

Mobilità dolce a Catania?

Il punto dell'ing. Gianfranco Privitera Consigliere Inarsind Catania

IL FATTO

Martedì scorso si è svolto al castello Ursino un incontro tra l'Assessorato alle Politiche Comunitarie del Comune di Catania e i rappresentanti delle numerose associazioni (oltre 20) che, da alcuni mesi, hanno avviato un animato processo partecipativo sulla rete ciclabile cittadina.

Il tema dell'incontro è stata la comunicazione dell'Assessore S. Parisi dell'avvenuta conclusione dell'iter di studio delle proposte per realizzare una rete di piste ciclabili che, integrando quelle esistenti, avvii la città a dotarsi di un sistema di mobilità lenta. Pertanto, entro il prossimo 16 Giugno, una volta approvato dagli organi politici il documento preliminare, l'Assessorato potrà pubblicare l'Avviso pubblico per il Concorso di progettazione a procedura aperta secondo le direttive europee.

I tempi di realizzazione delle fasi progettuali e realizzative dovranno concludersi entro il Giugno del 2023 (2.5 anni).

Il finanziamento di tutte le fasi rientra tra le disponibilità economiche già deliberate per la città metropolitana di Catania nell'ambito dell'Agenda Urbana Nazionale per un importo 8,2 milioni di Euro. A questo importo potranno aggiungersi, con progetti ancora da definire, i fondi del PON METRO 2014-2020¹, del Patto per Catania e di altri finanziamenti secondari per un ulteriore importo di circa 3,5 milioni di Euro.

L'ANTEFATTO

Questa comunicazione e l'incontro al castello Ursino hanno segnato un primo risultato concreto del dialogo iniziato dalla scorsa estate tra l'Assessorato, la sua Direzione e un numero via via crescente di associazioni (ambientaliste, sportive, di cittadini, sindacali e del Terzo settore: da Salvaiciclisti al CAI, FIAB, Etnaviva, Etna free byke, Legambiente, WWF, Italia Nostra e molte altre) riunitesi sotto il nome di Catania Mobility Lab. Il dialogo si è incentrato sulla convergenza di reciproci interessi: sfruttare e attivare le risorse già disponibili e di prossima scadenza di alcuni finanziamenti europei da una parte; migliorare la sostenibilità e la qualità della vita della propria città dall'altra.

In questo spirito partecipativo bottom-up, partendo dalle previsioni del PGU² (non aggiornato ai nuovi servizi di mobilità attivati in città dal 2012) e dal progetto di "Completamento e funzionalizzazione della rete ciclabile cittadina" redatto dall'AMT, sono stati proposti dalle associazioni e condivisi dall'Amministrazione alcuni aggiornamenti ai percorsi e alcune specifiche tecniche sulle caratteristiche delle piste ciclabili che qualificano ulteriormente la rete ciclabile, già prevista, come un sistema di mobilità dolce. Un sistema equiparato e parallelo a quello degli altri mezzi di trasporto³ più "insostenibili" che sia prevalente in un raggio di 5 km rispetto a quelli, ma strettamente connesso e coordinato con i loro nodi di scambio. Un sistema che possa essere utilizzato non solo per scopi ludico/sportivi, ma principalmente per spostamenti casa-scuola, casa-lavoro, lavoro-lavoro, casa-shopping, lavoro-shopping ecc.. . Pertanto è stata curata la sistematizzazione della rete ciclabile come servizio sociale estesa a un maggior numero di quartieri, ad aree urbane non solo centrali e inserito nel sistema regionale di ciclovie.

IL TEMA

Il tema della mobilità dolce, leggera o lenta, in quest'ottica, assume importanti implicazioni urbanistiche e sociali, oltre a richiedere metodologie innovative di attuazione della pianificazione urbanistica con strumenti quali il PUMS⁴ (Piano di cui la città metropolitana di Catania dovrà dotarsi entro Ottobre di quest'anno!!). Strumenti funzionali all'indifferibile transizione verso una mobilità sostenibile, non dipendente dai combustibili fossili e non inquinante.

Proprio questo nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana prevede che già nel processo di **redazione** del piano giochino un ruolo fondamentale la condivisione e la partecipazione della cittadinanza e dei portatori di interesse concorrendo all'individuazione delle criticità e contribuendo alla definizione degli obiettivi del Piano.

Procedure queste che, proprio perché innovative, possono trovare non sempre preparate le Amministrazioni anche nella definizione e articolazione dei bandi di progettazione.

Per questi motivi il Direttivo Inarsind di Catania ha deciso insieme a Federarchitetti di aderire e partecipare alle attività che hanno preso vita in città.

IL FUTURO

Le sinergie per il futuro dipenderanno dalle capacità operative di due soggetti: le Amministrazioni pubbliche e la società civile.

¹ Programma Operativo Nazionale Città Metropolitana (PON METRO) 2014-20

² Piano Generale del Traffico Urbano approvato nel 2012, avrebbe dovuto essere aggiornato ogni due anni

³ Vedi "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" (Legge n.2/2018)

⁴ Piano Urbano di Mobilità Sostenibile

Le prime, legate alle procedure pianificatorie che hanno tempi di realizzazione molto lenti (alcuni anni), non riescono per una loro inerzia intrinseca a raggiungere gli obiettivi di Piano (PRG, PAESC⁴, PUMS³, , PGTU²), né a realizzare una coordinazione sistemica tra gli Enti (Regione, RFI, AMT, FCE, ANAS, Autorità portuale e aeroportuale, SIS⁵), né a stare al passo con le innovazioni legislative e finanziarie introdotte dalle Direttive europee (PON METRO¹, POC METRO⁶, FESR, FSC, FSE⁷).

Di contro la società civile che, per la Città metropolitana di Catania, sollecita, richiedendoli formalmente a quelle Amministrazioni, sia interventi agili e immediatamente efficaci, sia di breve e di medio periodo, tra cui:

- istituire un tavolo partecipativo permanente di coordinazione sul tema della mobilità sostenibile cui partecipino gli enti che la gestiscono, con il coinvolgimento dei cittadini, delle componenti sociali e il sostegno del terzo settore;
- estendere l'accesso alle biciclette a tutte le corsie preferenziali del TPL⁸ prevedendone l'eventuale allargamento ove necessario;
- consentire il trasporto delle biciclette sugli autobus;
- ripristinare la piena fruibilità pedonale e ciclistica dell'area portuale;
- applicare le cinque zone tariffarie per la sosta veicolare previste dal PGTU per scoraggiare l'uso veicolare in centro città;
- ampliare le ZTL e creare Zone 30⁹ (previste dal PGTU)
- avviare la redazione dei progetti per le altre cinque linee BRT previste dal PGTU iniziando dalla BRT2 che collegherà Nesima e la zona Ovest della città al centro.

UNA OPPORTUNITÀ DA COGLIERE

Una forma di mediazione per avvicinare queste due impostazioni divergenti può essere offerta paradossalmente proprio dall'emergenza che stiamo vivendo.

Ripensare gli spazi dedicati al trasporto (cogliendo il rinnovato interesse espresso dalla popolazione), migliorare l'accessibilità dei parchi e delle aree verdi, potenziare lo smart-working, sono alcuni fra i cambiamenti resi necessari dall'emergenza sanitaria.

Il distanziamento sociale e gli obiettivi di uno sviluppo sostenibile convergono verso una riattribuzione della sede stradale fra le varie modalità di trasporto, privilegiando quelle sicure che al contempo non congestionano le strade.

L'ONU, l'OMS¹⁰ e gli istituti internazionali per la mobilità, riconoscono nella bicicletta e nei velocipedi assimilabili, il mezzo privilegiato per raggiungere questo obiettivo. I politici sono perciò chiamati ad intervenire in materia per scongiurare la possibilità che gli utenti del trasporto pubblico si trasferiscano in auto private, aumentando il traffico e i tempi di spostamento. Ulteriori conseguenze di un peggioramento della qualità dell'aria, un fattore che si teme sia stato correlato alla diffusione dell'infezione.

Particolarmente interessante è, quindi, il dibattito e le pratiche operative sulla gestione della mobilità nella Fase2, avviatosi in molte capitali mondiali (Parigi, Barcellona, Bogotá, New York; Firenze, Bologna in Italia).

La società di consulenza internazionale Ernst&Young ha redatto una classifica di città italiane in base al potenziale di ripresa dallo shock del COVID-19, sovrapponendo la capacità di resilienza all'impatto della pandemia.

Ha individuato tra le leve che consentiranno una più facile ripresa le **Infrastrutture di mobilità capienti** (in grado comunque di trasportare un certo numero di cittadini senza eccessivo affollamento), **flessibili** (ad es. integrate con bike e car sharing e anche i monopattini, secondo alcuni il mezzo più indicato nella nuova situazione) e organizzate per la **logistica urbana**, il tutto supportato da servizi di **infomobilità** (es. app) che ne consentano un più facile e immediato utilizzo;

Per Catania, con solo 12 km di piste ciclabili, una percentuale di popolazione che utilizza la bicicletta inferiore al 2% e un sistema di mobilità inefficiente, si pronostica una **“Ripartenza lenta (basso contagio/scarsa resilienza):** sono città dove la **ripartenza potrebbe avvenire assai presto**, dato il basso livello di contagio, **ma più lentamente**, perché le loro infrastrutture di mobilità e comunicazione non sono di livello elevato e non consentono grandi prestazioni”.

Appare quindi importante stimolare e partecipare a quelle attività che possano contribuire a fare risalire in classifica la nostra città con un impegno personale, professionale, politico e sindacale: un impegno di civiltà.

⁵ Società Interporti Siciliani

⁶ Piano Operativo Complementare Città Metropolitane delle regioni meno sviluppate

⁷ Fondo Europeo Sviluppo Sostenibile, Fondo Sviluppo e Coesione, Fondo Sociale Europeo

⁸ Trasporto Pubblico Locale

⁹ Zone in cui la velocità veicolare massima consentita è di 30 km/h, che consente la coesistenza con la mobilità lenta

¹⁰ Organizzazione Mondiale della Sanità