la cosiddetta "tangenziale domestica" per risolvere il nodo di S. Giorgio, una contraddizione in termini perché nessuno vorrebbe una tangenziale in casa, oltre ad essere in contraddizione con i principi enunciati da questo PUM. Per non parlare della deturpazione del territorio che provocherebbe nella campagna di pregio a ridosso delle mura e che andrebbe, invece,

salvaguardata. Oppure, come accaduto nel quartiere S. Luca, si trasformano strade di quartiere in tangenziali di attraversamento come conseguenza di provvedimenti che per usare un eufemismo potremmo definire improvvidi.

Molto è stato fatto per la mobilità ciclabile, soprattutto nelle ultime due legislature, ma molto altro c'è da fare, in particolare:

1. l'interconnessione e ricucitura del sistema della mobilità ciclabile al fine di costituirne un tutto organico della mobilità sostenibile;
2. la risoluzione strutturale dei punti di conflitto tra la mobilità ciclabile e quella motorizzata al fine di porre in sicurezza i ciclisti e quindi ridurre l'incidentalità e rendere ancora più attrattivo l'uso della bici. A questo proposito sottolineiamo il fatto che le rotatorie sono una vera e propria trappola per i ciclisti, nonostante ciò ne sono previste 20 nuove in aggiunta alle 19 esistenti. Da tempo abbiamo posto all'attenzione dell'assessorato ai lavori pubblici che le rotatorie devono essere dotate di anello esterno con asfalto rosso delimitato da segnaletica orizzontale costituita da quadrati bianchi che indicano l'area di pertinenza delle biciclette, ma nulla finora è stato fatto;
3. il completamento del sistema delle piste ciclabili radiali, tanto più in considerazione del fatto che nel forese vive un terzo della popolazione residente. Tra le piste ciclabili radiali quella sulla via Comacchio che colleghi Cona al centro, in vista del completamento e apertura del nuovo ospedale che comporterà un aumento di traffico lungo quella direttrice, merita un posto di riguardo nell'agenda degli impegni di questa e della futura amministrazione. Infatti, nel PUM si legge: "...il carico di traffico autoveicolare generato dalla nuova collocazione del nosocomio sulla rete stradale ne comporterà la saturazione – nonostante le previsioni di entrata in esercizio del servizio su ferro dedicato" (pag. 66). Nonostante tale previsione tra le soluzioni individuate rimarchiamo con forte disappunto il fatto che manchi l'indicazione alla realizzazione di una pista ciclabile in sede propria, come del tutto insufficiente è la previsione generale di nuove piste ciclabili.

A supporto di questa previsione di incremento del traffico autoveicolare, partiamo da alcuni dati. Secondo quanto riportato nel documento del PUM, nel '96 la popolazione del comune di Ferrara ammontava a 134.300 unità che disponeva di 78.100 automobili; nel 2005 la popolazione è di 132.500 unità con 82.700 auto. Quindi, a fronte di un calo della popolazione di 1.800 unità le auto sono aumentate di 4.600, portando il tasso di motorizzazione a 624 auto per 1.000 abitanti (fonte PUM 2008) e il trend non sembra calare nonostante gli aumenti considerevoli del costo del carburante.

E' evidente, dunque, che l'auto prima ancora che una comodità, ha dei riferimenti più profondi che appartengono ad un modello culturale per il quale occorrono, di conseguenza, interventi strutturali e azioni di lungo periodo per indurre le persone a cambiare i propri comportamenti. A dimostrazione di ciò ci sono i dati che confermano che "oltre il 70% dei movimenti avviene entro i 5 km di distanza; la distanza media di tutti gli spostamenti urbani è di 4,8 km e sale a 5,9 km considerando la quota degli spostamenti effettuati per soli motivi di lavoro; la durata media per spostamento è inferiore a 15' e precisamente pari a 13,7 minuti". Distanze compatibili con l'uso della bicicletta e coperte quotidianamente da chi già usa questo mezzo di trasporto.

Pur facendo la tara di questo 70% e considerando che tra questi vi sono coloro che nel tragitto casa lavoro accompagnano i figli a scuola, soprattutto in età prescolare, resta comunque una quota considerevole che non avrebbe nessuna ragione di ricorrere all'uso individuale dell'auto, considerazione che trova conferma nel fatto che negli ultimi anni si è passati da 1,74 passeggeri per auto a 1,38. Insomma, sempre più una testa un'auto.

Tra gli interventi strutturali per la limitazione del traffico privato vi è:

1. il potenziamento del TPL;
2. l'allargamento della ZTL e delle aree pedonali;
3. il controllo elettronico dei varchi della ZTL;
4. l'interruzione degli assi impropri di attraversamento (ad es. l'asse Giovecca-Cavour e Porta Mare-Porta Po, provvedimento appena accennato di sfuggita nel PUM) con l'istituzione di sensi unici appropriati e divieti di transito, o attraverso la creazione di nuove ZTL, come potrebbe essere una ZTL che potremmo denominare "del Rinascimento" posta davanti al Castello in prospettiva con Ercole I d'Este, dall'incrocio con Spadari-Armari all'incrocio con via Boldini, e un'altra ZTL, sempre concepita come area di rispetto del Rinascimento, lungo Porta Mare tra via del Pavone e via Borgoleoni;
5. la costruzione di parcheggi di attestamento esterni alle mura (di cui nel PUM si parla) collegati al centro con bus navetta o passanti;
6. l'estensione il più possibile delle zone 30. Tra queste un posto prioritario va riconosciuto ai controviali di Cavour dove andrebbero adottate tecniche di moderazione del traffico che potrebbero comportare il sacrificio di qualche posto auto a vantaggio della sicurezza dei ciclisti e dei pedoni;
7. il potenziamento della disponibilità attuale di bici pubbliche fin d'ora, possibilmente più maneggevoli e accattivanti delle attuali, e prevedendone altre nei parcheggi futuri esterni le mura.

Vi sono, poi, altre azioni più indirette che fanno riferimento all'impiego della leva economica per scoraggiare l'uso dell'auto privata, come ad esempio un costo adeguato e relativamente alto dei parcheggi nelle aree centrali, o l'istituzione del ticket di ingresso (detto anche eco tassa) nell'entro mura, come avviene a Milano.

Un altro punto che ci sentiamo di condividere è relativo alla costruzione e potenziamento delle piattaforme logistiche delle merci. A questo proposito, però, ci pare fondata l'obiezione dei commercianti che tale sistema comporterebbe un aggravio di costi con conseguenti ricadute sul consumatore finale. Riteniamo non sia peregrina l'ipotesi, che ci sentiamo di suggerire, di riconoscere degli sgravi fiscali a quei commercianti che aderiranno al sistema di piattaforma logistica, oppure la possibilità di parcheggio gratuito in ragione di due auto ad esercizio commerciale ai titolari di negozi del centro. Non è sbagliato pensare di finanziare attraverso la fiscalità generale, o i proventi di un'eventuale eco tassa, un provvedimento di limitazione del traffico pesante commerciale che produrrebbe effetti positivi di cui godrebbero tutti i cittadini. Inoltre, tale sostegno fiscale andrebbe anche nel senso di salvaguardia del commercio di prossimità che ha una innegabile funzione sociale, un'altra ragione che non sarebbe in contrasto con il fatto di ricorrere alla fiscalità generale.

Da questo punto di vista ci sentiamo di esprimere una forte critica sul fatto che a distanza di quattro anni dalla sua inaugurazione il terminal degli autobus di via del Lavoro non sia ancora operativo. La sua finalità era proprio quella di arrestare gli autobus delle linee extraurbane provenienti da Bondeno-Cento-Veneto, alle porte della città, evitando così l'attraversamento del centro e quindi riducendo rischi, intasamento e inquinamento. Speriamo che quanto prima un'opera ormai realizzata sia messa in condizione di essere operativa e che gli intralci burocratici siano al più presto superati.

Non possiamo, inoltre, non rilevare come la scelta di costruire parcheggi in struttura in centro (mercato coperto di via S. Stefano ed ex caserma di Cisterna del Follo) sia in contrasto proprio con la filosofia di questo PUM. Scelta di cui, per altro, non c'è traccia nel PUM, ma per la quale ci risulta l'Amministrazione stia compiendo degli atti formali. Della serie: si fa ma non si dice.

Riteniamo che la politica dei parcheggi in centro sia fallimentare per tre ragioni:

1. perché i parcheggi sono attrattori e generatori di traffico;

2. perché significa, come conseguenza del primo punto, invertire la priorità nell'utilizzo delle sedi stradali a favore della mobilità privata che dovrà raggiungere i parcheggi e ciò a discapito in primo luogo del TPL e della sicurezza in generale;
3. perché è in contrasto, nel momento in cui si alimenta l'offerta di posti auto, con il principio di riduzione della domanda di mobilità privata a cui il PUM a parole dice di volersi ispirare.

Detto in altri termini, poiché lo spazio è una risorsa a somma zero, se è occupato prioritariamente da auto che devono raggiungere i parcheggi del centro, la velocità commerciale del TPL cala e di conseguenza cala la sua attrattività. Per non parlare, poi, delle conseguenze in termini di inquinamento, una delle emergenze che il bilancio ambientale vorrebbe affrontare, come si è detto in premessa.

Infatti, nel documento del PUM si dice: "Strade o piazze non possono essere relegate in via esclusiva al servizio della circolazione (o della sosta) dei veicoli individuali" (pag. 55).

Pur ammettendo che i parcheggi in struttura del centro siano destinati esclusivamente ai residenti, ciò comporterebbe ugualmente un effetto attrattore del traffico, seppur indiretto, nella misura in cui i posti lasciati liberi dai residenti in strada sono resi disponibili per altri fruitori esterni. L'obiettivo, semmai, deve essere quello di liberare le strade e le piazze dall'occupazione di suolo da parte delle auto per restituirlo ad altre funzioni, tra cui quella commerciale, di recupero urbanistico e architettonico, quella ambientale della città.

Pertanto, riteniamo che costruire parcheggi in centro in struttura sia possibile solo a due condizioni:

1. che i posti auto realizzati siano esclusivamente e totalmente riservati ai residenti (il modello dei parcheggi in struttura di Bolzano potrebbe essere un utile riferimento dove il posto auto è accatastato insieme all'abitazione principale e i privati partecipano ai costi di realizzazione). Chi dovesse avere un posto auto in struttura non dovrebbe più disporre del pass per il parcheggio gratuito in strada (com'è previsto già ora dal regolamento della ZTL) per evitare che con una sola auto si tengano, di fatto, occupati due posti, uno in struttura di cui si ha diritto che nessun altro può occupare e che con ogni probabilità sarebbe usato prevalentemente a fine giornata, l'altro in strada durante il giorno per maggiore comodità. Ciò non sarebbe né giusto né equo;
2. che un numero corrispondente ai posti auto realizzati in struttura sia tolto dalla strada per evitare l'effetto di attrazione di cui si parlava prima.

Riteniamo che su questi temi e su queste nostre proposte debba aprirsi il confronto con la città. Pertanto, sarà nostra cura portare questo documento a conoscenza delle forze politiche, sociali, culturali e ambientaliste della città, oltre che degli organi di informazione, consapevoli del ruolo che la nostra Associazione ha sui temi della mobilità urbana.

Il direttivo dell'Associazione
Amici della Bicicletta – Ferrara
Fiab Onlus