

Questioni di traffico



Cosa vuol dire la sigla

Pums sta per Piano urbano della mobilità sostenibile. È stato approvato dal Comune il 31 dicembre 2020

Ztl, ciclabili, tangenziali discutiamo questo Pums

Vorremmo intervenire, a quasi due mesi dalla sua approvazione in Consiglio comunale (sul filo di lana, e appena in tempo per non perdere il contributo regionale, vedi Libertà del 31 dicembre 2020), sul Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums). È un documento di indirizzo rilevante, passato un po' sotto silenzio, senza la necessaria attenzione delle forze politiche e più in generale della città, sia durante l'iter partecipativo sviluppatosi nel 2019 che nei momenti dell'adozione e definitiva approvazione (avranno certo influito anche i condizionamenti imposti dalla pandemia). È comunque un'occasione per cominciare seriamente a pensare la nostra città nel futuro prossimo: come raggiungere Piacenza e fuoriuscirne, come muoversi al suo interno, è un problema di tutti i cittadini, che incide sulla vita quotidiana di ciascuno di noi (tanto più se si considera come si è dilatata la città negli ultimi decenni, e che Piacenza è al centro dei due assi fondamentali di viabilità nazionale e europea - stradale e ferroviaria - da Nord a Sud, da Est a Ovest). Nel solco delle direttive europee, la legislazione nazionale (ultimo il Decreto 4 agosto 2017 del ministero Trasporti e Infrastrutture) prevede l'istituzione di Piani di mobilità urbana "al fine di



Per le piste ciclabili si prevede di spendere 18 milioni. Un altro dei punti è il trasloco in viale Sant' Ambrogio del terminal autobus extraurbani

soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car-pooling e car-sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane". Nel caso del Pums, per le città con popolazione superiore ai 100mila abitanti, l'orizzonte temporale è quello di dieci anni, con aggiornamento almeno quinquennale.

Qui proviamo a proporre a tutti gli interessati - confidando di suscitare una discussione pubblica - le valutazioni emerse nelle discussioni tra soci di Cittàcomune nelle ultime settimane, segnalando alcune problematiche realizzative e sempre anche considerando il rapporto costi-benefici.

Piste ciclabili. Nel prossimo decennio si prevede di arrivare a 57 km di piste ciclabili. Bene. La sistemazione dell'esistente e la costruzione dei nuovi tratti sarà concentrata tra il 2025 e il 2030, con un costo previsto di circa 18 milioni. Prevista una spesa di 300mila €/km per la nuova dorsale che collegherà le frazioni, da cui si dipartono le radiali che attraversano la città; 100mila €/km per adeguare l'esistente corsia sul marciapiede in viale Risorgimento; 250mila €/km in via Colombo (ma qui con la problematica "rimozione della sosta lunga"). Stesso costo anche per la corsia riservata su sede stradale

tra piazzale Genova e piazzale Torino (ma dai disegni, pur in scala ridotta, parrebbe trattarsi del rifacimento della pista già esistente); e di via Farnesiana (che comporterebbe l'eliminazione dei parcheggi a bordo strada). Anche considerato che l'intera Piacenza (escluse zone industriali e artigianali) diventerà Zona 30, non si potrebbe valutare, ad esempio per l'asse di via Farnesiana, di destinare a ciclabile una via parallela? Oppure l'esistente percorso ciclo/pedonale interno all'ex cementificio? Poco attendibile è poi la definizione di "percorso promiscuo pedonale ciclabile" per la carraia



Occorre il Pums per accertare che i pass per la Ztl sono un po' troppi?

che corre parallela al Trebbia nel tratto da Case di Rocco al Comune di Gossolengo, lasciandolo intendere in continuità con il percorso dell'argine maestro: qui le potenzialità per un percorso ciclo turistico importante ci sono tutte, ma non se ci si dimentica di individuare sugli elaborati grafici un brevissimo tratto di ciclabile che colleghi via dei Bazachi (argine del Po) con Sant'Antonio (con scavalcamiento del canale colatore, indispensabile per collegare i tratti considerati).

Zona 30 e Ztl, trasporto pubblico e parcheggi. Oltre a zone industriali e artigianali, è prevista l'esclusione da Zona 30 delle aree residenziali di Borgotrebbia e Sant'Antonio. Ma quest'ultima

è attraversata dalla grande viabilità lungo via Emilia Pavese, che passa da quattro corsie a due in corrispondenza del vecchio centro abitato, giusto all'altezza della scuola elementare: bambini e genitori devono percorrere la via stando sulla carreggiata, la bandina risulta spesso occupata dai loro stessi mezzi. Nel tratto che va dallo svincolo autostradale alla scuola spesso avvengono incidenti anche importanti: le due corsie per senso di marcia invitano alla velocità, che mal si accompagna ai diversi incroci e attraversamenti pedonali combinati con le numerose attività commerciali. La soluzione potrebbe essere Zona 30 nell'abitato di Sant'Antonio, riqualificando quel tratto di via Emilia Pavese, e incanalando il traffico che deve raggiungere il ponte sul Trebbia nell'alternativa viaria già esistente (via 1° Maggio - via Einaudi).

Il Pums prevede l'estensione della Ztl (già contemplato nel Piano Urbano del Traffico approvato nel 2009) nel breve e medio periodo, unitamente alla realizzazione di aree pedonali. Ci si chiede perché un tale ampliamento non sia stato attuato dalle ultime tre amministrazioni, e se sia credibile che avvenga ora, entro la primavera del 2022. Occorre il Pums per accertare il troppo elevato numero di autorizzazioni concesse per l'ingresso in Ztl e convenire sulla necessità di un nuovo regolamento? L'efficacia della Ztl e la sua estensione si lega a un diverso funzionamento del trasporto pubblico, combinato con i parcheggi scambiatori (e tenendo sempre ben presente che le porte ai quattro punti cardinali della città sono fra loro raggiungibili in non più di 10 minuti in bicicletta e max 30 minuti a piedi).



In attesa di capire cosa succederà al parcheggio di Cittadella (l'amministrazione ci crede veramente?), il Pums considera i due parcheggi di interscambio esistenti (Stadio e Veggieletta) e prevede la realizzazione di altri cinque (Agazzana, Farnesiana, Montale, Cimitero e Stazione Nord). Per una città delle nostre dimensioni è sensato avere sette parcheggi scambiatori? I mezzi pubblici che li serviranno sapranno garantire un tempo di percorrenza certo e contenuto? Il piano prevede una viabilità dedicata per questi autobus? Può tornare utile considerare il funzionamento del parcheggio della Veggieletta, servito da un mezzo di linea, perennemente inutilizzato (il bus navetta analogo a quello in funzione allo Stadio ha registrato esiti non propriamente positivi). Varrebbe forse la pena di concentrarsi su un unico parcheggio scambiatore, quello denominato Stazione Nord. L'area offre una grande possibilità in termini di spazio partendo dalla fine del cavalcavia, infrastruttura che ci ha fatto scoprire un pezzo di città importante, sino a via della Finarda: parcheggi già esistenti, possibilità di utilizzare lo spazio sotto la A21, area destinata agli spettacoli viaggianti oltre le aree inutilizzate all'interno della centrale elettrica. Un bus navetta non impiegherebbe più di cinque minuti per arrivare nelle vicinanze di Piazza Cavalli, mentre i pedoni e i ciclisti potrebbero utilizzare i sottopassi ferroviari, adeguatamente rivisti, per arrivare in Piazzale Marconi e in Piazzale Roma. Stante l'ipotesi Pums, realizzando il parcheggio Stazione Nord (mille posti auto), risulta difficile credere che un automobilista si fermi a quello del Cimitero piuttosto che a

quello di Montale. Discorso analogo per il parcheggio Agazzana, vista la vicinanza del parcheggio dello Stadio (e si potrebbero destinare ad altro la cifra di 1.630.000,00 € prevista per realizzarlo).

Sempre su Piazza Cittadella, occorre capire una volta per tutte se i mezzi pubblici provenienti dalla provincia devono ancora arrivarci per il breve periodo legato alla salita e discesa degli utenti: tra le 7.30 e le 8.30 e tra 13.30 e le 14.30. Il piazzale quasi per la totalità occupato da questi mezzi impedisce il recupero funzionale dell'intera area. Sempre in ambito trasporto pubbli-



Dubbi sul raddoppio della tangenziale tra Via Emilia e Via Caorsana

co, è proprio necessario investire 5 milioni per ricollocare l'autostazione dei bus extraurbani in corrispondenza del parcheggio di Viale Sant' Ambrogio? Che tipo di problematiche sta creando l'attuale collocazione a fianco dell'ex mercato ortofrutticolo? Tra l'altro, completato il recupero dell'area di Borgo Faxhall, da lì si potrà raggiungere facilmente e in sicurezza Piazzale Marconi. E nel caso di spostamento, si è considerato che effetti avrebbe riportare tutto il traffico dei bus extraurbani su viale Sant' Ambrogio e piazzale Marconi?

La viabilità extracittadina. Quanto all'intreccio della viabilità comunale con quella sovracomunale, va considerato intanto che

necessita il coinvolgimento di terzi per qualsiasi intervento di piccola o grande rilevanza (innanzitutto, per esempio, per la riconversione del tratto ferroviario che collegherebbe Castelsangianni con Fiorenzuola in metropolitana di superficie). Da decenni ormai, il completamento della tangenziale Sud sino alla A21 è presente nelle varie pianificazioni comunali e provinciali, con l'aggiunta del carico del secondo ponte sul Po: due infrastrutture che porterebbero ad una decisa riduzione del traffico di attraversamento. L'amministrazione può relazionarci sullo stato dell'arte? Siamo in grado di stabilire costi e benefici (ambientali, oltre che economici) di un altro ponte sul Po che colleghi direttamente il Comune di Rottofreno a quello di Somaglia, senza che tutti coloro che da quella direzione vanno e tornano da Milano attraversino quotidianamente la città a trecento metri da Piazza Cavalli?

Dubbi restano sul raddoppio della tangenziale fra la SS9 e via Caorsana, nonché sull'adeguamento della rotonda tra la SS9 e la tangenziale, e ancora sul sovrappasso della rotonda SS45 lungo la tangenziale Sud. Questi interventi, che si realizzeranno con il coinvolgimento di enti terzi o privati, in che modo incidono sulla viabilità e conseguentemente sull'inquinamento? E infine: l'intervento fuori Comune sulla rete viaria che prevede il collegamento tra la SP587 per Cortemaggiore la ex SS10 (certamente utile per alleggerire l'attraversamento da Roncaglia a Fossadello) ha valutato lo stato attuale della provinciale che va dalla Croce Grossa sino al nuovo collegamento?

La minoranza della maggioranza ha definito il Pums un "libro dei sogni". Trattandosi di un provvedimento amministrativo, il giudizio è piuttosto singolare. Compito della politica (e delle buone amministrazioni) è per l'appunto trasformare sogni, progetti, speranze in fatti e situazioni. Certo, quanto di buono il Pums prevede per il prossimo decennio sarebbe meno onirico e più realistico se in questo quinquennio di amministrazione che sta volgendo al termine avessimo visto un qualsiasi intervento sulle ciclabili esistenti, se dopo la chiusura generalizzata della primavera scorsa ci fosse stata un'accelerazione per implementare la ciclabilità in città, incentivando le persone (in particolare gli studenti) ad usare la bicicletta in alternativa ai mezzi pubblici, luoghi dove la diffusione del virus avviene con maggior facilità. Inoltre, il provvedimento è arrivato in Consiglio per l'approvazione definitiva dopo dieci mesi di mobilità drasticamente ridotta dai provvedimenti antipandemia: sarebbe stato non solo opportuno, ma necessario, corredare il documento con tutti i dati reperibili sulla modificazione di quantità e qualità dell'inquinamento atmosferico in presenza di mobilità ridotta (soprattutto privata e su gomma). Forse ne avremmo tratto qualche utile insegnamento.

Cittàcomune
associazione politico-culturale