



Verbale incontri tecnici 31/01/2019, Bergamo, Palazzo Frizzoni

SPAZIO PUBBLICO e AMBIENTE

Uno dei problemi più sentiti nella città di Bergamo è la congestione veicolare nelle strade urbane e la situazione parcheggi soprattutto nel centro città: Sosta e spazi carrabili riducono notevolmente le occasioni di utilizzo dello spazio pubblico da parte dell'utenza ciclopedonale. Si sente la necessità di avviare un ragionamento che stravolga il concetto dello spazio pubblico e che restituisca parte di questo spazio alla città; politiche, quindi, volte a ridurre l'occupazione delle piazze e strade da parte delle automobili, attraverso una riduzione della sosta e una valorizzazione degli arredi e dell'organizzazione degli spazi pubblici.

La **sosta** è un tema focale in quanto un aumento dell'offerta di parcheggi interrati nel centro città, avvenuta negli ultimi decenni, non è stata accompagnata da una riduzione degli stalli su strada, provocando una duplice offerta di sosta (maggior traffico) e un'occasione persa di recuperare spazi per altri usi. Puntare maggiormente anche sulla varietà tariffaria della sosta: i costi per parcheggiare su strada sono ancora molto contenuti e questi non disincentivano abbastanza l'arrivo delle auto fino al centro; bisogna rendere più "appetibili" i parcheggi di interscambio combinati col trasporto pubblico in modo da rendere più competitiva la scelta di lasciar fuori la macchina e arrivare in centro col TPL. Ragionamento analogo sulle agevolazioni per chi parcheggia in centro: offerte o agevolazioni che inducono a lasciare l'auto in Città Bassa e prendere poi la funicolare in Città Alta, hanno come effetto negativo quello di incentivare le persone ad arrivare in auto fino ai piedi delle Mura.

Pur essendo un Piano strategico della città di Bergamo, è comunque necessario avviare un ragionamento su scala metropolitana, in quanto politica dei parcheggi e regolamentazione dei flussi di traffico devono essere necessariamente affrontati ad una scala sovra comunale (ragionare ad esempio su come politiche volte a disincentivare il traffico in centro, possono avere ripercussioni negative nelle aree periferiche, soprattutto quelle che si sviluppano lungo le principali radiali urbane). Un esempio è la zona tra via Spino (quartiere Carnovali): in quest'area molti pendolari provenienti da via dell'Autostrada lasciano la propria auto durante l'intero arco della giornata, creando disagi a residenti e ai commercianti. Approccio metropolitano deve averlo anche un possibile sviluppo del **car sharing**: essendo una città medio-piccola, il car sharing solo urbano viene visto come un intervento poco utile; contrariamente a quanto ci si può aspettare ad una scala più ampia.

Il tema della sosta è sentito anche nei periodi dei grandi eventi, dove c'è bisogno di una maggior regolamentazione e controllo (vedi partite di calcio, feste ed eventi in centro, ecc).

Altro tema fondamentale per la mobilità sono le **Zone a Traffico Limitato**. Sono emersi in particolare punti specifici:

- In alcuni casi le ZTL sono solo nelle fasce notturne (es. ZTL San Bernardino-San Leonardo dalle ore 23:00-7:00), mentre potrebbero essere estese durante tutto l'arco della giornata proprio per disincentivare l'arrivo dell'auto direttamente in centro;

- Spesso le ZTL vengono viste come un intervento “punitivo” perché queste non sono accompagnate da politiche e azioni volte a valorizzare lo spazio regolamentato. Rimane molto importante il rapporto con i commercianti perché, oltre alla questione di chi lavora, il commercio nella città garantisce molte volte un’adeguata vivibilità del quartiere; diventa quindi necessario ridurre il più possibile il disagio provocato dalle ZTL e, allo stesso tempo, massimizzare i benefici che questa politica può produrre. Esempi possono essere quelli di avviare un ragionamento più dettagliato sulla logistica dell’ultimo chilometro (consegna della merce nei negozi e recapito della spesa in casa non solo per i supermercati ma anche per le piccole attività), premialità varie che involino ad andare in centro con i mezzi sostenibili.

Strettamente legato anche alle ZTL è il tema della **valorizzazione dello spazio pubblico e delle sue funzioni**: come anticipato nei punti precedenti, la progettazione degli spazi e la scelta di arredi sono fondamentali per rendere una ZTL o un’area pedonale frequentata; necessario quindi creare un ambiente, facilmente raggiungibile, ben organizzato tra le varie attività e piacevole da frequentare (modello centro commerciale diffuso). Esempio piazza della Cittadella che, seppur in Città Alta in un bellissimo contesto, la sosta veicolare diffusa in tutta la piazza disincentiva pesantemente la presenza dei pedoni. Un altro beneficio che si riesce ad ottenere con una corretta organizzazione degli spazi e degli arredi è l’impedimento fisico della sosta veicolare non regolamentata: a Bergamo è molto sentito il problema della sosta abusiva; oltre ad una maggior presenza dei vigili, non dipendente dal PUMS, si richiede un’indicazione più incisiva sulla progettazione degli spazi.

Anche le funzioni che questi spazi hanno influiscono notevolmente su come vengono utilizzati e sulle scelte di mobilità per raggiungerli. La scelta di localizzare grandi eventi solo in centro e lo spostamento del mercato settimanale dal Sentierone all’area del rondò autostradale provoca una continua congestione nel centro della Città Bassa e un’accentuazione delle differenze sociali.

Altro aspetto importante è il tema della **comunicazione**. Spesso comportamenti più virtuosi non entrano nelle abitudini delle persone non perché non ci sia l’interesse, ma semplicemente perché non c’è un’adeguata conoscenza: una corretta informazione delle distanze (spesso a vantaggio della pedonalità e alla micromobilità) e/o dei vantaggi economici, di tempo, ecc. di modalità di trasporto come TPL e ciclabilità, potrebbero aumentare il numero di persone che preferiscono utilizzare mezzi più sostenibili. Questo tema si accompagna al concetto di premialità affrontato nei paragrafi precedenti.

Nell’ambito della **ciclabilità**, viene affrontato il tema nella sua concezione più ampia; per incentivare l’uso della bicicletta bisogna rispondere a tutte le esigenze della potenziale domanda. Oltre agli interventi più comuni come possono essere quelli legati alla rete infrastrutturale (piste/percorsi e rastrelliere), è necessario fare un lavoro approfondito anche sulle politiche e iniziative pubbliche/private volte a rendere più facile la vita del ciclista. È necessario un approfondimento sugli spostamenti sistematici come casa-scuola/lavoro, ma anche spostamenti durante l’intero arco della giornata (es. pausa pranzo) in quanto i ritmi del singolo individuo sono determinanti nella scelta della modalità di trasporto. Fondamentale anche il rapporto pubblico/privato soprattutto per gli spostamenti casa-lavoro: la disponibilità di docce o di altri servizi rivolti ai ciclisti, possono incentivare i lavoratori a spostarsi in bicicletta e non in auto.

Viene affrontato il tema della **mobilità elettrica**. Pur considerando le grandi potenzialità che questa nuova modalità può offrire, viene fatto un ragionamento sul messaggio che alcune politiche possono erroneamente dare: le auto elettriche non risolvono il problema della congestione e il libero accesso nelle

ZTL, pur sapendo che si tratta di uno strumento di incentivo al rinnovo parco auto, dà il messaggio sbagliato che con l'elettrico si può girare ovunque; si presenta, inoltre, un problema anche di equità sociale poiché l'accessibilità con auto privata viene garantita solo per chi si può permettere un'auto nuova e costosa.

Ultimo approfondimento sul tema del traffico veicolare sono le concentrazioni eccessive di **automobili davanti alle scuole nelle fasce orarie di ingresso/uscita degli studenti**. Questo malcostume provoca non solo problematiche gravi dal punto di vista ambientale, ma anche ripercussioni negative sul traffico locale e sulla sicurezza stradale.

Sul tema della mobilità sostenibile e del suo futuro nell'ambito urbano è necessario avviare una pianificazione a lungo termine, avendo ben chiari gli indirizzi e gli obiettivi; è necessario darsi una road map per le azioni future, in modo da avere una linea comune su tutti gli interventi legati alla mobilità:

- Privilegiare il traffico pubblico e non il traffico veicolare, quindi dare priorità alle superfici dedicate alla ciclopedità;
- **Privilegiare interventi di piccole dimensioni**, più puntuali ed economici, ma che comportano significativi benefici alla mobilità e sicurezza stradale;
- Focalizzarsi sui **nodi**, spesso lasciati irrisolti negli ultimi anni. Diversi incroci sono molto pericolosi, sia per il traffico viabilistico, ma soprattutto per gli attraversamenti ciclopediti. In diverse occasioni le ciclabili si interrompono prima dell'intersezione e riprendono dopo, non tutelando il ciclista nei punti dove c'è maggior pericolo;
- Valorizzare e migliorare le **piste ciclabili esistenti**, rendendole più visibili (sia per i ciclisti che per gli automobilisti) e, in alcuni casi, inserendole meglio nella viabilità locale (es. ciclabili sui marciapiedi)
- Creare **nuovi percorsi ciclabili** che riescano a soddisfare le esigenze quotidiane dei residenti/pendolari, ma anche le esigenze turistiche; maggior attenzione nell'inserimento di ciclabili sui marciapiedi, inserirli solo dove le dimensioni lo consentono e dove è strettamente necessario;
- Necessario avviare un **ragionamento di scala vasta**, quindi collaborare con i Comuni limitrofi;
- Creare un'**unica ZTL**, rendendo più comprensibili e omogenee le limitazioni. Sul tema rimane prioritario ragionare sulle esigenze dei commercianti e concordare le fasce orarie carico/scarico che garantiscano il miglior equilibrio tra esigenze dei commercianti e dei residenti/turisti;
- Puntare sull'**accessibilità**. Dato l'invecchiamento della popolazione, la città dovrà essere sempre più predisposta "a misura di anziano e delle persone più fragili". Attenzione alle barriere architettoniche, situazione ancora irrisolta;
- Approcciarsi alla viabilità considerando non solo il traffico locale, ma anche il **traffico di attraversamento**, problematica rimasta ancora irrisolta;
- Approfondire il tema degli **interventi temporanei e/o sperimentali**, molto interessanti per le potenzialità che hanno (bassi costi, reversibilità), ma a volte difficili da relazionarsi alle regole esistenti, in particolare con il Codice della Strada.