



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

TARANTO



CONFCOMMERCIO TARANTO
MOBILITÀ SOSTENIBILE

PREMESSA

Negli ultimi mesi sono state avviati numerosi interventi nel campo della mobilità e della sosta riferiti alla città di Taranto.

Tutti questi interventi hanno avuto purtroppo quali elementi negativi comuni la mancanza di riferimento ad un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, redatto secondo le indicazioni della Comunità Europea, l'assenza di confronto all'interno delle forze politiche, di partecipazione degli stakeholder e della cittadinanza.

Il nuovo concetto introdotto dai PUMS, pone, infatti, particolare enfasi sul coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse, sul coordinamento delle politiche e degli strumenti di piano tra settori (trasporti, urbanistica, ambiente, attività economiche, salute ecc.), tra enti, tra livelli diversi al loro interno e sul territorio.

I PUMS si basano necessariamente su una visione di lungo periodo e su un approccio volto alla "sostenibilità" in senso lato per un'area urbana, che prende in considerazione anche costi e benefici sociali.

Questa nuova visione di sistema che non mette più al centro il traffico ma le persone richiede inevitabilmente un lavoro di pianificazione che non avvenga più solo a cura di esperti ma che coinvolga i portatori di interesse.

Le scelte fin qui fatte hanno totalmente disatteso questi obiettivi di pianificazione e di partecipazione rispondendo a esigenze formulate dai singoli portatori di interesse specifici (azienda trasporto pubblico/gestori del traffico) con una visione di corto respiro, se non di emergenza, fortemente parziale.

Tutto questo è avvenuto nonostante il Comune di Taranto sia in possesso di un documento qualificato elaborato in seno al Piano Strategico dell'Area Vasta che può essere, una valida base di discussione che consenta di fare al meglio sintesi delle diverse esigenze cui il Piano è chiamato a dare equilibrate risposte.

Nel contempo sono rimaste ingiustificatamente irrealizzati alcuni interventi: ci riferiamo ai parcheggi di scambio di Cimino e Croce e di alcuni parcheggi di prossimità (Arena Artegliere/ex Upim) che lo stesso Piano indicava come propedeutici alla adozione delle innovazioni ritenute necessarie sul fronte della mobilità, in particolare pubblica.

Va segnalato altresì che il P.U.M.S. redatto per il Comune di Taranto prevedeva l'avvio di alcune importanti e largamente diffuse azioni tese a favorire la mobilità sostenibile (bike e ride, bike sharing, car sharing) oltre che la organizzazione delle strutture del Mobility Manager. Sembra utile evidenziare che, proprio nell'ottica di tenere conto delle esigenze dei cittadini e delle imprese e di raccordo con altri settori della amministrazione (urbanistica/attività produttive) vi è l'esigenza di tenere in considerazione la pianificazione commerciale ed il percorso di costituzione dei D.U.C. (Distretti Urbani del Commercio).

Alcune vie/aree del territorio comunale sono state qualificate come "Centri Commerciali naturali", prevedendo percorsi di facilitazioni all'insediamento ed ipotizzando attraverso il costituendo D.U.C. di avviare delle azioni che le rendano maggiormente attrattive con interventi di arredo urbano, di marketing, di potenziamento delle aree di parcheggio, di innovazione ecc.

AREE DI SOSTA/DI INTERSCAMBIO E LA LOGISTICA DELLE MERCI

Negli ultimi anni l'amministrazione comunale ha avviato una serie di interventi tesi a rafforzare le politiche della sosta di autovetture attraverso la realizzazione, la riqualificazione e la progettazione di aree e strutture dedicate, con diverse e appropriate finalità (destinazione, pertinenza, interscambio) con l'obiettivo nel breve di integrare l'offerta su strada, e nel medio di liberare gli spazi urbani esterni da restituire alla fruizione dei pedoni e della circolazione, specie pubblica.

Va premesso che le aree di parcheggio non costituiscono attrattori di traffico, giacché questo viene generato dalle attività e dai servizi presenti in determinate aree.

Proprio la realizzazione di aree di sosta, a diverse destinazioni, può ridurre il traffico urbano, che per il 30% è generato da persone che stanno cercando di fermarsi, e favorire la pedonalizzazione di aree più ampie di spazi urbani.

Quando vengono costruiti nel posto giusto ed integrati in un sistema complessivo di mobilità, i parcheggi danno un grande contributo alla vivibilità e vitalità economica della città, perché si riducono gli spazi per la sosta lungo i bordi della strada. Ciò significa:

- un più razionale utilizzo dello spazio, che porta ad avere più aree a disposizione dei pedoni;
- migliore circolazione del traffico, compresi trasporto pubblico e ciclisti;
- riduzione degli incidenti;
- meno automobilisti che cercano spazi per parcheggiare e di conseguenza meno traffico e inquinamento ambientale;
- accessibilità ai centri urbani;
- un servizio migliore fornito ai visitatori del centro cittadino;
- la possibilità di introdurre un sistema di instradamento ai parcheggi;
- il consolidamento delle attività commerciali e turistiche;
- l'incremento dei valori immobiliari.

PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO

il parcheggio in zona Cimino sembra essere completato dal punto di vista strutturale. È necessario avviarne l'utilizzo in modo da favorire anche a Taranto la co-modalità (autovetture e trasporto pubblico) con politiche tariffarie che disincentivano la sosta lunga (4/8) ore nelle aree centrali e che favoriscano la sosta e la co-modalità (biglietto unico sosta/mezzo pubblico) nelle aree di interscambio.

È evidente che la capienza della sola area di interscambio Cimino non possa dare grandissimo contributo al problema del traffico e della sosta nell'area urbana ma può e deve essere un primo passo in attesa che anche il parcheggio di interscambio in zona Croce venga realizzato e di possibili ulteriori interventi già ipotizzati (area Taranto 2) per i flussi provenienti dai quartieri San Vito/lama/Talsano).

I parcheggi di interscambio dovrebbero essere integrati con un'area da utilizzare per la logistica per le merci (city logistic) destinate alle aree urbane, per evitare i pesanti disservizi ed i costi che gli operatori della logistica/trasportatori e le imprese dei diversi settori economici (artigianato e commercio in primis) presenti in città subiscono.

Particolarmente importante sarebbe realizzare una area di city logistic in zona Croce, dal momento che la S.S. 7 e 106 sono le principali arterie utilizzate per l'arrivo delle merci.

Non va esclusa la possibilità di adibire una area del Distripark, programmazione a quanto delicata ed importante funzione.

PARCHEGGI DI PROSSIMITÀ

Gli altri interventi realizzati o in via di completamento riguardano le principali aree di sviluppo delle attività commerciali e di servizi: zona Borgo/Tre Carrare Battisti/Italia Montegrano).

Tutte queste aree di sosta hanno in comune le caratteristiche di essere collocate in punti strategici e di esprimere piccole dotazioni di posti auto.

È, di conseguenza, necessario mettere in rete tutte queste aree attraverso un sistema di pagamento elettronico che consenta di monitorare la disponibilità dei posti liberi, riducendo drasticamente il traffico causato dalla ricerca.

Tali sistemi consentirebbero di informare gli utenti: attraverso i pannelli luminosi presenti in città (già in parte utilizzati dal comando del Vigili Urbani), una segnaletica verticale di prossimità che indichi la disponibilità di posti nel singolo parcheggio, la rete mobile con la realizzazione di una APP.

Risultano assolutamente insufficienti a soddisfare la domanda per cui si rende necessaria ed urgente la loro implementazione.

È in forte ritardo la realizzazione del previsto SILOS in zona ex arena Artiglieria, che non può assolutamente essere sostituita da un parcheggio a raso.

Sarebbe altresì necessario recuperare alla sua funzione di area di sosta del contenitore ex Upim per il quale l'AMAT intende invece cambiare destinazione.

Decisiva sarebbe per la soluzione di far fronte dei problemi di viabilità e soste nelle aree centrali l'acquisizione di alcune aree del demanio militare in Via Cugini per le quali ci sarebbe la disponibilità della Marina Militare

SERVIZI INTEGRATIVI ALLA SOSTA

Attività di sensibilizzazione della cittadinanza per un maggior utilizzo dei mezzi pubblici e di mezzi ecologici.

In particolare si potrebbe finalmente dare vita ad un servizio di bike sharing che sfrutti le diverse aree di sosta assistite presenti in città (Piazza Icco, Via Oberdan, Via Di Palma e Via Anfiteatro) cui potrebbero aggiungersi Via Lucania, Piazza Ramellini ed area Artiglieria.

GESTIONE DEL SERVIZIO

La gestione dei parcheggi da parte dell'AMAT, si è rilevata del tutto insoddisfacente, perché è evidente che l'azienda municipalizzata dei trasporti pubblici vive tale servizio come un fatto economico, comprovato dal fatto che tutti gli utili ottenuti dal servizio di sosta a pagamento non sono mai stati investiti nella miglioria e/o ampliamento di tale servizio.

Crediamo sia determinante e necessario che gli utili ricavati dal pagamento della sosta nelle strisce blu siano utilizzati esclusivamente per migliorare il servizio, così come nella stessa direzione vanno bloccati e non dispersi i fondi versati dalle imprese per il contributo "carenza parcheggi" previsto dal Piano Comunale del Commercio.

Riteniamo sia utile individuare un soggetto ad hoc che si occupi del pagamento e della gestione delle strisce blu, visto gli scarsi risultati ottenuti nel qualificare e/o migliorare il servizio, con l'adozione di attività collaterali come il bike sharing e car sharing che in tutta Italia stanno avendo un notevole incremento.

Giugno 2016