



Ciclo di incontri di presentazione e discussione sui temi maggiormente rappresentativi delle politiche di mobilità urbana

LA FRUIZIONE PEDONALE DEGLI SPAZI PUBBLICI E LA MOBILITÀ CICLABILE

20 dicembre 2011

Il presente lavoro è frutto del primo incontro tenutosi alla Loggia della Mercanzia nell'ambito del progetto di collaborazione fra la Facoltà di Architettura, l'Assessorato alla pianificazione, regolazione e gestione della mobilità urbana, la Direzione Mobilità e l' U.O.C. Coordinamento canali di comunicazione e partecipazione. Nello specifico il progetto prevede 4 incontri tra i tecnici dei servizi sopracitati e una serie di ospiti invitati con lo scopo di attuare un processo di comunicazione profondo con i diversi portatori di interessi individuati. Il ruolo dei ricercatori è duplice, da una parte rivestono il compito di "facilitatori" del dialogo fra le parti e dall'altra di "osservatori" degli eventi e delle comunicazioni verbali e non verbali messe in atto. La tecnica di lavoro utilizzata richiama l'approccio qualitativo alla ricerca sociale e si ispira a quella che in sociologia è definita "osservazione partecipante". Il metodo è ampiamente descritto nella letteratura scientifica di riferimento e, negli ultimi anni, è diffusamente impiegato nei processi decisionali inclusivi e partecipativi per la riconosciuta utilità nella raccolta di dati ed informazioni.

Nel complesso l'incontro si è svolto nei tempi e nei modi previsti. Si è raggiunto un buon numero di presenti ed anche di interlocutori durante il momento di raccolta delle opinioni. L'interesse generale sia verso le modalità di lavoro condiviso sia nei confronti dei temi trattati è parso piuttosto elevato. Gli interlocutori sono parsi molto preparati e competenti con osservazioni puntuali e circoscritte e con richieste e necessità piuttosto elaborate. L'interesse è parso piuttosto elevato anche durante le presentazioni dei relatori questo certamente può testimoniare, fra le altre cose, un reale interesse verso quanto l'Amministrazione vuole comunicare in questo percorso di incontri.

I tempi prospettati per l'incontro sono stati piuttosto calibrati, mentre gli invitati sono riusciti ad argomentare in modo abbastanza soddisfacente le loro posizioni nei tempi previsti.

Diario dell'osservazione

Alle ore 14.50 iniziano i lavori secondo il programma concordato.

- Prof.ssa Franca Balletti presentazione degli incontri (temi, obiettivi e organizzazione) e descrizione delle modalità di lavoro e dei tempi organizzativi (file ppt allegato)



- Dott. Carlo Merlino introduzione del tema mobilità attraverso una lettura statistica dei fenomeni: numero degli abitanti e ripartizione anagrafica (file ppt allegato)
- Ing. Roberto Ionna (file ppt allegato)
- Ing. Luca Lazzoni (file ppt allegato)

Finite le presentazioni la parola passa agli intervenuti:

- Arch. Giorgio Ceccarelli Ass. Amici della bicicletta. Inizia il proprio intervento sottolineando che non gradisce sentir dire (come accaduto più volte in precedenza) che chi utilizza la bicicletta rappresenta un fenomeno di “nicchia” a Genova. L’Amministrazione si nasconde dietro al falso problema dell’orografia della città per non mettere in atto una buona mobilità che sostenga ed incentivi l’uso della bicicletta. I cittadini non hanno paura delle salite ma del traffico, occorre fare in modo che chi usa la bicicletta lo possa fare in sicurezza. Riguardo ai circuiti ciclabili sono state fatte poche azioni e alcune sono state inutili ed anche dannose specie sotto il profilo dell’incentivo all’uso della bicicletta. Denuncia anche una incapacità da parte dell’amministrazione a raggiungere i finanziamenti destinati alla mobilità sostenibile. Il PUM non prevede il piano della ciclabilità che è uno fra gli strumenti principali per promuovere un uso più diffuso della bicicletta in città. Inoltre l’aspetto importante è avere politici e dirigenti che credano in quello che promuovono, l’associazione Amici della Bicicletta lavora molto bene con alcuni settori dell’Ente Regione Liguria proprio perché c’è una forte motivazione negli addetti ai lavori.
- Dott. Luigi Piccardo Ass. Metrogenova. Bene le zone pedonali in città però non devono essere dei “salotti” assediati dalle auto che girano intorno cercando parcheggio, devono essere raggiungibili con mezzi pubblici. Occorre pensare ad un piano della mobilità che generi un sistema di rete integrata non solo bus ma anche metro e tram, occorre togliere auto dalle strade e portare le persone sui mezzi pubblici. Riguardo al sistema dei circuiti ciclabili per avere successo servono due fattori: bassa acclività e spazi per creare percorsi protetti, questi due fattori a Genova sono un problema, bisogna essere realisti su questi aspetti.
- Arch. Andrea Malaspina Consulta Comunale handicap. Innanzitutto esprime compiacimento per l’invito. Porta la voce dei disabili e per questo deve ricordare che vanno bene i mezzi pubblici ma non sono accessibili a tutti. I treni e le stazioni della metropolitana, per quando di recente realizzazione, non sono accessibili a chi si muove in carrozzella. Molti sono gli ostacoli sia per i disabili motori sia per quelli sensoriali: le auto parcheggiate sui marciapiedi, i selciati che non hanno differenziazioni nelle aree carrabili e pedonali, aree pedonali con ingressi inaccessibili (gradini, paletti, dissuasori del traffico) anche le piste ciclabili come quella di Prà dove non c’è distinzione pedone-bicicletta sono un problema e sono pericolosi per molti e non solo per i disabili. Anche le rastrelliere per il parcheggio devono avere forme che non siano pericolose per i non vedenti.



- Dott. Andrea Casalino collaboratore di diverse associazioni sul tema mobilità. È un sostenitore delle zone 30 km perché con questo sistema si possono ottenere più risultati utili sia ai pedoni, alle utenze deboli ed ai ciclisti; ma possono essere anche interessanti per gli operatori commerciali. Con questo sistema senza “integralismi” si favoriscono utenze differenti mentre con le piste ciclabili si creano delle “gabbie” dove confinare una sola tipologia di utenti. Porta l'esempio di uno studio, a cui ha collaborato, su piazza Corvetto: è possibile realizzare un attraversamento a raso per bici (ma ottimale anche per i pedoni e indispensabile alle persone con difficoltà motorie) semplicemente realizzando strisce pedonali e mettendo i semafori sfruttando gli attuali tempi semafori per le auto. Altro suggerimento: si possono studiare sistemi di compensazione economica per i commercianti che decidono di acquistare ed installare rastrelliere, questo può aiutare a far crescere la massa critica dei ciclisti.
- Arch. Andrea Bignone Ass. Italia Nostra. Occorrerebbe avere un sistema integrato per muoversi in città, porta l'esempio di Zurigo dove i sistemi per spostarsi sono raccolti in una piccola pubblicazione facilmente acquistabile da parte di tutti gli utenti. Bisogna pensare alla micromobilità per ridisegnare gli spazi pubblici. Occorre fare un uso intensivo delle zone 30 anche per intervenire sulla mentalità delle persone. Mentre le piste ciclabili possono funzionare solo se collegano i diversi quartieri e punti significativi della città. Sarebbe necessario attivare un tavolo anche sul tema del servizio di trasporto pubblico urbano.
- Dott. Massimo Palomba Ass. Metrogenova. Ricorda che si parla molto di mobilità sostenibile però negli ultimi tempi abbiamo avuto tagli del 35 e 40% dei servizi pubblici. Per le nuove infrastrutture si trovano sempre le risorse mentre il sistema di rete pubblica è in continua sofferenza. Inoltre è stato detto che a Genova esiste un elevato tasso di pedonalità però si pone poca attenzione alle creuze ed ai percorsi storici. Esistono nella città segnali preoccupanti, spesso si chiudono percorsi in nome della sicurezza però non è che si privatizzano spazi pubblici? Inoltre è importante attuare sinergie fra pedonalità e rete di trasporto pubblico per favorire la mobilità sostenibile proprio come è stato fatto a Zurigo.
- Dott. Adezati Ass. Confconsumatori Liguria. Il problema maggiore nel quadro della mobilità sostenibile è la scarsa pianificazione testimoniata da percorsi che si interrompono, da una scarsa intermodalità ciò determina una “frattura” nel sistema. Ma esiste anche una frattura in termini di istituzioni, non ci sono fornitori di servizi pubblici oltre ad AMT e Trenitalia, occorrerebbero istituzioni capaci di aiutare la mobilità sostenibile anche sul piano culturale. Iniziative quali aprire, la domenica, le strade ai pedoni ed alle biciclette e chiuderle alle auto costituiscono un segnale forte. Avvicinare la bici agli eventi culturali è un primo segnale, poi si può lavorare per farlo diventare il mezzo per andare al lavoro. E' necessario trovare un giusto equilibrio fra i diversi modi di muoversi; potrebbe essere un “time sharing” nella mobilità, un alternanza di uso delle strade nelle diverse ore della giornata.
- Dott.ssa Eleonora Senarega Ass. Guide turistiche genovesi. Ringrazia per l'invito, è il primo di



questo tipo! Come categoria hanno individuato molti problemi sulla mobilità ed hanno anche elaborato delle soluzioni. Vogliono poter mostrare una bella immagine della città ma molto spesso non è possibile perché ci sono troppe auto, poca accessibilità, poco rispetto dei pedoni. In particolare sottolinea la situazione caotica e disordinata in piazza Matteotti e davanti alla cattedrale di S. Lorenzo e la difficile accessibilità e il problematico stazionamento dei pullman turistici.

- Dott. Guido Fassio CGIL. A Genova i numeri della mobilità pedonale e ciclabile devono e possono essere incrementati, però bisogna essere concreti con le scelte politiche. Ad esempio cosa si sceglie di privilegiare nelle strade strette? Le scelte e le priorità possono essere solo di natura politica. Un esempio concreto può essere la scelta politica di trasformare Corso Italia in area pedonale così come d'estate si decide di trasformarla in un parcheggio. Oppure occorre porre attenzione a non fare scelte che, come in via Buranello, trasformano una zona pedonale appena realizzata in uno spazio di sosta di servizio alle attività artigianali o commerciali.

Principali temi emersi

- Pensare all'uso della biciclette in termini più concreti e fattibili, andando a ricercare finanziamenti adeguati ed inserendo la ciclabilità negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana.
- Occorrono scelte politiche concrete che generino una mobilità sostenibile complessiva evitando la "ghettizzazione" dei diversi fruitori degli spazi urbani.
- Incrementare le zone pedonali della città favorendo il loro raggiungimento con i sistemi di mobilità pubblica e disincentivando l'uso dei mezzi privati.
- Pensare ad un sistema integrato di mezzi pubblici creando una rete urbana fatta di mezzi più tradizionali, treno e bus, ma anche da metropolitana e tram e da sistemi di mobilità sostenibile: piste ciclabili, sistemi di risalita, etc.. Occorre, inoltre, ripensare e ripristinare i percorsi storici della città ri-connettendoli con i percorsi urbani più consolidati.
- Incrementare l'uso delle zone a 30 Km/h, poiché attraverso questo strumento non solo si riduce la velocità di marcia delle auto rendendo più sicure e fruibili le aree urbane, ma si può contribuire a generare un processo culturale più attento ai temi della sostenibilità urbana.
- Ri-pensare la città in termini di un'accessibilità effettiva per disabili motori e sensoriali e quindi per tutti.
- Favorire il raggiungimento delle attività commerciali attraverso una mobilità lenta ed un uso intensivo di mezzi pubblici.
- Favorire la pedonabilità dei circuiti turistici della città così da offrire spazi urbani piacevoli e sicuri da percorrere.