

Verbale del tavolo di lavoro su:

***“Mobilità sostenibile”***

**A - SINTESI INTERVENTI AL GRUPPO DI LAVORO “MOBILITA’ SOSTENIBILE”**

Vecchi – esempio di Mercallo, che sta per realizzare la sperimentazione di un anello a senso unico sul percorso centro-storico-scuole-cimitero-municipio, ricavando così dalla carreggiata esistente lo spazio per pista ciclopedonale; nuova offerta di percorsi protetti (senza barriere rigide nella fase sperimentale); contraddizioni: opere allargamento stradale preliminari, in corso; allungamento percorsi per autoveicoli; rischio crisi rigetto; vedi analoghi esempi contrastati di Sesto Calende per via Piave – soppresso – e per via Marconi – confermato –

Scillieri – proposta di Angera/Ranco, per pista ciclabile in carreggiata, introducendo il senso unico su tutto il percorso della strada provinciale costiera, con ritorno a senso unico dalla “strada vecchia” di mezza costa, da agevolare con due interscambi intermedi (e comunque possibilità di ritorno dalla SP 69 attraverso Uppone)

Scillieri – ipotesi di utilizzo delle linee ferroviarie per trasporto passeggeri locale, anche per uso turistico, con formazione di nuove fermate, ad es. ad Angera/ex-Cariplo, Sesto/Lisanza e Sesto/Legnate, questa con interscambio anche con bici/cavalli/sentiero E1

Vecchi – esperimento “pedibus” di Sesto Calende, con raggruppamento degli scolari delle medie in 3 punti della periferia e da qui accompagnati a piedi in gruppi; soprattutto dimostrativo, finché non verranno realizzate alcune opere per rendere oggettivamente sicuri i percorsi, anche per scolari non accompagnati; rimando ad esperienze diffuse in altre realtà, anche italiane, con soppressione di scuolabus e stimolo culturale verso mobilità pedonale come fattore positivo della crescita psicofisica degli scolari

Consigliere di Osmate – preoccupazione per 30.000 veicoli/settimana a fronte di 600 abitanti; esperimento “pedibus” per scolari da Osmate a Cadrezzate, con limiti stagionali; comunque meglio scuolabus che ingorgo auto dei genitori; occorre maggiore efficienza nella offerta del trasporto pubblico per limitare l’uso delle auto private; tendenza opposta alla Whirpool, con soppressione dei pullman aziendali

Scillieri - il trasporto pubblico ha successo nelle aree metropolitane; spesso comunque comporta l’uso dell’auto fino ai parcheggi di interscambio; il territorio di Agenda XXI Laghi è caratterizzato da molti piccoli centri, con percorsi veicolari differenziati e poco polarizzabili, su una rete aperta (vedi effetti del multavelox, che sposta traffico dalla SS 629 alle strade minori); i motivi degli spostamenti sono molteplici: oltre allo studio e al lavoro (che non è solo quello dipendente con pendolarità costante), ci sono gli acquisti, la salute, il tempo libero. E l’automobile privata è il mezzo più flessibile per i bisogni individuali di mobilità. Una parte degli spostamenti possono essere sostituiti dai collegamenti virtuali su Internet, ma – dice un esperto – per governare veramente il traffico automobilistico bisognerebbe eliminare le automobili.

Berrini/Vecchi/Scillieri/Mattiello su viabilità Taino/Sesto Calende:

omettendo di riferire le problematiche specifiche sui tracciati di collegamento ed attraversamento per Sesto e Taino nel PTCP e nel PGT di Sesto, si è evidenziato come la rimozione o mitigazione di antiche strettoie rischi di incrementare il traffico in contesti edificati storici.

Mattiello – l'esperimento pedibus ha evidenziato anche il "mammismo" che tende a proteggere i bambini accompagnandoli fino all'aula scolastica; la mobilità automobilistica è anche connessa al lavoro e supporta le attività commerciali

Bianchi – peggioramento dei servizi di autobus di linea, con meno corse, pullman stipati di studenti in piedi, biglietti più cari e difficili da acquistare, orari introvabili e mancanza di coincidenze, nonché di coordinamento dei servizi e delle tariffe con i mezzi urbani, ad esempio di Varese; ferrovie con stazioni in abbandono

Fagiani – esempio virtuoso di coordinamento delle aziende di trasporto pubblico di Napoli, con tariffa unica urbana/extraurbana e forte incremento utenza

Vecchi – competenze della Provincia per i trasporti extraurbani e delle aziende locali per quelle urbane. Problema dei costi (servizi in deficit). Mancanza di una sistematica valutazione dei costi/benefici dell'intero sistema dei trasporti, pubblici e privati, per passeggeri e merci, a scala nazionale e regionale: necessità di una politica fiscale e tariffaria complessiva, su bollo, carburanti, autostrade e trasporti.

Laureando di Ispra: articolare il territorio di Agenda XXI Laghi in ambiti urbani ed extraurbani per sviluppare progetti mirati, considerando i flussi pendolari; sperimentare isole pedonali festive; realizzare percorsi protetti per ciclisti e pedoni.

Dipendente CCR: adeguare le strade campestre perché siano percorribili in bicicletta; a chi compete realizzare le piste ciclabili?

Nardini: esempio di noleggio automatico biciclette alla stazione Ferrovie nord di Varese: ripetibile nei nostri paesi alle fermate ferroviarie e degli autobus; necessità che le piste ciclabili siano continue e non spezzettate; disinformazione sull'offerta di trasporto pubblico, anche se c'è il portale Internet della Regione.

Signora di Angera: mancano collegamenti ciclabili intercomunali, esempio tra Angera e Sesto (SP 69 molto pericolosa); esempi positivi di Bellinzona, ed anche di Somma Lombardo, mentre Sesto Calende rifà i marciapiedi tal quali.

Vecchi: rilevanza della rete provinciale, in parte realizzata (laghi di Varese e Comabbio) e parte in progetto; calibro minimo di m. 2,50 delle ciclabili.

Signora di Angera: quelle piste sono da diporto, occorrono tracciati sostitutivi dei percorsi automobilistici.

Signore di Merello: diffondere bici anche elettriche, idonee per il ns. territorio, che ha frequenti dislivelli.

Vecchi: importanza anche culturale delle ciclabili provinciali, per indurre ad uso del tempo libero meno automobilistico.

## **B - RIEPILOGO RIFERITO AL FORUM PLENARIO (A CURA DI VECCHI):**

- Limiti dell'offerta attuale di trasporto pubblico, su ferro e su gomma; competenze della Provincia
- Parzialità dell'offerta di piste ciclabili, urbane poche e frammentate) ed extraurbane (quasi inesistenti, tranne quelle più turistiche: progetti in corso da parte della Provincia)
- Difficoltà specifiche del territorio di Agenda XXI Laghi per le ciclabili, data l'altimetria variabile, e per il trasporto pubblico, data la dispersione dei nuclei urbani medi e piccoli
- Solo Sesto Calende e Vergiate hanno l'obbligo di dotarsi del Piano del Traffico
- Difficoltà nel ridurre lo spazio alle auto nelle attuali carreggiate, per ricavare marciapiedi e banchine ciclo-pedonali
- Consapevolezza che a breve termine il miglioramento dell'offerta di percorsi e spazi ciclo-pedonali comporta preliminarmente una spesa per migliorare l'offerta di parcheggi, sensi unici, circonvallazioni, con aumento e non riduzione delle percorrenze auto-veicolari
- Esperimenti alternativi già effettuati: "pedibus" sui percorsi tra casa e scuola; noleggio bici nelle città maggiori
- Esperimenti da sviluppare (non trattati per brevità di tempo nel gruppo di lavoro): taxi collettivi e minibus a chiamata: "mobility manager territoriale" anziché aziendale, per favorire l'uso "condominale" delle auto private

## **C – ULTERIORE CONTRIBUTO PERSONALE, PIU' SISTEMATICO**

### SCENARIO GLOBALE

Costi e benefici, economici ed ambientali, dei trasporti privati e pubblici, su gomma e su ferro, per persone e merci

Mancanza di una politica tariffaria e fiscale complessiva

Ammissioni e reticenze del nuovo Piano Territoriale Regionale:

- Su Kioto
- Sul bilancio ambientale delle nuove infrastrutture (es. Pedemontana)

Incidenza della crisi finanziario/economica e della variabilità dei prezzi dei combustibili fossili

Innovazioni tecnologiche sui motori ed incomprimibilità dell'ingombro delle autovetture, sia in movimento che ferme

Qual è la soglia di densità demografica per rendere competitivo il mezzo pubblico, in presenza di una fiscalità neutrale?

## OPZIONI LOCALI

Orientamenti strategici (agire kantianamente “come se” un trasporto pubblico razionale su ferro, su gomma e su acqua fosse attuabile): realizzare o salvaguardare aree per parcheggi di interscambio su fermate esistenti e possibili sulla rete ferroviaria e nei luoghi idonei per gomma/acqua, ferro/acqua

Adeguamento tattico (l'Amministrazione un passo alla volta davanti agli utenti; i tecnici un ulteriore passo davanti alle Amministrazioni): aumentare e rendere organica l'offerta di percorsi ciclo-pedonali, urbani ed extraurbani; paradossalmente, però, investire ancora molto anche in strade locali e parcheggi, per fare usare meno e meglio le auto

(Il superamento dell'auto tramite strangolamento dell'offerta di parcheggi, ecc. sembra praticabile solo dove l'alternativa del mezzo pubblico è concretamente possibile)

Sperimentazioni possibili:

- Mobility manager comunale/intercomunale?
- Car pooling, car sharing
- Taxi collettivi ed autobus a chiamata
- Costi e benefici degli scuolabus ed alternative semi-private od autogestite
- Superare le norme di sicurezza per uso promiscuo degli scuolabus (o chi per essi) anche per anziani e tempo libero dei giovani
- Bilancio di costi e benefici dei servizi sociali di “auto amica” per anziani e disabili; possibili estensioni

## INIZIATIVE POSSIBILI PER AGENDA 21 LAGHI

Utilizzare la disponibilità dei consistenti dati regionali sulla mobilità

Utilità di un confronto intercomunale su metodo e contenuto del vigente PGTU di Sesto Calende, anche alla luce delle innovazioni introdotte dal PGT

Raccolta sistematica delle problematiche e soluzioni maturate nei singoli PGT dell'area di AG 21 L

Ipotesi di un Piano del Traffico volontario intercomunale

Riflessioni e assaggi sulle sperimentazioni di cui sopra

**a cura di Aldo Vecchi**