



Forum Mobilità # 2

(report)

Il forum sulla mobilità sostenibile è composto da:

Pierpaolo Tartabini, Lucia Coscia, Palmiro Principi, Cristiana Menghini, Pierluigi Montanari, Guerrino Mercuri, Massimo Mozzoni, Elena Compagnucci, Carlo Migliorelli, Glauco Angeletti, Franco Prato, Mario Borgogna, Gianfranco Borgani, Sergio Palma, Rita Mariani, Ezio Sciaratta, Maria Grazia Francioni Luciani, Silvio Rinaldelli, Reinhard Sauer, Marta Massetani, Zelinda Piccioni, Stefano Monachesi, Maurizio Gentili, Andea Damiani, Francesca Marchetti, Sergio Vitagliano, Paolo Poloni, Igino Fanotti, Massimo Giuliano, Andrea Baldoni, Antonio Ciccarelli, Marco Ciccarelli, Fabio Panaro, Giovanni Cartechini, Sauro Camilletti, Renato Albucci, Paolo Pennacchietti, Giovanni Di Geronimo, Lorenzo Marconi, Roberto Spedaletti, Giovanni Romagnoli, Sandro Valentini, Marco Cingolani, Umberto Prenna, Fabrizio Principi, Paolo Branchesi.

Durante la riunione del 27 aprile, svolta dalle ore 9.15 alle ore 24.00 circa presso i locali del centro comunale polivalente di via Verdi si sono riuniti i tre gruppi di lavoro su:

- mobilità alternativa
- mezzi pubblici
- sosta/parcheggi/sicurezza

La strutturazione in gruppi di lavoro ha intenti puramente organizzativi e ricalca l'articolazione delle segnalazioni tematiche evidenziate durante la riunione del 15 marzo.

L'attività del forum va intesa comunque unitariamente, sia perché, come sarà evidente da questa sintesi, alcune tematiche sono trattate, seppure da angolazioni differenti, da più gruppi di lavoro, sia perché l'attività progettuale che sta progredendo dovrà avere caratteristiche di coerenza e omogeneità.

La condivisione del lavoro dei gruppi che si realizza tramite il presente scambio di informazioni e nel forum telematico messo a disposizione sul sito del Comune è un requisito essenziale della partecipazione e della trasparenza. Rinnoviamo dunque l'invito a quanti intendano dare un proprio contributo di idee e sapere ad aderire (*anche telematicamente*) all'attività del forum.

I risultati della riunione del 27 aprile

Il gruppo di lavoro sui mezzi pubblici ha avviato la discussione partendo da alcuni dati di fatto evidenziati dalla relazione sullo stato dell'ambiente e da studi statistici di livello nazionale afferenti il settore dei trasporti pubblici:

- il servizio di trasporto urbano nella città di Macerata è qualitativamente e quantitativamente di buon livello. Il numero di chilometri, la frequenza delle corse, la copertura del territorio, la qualità del parco veicolare sono tali da far ritenere l'offerta relativamente adeguata alla città e in ogni caso si tratta di un modello analogo a città simili a Macerata;



- tuttavia il numero di passeggeri trasportati nell'ultimo anno e mezzo è declinante. C'è una tendenza negativa che coincide con un dato nazionale: nelle realtà urbane medie e piccole il trasporto pubblico perde mercato a favore di quello privato. Diversa, e per ragioni intuibili, la situazione delle aree metropolitane;
- Sebbene non esista un'evidenza documentale a riguardo, la percezione diffusa è che il trasporto pubblico urbano a Macerata perda mercato anche nelle fasce di età giovanili, tradizionalmente più legate all'uso dell'autobus;
- Il sistema del trasporto pubblico urbano è tendenzialmente rigido, nel senso che ogni eventuale adeguamento strutturale è problematico per ragioni tecniche ed economiche, inoltre in questi anni sono state tentate numerose variazioni e integrazioni al tradizionale funzionamento del servizio di linea (navette da e per i parcheggi, percorsi alternativi delle linee, ecc) con risultati modesti (bisognerebbe approfondire le cause) e con il rischio incombente del malcontento derivante dalla variazione delle abitudini degli utenti;
- Il bilancio del settore trasporti dell'APM è in rosso il che rende difficilmente praticabile la strada dell'aumento dell'offerta, soprattutto nella diffusa convinzione che la scarsa propensione dei maceratesi all'uso del mezzo pubblico sia solo in piccola parte legata a deficit dell'offerta.
- Nell'anno 2007 ragioni di ordine normativo imporranno all'APM di cedere il 20% della propria rete di servizio, il che significa che ci sarà una pluralità di gestori.

In questo quadro apparentemente dilemmatico, delineato e condiviso dal gruppo di lavoro il tentativo di dare una risposta alla domanda "Come indurre i cittadini a fare un uso più diffuso e intenso dell'autobus in sostituzione dell'auto privata?" potrebbe apparire illusorio tuttavia dalla discussione che è seguita sono emerse le seguenti utili valutazioni:

- La scarsa propensione all'uso del mezzo pubblico è dovuta in parte a contingenze strutturali riconducibili alla relativa competitività di altri mezzi di trasporto (auto privata e mobilità pedonale), in altra parte, difficile da valutare, ma sicuramente importante, essa è dovuta a ragioni di ordine psicologico e sociologico. L'uso dell'autovettura privata è interpretato come fattore di benessere, libertà ed emancipazione anche nelle circostanze in cui esso è in realtà svantaggioso in termini di tempo e denaro, inoltre la percezione del valore sociale dell'uso del mezzo pubblico è ancora molto limitata;
- Dati i vincoli strutturali e la probabile limitatezza delle risorse appare ragionevole percorrere la strada maestra dell'ottimizzazione, tramite la messa in rete di quei servizi di trasporto già esistenti ma in parte inutilizzati o sottoutilizzati. E' inoltre opportuno valutare servizi potenziali, fondamentalmente già disponibili ma non ancora attivi per ostacoli per lo più burocratico/normativi il cui superamento potrebbe costituire un fattore di successo e arricchimento dell'offerta.

In considerazione di ciò il gruppo di lavoro ha individuato due schede progettuali:

1. Una strategia di medio lungo termine che incida sul secondo fattore di crisi evidenziato (quello comportamentale/psicologico) attraverso un'azione di didattica e comunicativa indirizzata prevalentemente alle fasce giovanili di età;
2. Un'attività progettuale intesa a mettere in rete tutte le risorse disponibili e inutilizzate. In particolar modo i servizi di trasporto extraurbani che hanno nella città di Macerata il loro capolinea e che dunque potrebbero utilmente essere messi al servizio della mobilità urbana. Altrettanto è possibile dire della valorizzazione del vettore ferroviario e di ipotesi di funzionamento di taxi collettivi.

Al fine di approfondire la fattibilità delle schede progettuali così delineate (in particolare la seconda) il gruppo di lavoro ritiene utile che alla prossima riunione siano invitati:

- assessorato ai trasporti della Provincia di Macerata (istituzione di riferimento per ciò che riguarda il sistema del trasporto extraurbano);
- rappresentanti delle società di trasporti e mobilità extraurbana;
- ufficio attività produttive del Comune di Macerata (ente competente rispetto alla regolamentazione delle attività dei tassisti);



- rappresentati di categoria di imprenditori individuali e società impegnate nei servizi di trasporto (tassisti e scuolabus);

Il gruppo di lavoro ha altresì rilevato l'opportunità di un nuovo e coerente impulso progettuale e programmatico sulle questioni della mobilità da parte dell'amministrazione comunale, da realizzarsi tramite l'adozione di strumenti (esistenti e tuttavia oramai datati) quali il Piano Urbano del traffico, il Piano urbano della Mobilità, il potenziamento della figura del mobility manager d'area, l'istituzione di una nuova commissione sui tempi della città che, anche traendo spunto dall'esperienza realizzata alcuni anni or sono, doti la comunità maceratese di un utile strumento di conoscenza e autoregolazione della vita civile.

Il gruppo di lavoro su *sosta, parcheggi e sicurezza*, traendo spunto dalla Relazione sullo Stato dell'Ambiente ha rilevato il seguente "paradosso": pur essendo la città dotata di un più che adeguato numero di parcheggi, la sosta viene ancora percepita come momento di "crisi" dell'automobilista e di conseguente congestione del traffico.

Nel gruppo di lavoro si sono confrontate opinioni piuttosto divaricate a riguardo: da un lato si sostiene infatti la necessità di una radicale riduzione delle aree di sosta nelle zone a più denso traffico e in quelle a più marcata vocazione "pedonale" (in particolare il centro storico, con l'ulteriore vantaggio di valorizzare la funzione dei parcheggi in struttura attualmente in parte sottoutilizzati), dall'altro è stata fatta rilevare l'opportunità di evitare azioni che siano percepite come "punitiva" rispetto ad automobilisti ed esercenti di commercio, i quali ultimi considerano generalmente l'esternalità positiva del parcheggio per i clienti un fatto normale. Nella composizione degli interessi orientata alla sostenibilità consiste del resto la funzione dell'agenda 21. Il coordinamento ha a questo punto fatto rilevare la necessità di coinvolgere in questa discussione anche altri soggetti (esercenti di commercio, residenti, ecc.).

Altro elemento emerso dalla discussione è quello della presenza di spazi destinati a parcheggio lungo strade troppo strette, con la conseguenza di una significativa pericolosità per mezzi di servizio e soccorso.

E' stata infine fatta rilevare la necessità di liberare le zone prospicienti gli edifici scolastici dall'assembramento di macchine di genitori che accompagnano i bambini a scuola. Il fenomeno è stato denunciato come pericoloso e fortemente congestionante e altresì legato a cattive abitudini e talora, alla mancanza di soluzioni alternative.

Date queste considerazioni iniziali il gruppo di lavoro ha cercato di elaborare schede progettuali improntate alla sperimentazione e alla gradualità.

1. Si propone in primo luogo una sperimentazione (di circa 3 mesi) che coinvolga l'area di Corso Cairoli, ampiamente servita dal nuovo parcheggio Sferisterio, con una significativa riduzione dei posti auto lungo la via. I posti auto destinati a parcheggio sarebbero inseriti in una sorta di "zona 10 minuti", ovvero una zona in cui la sosta è gratuita ma limitata ad un arco temporale molto breve, in modo da consentire l'agevole disbrigo delle piccole compere. Contemporaneamente è in fase di valutazione l'ipotesi di consentire l'uso notturno del parcheggio Sferisterio per i residenti, in modo da limitare il fenomeno della sosta notturna in strada.
2. Rispetto alla problematica del congestionamento dovuto all'accompagnamento a scuola è allo studio un'ipotesi articolata che prevede anche il necessario coinvolgimento del costituendo forum sulla città dei bambini e delle bambine. In questa sede si avanza la proposta di riservare, laddove gli spazi lo consentano, una zona alla sosta per quei genitori che provvedono all'accompagnamento a scuola di 3 o 4 bambini.

In conclusione il gruppo di lavoro ha rilevato la necessità che ogni azione che vada ad incidere sulle questioni della sosta e del parcheggio, sia accompagnata da una coerente e necessaria opera di vigilanza e, laddove necessario, repressione da parte del corpo dei Vigili Urbani. Anche in considerazione del fatto che tali azioni poggiano su meccanismi di "premio/punizione" a vantaggio dei comportamenti più orientati alla sostenibilità.



L'assenza di oneri e punizioni per i comportamenti scorretti inevitabilmente mortifica, deprime e toglie potenzialità ai progetti che valorizzano un uso più responsabile dello spazio cittadino.

Il gruppo di lavoro ha altresì ritenuto utile sollecitare l'adozione di quei provvedimenti (realizzazione dei varchi elettronici per il centro storico e progressiva estensione della ZTL) già allo studio e che consentirebbero in tempi relativamente brevi di liberare alcune zone della città dal gravame della presenza delle automobili.

Il gruppo di lavoro ritiene indispensabile la presenza al prossimo incontro di:

- rappresentanti del copro dei Vigili Urbani,
- rappresentanti degli esercenti di commercio
- rappresentanti dei gestori dei parcheggi

Il gruppo di lavoro sulla mobilità alternativa ha concentrato la sua attenzione sugli strumenti di più immediata operatività ovvero mobilità pedonale e mobilità ciclabile. La scelta è stata dettata da considerazioni di carattere strutturale e pratico. In primo luogo l'abitato maceratese è di dimensioni sufficientemente contenute perché spostarsi a piedi (rendendo i percorsi più agevoli di quanto non lo siano oggi) o in bicicletta sia in molti casi un'ottima alternativa all'automobile.

In secondo luogo la stessa composizione demografica della città è tale per cui alcune tecniche (car pooling, car sharing ecc.) incontrino difficoltà di carattere organizzativo o comportino costi non commisurati ai benefici attesi. In particolare queste misure si accompagnano di solito a centri informativi e di prenotazione/gestione (con anche l'ausilio di software dedicati) generalmente idonei alle cosiddette aree vaste (province, comunità montane e altri ambiti territoriali).

Il gruppo di lavoro propone quindi:

1. l'individuazione e la realizzazione di percorsi pedonali protetti;
2. l'individuazione e la realizzazione di percorsi ciclabili protetti (in questo caso chi realizzerà la progettazione – gli uffici comunali stanno già operando in tal senso – terrà ovviamente conto degli ostacoli altimetrici cercando di limitare la problematica collegata all'eccessivo sforzo fisico);
3. la destinazione di alcune aree di sosta riservate e gratuite a gruppi di automobilisti che si impegnano ad usare tali aree con i veicoli a pieno carico (in tal modo si incentiva la pratica spontanea o auto organizzata del car pooling, limitandone i costi e riconoscendo un premio a chi lo realizza).
4. La realizzazione di un econoleggio per biciclette a pedalata assistita (anche in questo caso APM e Comune di Macerata stanno già operando).

Il gruppo di lavoro ritiene necessario che ogni azione si accompagni da un'adeguata copertura informativa e didattica che valorizzi le azioni intraprese e ritiene altresì indispensabile la presenza al prossimo incontro di:

ufficio urbanistica del Comune di Macerata;
responsabile APM del progetto sulle biciclette a pedalata assistita.

Il livello di definizione delle otto schede progettuali è necessariamente descrittivo. L'obiettivo del prossimo incontro sarà quello di definire limiti, risorse necessarie, tempi di realizzazione, risultati attesi.