



**LEGAMBIENTE**  
Circolo di Taranto

## Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

### Le riflessioni e le proposte di Legambiente Taranto su Obiettivi e Strategie di intervento.

#### Premessa

Una riorganizzazione complessiva dello spazio urbano caratterizzata da **un approccio innovativo e da una sostanziale redistribuzione dei pesi tra le diverse componenti del trasporto: è questa, per Legambiente, la chiave di volta per una pianificazione della mobilità che metta al centro le persone e le loro esigenze di mobilità** e determini anche a Taranto una maggiore efficienza dell'intero sistema locale del trasporto e una migliore qualità del contesto urbano. L'accessibilità di una città - intesa come facilità per tutta la popolazione di muoversi - riguarda in primo luogo la praticabilità e la sicurezza pedonale e ciclabile delle strade, insieme alla **riappropriazione dello spazio pubblico da parte dei cittadini: le strade sono spazi a più usi da condividere equamente tra tutti gli utenti.**

Taranto è profondamente segnata da **decenni di immobilismo** che **hanno contribuito al peggioramento delle condizioni di vita urbana**. Basta pensare al **verde disponibile per i cittadini** che è così esiguo da risultare quasi inesistente, stazionando da tempo a **pochi metri quadrati per abitante: meno dello spazio occupato da un'automobile**. Dobbiamo recuperare il tempo perduto e prendere esempio dalla capacità che altre città hanno già dimostrato di proiettarsi verso un nuovo modello urbano - più sano, più vivibile, più accessibile, più efficiente, più moderno. Noi crediamo siano possibili scelte coraggiose che modifichino in profondità la mobilità tarantina: **Pedonalità, Ciclabilità e Trasporto Pubblico sono i tre cardini su cui lavorare per migliorare la qualità della vita cittadina** incidendo su stili di vita che hanno incrementato la distanza tra la nostra città e le aree più moderne e dinamiche dell'Italia.

#### Le scelte strategiche

Per questo consideriamo positivamente l'approccio offerto dal documento su Obiettivi e Strategie di intervento del Piano Urbano Della Mobilità Sostenibile con particolare riferimento a quelle che, a nostro avviso, possono esserne **le principali scelte** strategiche

1. **riduzione drastica del traffico di attraversamento della Città Vecchia**, limitandolo ai soli residenti dell'Isola e ad una parte più o meno ampia dei residenti al Borgo, compresi in un'area delimitata da via Pupino o via Crispi,

2. **creazione di un sistema competitivo di trasporto pubblico fondato su linee ad alta frequenza in sede riservata** capace di ridurre in maniera significativa la percentuale di utenti che si recano in centro con l'automobile;
3. **sviluppo della ciclabilità**, che oggi contribuisce in modo irrisorio alla mobilità urbana, **realizzando in via prioritaria una rete di velostazioni ed un asse di penetrazione**
4. **incremento della mobilità pedonale** assicurandone la praticabilità, estendendo le aree pedonali esistenti e creandone di nuove.

Noi pensiamo che **l'obiettivo della riduzione del traffico di attraversamento dell'Isola vada perseguito in via autonoma rispetto alla proposta di chiusura al trasporto privato di corso Vittorio Emanuele II**, che resterebbe comunque percorsa dagli autobus urbani.

L'ampliamento dello spazio pedonale della "Ringhiera", di cui comprendiamo la possibile valenza legata alla creazione di percorsi pedonali e ciclabili nella parte della Città Vecchia che affaccia sul Mar Grande, si aggiungerebbe alle ampie possibilità già esistenti sia interne all'Isola che utilizzando l'affaccio sul Mar Piccolo: esso va quindi verificato con attenzione, anche in relazione a possibili controindicazioni rispetto al peso ed alla presenza contemporanea del traffico veicolare sia pubblico che privato su Via Garibaldi.

## Pedonalità

Noi pensiamo che si debba **rivalutare la pedonalità**, quale modalità fondamentale della mobilità urbana e **renderla un'esperienza gradevole**: non serve a nulla tagliare marciapiedi per ricavare qualche posto auto, pratica che invece ha contraddistinto il passato remoto e prossimo rendendo la vita difficile a chi si muove a piedi.

Assumere il "pianificare per le persone" quale direttiva di fondo, elemento essenziale della "mobilità sostenibile" e della "qualità della vita" deve comportare **un controllo severo sul rispetto degli attraversamenti pedonali e degli spazi e percorsi dedicati alle persone con handicap**. Si tratta di misure a costo zero, capaci di rendere più semplice la vita di chi si muove a piedi, a partire dalle persone più anziane, o di chi ha difficoltà motorie, ed a ripristinare livelli accettabili di vivibilità.

Le **aree pedonali tarantine sono solo due (in Città Vecchia e Borgo)**, praticamente sempre le stesse da oltre vent'anni (fatta eccezione per la recente pedonalizzazione di Piazza Papa Giovanni XXII) e si caratterizzano per la loro estrema limitatezza e per alcune problematiche.

Riteniamo sia **necessario un significativo incremento sia nelle superfici che nelle localizzazioni** delle aree pedonali. Gli interventi da attuare **in via prioritaria** crediamo siano:

1. Rafforzamento e riqualificazione delle isole pedonali esistenti. Più in particolare
  - **all'interno della Città Vecchia va resa effettiva in fasce orarie determinate** (ad esempio dalle ore 9 alle ore 22) **l'assenza di circolazione di veicoli a motore, moto incluse.**
  - **l'area pedonale che ha il suo fulcro in Piazza Immacolata va estesa e connessa ai due mari** collegandola alla Villa Peripato e, da lì, all'affaccio sul Mar Piccolo, al canale navigabile, al Lungomare sul Mar Grande
2. **Estensione** delle aree pedonali **nei quartieri più densamente abitati** e dotati di consistenti presenze commerciali (Tre Carrare/Battisti e Italia Montegranaro)

Se è importante porsi il problema dell' **adeguamento e dell'innovazione dell' arredo urbano**, crediamo sia necessario porsi, anche in questo contesto, l'obiettivo di **accrescere con decisione il verde urbano prevedendo la piantumazione sistematica di centinaia di nuovi alberi** (che, peraltro, assorbono emissioni inquinanti e CO2) **nelle aree pedonali, nelle strade e nelle piazze**, e restituire a chi si muove a piedi una sicurezza, fondata sul sentirsi parte della comunità, che nasce anche dalla **cura degli spazi comuni**.

## Ciclabilità

Un territorio pianeggiante e un clima mite rendono Taranto una città ideale per lo sviluppo della **ciclabilità come risposta possibile alle esigenze di mobilità**. Eppure questo non è finora avvenuto e si sono registrati solo interventi "spot" slegati da un progetto unitario: basta pensare alla pista ciclabile in viale Magna Grecia o alle condizioni penose in cui versa ciò che resta di quella di viale Jonio.

Noi proponiamo di **incentivare l'uso della bicicletta che permette spostamenti rapidi, con zero spesa e zero inquinamento**. Lo spazio c'è: se a Taranto meno dell'1% della popolazione usa la bici, almeno il 15% della popolazione di Cremona, Rimini, Pisa, Padova, Novara e Forlì la utilizza quotidianamente per i propri spostamenti. Poi ci sono Ravenna, Reggio Emilia, Treviso e Ferrara con percentuali di abitanti che preferiscono il manubrio al volante che oscillano tra il 22% e il 27%. Per arrivare infine al top di Pesaro e Bolzano, dove il 28% della domanda urbana di mobilità è soddisfatto dalla bici.

**La prima esigenza che poniamo è quella di rendere possibile il parcheggio della bici a chi già oggi la usa (o vorrebbe usarla) installando tante nuove rastrelliere** nei pressi di piazze, aree di parcheggio, locali pubblici, scuole, edifici pubblici, aree commerciali, nonché al loro interno per i rispettivi dipendenti e utenti. Si tratta di una misura semplice e dai costi limitati che può preludere alla realizzazione della **rete di velostazioni** cui il documento sul PUMS fa riferimento

Più complesso, ma ineludibile, è il tema della creazione di **una rete di percorsi ciclabili**. Quello di **Viale Magna Grecia**, come abbiamo detto più volte, da solo non offre un particolare contributo alla mobilità urbana: si tratta invece di **individuare e realizzare percorsi ciclabili che colleghino i quartieri periferici con il centro cittadino**.

In questo senso riteniamo che l'asse di penetrazione ipotizzato debba **collegare la Stazione Ferroviaria**, il cui spazio urbano va sottratto al degrado, **con Viale Magna Grecia attraverso due diramazioni che servano i quartieri** a maggiore densità abitativa di Tre Carrare/Battisti (prolungandosi poi verso il parcheggio di scambio di Cimino) e di Italia Montegranaro. Ad esso deve accompagnarsi il **ripristino dell'itinerario ciclabile verso San Vito** che può essere raccordato al **Lungomare**.

Infine **riteniamo che sia di grande interesse l'ipotesi di una CircumMarPiccolo ciclabile** che inserisca **Taranto nel sistema di itinerari regionali ciclabili a valenza prevalentemente turistica**.

Occorre **realizzare percorsi ciclabili sicuri e di qualità**, con una forte coerenza fisica e visiva. I tracciati per le bici devono essere fatti con criterio (i punti di origine e di destinazione non devono essere casuali ma coincidenti con forti attrattori di mobilità), il fondo stradale delle piste deve essere privo di difetti e irregolarità con caratteristiche tecniche che lo rendano **scorrevole, gradevole e percorribile** tutto l'anno.

## Trasporto pubblico

Noi pensiamo che sia venuto il momento di costruire le condizioni per **ridurre l'uso dell'automobile negli spostamenti urbani**: un forte contributo può venire dal **trasporto pubblico** che va privilegiato rendendo la sua scelta più conveniente rispetto all'uso del trasporto privato.

Non abbiamo mai condiviso la decisione assunta dalla precedente Amministrazione Comunale di abbandonare l'originario progetto di **collegamenti veloci**, in autobus, dal parcheggio di Cimino al centro di Taranto. Crediamo infatti siano necessari interventi che **garantiscano su tutti i principali percorsi** (non solo le linee portanti ma anche, il più possibile, quelle ordinarie) **corsie realmente preferenziali**, consolidando ed estendendo le scelte compiute in via Principe Amedeo, via Liguria e via Cesare Battisti, **migliorino frequenze e tempi di percorrenza anche** riconsiderando la lunghezza dei tragitti e **individuando** i punti di interscambio.

Per il **parco automezzi occorre innovarlo puntando sull'utilizzo di mezzi elettrici di ultima generazione** che pensiamo vadano preferiti sia alla tramvie su rotaia che ai filobus in considerazione dei costi di impianto/esercizio.

Concordiamo perciò con la **preferenziazione della sede delle direttrici ad alta frequentazione** e con tutte le misure atte a garantire una elevata velocità commerciale, da estendere il più possibile anche sulle linee ordinarie, il **ricorso a mezzi di trasporto ecocompatibili a trazione elettrica** sulla rete portante, la **sperimentazione di un servizio navetta elettrico**.

Concordiamo anche con **l'eliminazione del transito degli autobus extraurbani dalla Città Vecchia**, e l'esclusione dal centro di quelli provenienti da ovest per i quali va verificata la circuitazione all'interno della città compatta e l'eventuale utilizzo di parte dei percorsi utilizzati dal trasporto pubblico urbano.

Riteniamo **necessario, almeno per le direttrici ad alta frequenza, superare la sovrapposizione tra trasporto pubblico e trasporto privato, dedicando alle linee portanti un corridoio idoneo a doppio senso**.

E' importante innovare sia la **sostanza** che la **percezione** del servizio da parte dei cittadini, costruendo un sistema di **spostamenti rapidi, sicuri ed efficienti che possano essere percepiti come una valida e attraente alternativa al caos del traffico**. Rilevante in tal senso è anche la **certezza delle frequenze** e la **conoscibilità/comunicazione degli orari** di transito e assicurare rigorosa e costante attenzione alla **accessibilità e fruibilità** da parte di persone con disabilità non solo mediante generiche enunciazioni di principio ma con l'individuazione di specifiche soluzioni tecniche. Oggettivamente non partiamo da zero, ma non basta: siamo consapevoli delle difficoltà in cui versa il trasporto pubblico urbano in tutta Italia, non solo a Taranto, ma siamo convinti che, anche nella nostra città, ci siano spazi per **incrementi significativi dei passeggeri paganti** del servizio.

## Parcheggi

**Non servono megaparcheggi nel "centro del centro"** destinati solo a produrre un indesiderabile incremento del traffico veicolare privato: ci sembrano perciò **condivisibili le ipotesi contenute nelle Strategie d'intervento del PUMS**.

Ciò che serve è **rendere operativi i parcheggi di interscambio** posti ai margini della città, a partire da quelli di **Cimino** (protagonista di una sorta di infinita telenovela) e **Croce**; serve **valorizzarli**,

**insieme ai parcheggi di prossimità** esistenti (piazza Icco, baraccamenti Cattolica, ex Artiglieria, via Oberdan, via Pacoret), **adottando politiche tariffarie e collegamenti efficaci e rapidi con le principali destinazioni** urbane in modo da incentivarne l'utilizzo e valutare -al caso- la possibilità di **realizzarne altri attraverso il riuso** di volumi vuoti o di immobili, soprattutto pubblici, in stato di abbandono.

In questa ottica crediamo sia **utile la realizzazione proposta di due parcheggi di dimensioni significative alle estremità della zona soggetta a limitazione del traffico di attraversamento**, in adiacenza alla stazione marittima e a ridosso dell'arsenale.

Nel contempo crediamo sia possibile l'**adozione di politiche tariffarie volte a disincentivare la sosta prolungata dei non residenti**, da accompagnare all'istituzione di ampie **Zone 30** con effetti rilevanti sulla riduzione dell'inquinamento sia atmosferico che acustico e benefici sulla sicurezza, verificando la possibilità, per il centro e per le aree a più alta densità abitativa, di parcheggi destinati esclusivamente ai residenti connessi alla **riduzione degli spazi di sosta "a raso" nelle strade**.

## **Conclusioni**

Siamo convinti che le scelte sulla **mobilità** siano una **cartina di tornasole** (insieme a quelle sulla raccolta differenziata e sul verde urbano) della volontà di costruire un'altra Taranto, più rispettosa delle persone, della salute e dell'ambiente, più moderna e civile. **Pedoni, ciclisti, utilizzatori del trasporto pubblico hanno perlomeno gli stessi diritti degli automobilisti** e le loro esigenze non possono essere continuate ad essere compresse e subordinate all'uso, e a volte all'abuso, dell'auto privata. Per questo condividiamo l'idea che sia fondamentale agire sugli spazi urbani pianificando **un nuovo tipo di mobilità che metta al centro le esigenze di spostamento della persona e non del veicolo**; per farlo è necessario **rovesciare le gerarchie**, rendendo **l'andare in auto l'opzione meno concorrenziale** e fornendo **garanzie di sicurezza** per la cosiddetta utenza vulnerabile.

Essenziali appaiono, non solo nella fase di predisposizione del PUMS ma anche in quella di sua realizzazione e verifica, la presenza di **momenti preordinati di partecipazione** che allarghino lo spazio di condivisione delle scelte e delle verifiche sulla concreta attuazione del piano e sulle sue effettive ricadute.

Accanto agli interventi di maggiore portata - che possono presentare tempi di attuazione medio/lunghi - pensiamo sia necessario **individuare misure che, in tempi ravvicinati, indichino chiaramente la direzione di marcia** intrapresa, contribuendo così a creare un clima di attenzione e fiducia nei confronti del cambiamento, e costituiscano uno stimolo forte alla modifica di abitudini e comportamenti. In questo senso **chiediamo alla Amministrazione Comunale di adottare una reale tolleranza zero verso chi occupa strisce pedonali e scivoli per i disabili, e verso chi sosta normalmente in doppia fila** specie in arterie di grande rilevanza, e di **installare un congruo numero di nuove rastrelliere** nei pressi di piazze, aree di parcheggio, locali pubblici, scuole, edifici pubblici, aree commerciali.