



LEGAMBIENTE
Circolo di Taranto

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Osservazioni Legambiente Taranto

Esprimiamo un giudizio fortemente positivo sui due assi portanti della proposta del PUMS di Taranto, costituiti dalla istituzione di una ZATL, zona a traffico di attraversamento limitato, tra via Crispi ed il Ponte di Pietra, e dalla introduzione di due linee di trasporto pubblico BRT, Bus Rapid Transit, servite da un sistema di parcheggi di interscambio gratuito, e - inoltre - sulla realizzazione di una rete di percorsi ciclabili sia urbani che extraurbani.

Riteniamo invece che per la pedonalità vada data priorità alla pedonalizzazione dell'intera Via Duomo in Città Vecchia unitamente alla valorizzazione dell'affaccio su Mar Piccolo di via Garibaldi e previsto il collegamento con Lungomare dell'isola pedonale del Borgo.

Il complesso delle scelte presenti nel PUMS, finalizzate alla riduzione del numero di veicoli in circolazione e in sosta, se pienamente attuato, sarà infatti in grado di interrompere decenni di immobilismo che hanno determinato una autentica "dittatura" dell'uso dell'auto rispetto ai bisogni di mobilità delle persone, danneggiando i soggetti più deboli, disabili e anziani in primo luogo, con il corollario di una maggiore incidentalità e di maggiori livelli di inquinamento sia atmosferico che acustico. Una "dittatura" dimostrata proprio dai dati posti a base del Piano che va affrontata attraverso una riduzione significativa di tutti gli indicatori del trasporto auto privato, capace di generare una forte riduzione delle relative emissioni inquinanti.

Appare quindi pienamente condivisibile l'indicazione di rendere più fluida la circolazione nelle aree centrali di Taranto eliminandone una componente non essenziale, quella che utilizza la città esclusivamente per attraversarla, adottando un approccio realistico, che da un lato vieta il transito degli autobus extraurbani all'interno della ZATL e, dall'altro, conserva la circolazione veicolare sia su via Garibaldi che sulla Ringhiera, rinviando le valutazioni su una possibile pedonalizzazione di quest'ultima ad un momento successivo. Con riferimento a tali valutazioni ed alle possibili future evoluzioni di scenario prospettate nel Piano evidenziamo sin d'ora che, a nostro avviso, vanno conservati in Città Vecchia percorsi totalmente preferenziati per le linee BRT e occorre evitare di concentrare tutto il traffico veicolare su via Garibaldi.

Una scelta, quella della ZATL, che - senza penalizzare chi intenda continuare a recarsi nel centro di Taranto in auto- consente comunque al centro vecchio e nuovo della città di uscire dall'assedio in cui il traffico automobilistico attualmente la stringe.

Appare inoltre pienamente condivisibile anche l'obiettivo di ridurre l'uso dell'auto privata attraverso la scelta di potenziare il trasporto pubblico determinandone una maggiore convenienza e appetibilità con l'introduzione di due linee BRT che prevedano bus di grande capacità, sede riservata ovunque possibile, soprattutto in campo urbano, alta frequenza di transiti, preferenziazione semaforica alle fermate (attrezzate e confortevoli) e che attraversino tutta la città "compatta" con un nodo a servizio di Lama, Talsano e San Vito dove prevedere l'interscambio con mezzi di più piccole dimensioni.

Riteniamo essenziale, per la buona riuscita del piano, che le linee BRT usufruiscano all'interno della città "compatta" della totale preferenziazione della sede (fatta eccezione per il Ponte Girevole e, al caso, per il Ponte di Pietra) e che la stessa venga estesa il più possibile anche ad altre linee di trasporto pubblico.

Vanno positivamente nella stessa direzione di riduzione dell'uso dell'auto in città, inoltre, sia il sistema di parcheggi periferici di interscambio che la localizzazione in zona Arsenale e nei pressi della Stazione marittima, di due parcheggi interni alla città, ma posti al di fuori dell'area centrale, in modo da non attirarvi ulteriori correnti di traffico veicolare privato.

Sempre in tema di sosta riteniamo che l'introduzione di Zone a Sosta Regolamentata a tempo e/o a pagamento (max 3 ore) non possa essere considerata che una delle soluzioni da adottare e non l'unica in vigore all'interno della ZATL in considerazione delle esigenze di sosta dei residenti -che vanno salvaguardate- e tenuto conto che, peraltro, la sosta all'interno della ZATL per durate inferiori alle 3 ore si attesta già al 72%.

Riteniamo comunque preferibili soluzioni che, senza porre limiti orari, varino le tariffe di sosta in ragione della distanza dall'area centrale. L'obiettivo da trarre è la riduzione dell'uso dell'auto e, conseguentemente, una maggiore disponibilità di parcheggi piuttosto che la mera maggiore rotatività di questi ultimi.

Ai due assi portanti si aggiunge nel Piano l'individuazione e la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili e di velostazioni a servizio sia degli ordinari spostamenti che della possibilità di usufruire di percorsi naturalistici extraurbani. Esprimiamo un giudizio fortemente positivo sull'ipotesi che ad un asse di attraversamento centrale, di collegamento tra la stazione ferroviaria e la trasversale ciclabile di Viale Magna Grecia, si affianchi un altro percorso ciclabile che scorra lungo il perimetro dell'intero lungomare (che riteniamo rilevante in quanto costituente un asse a servizio di una vasta fascia di utenza urbana) e che si prolunghi verso i quartieri di Lama, San Vito e Talsano a loro volta interessati, come Paolo VI, da percorsi ciclabili complementari finalizzati a metterli in reciproco collegamento e a collegarli con l'area centrale di Taranto. Riteniamo che sia di grande valenza, infine, la proposta di una Ciclovía Circummarpiccolo, i cui tempi di realizzazione chiediamo vengano anticipati, che - con l'accortezza di salvaguardare tratti ancora esistenti della vecchia ferrovia - può costituire una bellissima passeggiata in bicicletta per i cittadini di Taranto oltre che un autonomo attrattore turistico anche grazie al collegamento con l'Itinerario Salina Grande, la rete ciclabile regionale, la rete ferroviaria e l'asse ciclabile urbano.

Al fine di monitorare l'efficacia delle azioni intraprese riteniamo che vada prevista, anche per la ciclabilità, l'assegnazione di autonomi obiettivi di copertura della domanda di mobilità totale, e, quindi, i relativi scenari attesi, specie considerato l'attuale assai esiguo uso delle due ruote, inferiore all'1%.

Per ottenere risultati significativi è necessario che siano ridotti al minimo i tratti in promiscuo con il traffico veicolare privato, ancorchè all'interno di zone 30, e che il progetto venga portato avanti nella sua interezza garantendo almeno un percorso di attraversamento della città con sede dedicata. Può essere considerata, come alternativa progettuale a parte del percorso ciclabile da realizzare sul Lungomare, la realizzazione di un asse ciclabile che segua in parte il percorso della seconda linea BRT.

A fronte di questi elementi positivi ci lasciano perplessi alcune indicazioni relative alla mobilità pedonale. Mentre ci riconosciamo appieno nella volontà di creare una rete pedonale sicura e priva di barriere architettoniche e riteniamo congrui gli interventi finalizzati a questo scopo, dalla eliminazione delle barriere architettoniche all'istituzione di un ampio numero di zone 30 o alla realizzazione di altri interventi di cosiddetto *traffic calming*, così come condividiamo l'idea di estendere le aree pedonali nelle zone centrali ma anche nelle microcentralità di zone più periferiche, la proposta di considerare "centrale" la pedonalizzazione del viale di accesso alla stazione ci appare non condivisibile.

Non siamo contrari alla pedonalizzazione di Viale Duca d'Aosta, ma essendo riferita ad una zona che potrà forse, in futuro, ritrovare una sua identità e centralità urbana ma che oggi e, crediamo, per molti anni a venire, costituisce e costituirà per i tarantini una localizzazione del tutto periferica, pensiamo che la stessa avrà per lungo tempo scarsissimi fruitori e inciderà poco nella quotidianità dell'uso pedonale della città. Riteniamo inoltre che, in qualunque caso, debba essere prevista nei pressi della Stazione una fermata del trasporto pubblico, magari della navetta elettrica destinata a mettere in connessione le diverse parti della ZATL, a servizio anche di taxi ed auto con disabili a bordo.

Noi crediamo che invece sia possibile estendere da subito le aree pedonali a partire dal rafforzamento, qualificazione ed allargamento di quelle esistenti.

Chiediamo perciò che venga pedonalizzata in via prioritaria l'intera via Duomo in Città Vecchia, conservando delle fasce orarie di accesso per i residenti e per le operazioni di carico e scarico merci oltre ad un piccolo parcheggio a servizio del Tribunale dei minori.

Chiediamo inoltre la valorizzazione, anche in termini di arredo urbano, incremento del verde pubblico e regolamentazione dell'accesso alle auto, dell'affaccio pedonale su Mar Piccolo di via Garibaldi che pensiamo possa costituire - insieme a via Duomo ed alla rete esistente dei vicoli - il fulcro della pedonalità nell'Isola.

Chiediamo poi che gradatamente l'isola pedonale del Borgo si estenda da Piazza Immacolata a Piazza Ebalia in un percorso che la congiunga al Lungomare: un'occasione in tal senso può essere costituita dal transito in via Berardi dell'asse ciclabile prioritario.

Infine, sempre in tema di mobilità, non ravvediamo la particolare utilità di una passerella ciclopedonale panoramica sospesa, alternativa per pedoni e ciclisti al transito sul Ponte di Pietra, considerato che pedoni e ciclisti sarebbero poi costretti ad attraversare il flusso veicolare in entrata e in uscita da Taranto per accedere all'area della stazione ferroviaria ed al quartiere Tamburi e che comunque permarrrebbe, per entrambi, la sede promiscua col traffico veicolare del Ponte girevole. La proposta, peraltro, desta in noi qualche perplessità anche sotto l'aspetto paesaggistico.

La previsione della nuova stazione di Taranto-Nasisi può essere l'occasione per ridurre i rischi di incidente rilevante collegati alla presenza nei pressi della attuale linea ferroviaria

di impianti ad alto rischio. Essa, accanto alle indubbie potenzialità sia in termini di creazione di un autentico hub della mobilità, che per la maggiore accessibilità dai quadranti esterni e periferici, presenta però dei rischi che vanno assolutamente evitati.

Il primo è costituito dall'eventuale allocazione di attività e insediamenti "non pertinenti" nei pressi del nuovo scalo e, quindi, di un ulteriore e indesiderato consumo di suolo nei confronti del quale, sin d'ora esprimiamo una contrarietà assoluta.

Il secondo è dato dalla possibilità, tutt'altro che remota, di una ulteriore periferizzazione della zona in cui è ubicata l'attuale stazione e di un suo isolamento e ulteriore degrado cui va data risposta, all'interno del nuovo PUG, in termini di riqualificazione dell'intera area di Porta Napoli. Una volta messo in uso il Terminal Croce, per il quale è indispensabile che il previsto sovrappasso pedonale garantisca la piena accessibilità a disabili e persone con ridotte funzioni motorie, si può cominciare ad eliminare i parcheggi auto da Piazza della Libertà trasformandola in un'area verde, un giardino a servizio dei residenti.

Per ciò che attiene il trasporto via mare esprimiamo i nostri dubbi sulla sostenibilità economica e, quindi, sulla percorribilità di una linea "ordinaria" che vada da San Vito a Piazzale Democate. Pensiamo, inoltre, che occorra regolamentare con attenzione quello interno al Mar Piccolo, valutando approfonditamente le interferenze negative che possono crearsi, sia rispetto alla coltivazione dei mitili che alla conservazione degli habitat naturali, e lo sviluppo di servizi turistici in sinergia con pescatori e mitilicoltori, utilizzando imbarcazioni di piccola taglia.

Consideriamo con interesse la modifica della viabilità costiera nel tratto compreso tra Lido Silvana e Marina di Lizzano con spostamento del traffico veicolare sulla SP 123 e accesso a pettine alla attuale litoranea con parcheggi concepiti in modo da preservare il litorale e le dune dalla sosta selvaggia e con la creazione di percorsi ciclopedonali.

Infine, concordando con l'affermazione riportata nel PUMS che la regolamentazione della sosta su strada ed il controllo delle infrazioni rappresentino una leva assolutamente necessaria, segnaliamo in tal senso la necessità che l'Amministrazione Comunale adotti una politica di tolleranza zero verso chi occupa strisce pedonali e scivoli per i disabili, o verso chi sosta in doppia fila, specie in arterie di grande rilevanza, che costituisca uno stimolo concreto alla modifica di abitudini e comportamenti intollerabili.

Non è necessario attendere la realizzazione di tutto quanto previsto nel PUMS per rendere la vita più facile a chi, già oggi, utilizza la bici o preferisce andare a piedi per muoversi all'interno della città. E' vero il contrario: quanto più, a partire dai prossimi mesi, si faranno sforzi per esigere in maniera puntuale il rispetto di elementari norme di convivenza civile, tanto più si aprirà la strada ad una modifica di abitudini che, come i dati riportati dal PUMS dimostrano, appare assolutamente improcrastinabile.

Riteniamo, quindi, che l'indicazione della necessità di un fermo controllo delle infrazioni, a partire da quelle che più ostacolano la mobilità ciclopedonale, debba trovare posto all'interno del PUMS come scelta prioritaria connessa all'attuazione del Piano.

Contemporaneamente alcune misure, a partire dalla totale pedonalizzazione di via Duomo (e del tessuto di vicoli connessi) - oggi solo parziale e, peraltro, fortemente inficiata da continue violazioni del divieto di circolazione esistente - unita alla valorizzazione

dell'affaccio su Mar Piccolo di Via Garibaldi da un lato e, dall'altro, dalla realizzazione di intese per riservare spazi custoditi all'interno di scuole e università per parcheggiare le biciclette - prevista dal Piano - abbiano il pregio di poter essere attuate in tempi relativamente brevi e costituire la prova concreta che il PUMS non vuol essere un libro dei sogni e che il cambiamento della mobilità a Taranto è già in atto dando priorità ad azioni che garantiscono il miglioramento della qualità e dell'efficienza degli spostamenti ciclopedonali.

Sottolineiamo, in conclusione, la necessità, partendo dai dati attuali, di esplicitare dei sintetici target di mobilità per tutte le componenti di riferimento (attualmente: auto/moto 59%, trasporto pubblico 12%, ciclabilità 1%, pedonalità 28%) individuando come driver la riduzione degli spostamenti individuali motorizzati con mezzi privati da ricondurre al di sotto di soglie determinate temporalmente (ad. esempio 45% entro fine piano, 50% entro cinque anni dall'adozione del Piano stesso).

Taranto, 9 giugno 2018