

PUMS di Terni: ennesima occasione persa per la città?

FIAB Terni, Lab.Biciclaro, MAT - Mobilità Attiva Terni presentano, in forma comune, le proprie considerazioni sul PUMS, Piano Urbano di Mobilità Sostenibile, appena approvato dal Comune di Terni.

Cos'è un PUMS

“Provate ad immaginare la vostra città tra 20 anni. Come vorreste che fosse? Un posto in cui i vostri figli possano giocare in tutta sicurezza? Con l'aria pulita? In cui possiate andare a piedi a fare acquisti? Con tanto verde? Con le imprese che prosperano?”

“E' necessario fare in modo che la pianificazione delle città abbia come punto di riferimento i cittadini, visti nelle loro molteplici vesti di viaggiatori, imprenditori, consumatori, clienti o in qualunque altro ruolo assumano. L'importante è che le persone siano parte della soluzione: predisporre un PUMS significa proprio pianificare per le persone.”

Introduzione alle

Linee Guida - Sviluppare e Attuare un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile
European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - www.eltis.org/mobility-plans

Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, partendo dai presupposti di emergenza ambientali (inquinamento, salvaguardia del clima, consumo delle risorse) e dalla necessità di miglioramento della qualità della vita dei cittadini nei contesti urbani, affronta il tema cruciale della mobilità con un approccio integrato, sostenibile e partecipato, volto non soltanto a proporre soluzioni innovative, ma anche a coinvolgere i cittadini nel cambiamento.

I PUMS derivano dalle Linee Guida elaborate in sede europea dal 2014, in corso di aggiornamento proprio questo mese, sono diventati obbligatori anche in Italia dal 2017 e sono un presupposto necessario per l'accesso a fondi straordinari forniti dalla Comunità Europea.

Obiettivi essenziali dei PUMS, secondo le linee guida europee, sono:

- Garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave;
- Migliorare le condizioni di sicurezza;
- Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- Migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci;
- Contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.

Analisi sintetica del PUMS di Terni

In prima analisi il progetto di PUMS che il Comune di Terni ha appena approvato sembra disattendere ciascuno degli obiettivi sopra elencati, da una parte proponendo soluzioni deboli, limitate, approssimative, per il miglioramento della mobilità sostenibile e della situazione ambientale e qualitativa della città, dall'altra dispiegando un'azione fortemente incentrata sulle implementazioni infrastrutturali (ne è un esempio la diffusa e dettagliata progettualità prevista per le rotatorie, senza minimamente considerare la salvaguardia e il supporto alla percorribilità pedonale e ciclabile), concentrando la propria azione a concetti ormai obsoleti di fluidificazione del traffico veicolare, disponibilità dei parcheggi, risoluzione degli incroci: si ha l'impressione che sia assimilabile ad un allegato al piano dei trasporti, oppure ad uno strumento per accedere a qualche ipotesi di fondo stanziato. Siamo di fronte ad una tipologia superata ed indifendibile di progettualità che **mette ancora al centro dell'attenzione i veicoli, e NON le persone.**

Oltre ad una opportuna rappresentazione grafica di reti, ambiti, nodi, mancano completamente dati di analisi, modelli di simulazione, flussogrammi con date ed orari, tabelle di sensitività che giustificano obiettivamente sia le azioni e gli scenari citati, sia gli sviluppi previsti.

Infine non vi è cenno di una stima parametrica dei costi di attuazione né si può definire esaustivo e chiaro l'abbozzo di cronoprogramma degli interventi adombrato nel testo del PUMS in via di rilascio.

In modo più approfondito:

1. per quanto riguarda la MOBILITÀ' della cittadinanza non è assolutamente prevista alcuna FORMA DI INCENTIVAZIONE E PROMOZIONE DI FORME DI MOBILITÀ DOLCE, nè tanto meno si è data la necessaria priorità alla mobilità pedonale e ciclabile (neanche alla salvaguardia di quella più debole dei disabili), salvo che non si vogliano considerare come congrui ed efficaci le risibili proposte indicate dal *Biciplan* prospettato (che NON delineano alcuna SISTEMATICITÀ' nè AMPLIAMENTO e RACCORDO ORGANICO in modo funzionale e strutturale dell'intera ciclabilità urbana) o, altrove, la scomposta e frammentaria indicazione dell'adozione di ZONE 30 in aree che non risultano esser messe in comunicazione/relazione tra loro nè con l'intero impianto viario cittadino;
2. riguardo la PARTECIPAZIONE E LA CONDIVISIONE riteniamo che non sia stata messa in campo UN'ADEGUATA AZIONE DI COINVOLGIMENTO DELLE PARTI, al contrario di quanto fortemente indicato dalle linee guida sopra indicate, e che il percorso di co-progettazione condivisa con tutti i portatori di interesse non sia stato adeguatamente interpretato da codesta Amministrazione; infatti il coinvolgimento della collettività si è limitato all'unico incontro corale che si svolse nel giugno scorso nelle sedi del CAOS di Terni, e ad un questionario on line che non è stato nè sufficientemente promosso nè di conseguenza utilizzato, nè tanto meno sembrano essere state congruamente considerate le istanze che ne sono emerse;
3. riguardo la SOSTENIBILITÀ' ECONOMICA ricordiamo che per individuare lo Scenario di Piano "*devono essere valutati scenari alternativi e per ciascuno di essi è necessario definire un Piano Economico e Finanziario, con metodi omogenei a supporto delle decisioni, valutando la sostenibilità economica, finanziaria, gestionale, degli interventi proposti e dei benefici generati*". Quest'ultimo pur rappresentando un capitolo importante del Piano viene affrontato, a giudizio degli scriventi, in modo alquanto approssimativo: andava affrontata approfonditamente una valutazione dei costi esterni generati dal traffico, così come una stima economica dei benefici che produce puntare su ciclabilità, aree pedonali, trasporto collettivo e mobilità condivisa. Dall'elusione totale di questa valutazione deriva la scelta di questa Amministrazione, di preferire e privilegiare, appunto, un approccio volto ad un forte incremento infrastrutturale, con un dispiego cospicuo di risorse che avrebbe potuto essere altrimenti canalizzato a favore di più economiche ed efficaci misure di incentivazione della mobilità alternativa;
4. circa la QUALITÀ' DELLO SPAZIO PUBBLICO e la necessità di un ripensamento globale delle sue caratteristiche, in vista di un miglioramento della QUALITÀ' AMBIENTALE URBANA GLOBALE, ravvisiamo che proprio l'approccio volutamente incentrato su un nuovo, cospicuo investimento di risorse pubbliche nell'implementazione delle infrastrutture cittadine non fa che sortire effetti nuovamente deleteri sulla QUALITÀ' dello SPAZIO cittadino, realizzando ulteriori manufatti e impianti che non possono essere considerati PRIORITÀ per gli obiettivi del PUMS sopra elencati.

Rimandando alle osservazioni che presenteremo in Regione i dettagli puntuali delle scelte che riteniamo manchevoli od errate, sentiamo da subito il dovere di sottolineare una serie di aspetti del PUMS che per noi devono essere rivisti:

- **Assenza di un'approfondita analisi dei flussi e del traffico**

L'analisi alla base delle scelte progettuali del PUMS appaiono non ben specificate né sufficientemente approfondite in tutti i campi, e manca un rapporto di causa-effetto che indirizzi le azioni, sia per quanto riguarda l'analisi ambientale, che quella dei flussi di mobilità, che per la casistica degli incidenti stradali, che per l'utilizzo dei mezzi pubblici e delle aree di sosta.

- **Terni Città Sicura: solo per le auto?**

La sicurezza stradale viene intesa quasi esclusivamente come miglioramento e fluidificazione del traffico veicolare, mentre attenzione pressoché nulla viene dedicata a pedoni e biciclette, sebbene siano sempre più vittime di incidenti stradali gravi; la sensazione è che per la sicurezza stradale sia stata dedicata molta più attenzione alla risoluzione degli incroci attraverso rotatorie che alla sicurezza delle categorie più deboli della strada.

- **Zone 30**

Lo sviluppo di questi ambiti dovrebbe essere un punto fondamentale per la mobilità sostenibile, ai fini sia dell'abbassamento dei livelli di inquinamento e di rumore che del miglioramento della sicurezza stradale di tutti. Il PUMS invece, pur mettendo il punto tra quelli principali, adotta soluzioni assolutamente inappropriate ed inefficaci, come:

- da anni la tendenza attuale della pianificazione è "la città 30" ovvero prevedere una zona continua che comprende tutto il centro cittadino da gestire come un'unica zona 30, quindi di certo non una distribuzione delle zone 30 casuale e non sistemica, fatta su ambiti ristretti e scollegati;
- mancano completamente le soluzioni intorno alle scuole (delimitazione, soluzioni, dettagli);
- non sono state pensate per lo sviluppo dell'utilizzo di mezzi innovativi come monopattini elettrici, segway, hoverboard, etc., come previsto dal Decreto sulla Micromobilità del 4 giugno 2019.
- non sono previste in alcun modo attività preliminari di zone 30 temporanee, laboratori urbani con la partecipazione diretta e quindi la condivisione degli abitanti: tali metodi sono assai utili per gestire eventuali conflitti sociali che possono nascere a fronte di cambiamenti drastici delle abitudini.

- **Pedonalità**

Un PUMS dovrebbe, a nostro avviso, analizzare puntualmente lo stato di fatto e ipotizzare scenari di sviluppo anche della rete pedonale; nel documento approvato troviamo solo un cenno, completamente avulso dal contesto urbano di riferimento, senza specifiche di contesto (due righe che potrebbero andar bene per ogni luogo). Si suggerisce lo studio, come già fatto da altre città, di linee isometriche delle distanze e delle tempistiche di percorrenza tali da poter essere graficizzate in mappe chiamate "metrominuto" e successivamente comunicate alla cittadinanza con campagne di sensibilizzazione. Non si fa cenno neanche alle modalità di accesso alla ZTL e della gestione delle poche, quasi inesistenti, zone pedonali, nonostante il tema sia oggetto di dibattito tra le associazioni dei commercianti locali.

- **Ciclabilità**

Il PUMS appena approvato doveva essere un'occasione per rivedere e riprogettare la ciclabilità delle strade ternane, considerando che la conformazione del territorio favorevole e le strade per lo più di notevole

larghezza rappresentano una buona base di partenza per togliere spazio alle auto e ridarlo al mezzo ecologico per eccellenza, la bicicletta; ricordiamo che mentre un tempo quasi tutti usavano la bicicletta a Terni, ora sempre meno persone lo fanno abitualmente (solo il 3% della popolazione), perchè ormai diventato un mezzo desueto ed insicuro. Per sostenere ed incoraggiare l'uso delle bici non riteniamo sufficiente progettare centri di scambio e velostazioni ma riteniamo opportune, prima di tutto, strade a misura di bicicletta.

Riassumiamo per punti le principali mancanze del PUMS riguardo la ciclabilità:

- assenza di una visione globale della ciclabilità della città;
- insufficienza del Biciplan, il piano della ciclabilità urbana, che è soltanto accennato e declinato nell'indicazione di alcuni assi di collegamento, risultando assolutamente approssimativo e inadeguato;
- mancanza di un'analisi dello stato di fatto delle ciclabili attuali, delle quali la maggioranza è in stato di degrado e pensata per essere utilizzata in modo promiscuo con i pedoni;
- assenza di uno studio adeguato dei nuovi percorsi per capire la loro funzionalità e fattibilità, ai fini della loro realizzazione e del loro utilizzo;
- mancata redazione di un manuale di progettazione e linee guida per disegnare le piste ciclabili.

● **Centri di scambio/velostazioni**

Non vengono menzionate nel PUMS le velostazioni che il Comune, così sembra di aver capito, si appresta a realizzare con i fondi di Agenda Urbana, e il conseguente loro rapporto con i centri di scambio riportati nel PUMS; non sono stati approfonditi nè spiegati aspetti come l'interazione col traffico veicolare, con il trasporto pubblico e con la mobilità pedonale, né gli aspetti operativi/gestionali.

● **Mancanza della logistica sostenibile**

Pur essendo un punto fondamentale dello studio della mobilità sostenibile urbana, visto l'aumento esponenziale della distribuzione porta a porta e il diffondersi di sistemi logistici sostenibili (mezzi elettrici, runners), nel PUMS si fa un solo accenno veloce e superficiale all'utilizzo della piattaforma logistica di Maratta, finora rimasta inutilizzata. Non si ravvisano, tuttavia, elementi di approfondimento ad essa inerenti sia in termini di analisi che di sviluppi ipotizzabili: manca di fatto, anche in questo caso, un qualsiasi scenario di progetto migliorativo e di riqualificazione.

● **Metropolitana di superficie**

La progettualità riguardante la metropolitana di superficie è quantomeno approssimativa, senza analisi dei costi, dei flussi della mobilità, delle possibili utenze; a tal proposito riteniamo che debba essere considerato prioritario il progetto di metropolitana, già in parte realizzato e rimasto in fase di completamento, per il collegamento del quartiere di Borgo Rivo, il più popoloso della città, riducendo i costi e prevedendo un progressivo potenziamento della struttura all'aumentare della sua fruizione, ovviamente considerando l'intermodalità della struttura con la dotazione di raccordi ciclabili per permettere agli abitanti del quartiere di raggiungere la fermata in completa sicurezza e di rastrelliere per bici alle fermate.

● **Questionario partecipativo: a che pro?**

A dimostrazione dell'insufficiente considerazione nel PUMS della partecipazione dei cittadini, così come dello scarso ascolto delle loro istanze, è stato il caso del questionario pubblico rivolto alla cittadinanza: compilato da 617 persone (che rappresenterebbero circa lo 0,5% della popolazione), la maggioranza dei partecipanti afferma di non usare la bici perchè non si sentono sicuri e di essere favorevole all'ampliamento di zone 30;

- **Esclusione di intere zone della città dall'analisi e progettualità**

Interi quartieri come Borgo Rivo, Gabelletta, Cospea e Campomicciolo non sono adeguatamente affrontati nell'analisi e nella progettualità del PUMS: non sono ad esempio contemplate piste ciclabili di collegamento interno e verso il centro-città, né è stata considerata la possibilità di creare zone 30 in suddette aree per lo più residenziali.

Considerazioni finali

Per quanto sopra considerato, FIAB Terni, Lab.biciclaro e MAT - Mobilità Attiva Terni, realtà che nel territorio credono e si battono per una città migliore e più vivibile, a cominciare dalla mobilità, **ritengono che il PUMS appena approvato dall'Amministrazione Comunale**, oggetto delle future osservazioni che verranno presentate in Regione ai fini dell'auspicata correzione prima della ratifica, **sia un documento di pianificazione assolutamente insoddisfacente** nelle analisi, nelle proposte e nelle soluzioni presentate, e sia un altro caso in cui dietro a strumenti indicati come innovativi ed ad altisonanti dichiarazioni si nascondano approcci obsoleti e fallimentari, che non porteranno a nessun miglioramento qualitativo della città.

La mobilità sostenibile non dovrebbe essere un concetto astratto declinabile a seconda delle convenienze, né uno slogan politico adattabile alle stagioni, ma un progetto che indichi un modello reale di sistemi di trasporti, fattibile e funzionale, che abbia lo scopo di ridurre al minimo l'impatto ambientale, rendere più efficienti e rapidi gli spostamenti, migliorare la vita di tutti.

Riteniamo quindi il processo che ha portato alla redazione del PUMS, e la sua approvazione, un'ennesima occasione persa per la città, frutto di un'amministrazione pubblica che non intende prendersi seriamente le proprie responsabilità per cambiare veramente le cose, nonostante l'evidenza che nella nostra amata città siano ormai necessarie scelte drastiche da condividere con tutte le componenti e tutte le voci cittadine per un cambiamento ed un rinnovamento effettivo.

Condividiamo queste valutazioni con la cittadinanza, con i rappresentanti delle parti sociali e delle organizzazioni di categoria e con tutte le Autorità Amministrative della città ed i referenti istituzionali dell'Ambiente, della Mobilità e della Sicurezza Stradale al fine di sollecitare un opportuno e doveroso confronto corale sui temi sollevati e per scongiurare il rischio che sia generato un PUMS inefficace, inappropriato e non rispondente alle REALI esigenze di questa città.

FIAB Terni

Lab.Biciclaro

MAT - Mobilità Attiva Terni