

Commenti al PUMS provinciale a cura di: FIAB-Monzainbici, FIAB eQUIbici Lissone, sez. Locale FIAB ABCDesio, BC Groane-FIAB Ceriano Laghetto

Premessa

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico basato su linee guida europee e sugli strumenti di pianificazione esistenti, elaborati secondo principi di integrazione, partecipazione e valutazione, con lo scopo di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro dintorni, soddisfacendo, in modo sostenibile, le necessità di mobilità delle persone e delle merci. Gli enti obbligati per legge a redigerlo sono attualmente i comuni e le città metropolitane, mentre gli enti di area vasta (come la provincia), per ora non ne sono obbligati.

Noi di FIAB-Monzainbici, FIAB eQUIbici Lissone, sez. Locale FIAB ABCDesio, BCGroane-FIAB Ceriano Laghetto siamo molto lieti della scelta della provincia di Monza e Brianza di dotarsi di questo strumento e siamo lieti di contribuire, con le competenze delle nostre associazioni, a renderlo efficace nel migliorare la sostenibilità dei trasporti sul nostro territorio.

Note generali

Strategie e loro implementazione

La strategia indicata per la stesura del PUMS, ovvero mettere al centro le persone e le loro esigenze di mobilità, per ricavare un piano, che consenta di soddisfarle al meglio e con il minor impatto ambientale, ci trova perfettamente d'accordo, perché, secondo noi, questo è lo spirito giusto, che dovremmo sempre usare nel pianificare interventi sui trasporti.

Tuttavia, ci teniamo a evidenziare, che la declinazione di questa strategia, nelle linee guida contenute nel piano, non ci sembra, sempre, completamente coerente.

Il primo appunto che le nostre associazioni si sentono di fare riguarda il tema della bicicletta (muscolare o elettrica). Per le sue caratteristiche, la bicicletta è il più sostenibile mezzo di trasporto e, nonostante sia indicata nelle premesse, come uno dei cardini per una mobilità sostenibile, non viene poi considerata, secondo noi, in tutte le sue potenzialità.

Nel documento di piano, ci sembra, cioè, che la bicicletta sia considerata prevalentemente per un tipo di mobilità: quella dedicata al tempo libero, naturalistico o cicloturistico. Un esempio che abbiamo osservato è la greenway est-ovest pedemontana, che è definita così: "...una infrastruttura lineare verde, per la tutela di aree di pregio sul piano ambientale e per la fruizione di quegli spazi". Il cicloturismo è sicuramente un aspetto importante da considerare, perché consente alle persone di muoversi in maniera sostenibile nel tempo libero e siamo felici che nel piano venga considerata anche questa dimensione, ma, la forza della bicicletta consiste anche nel suo uso in sostituzione dell'auto privata nei percorsi brevi, specie quelli quotidiani come casa-scuola e casa-lavoro, come evidenziato anche in molti punti del piano.

Per la mobilità ciclabile si fa riferimento al PSMC che, essendo un pò datato (2014) non ci sembra prendere in considerazione alcuni attrattori importanti del traffico quotidiano, come i poli scolastici e le zone industriali e si concentra sulle ciclovie naturalistiche, come quella del canale Villoresi, valle del Lambro, Adda, greenway pedemontana e piste ciclo-campestri. Nella sostanza, sembra si consideri meno la particolarità dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano, nonostante venga citata in più occasioni anche e soprattutto con questa accezione.

Dal nostro punto di vista, se si vuole incentivare l'uso della bicicletta, per lavoro e scuola, è importante che i percorsi siano diretti e il fondo sia adatto ad una bicicletta da strada o da città e non a una gravel o MTB. A tal proposito citiamo l'art.2 del DM 557/1999 (normativa di riferimento) che riportiamo qui sotto.

«Art. 2 - Finalità e criteri di progettazione

1. Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

a) favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermina, che si ritiene possa raggiungersi dalle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica;

b) puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri, secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica; ...»

Il territorio della nostra provincia è un territorio densamente popolato, con centri storici, aree residenziali e zone industriali, addossate le une alle altre, che inducono percorrenze medie degli spostamenti quotidiani piuttosto brevi. In questo contesto, la bicicletta è il mezzo ideale per muoversi e le strade di collegamento preferite (a volte senza alternative) sono le strade provinciali.

Purtroppo, nonostante la normativa imponga, da tempo, di dotare di ciclabile le strade oggetto di riqualificazione, nella nostra provincia (come anche in altre) questa direttiva pare sia rimasta lettera morta e la situazione attuale impedisce ai ciclisti di percorrere le strade provinciali. Per capire meglio questa osservazione riportiamo i due articoli del Codice Della Strada come modificato dalla legge 366 del 1998

«Art. 13, comma 4-bis. Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente, purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza.

Art. 14, comma 2-bis. Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti, purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza. »

Naturalmente questi articoli si riferiscono alle categorie stradali C, D, E ed F perché le categorie A (autostrade) e B (superstrade) sono riservate ai soli veicoli a motore.

Per rendere attrattiva la bicicletta, dando piena attuazione al DM 557/1999, occorre progettare, secondo noi, percorsi "breve, diretti e sicuri". Solo se la bicicletta sarà efficace potrà essere considerata

una valida alternativa ad altri mezzi di trasporto, ma le ciclabili attuali ed in progettazione non sembrano avere queste caratteristiche.

Le strade provinciali sono già i percorsi più brevi e diretti, che collegano le zone industriali, i centri urbani e le zone residenziali, anzi, spesso sono le uniche strade, che collegano i comuni fra di loro, ma sono progettate per il solo traffico dei veicoli a motore e non sono sicure per le biciclette, come i numerosi incidenti e i ciclisti morti attestano. Riqualificare tutte le strade provinciali, rendendole sicure e comode, anche per gli utenti a due ruote, è per noi un aspetto importante, che però non appare in nessuna parte del PUMS. In tutte le riqualificazioni contenute nei documenti di piano si considerano solo i veicoli a motore.

Progettare strade che siano sicure anche per le biciclette impone dei vincoli nella progettazione perché, come avviene per le auto, le strade devono garantire velocità di percorrenza adeguate (almeno 20 km/h), avere un fondo liscio e non avere interruzioni o cambi di direzione continui o rampe con pendenze eccessive, come spesso avviene, purtroppo.

Considerando che le uniche ciclabili contenute nei documenti di piano saranno percorsi a vocazione naturalistica, la nostra preoccupazione è che questi ultimi verranno fatti considerando le esigenze di questo tipo di utenza, che sono differenti da quelle dei "commuter" (definizione degli utenti che usano la bicicletta nei percorsi casa-scuola o casa-lavoro).

Ricordiamo che negli obiettivi di "Moving Better" c'è un auspicio esplicito a superare la visione della bicicletta come strumento esclusivo per il tempo libero.

« la mobilità ciclabile, attraverso la pianificazione del sistema di mobilità dolce con la finalità di superare l'idea della ciclopedonalità come modalità legata essenzialmente al "tempo libero" »

Criticità e loro mitigazione

Nella valutazione ambientale e strategica si indicano alcune criticità presenti nella nostra provincia: elevati carichi di traffico, congestionamento, code, incidentalità elevata, inadeguatezza degli interscambi tra modalità diverse di mobilità, scarso utilizzo (e offerta) del TPL ecc.

Poiché l'automezzo privato (anche elettrico) è il meno sostenibile dei mezzi di trasporto, ci saremmo aspettati un piano più radicale, per guidare la transizione verso altri tipi di trasporto più sostenibili, primi fra tutti TPL, Treno e mobilità leggera. Invece, nelle strategie indicate, ci sembra che si enfatizzino le nuove opere infrastrutturali viarie, dedicate alla mobilità dei mezzi motorizzati e in particolare delle auto private.

Per la ciclabilità si demanda tutto ai comuni, senza considerare che le strade provinciali sono spesso gli unici collegamenti fra comuni distanti al più qualche km. Giusto coordinarsi con i comuni ed aprire tavoli, ma occorre anche, secondo noi, prendere atto che gli assi portanti della mobilità ciclistica sono le strade provinciali e queste ultime dovrebbero offrire sicurezza, anche ai ciclisti, dato che, questi ultimi, possono percorrerle senza restrizioni.

Osservazioni puntuali

- 1) Gli studi presi come base sono un pò datati e il territorio, preso in esame, ci sembra sia quello di vent'anni fa, che nel frattempo osserviamo essere cambiato. Per esempio, secondo la nostra esperienza, non si

considerano attrattori l'area industriale di Agrate, che conta circa 10.000 posti di lavoro (di cui 4.500 concentrati nella sola ST), oppure il centro Colleoni o l'area Torri Bianche/energy park.

- 2) L'analisi degli attrattori del traffico ciclistico ci sembra parziale, perché non considera gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola. Per esempio, gli istituti superiori del territorio non ci sembra appaiano e nemmeno le zone industriali o residenziali. I documenti rimandano sempre alle tavole "Moving Better", che non sviluppano molto la mobilità quotidiana (percorsi casa-scuola e casa-lavoro). Secondo la nostra interpretazione, i percorsi indicati sembrano riflettere una tendenza a relegare la mobilità ciclistica all'uso nel tempo libero e quindi offrire prevalentemente percorsi naturalistici, nonostante in molte parti si dichiarino il contrario.
- 3) L'intermodalità è molto importante, come sostenuto tante volte nel piano, per esempio la possibilità di usare la coppia treno+bici viene considerata una soluzione intelligente e sostenibile, per i percorsi casa-lavoro e casa-scuola. Purtroppo, tutta la zona est della provincia è priva di ferrovia, pur avendo attrattori importanti di questo tipo di traffico, come istituti superiori, zone industriali e centri direzionali molto importanti.
- 4) I collegamenti identificati, da estendere o completare, non sono generalmente adatti ad un uso quotidiano. Sono essenzialmente ciclopedonali (e questo è un problema già di per sé, perché i percorsi ciclistici andrebbero separati da quelli pedonali, per garantire maggiore fluidità) frammentate, con archetti, che ostacolano il passaggio, continui cambi di direzione, attraversamenti, che rallentano le biciclette, vanificando l'efficacia e la competitività di questo mezzo con l'auto privata. A volte la pavimentazione non è idonea, essendo in autobloccanti, strade bianche o perfino percorsi campestri. Come se non bastasse, in alcuni tratti, queste ciclopedonali sono molto usate dai pedoni che, secondo la normativa, hanno sempre la precedenza e costringono quindi le biciclette a procedere a passo d'uomo, se non a scendere di sella. Le ciclopedonali andrebbero sempre evitate come indica chiaramente il DM 557 del 1999.
- 5) Le direttrici principali di collegamento fra i centri urbani sono quasi sempre senza ciclabili e i collegamenti alternativi, proposti nel piano, spesso allungano le percorrenze in modo insostenibile e sono comunque ciclopedonali (con i problemi esposti nel punto precedente).
- 6) Quest'ultima osservazione non è strettamente legata alla ciclabilità, ma ci sembra importante farla, perché, secondo noi, ha ricadute sugli stili di vita e scelte delle persone, rispetto a quale mezzo usare per muoversi. Costruire nuove strade o allargare quelle esistenti non è una scelta sostenibile, secondo noi, ed è una contraddizione, che rischia di vanificare e non centrare gli obiettivi del piano, in quanto la mobilità con mezzi privati, anche elettrici, consuma territorio e distoglie risorse dalla vera mobilità sostenibile, che è il trasporto pubblico e la mobilità leggera (biciclette/monopattini). Inoltre, molti studi fatti su questo argomento dimostrano che costruire nuove strade o allargare quelle esistenti è molto costoso e non risolve il problema del traffico e della mobilità, perché l'effetto di nuove strade o strade più scorrevoli è incentivare l'uso dell'auto privata e quindi aumentare il traffico e tornare, quindi, dopo poco tempo, alla situazione di partenza. Una semplice osservazione è che le auto immatricolate in Italia sono poco meno di 40 milioni, nelle ore di punta i mezzi sulle strade sono fra il 5 e il 10% del totale. Perfino nei momenti da "bollino nero" le auto circolanti sulle nostre strade non arrivano al 20% del parco immatricolato e nuove strade semplicemente incoraggiano l'uso dell'auto privata aumentando il numero dei mezzi circolanti e non risolvono il problema del traffico, dell'inquinamento e del surriscaldamento globale.

Alcune proposte

1. La mobilità ciclistica, insieme al trasporto pubblico, sono alternativa sostenibile all'auto privata, come molte volte dichiarato nel PUMS. Uno dei motivi per cui questo tipo di mobilità "dolce" non decolla, secondo noi, è perché le strade attuali e i centri urbanizzati non sono sicuri per le

biciclette. La nostra proposta è quella di dotare tutte le strade provinciali di una corsia ciclabile per senso di marcia, in ottemperanza alle norme del codice della strada. Pensiamo che spostare sulle biciclette parte dell'utenza alleggerirebbe anche il traffico dei veicoli a motore, evitando di allargare strade o costruirne di nuove, con ulteriore consumo del territorio.

Inoltre, considerato che il costo di dotare di ciclabile una strada non è paragonabile al costo di aggiungere corsie per veicoli a motore e nemmeno a quello di costruire una nuova autostrada, come la pedemontana, la scelta, di investire risorse economiche sulla bicicletta, immaginiamo porterebbe ad un cospicuo risparmio di soldi pubblici, che potrebbero essere investiti in modo più proficuo e sostenibile anche nel trasporto pubblico.

2. Per favorire l'intermodalità bici/ferro e bici/gomma, di cui si parla tanto in diversi punti del PUMS, suggeriamo di aggiungere un'ulteriore soluzione, oltre a quelle indicate (e che sono molto importanti, come le velostazioni, i collegamenti ciclabili alle stazioni, l'accessibilità delle stazioni, che non devono avere barriere architettoniche) e cioè la possibilità di incarozzamento delle bici su treni, tram, autobus, ampliando il più possibile l'offerta di posti bici, rispetto a quelli attualmente garantiti dalle Ferrovie e che sono molto usati da pendolari, rider, turisti. Inoltre, per raggiungere lo stesso obiettivo (di favorire l'intermodalità) riteniamo importante promuovere presso la popolazione l'utilizzo delle biciclette pieghevoli.
3. Per promuovere l'utilizzo dei mezzi pubblici, rendendoli più attrattivi, un obiettivo molto importante, che è presente in più parti del PUMS, suggeriamo che vengano previste tariffe agevolate sul biglietto del treno/autobus per singoli, famiglie e gruppi (come avviene già in alcuni paesi europei, tra i quali la Germania), per renderli più "competitivi" rispetto all'uso dell'auto privata. Riteniamo importante, inoltre, prevedere che venga predisposta una cartellonistica adeguata alle fermate degli autobus, con l'indicazione degli orari e dei percorsi, al fine di fornire una comunicazione e un servizio efficiente all'utenza.
4. Per valorizzare l'importante e utile ruolo di governance della Provincia (rispetto ai Comuni e ai diversi Enti e Servizi territoriali) nella realizzazione di interventi in favore della ciclabilità , suggeriamo che la stessa si faccia promotrice di corsi di formazione e aggiornamento, destinati a tecnici e assessori comunali, al fine di promuovere la conoscenza del Piano Nazionale della Mobilità Ciclistica (documento importante, citato anche nel PUMS), oppure del Decreto Semplificazioni, per stimolare e far partire le progettualità; suggeriamo, inoltre, che la Provincia si organizzi, per garantire, successivamente alla realizzazione dei corsi di aggiornamento a tema bici, anche l'accompagnamento e la supervisione dei progetti delle amministrazioni locali, riguardanti la realizzazione di percorsi ciclabili e gli altri interventi finalizzati a favorire l'uso della bicicletta (stimolando le coprogettazioni tra Comuni vicini e lo scambio di buone pratiche)

A questo scopo, riteniamo importante anche che si lavori ad un rapido aggiornamento della mappatura delle ciclabili su tutto il territorio, per avere una conoscenza più precisa della rete esistente, delle 'zone 30' nei singoli comuni e dei progetti, che le amministrazioni comunali, intendono mettere in campo, a breve e medio termine, anche in previsione della realizzazione delle opere del Piano Lombardia L.R. 9 del 4/5/ 2020. La mappatura dovrebbe essere poi costantemente aggiornata. La Provincia, proprio per il suo ruolo di promozione e guida delle attività, dovrebbe, secondo noi, garantire a questa azione un'attenzione alta.

5. Per favorire l'adozione da parte delle amministrazioni degli shared spaces (spazi condivisi per la mobilità) , come evidenziato nel PUMS, si suggerisce di promuovere presso i Comuni della Provincia l'introduzione del limite di 30 km/h su ampie zone residenziali, da accompagnare con interventi strutturali di moderazione del traffico: gincane, strettoie, cuscini berlinesi, isole

pedonali. Inoltre si suggerisce di promuovere l'applicazione e l'utilizzo degli strumenti previsti dal nuovo codice della strada e che sono menzionati nel PUMS (strade scolastiche, strade E-bis: 30 km/h con precedenza alla bici, corsie ciclabili, senso unico eccetto bici, case avanzate, per regolare la sosta delle bici agli incroci). Infine, un'altra misura efficace per promuovere la mobilità sostenibile, disincentivare l'uso dell'auto e ridistribuire lo spazio pubblico tra tutti gli utenti della strada, consiste nell'eliminare i parcheggi dai centri cittadini, misura che potrebbe essere suggerita nel PUMS, magari procedendo con gradualità, ma mantenendo fermo questo orientamento/obiettivo, attraverso un'indicazione chiara e netta.

6. Sul tema della sicurezza stradale: dal 6 luglio, per regolamento europeo, su tutte le auto di "nuova omologazione" è diventato obbligatorio il limitatore di velocità. Obbligo che poi dal 7 luglio 2024 scatterà per tutte le vetture di "nuova immatricolazione". Le case automobilistiche non gradiscono questo importantissimo dispositivo, che potrebbe fare drasticamente diminuire il numero di incidenti, e chiedono che sia mantenuto, ma con la possibilità di disinserimento da parte del guidatore, diversamente da quanto previsto dalla legge. Sugeriamo che, ad ogni livello politico, ci si esprima favorevolmente nel mantenimento della normativa introdotta. Più voci ci saranno, maggiore sarà, poi, il conseguente sostegno, anche dell'opinione pubblica.

Il traffico pesante rappresenta un serio pericolo per la sicurezza dei ciclisti. Sarebbe, a nostro avviso, utile identificare dei percorsi e dei poli logistici, dove far circolare camion di grosse dimensioni, sui quali la presenza dei velocipedi avvenga in modalità differenziata/separata. La media e piccola distribuzione dovrebbe, di conseguenza, avvenire con mezzi più leggeri, come indicato anche dal PUMS.

7. Al fine di promuovere l'utilizzo delle infrastrutture ciclabili, suggeriamo di affiancare alle campagne di comunicazione e promozionali, anche la predisposizione di adeguata cartellonistica, che renda immediatamente identificabile la presenza di una pista o percorso ciclabile, la direzione ed eventualmente che sia indicato anche il chilometraggio e i tempi di percorrenza per raggiungere le diverse destinazioni
8. Riteniamo che tra i rilevatori dei flussi di traffico veicolare debbano essere considerati e inseriti anche i contabiciclette, al fine di monitorare i passaggi di ciclisti e valutare l'efficacia degli interventi, che vengono fatti in favore della ciclabilità (piste o corsie ciclabili, zone a 30 km/h, velostazioni ecc.)
9. Infine, suggeriamo di valutare la possibilità di inserire, tra i progetti della provincia, la realizzazione di una superstrada ciclabile, destinata solo alle biciclette, che colleghi i principali poli attrattori e che copra quelle parti di territorio, in cui non è presente la ferrovia ed è più elevato il tasso di motorizzazione.

Ringraziamo, per l'attenzione e manifestiamo apprezzamento per questo importante lavoro, che la Provincia ha fatto di stesura del PUMS, uno strumento davvero prezioso per le amministrazioni comunali, gli enti, le associazioni, i cittadini tutti.

E manifestiamo il nostro desiderio di collaborare in futuro, partecipando ai tavoli sulla ciclabilità e mettendo a disposizione le competenze e le risorse acquisite, nel corso della vita associativa e con la federazione nazionale (FIAB Italia), di cui facciamo parte. Abbiamo voglia di crescere anche nel confronto.

In attesa di un cortese riscontro, porgiamo cordiali saluti

Monza, li 8 dicembre 2022

Maria Saveria Fontana

Maria Saveria Fontana

(Presidente di Fiab Monza in Bici - presidente@monzainbici.it cell. 3939942546)

Hanno partecipato alla stesura del documento:

Anna Marchini (Fiab Monza in Bici - marchini.anna@gmail.com)

Claudio Meregalli (Fiab Monza in Bici - claudiomere33@gmail.com)

Elio Brillo (presidente di Fiab Lissone e Desio- eliobrillo@gmail.com)

Giovanni Dario Borgonovo (Fiab Desio- gdborgonovo@gmail.com)

Maurizio Prada (presidente Fiab Groane - pradamau@gmail.com)

Paolo Forneris (Fiab Monza in Bici)- paolof@livecom.it)

Silvio De Capitani (Vicepresidente Fiab Monza in Bici- moniasilvio@gmail.com)

