

Intervento Consiglio Comunale “aperto” del 13 giugno 2017

FIAB PescaraBici – Laura Di Russo

Esattamente tre anni fa, nel giugno del 2014, veniva eletta questa amministrazione.

Durante la campagna elettorale, come associazione Pescarabici sottoponemmo all'attenzione di tutti i candidati sindaco un nostro documento che chiamammo all'epoca "**I 10 punti irrinunciabili**". Quel documento conteneva al nostro avviso gli elementi base di sostegno ad una **seria politica di promozione della mobilità nuova** a Pescara con particolare attenzione a quella ciclistica.

Quel decalogo venne sottoscritto anche dall'attuale sindaco e, con nostra sorpresa e soddisfazione, divenne parte integrante e essenziale della sezione relativa alla mobilità del documento politico di mandato approvato in occasione dell'insediamento della giunta.

Oggi, l'approvazione del PUMS e il Consiglio Comunale aperto che ne avvia la fase di consultazione e discussione, è per noi occasione per rallegrarci con questa amministrazione in relazione a quell'impegno di tre anni fa, in quanto il PUMS era una delle richieste da noi avanzate nel decalogo.

Il documento era diviso in tre settori: **visioni (scenari) strumenti, risorse.**

Nelle **Visioni** avevamo alcune proposte oggi riportate nel Pums, che ora non elenco per mancanza di tempo.

Nel capitolo **degli strumenti**, avevamo inserito alcuni fra quelli di maggior peso normativo per la pianificazione della mobilità, assenti a Pescara da tempo immemore, ed in particolare **il piano urbano della mobilità, ovvero il PUM, e il piano urbano del traffico (PUT)**, nonché **il piano della mobilità ciclistica (Biciplan).**

Nella parte relativa alle **risorse**, avevamo indicato la necessità della costituzione dell'ufficio comunale della mobilità ciclistica, la nomina del mobility manager e la individuazione di un apposito capitolo di spesa all'interno del bilancio comunale dedicato alla mobilità ciclistica, con l'obiettivo - allora molto ambizioso - di impegnare fondi per 10 milioni di euro per realizzare una rete cicloviaria cittadina di 120 km, ovvero 1 m lineare per ogni abitante.

Temi e proposte che ritroviamo, oggi, all'interno delle linee guida del PUMS: per esempio lo scenario del 50% della componente modale del traffico non motorizzato, indicazione anticipata anche nel documento delle linee strategiche per il governo del territorio, era tra i nostri 10 punti irrinunciabili, dove tra l'altro avevamo previsto un **modal split dello spostamento in bicicletta del 25% e non del 10%**. Questo valore, quello del 10%, potremmo considerarlo valido se raggiunto in tempi solleciti, ben prima del 2027.

Ci sembra poi un'assurdità mirare al **15 per cento** degli spostamenti in bicicletta nel 2050! Quella è una data troppo lontana per avere un obiettivo così alla portata del presente, e dunque da realizzare a breve termine. Raggiungere subito la quota del 15% degli spostamenti su bici significa diminuire l'incidentalità generale, quindi garantire più sicurezza in un contesto urbano.

Non per nulla tale valore è indicato come obiettivo **nella Carta di Bruxelles**, redatta nel 2009 in occasione di Velocity, l'evento mondiale curato da ECF (European Cyclists' Federation) sulla mobilità ciclistica, e di cui auspichiamo quanto prima la sottoscrizione.

Nella Carta di impegni, già sottoscritta da molte città europee, viene fissato l'obiettivo di raggiungere almeno il 15% di spostamenti in bicicletta nella ripartizione modale in Europa, **entro l'anno 2020**. Anche noi dobbiamo mirare al 2020!

Per la stessa ragione speriamo si riesca a dare a ogni cittadino Pescaresse 1 m a testa di piste ciclabili (alla città 120 km) almeno **entro il 2027 e non il 2050**, fronte su cui ormai molte città europee stanno similmente lavorando da tempo con grandi progetti e grandi opere dedicate.

Il tempo dei "piccoli passi gradualisti" è finito.

L'ambiente e la salute dei cittadini non possono più aspettare.

Tornando alle linee guida di cui si sta parlando oggi, abbiamo apprezzato la **grande attenzione**, riservata nel documento in esame, ai temi dell'efficientamento della performance funzionale, della qualità dell'ambiente e della valenza del servizio sociale, in quanto finalità strategiche generali del PUMS, che inducono ad un grande riflessione sulla qualità degli spazi pubblici e sul loro utilizzo.

A tal proposito, e per quanto ci riguarda come associazione, intendiamo sottolineare un concetto: **la mobilità ciclistica, in particolare quella legata alle infrastrutture, non può essere considerata aggiuntiva alla mobilità automobilistica, ma possibilmente sostitutiva**, con tutto ciò che questo comporta dal punto di vista della dotazione di servizi. **Continuare a prevedere la necessità di parcheggi, per auto ferme, in detrimento a spazi da adibire alla mobilità ciclistica genera a noi della Fiab sentimenti di disorientamento e incomprensione**. Anche certe situazioni occasionali, ma che diventano normali se si ripetono con regolarità, creano poca chiarezza e confusione.

A nostro avviso i parcheggi sono il grande problema della città, ma non nel senso che ne sono pochi e ne servono altri. Al contrario: ne sono troppi e ne servono di meno. I parcheggi rappresentano uno spazio perennemente occupato da auto ferme per la maggior parte del tempo della loro esistenza. In meno di un secolo abbiamo ceduto nella sua totalità un luogo pubblico ad un mezzo privato che solo per una piccola parte del proprio tempo svolge la funzione di "trasporto" per cui è stato costruito.

Mentre il mezzo pubblico, che svolge la medesima funzione e per tale motivo e con coerenza perennemente in movimento, non riesce a garantire appieno il proprio servizio proprio a causa dell'eccessiva presenza dell'auto. Tutto ciò è paradossale. Poter parcheggiare la propria auto in ogni luogo non è un diritto garantito dalla costituzione. C'è sicuramente un vincolo edificatorio residenziale e commerciale previsto dalle normative vigenti, ma lo spazio pubblico destinato a tale funzione non è detto che debba essere gratuito, come in effetti non è in tante situazioni proprio perché tale servizio ha un costo. Non capiamo perché, ad esempio, **i parcheggi sul lungomare debbano essere gratuiti** e non a pagamento quando invece taluni, in centro città, lo sono per consentire la sosta addirittura ai residenti

In più di un'occasione abbiamo avuto modo di percepire ancora una certa debolezza decisionale laddove la realizzazione di piste ciclabili avesse dovuto comportare la riduzione del numero dei parcheggi. Non ci stancheremo mai di dire che l'uso della bicicletta di per sé comporta un minore utilizzo degli spazi per le auto di cui quindi si avverte un minore bisogno. Dieci, cento, mille persone che si spostano con le due ruote non hanno bisogno di parcheggi per un'auto che non usano e liberano dal traffico un grande spazio pubblico.

Tornando alle nostre proposte avanzate nel 2014, non possiamo non sottolineare con soddisfazione che c'è stata la nomina del **Mobility manager**, nomina richiesta tra i famosi 10 punti irrinunciabili, anche se a questo andrebbero garantite opportunità operative e risorse. Apprezziamo il lavoro formativo fatto nei confronti dei mobility managers aziendali e soprattutto scolastici nominati in un numero significativo in tutto il territorio comunale e non solo.

Per quanto riguarda le risorse economiche, possiamo riconoscere l'indubbio impegno dell'amministrazione nel reperire somme da dedicare alla mobilità ciclistica, anche se non all'altezza delle necessità, nonché il tentativo di reperire altri fondi da canali di finanziamento nazionali e europei.

In conclusione: siamo contenti che l'impostazione del PUMS rispecchi alcune direttive europee e le aspettative dei cittadini sulla mobilità del distretto pescarese, definita area vasta.

Siamo altresì contenti che i nostri dieci punti irrinunciabili, sottoscritti anche dal Sindaco Alessandrini, siano stati soddisfatti al 70%. Ci aspettiamo quindi, nell'ambito del processo partecipativo, l'istituzione di una **consulta cittadina** che veda le associazioni e altri stakeholders partecipanti propositivi. Sugeriamo la costituzione non solo di una consulta, ma anche di una **cabina di regia** per dare maggiore consistenza, spessore e opportunità alla politica della mobilità nuova: organismi a cui in entrambi i casi crediamo di poter dare un significativo contributo.

Ma vorremo che i tempi di attuazione del PUMS possano abbreviarsi per due motivi fondamentali che investono la vivibilità della città:

- la riduzione del traffico motorizzato per ridurre da subito l'inquinamento e per restituire spazi importanti alla città
- la non proliferazione dei parcheggi per automobili inutili al progetto di città nuova e portatori di ulteriore traffico automobilistico
- aumento immediato della sicurezza sulle strade cittadine dell'utenza debole: pedoni, ciclisti, motociclisti.

Quindi solo un'esortazione: fate presto.