

Il Comune e la Provincia di Reggio Emilia hanno avviato nel giugno di quest'anno un processo di consultazione per la realizzazione di un Piano della Mobilità.

Può essere un fatto importante; lo sarà certamente se diventerà un'occasione per i cittadini di far sentire e contare la loro voce. Noi però vorremmo andare oltre. Invitiamo tutti i cittadini e la società reggiana non solo a partecipare a questo processo ma anche ad attivarsi direttamente, in ogni contesto, per una mobilità diversa.

MUOVERSI MEGLIO



Manifesto per una Mobilità Sostenibile a Reggio Emilia

Siamo cittadini e cittadine, associazioni, comitati ed imprese che vivono e lavorano sul territorio provinciale e ci rivolgiamo a tutta la società reggiana. In comune abbiamo l'idea che sia giusto fare in modo che sul nostro territorio debbano esserci le condizioni per una qualità della vita degna e sostenibile.

Anche la nostra città, come gran parte delle città europee, è ormai assediata dal traffico; i problemi sono evidenti: inquinamento acustico e dell'aria, incidenti, morti e gravi patologie in aumento, congestione, consumo di energia, occupazione di spazio, perdita di bellezza.

Abbiamo deciso di sottoscrivere e promuovere questo Manifesto perché crediamo che una delle cause fondamentali del peggioramento della qualità della vita, sul nostro territorio come altrove, stia proprio nell'errata configurazione del sistema della mobilità. Sistema che riflette ed evidenzia tutti i guasti di un modello di società e di sviluppo esclusivamente "economicista" che ormai mostra tutti i suoi limiti di insostenibilità ambientale e sociale.

La nostra società è a un bivio. Non si tratta di mitigare gli effetti negativi di un modo ormai insostenibile di pensare sviluppo ed economia, ma di costruire in modo radicalmente diverso gli elementi del nostro vivere insieme (dagli stili di vita personali al modello economico e sociale generale) e garantirci ora e per il futuro un ambiente vivibile, salubre, ospitale e solidale.

E' INUTILE FARSI ILLUSIONI

Crederci o far credere che i problemi della mobilità si possano risolvere unicamente con interventi tecnici (nuove infrastrutture, nuove automobili) è sbagliato: da decenni lo stato e la nostra regione stanno riempiendo il territorio di cantieri ed il risultato è che la congestione e l'inquinamento sono aumentati anziché diminuire. Qualsiasi nuova infrastruttura stradale è destinata a saturarsi in breve tempo se non si interviene sui motivi per i quali l'uso dell'automobile (per le persone) e dei TIR (per il trasporto merci) continuano ad aumentare rispetto alle altre modalità di trasporto. Il trasporto su gomma diminuisce inesorabilmente di efficienza man mano che aumenta la concentrazione dei veicoli circolanti e a Reggio Emilia abbiamo uno dei più alti valori di automobili per abitante d'Europa.

E' banale ma pare che nessuno lo voglia vedere: nessuna città d'Italia dispone di spazio a sufficienza per tutti i parcheggi, le strade e le auto che si vorrebbero, eppure si continua a fare spazio per nuovi parcheggi e per nuove strade.

CHE FARE ALLORA?

1) Riduzione della mobilità obbligatoria

La pianificazione urbanistica deve evitare la continua creazione di nuovi poli attrattori di traffico e di spostamenti, come i grandi centri commerciali e gli accentramenti di quei servizi che possono essere distribuiti nei quartieri. Quei servizi che sono intrinsecamente unici e non divisibili (come la scuola media superiore, gli ospedali, ecc.) devono essere serviti con un sistema di trasporti pubblici adeguato ed economicamente sostenibile per i cittadini. Perché poi non sperimentare anche a Reggio quartieri senz'auto come è stato fatto in diverse città d'Europa?

2) Muoversi a piedi

Camminare permette di raggiungere senza sforzo distanze fino a 2 km, ma è necessario rendere il camminare sicuro e non una gimcana continua fra le auto. In moltissimi quartieri la difficoltà di camminare rimane altissima soprattutto per i soggetti deboli come bambini, anziani e portatori di handicap. Gli interventi di moderazione del traffico che si basano sul principio di imporre la velocità massima di 30 km/h (o di 10 km/h) e l'estensione di zone pedonali hanno come effetto una minor pericolosità e una maggior disponibilità della gente a muoversi a piedi e in bicicletta.

3) Usare la bicicletta

Le piste ciclabili esistenti molto spesso non rispettano i parametri minimi di buona progettazione e frequentemente sono itinerari frammentari e discontinui. I principali percorsi di attraversamento della città devono essere resi praticabili per le biciclette, non presentare ostacoli o zone a rischio, raccordati in una rete razionale e continua.

Nelle strade a carattere residenziale è invece preferibile moderare la velocità dei veicoli a motore, riservando al traffico di scorrimento solo itinerari per i quali esistono alternative praticabili per la bicicletta.

E' inoltre necessario garantire alle biciclette numerosi ricoveri protetti o custoditi e organizzare pratici sistemi di noleggio.

4) Trasporto pubblico

Occorre intensificare le linee urbane ed extraurbane e attivare linee urbane specifiche per zone ad alta esigenza di trasporti quali fabbriche, plessi scolastici, centri direzionali, ecc. Occorre realizzare funzionali ed attrezzati parcheggi scambiatori sulle principali strade di

accesso alla città, in prossimità dei capolinea delle linee urbane, serviti da alta frequenza di corse alla stregua di un metrò di superficie.

E' indispensabile un collegamento e coordinamento delle varie forme di trasporto pubblico, nonché il potenziamento della rete ferroviaria regionale, provinciale e intercomunale. Tutti i veicoli utilizzati dovrebbero essere alimentati con fonti energetiche a basso impatto ambientale.

5) Moderazione del traffico motorizzato

Accanto ad una riduzione drastica dei parcheggi all'interno delle città occorre sperimentare, con incentivi, sistemi innovativi di trasporto collettivo: sistemi a chiamata, sistemi di condivisione organizzata dei veicoli (car-sharing), sistemi collettivi aziendali.

Occorre una regolamentazione e una restrizione del traffico privato, sempre accompagnata dall'offerta di alternative praticabili preventivamente pubblicizzate.

E' fondamentale una organizzazione del traffico merci per ridurre al minimo l'impatto.

6) Moratoria opere e infrastrutture pianificate ma non cantierate

Se siamo d'accordo con le azioni sopra descritte, che senso ha continuare a costruire nuove infrastrutture (tangenziali, centri commerciali, ...) prima di decidere che mobilità vogliamo per Reggio Emilia?

Non è forse il caso di dirottare le ingenti risorse normalmente sprecate in asfalto e cemento verso la realizzazione di progetti per una mobilità più leggera?

PRIORITA'

Il progetto di riconversione che proponiamo deve svilupparsi in un percorso trasparente: individuazione di obiettivi strategici e di indicatori di avvicinamento al risultato (conti fisici); definizione delle risorse economiche da dedicare (conti monetari); definizione degli strumenti pratici e concreti (conti sociali); verifica nel tempo. Crediamo che azioni, investimenti e verifiche debbano essere decise con modalità di democrazia partecipativa: l'unico metodo per massimizzare l'efficacia degli interventi grazie al coinvolgimento diffuso e alla capillarità dell'informazione. Ma tale modalità comincia discutendo insieme anche il modo di lavorare.

- ⇒ Occorre prima di tutto **dotarsi di un patrimonio conoscitivo adeguato**: Perché i reggiani si spostano? Perché usano un certo tipo di mezzo? ...
- ⇒ Occorre **diffondere con risonanza i dati** della mortalità da incidenti stradali, la conoscenza sulla nocività dello stato attuale della qualità dell'aria e dei prevedibili effetti patologici a breve, medio e lungo termine, stimolando l'impegno della AUSL, dei medici (e pediatri) su questo tema, in termini di documentazione e conoscenze;
- ⇒ Occorre **inventare e sperimentare modi e azioni** capaci di coinvolgere tutta la popolazione nei processi di definizione di soluzioni di mobilità alternativa sia locali che generali. Bisogna aprire il dibattito nelle circoscrizioni, con incontri seminariali ma anche con azioni di strada ad alto impatto simbolico.
- ⇒ **A sostegno di un tale programma è necessario prevedere lo stanziamento** di adeguate risorse per un piano di investimenti pubblici da precisarsi e dettagliarsi cammin facendo in collaborazione con i cittadini, come insegnano analoghe esperienze europee.-
- ⇒ E' inoltre **necessaria una metodica di verifica** lungo il percorso mediante la costituzione di un osservatorio permanente e pubblico così come è stato fatto per monitorare la problematica dei rifiuti.

Ci troveremo senz'altro davanti ad un conflitto di interessi diversi: esistono sicuramente altri cittadini e forze economiche che ritengono giusto espandere i consumi energetici, tollerabile l'inquinamento, necessario ampliare gli investimenti comunque sia.

Ma siamo convinti che la parte prevalente della popolazione partecipa passivamente al corrente modello di sviluppo sia perché non è stata adeguatamente informata dei guasti che sta contribuendo a creare sia perché non le viene offerta nessuna alternativa pratica ed efficiente.

INDICATORI

Non basta enunciare degli obiettivi. Bisogna indicare delle quantità (chiamate indicatori), il cui cambiamento nel tempo testimoni che si è sulla strada giusta per il raggiungimento degli obiettivi. Il cambiamento deve essere indicato in percentuale rispetto al valore attuale dell'indicatore.

Per esempio in un periodo di 4-5 anni riteniamo si debba puntare a che:

1) **Le somme spese dalle amministrazioni per investimenti** siano in prevalenza destinate ad infrastrutture di trasporto pubblico, poi (in misura minore) alla mobilità ciclo-pedonale, poi, in misura sensibilmente minore, alla mobilità stradale (con preferenza alla messa in sicurezza rispetto alle nuove realizzazioni).

2) **La graduale riduzione del traffico motoristico privato di persone e merci** comporti una diminuzione del 30% dei km complessivi percorsi all'anno, corrispondentemente ad un aumento del 30% dei viaggi eseguiti con trasporto pubblico, a piedi o in bicicletta.

3) **La diminuzione del carburante utilizzato nell'area urbana** sia valutabile nel 40% della quantità stimata attuale.

4) **La diminuzione dell'incidentalità** stradale per numero di incidenti, morti e feriti sia almeno il 50% rispetto ai gravissimi valori medi annui attuali (nel 2002: 81 morti e 4.890 feriti in provincia di Reggio Emilia).

5) **Il miglioramento della qualità dell'aria** ci consenta almeno di rientrare nella legalità fin dal 2006, per le polveri, ed il raggiungimento degli obiettivi al 2010 per l'ozono (nel 2005 a Reggio Emilia il limite annuo di sforamenti è stato superato già a marzo; si stima che ciò causi quasi 100 decessi all'anno).

ADESIONI

Questo documento è stato discusso da cittadini aderenti ad associazioni, gruppi e comitati che si riuniscono periodicamente in un gruppo di lavoro aperto a tutti gli interessati.

Ad oggi hanno aderito al Manifesto:

Rivista Pollicino Gnus, Cooperativa e Associazione Mag 6, Circolo Articolo 36, Comitato Un posto per viverci, Comitato IV^ Circoscrizione, Associazione Il Gabbiano, Gruppo di Azione Nonviolenta, Associazione Socrate, Tuttinbici, Comitati Davide contro la TAV, Ecoistituto dell'Emilia Romagna, Comitato Pro via Tenni, Comitato Bazzarola, Coordinamento dei Comitati per lo Sviluppo Compatibile della Val d'Enza, Val d'Enza Social Forum, Cooperativa Agricola La Collina, Gruppo Laico Missionario, Movimento Nonviolento di Reggio Emilia, Forum Ambientalista Rosso Verde, Bottega del Calabrone, Comitato di Gavassa per la tutela della Salute e Ambiente, WWF -Reggio Emilia, circ. ARCI Il Livello -Gualtieri, Associazione Un Bambino per Amico - Guastalla

Per adesioni, proposte integrative e suggerimenti:

tel/fax 0522.454832 - e mail: pollicino@comune.re.it - www.pollicinognus.it