



Fatti Sentire

La Lista Civica per Faenza

Sito web: www.faenzafattisentire.it

E-mail: info@faenzafattisentire.it

Tel. 3801428248

Relazione sul Piano Sosta

La Lista Civica Fatti Sentire, dopo un'attenta analisi del piano sosta proposto dall'Amministrazione, ritiene necessario esprimere la **propria opinione** sull'argomento, attraverso questo documento. Redatto, nei limiti del possibile, mettendo davanti a tutto **il buon senso e le idee** presenti nel nostro programma, per le quali molti cittadini faentini hanno ritenuto opportuno darci **fiducia**.

Secondo noi, non è possibile attuare, in qualsiasi città moderna, un piano sosta in un'ottica di lungo periodo **senza che questo sia integrato ad un piano della mobilità**. Gli addetti all'elaborazione di tale piano **non** possono omettere una componente così fondamentale! Il piano sosta non è un "progetto isolato" o un modo alternativo per trovare soluzioni a disagi, ma deve essere inserito all'interno di un più ampio e completo "**Piano regolatore Integrato della Mobilità**".
E questo non solo secondo noi.

Le normative in merito (Direttiva ministeriale per la redazione del PUT del giugno/1995) e gli atti di indirizzo della Comunità europea ("Libro bianco del 2001, del 2006 e "Libro verde" del 2007), indicano strategie specifiche per la sosta, che non deve essere più una **immotivata ed indifferenziata offerta di parcheggi**, ma la **conseguenza** di una valutazione dello sviluppo di **tutte le componenti della mobilità proiettate nel tempo**, per non fare investimenti economici e di spazi che potrebbero essere improduttivi ed inutili nel periodo medio-lungo. Inoltre l'incondizionata offerta di parcheggi - si legge nei documenti sopra citati, ma anche in tutte le principali conferenze e dibattiti sul tema - crea la spirale incontrollabile di un **continuo aumento dell'uso dell'auto** e quindi di una domanda di sosta senza limiti, ma soprattutto un **grave carico di costi pubblici** e collettivi incontenibili. L'aumento incondizionato di parcheggi per auto può ridurre gli investimenti, lo spazio e lo sviluppo della cosiddetta mobilità sostenibile - biciclette, trasporto pubblico, percorsi pedonali - che, invece, ha la capacità di ridurre la normale domanda di sosta degli autoveicoli, ampliandone di fatto l'offerta, e di aumentare l'uso dei parcheggi esistenti.

Quindi il **sistema della sosta** è una componente di un pensiero più ampio che deve funzionare insieme a **TUTTI** gli altri **sistemi** della mobilità tout-court, ovvero in un **unico, unitario ed omogeneo piano della mobilità**.

Inoltre, per non incorrere in malaugurate progettazioni, occorre condividere la **lungimiranza del piano della mobilità** per non attuare opere ed interventi facili nell'immediato, ma che possono avere conseguenze negative nel **futuro**, nell'economia pubblica e delle persone, nello spreco di spazio e di risorse utili per altre qualità della mobilità, dell'ambiente e della vita quotidiana delle persone e della nostra città.

E' prioritario comprendere come, dato il continuo incremento delle auto nei centri cittadini, la soluzione **non** sia di aumentare il traffico nei centri storici (ad esempio costruendo nuovi parcheggi o ampliando quelli già esistenti), ma di **ridurlo**.

Fatti Sentire non condivide quindi l'idea di un piano sosta studiato e basato sulla semplice riduzione del traffico **solo** per chi è alla ricerca di un parcheggio all'interno del centro storico della città di Faenza. Non è condivisibile neppure il pensiero che si cerca di far passare, ovvero quello di aumentare l'offerta di parcheggi (ove già dimostrato essere presenti), pensando che le auto circolino meno. E' vero l'esatto opposto, in quanto ciò non aiuta a diminuire il traffico, ma lo **incentiva**. Cercare insistentemente un parcheggio con la propria vettura equivale a **creare traffico**. Nel lungo periodo l'abitudine di usufruire di tale possibilità porterà il centro ad essere di dominio dei veicoli a motore, ovvero congestionato più di prima (dove il prima è di per sé, oggi, una situazione poco vivibile). L'esatto contrario dei centri storici veri, virtuosi che si vedono in giro per l'Italia e all'estero, che sono vivi e che funzionano. In questo modo si tende a mascherare un **mero bisogno economico** senza che si affronti il vero problema della mobilità all'interno del nostro Comune.

Passando agli aspetti più etici della questione, è interessante analizzare come l'attuazione di un piano sosta e della mobilità nella nostra città non dovrebbero comportare solo una semplice redistribuzione di risorse, ma anche una vera e propria sfida nell'inventare una nuova cultura della mobilità urbana. **La sfida posta dallo sviluppo sostenibile nelle zone urbane è immensa: si tratta di conciliare, da un lato, lo sviluppo economico delle città e l'accessibilità del loro territorio e, dall'altro, la qualità di vita e la tutela ambientale.**

È possibile promuovere uno **stile di vita meno dipendente dall'auto** mediante soluzioni innovative come la condivisione dell'automobile ("**Car sharing**"), l'utilizzo più sostenibile del mezzo privato attraverso il suo uso in comune ("**Car pooling**"), grazie al quale ogni auto trasporterebbe più persone e quindi le strade sarebbero meno intasate. Un'altra soluzione può essere la "**Mobilità virtuale**": telelavoro, teleacquisti, ecc..

Questo piano sosta appare debole in quanto non è in grado di risolvere il problema della mobilità cittadina, essendo stato concepito e realizzato **unicamente per soddisfare esigenze di parcheggio** come riscatto della concorrenza apportata dai centri commerciali alle attività del centro, esigenza **non reale** - come dimostrato dalle indagini svolte - presentatasi causa la **mancata pianificazione** delle precedenti amministrazioni e la **poca lungimiranza** sulle scelte apportate riguardo mobilità e trasporti. Di fatto non risolverà il problema dei parcheggi nel centro storico, ma ne creerà dei nuovi. Nello specifico, si vuole sottolineare come la **sola** creazione di parcheggi a pagamento (con la relativa tariffazione) può rilevarsi dannosa per chiunque voglia accedere al centro, dal momento in cui tale azione **non viene coadiuvata ed accompagnata dalla creazione di alternative concrete, reali e sostenibili all'uso dell'automobile per raggiungere il centro storico**. Alternative che possono assistere chi vorrebbe avere accesso allo stesso senza però dover pagare o pagando molto meno (ad esempio cittadini che non hanno intenzione o possibilità di pagare o più semplicemente, in maniera virtuosa, scelgono deliberatamente di lasciare la macchina fuori dal centro storico e che si trovano però a dover affrontare percorsi in eventuali condizioni difficili sia fisiche che ambientali).

Numerose città prima della nostra si sono trovate ad affrontare lo stesso identico problema (se non addirittura peggiore!).

Città come Ravenna, che sopporta un afflusso turistico certamente superiore a quello della città di Faenza, o come Cesena, che ha un maggior numero di abitanti, hanno fatto fronte a questa nuova problematica attuando scelte che di primo acchito hanno riscontrato non poche resistenze nella popolazione, ma che a lungo andare si sono invece rivelate **efficaci**. Proprio a Ravenna qualche anno fa ci furono reiterate proteste per la pedonalizzazione del centro storico, i commercianti stessi erano certi che l'allontanamento delle auto dal centro avrebbe reso l'afflusso di gente ancora più sterile rispetto alla situazione attuale. A distanza di qualche anno però è interessante notare come le opinioni siano radicalmente mutate. E' innegabile infatti come l'afflusso di gente per le vie del centro sia addirittura **umentato**, con la conferma della Notte d'Oro, appuntamento nato dalla possibilità quotidiana di fruire del centro storico, che per certo ha inciso nella candidatura di Ravenna a Capitale della cultura Europea.

L'immagine della città viene espressa sotto molte forme, e le città di ampio respiro culturale, come Faenza e Ravenna, devono, sotto molti aspetti, rappresentare un **esempio**.

Nel nuovo piano generale della sosta della città di Cesena (2010), si afferma che già alla fine dell'anno 1997 (si veda delibera di Giunta del Consiglio comunale di Cesena n° 918 dell'11/11/1997 e successive modifiche ed aggiornamenti) ci si rendeva conto che *“i commercianti riducevano le possibilità di sosta ai loro clienti, e il centro storico era particolarmente degradato da un'improduttiva ricerca di parcheggi con negative conseguenze sulla qualità dell'aria, degli spazi pubblici e sullo sviluppo abitativo e commerciale del centro storico”*. Il discorso si pone quindi, in questo caso, su un piano più riflessivo per quanto riguarda i titolari di attività in centro. Sono anni che si discute di tale argomento, ed è giunto a nostro parere il momento di essere **onesti** a riguardo.

Innanzitutto le associazioni di categoria, assieme ai commercianti stessi, dovrebbero comprendere che pretendendo il posto auto nei pressi immediati e/o più o meno distanti rispetto al luogo di lavoro, tolgono ai propri clienti la **possibilità** stessa di usufruire di un posto auto utile a rendere appetibile l'accesso al centro storico. Questa considerazione va inserita **solo ed esclusivamente** nel contesto di questo piano sosta, così come pensato dall'amministrazione. Teniamo a ribadire fermamente che la nostra posizione è, e rimane, quella di **portare in centro storico le persone e non le auto**.

Ecco che allora un piano sosta integrato a quello della mobilità deve diventare un **deterrente** al maggiore uso dell'auto. L'esempio principale su come ottenere questo effetto è l'organizzazione di un **vero** sistema di **parcheggi scambiatori** (o deposito, per non incorrere nel solito inutile commento che i parcheggi scambiatori esistono solo nelle grandi città), **integrato al trasporto pubblico**, che dia risposta alla domanda di sosta lunga anche a chi lavora nel centro cittadino e non utilizza l'auto durante l'orario di lavoro. Attraverso il **potenziamento** del servizio di TPL già esistente bisogna **collegare** il sistema dei parcheggi di scambio/deposito con il centro storico in maniera **continua** durante la giornata e con cadenza **regolare**. Inizialmente almeno negli orari di entrata ed uscita dei lavoratori del centro e nelle mattine di mercato. Inoltre, questi parcheggi scambiatori, anch'essi **già esistenti** (basti pensare al parcheggio dietro il Centro Marconi, a Piazzale Tambini - presso il PalaMokador - a Piazzale Pancrazi e a tanti altri), possono essere utilizzati tramite il sistema **Park&Ride**, che consiste nella possibilità di una **sosta giornaliera** a costo minimo (ad esempio € 1,00) con cui usufruire inoltre di un **servizio di trasporto pubblico** funzionale al lavoratore, che sia **continuo e certo**. Concretamente si potrebbe decidere di destinare **nell'immediato** una parte cospicua dei

proventi totali ricavati dalle entrate dei nuovi parcheggi a pagamento per **potenziare realmente il trasporto pubblico locale**. Riteniamo inoltre **inadeguato** il servizio di navetta “a chiamata”, come indicato nell’attuale piano sosta, in quanto crediamo sarebbe migliore un servizio effettuato ad intervalli prestabiliti.

Allo stesso modo però, non è a nostro parere possibile né tantomeno intelligente, ipotizzare la costruzione di eventuali parcheggi cosiddetti **scambiatori**, lasciando attivi nel più immediato centro storico una grossa quantità di parcheggi a pagamento (come indicato nel piano presentato), in quanto ciò **disincentiverebbe** l’utilizzo dei primi a favore degli ultimi. E’ altrettanto noto come, per far funzionare nella maniera adeguata i parcheggi scambiatori, sia necessario creare una **pedonalizzazione** importante del centro storico. Non dimentichiamoci che l’attuale pedonalizzazione è decisamente **insufficiente e troppo limitata** (una delle piazze è addirittura adibita a parcheggio..) e non regge il paragone con le vere pedonalizzazioni presenti nei comuni con un piano della mobilità **realmente** sostenibile.

Un’altra carenza dal punto di vista della mobilità sostenibile nella nostra città è da ricercarsi nel **servizio pubblico di biciclette**, ad oggi **decisamente inadeguato**. Le biciclette sono fatiscenti, le chiavi disponibili esaurite, segno di incuria e poco interesse.

Uno dei punti salienti del piano sosta riguarda certamente i **residenti**.

Fatti Sentire si esprime in modo favorevole riguardo l’introduzione dell’abbonamento per per i residenti in centro, purché esso assicuri però **in tutto e per tutto un posto auto riservato per ogni nucleo familiare**. Non attraverso l’inclusione di un posto nominativo (in quanto si creerebbe una corsa al posto più gradito) ma attraverso un calcolo tra zone (o quartieri) in cui venga previsto uno stallo a famiglia residente.

Ad ogni modo, per non ostacolare famiglie più numerose e magari con necessità di disporre di più automezzi all’interno del nucleo, va introdotto ugualmente un abbonamento per un’eventuale seconda e un ulteriore abbonamento per una terza autovettura, ma a prezzi percentualmente aumentati rispetto al primo abbonamento e senza l’esclusività del posto auto assicurato come accadrebbe invece per il primo abbonamento.

Sarebbe opportuno intraprendere un cammino legato alle ristrutturazioni, in concerto con l’ufficio tecnico, primo passo che può determinare il cambiamento.

E’ risaputo che nel nostro centro storico c’è stata la passata abitudine di convertire garage in negozi e taverne (con i risultati a tutti conosciuti), crediamo che per le nuove **ristrutturazioni** sia importante valutare, a seconda dei casi, la possibilità di ricavare il proprio posto auto.

Un’altra considerazione va fatta sicuramente sulla scelta dell’amministrazione di limitare il piano della sosta al **solo** centro storico. Riteniamo che fosse necessario regolamentare l’**intero centro abitato**. Quando la sosta non è indicata, prevale il cosiddetto “parcheggio arbitrario”. Quest’altra criticità va sicuramente affrontata già nell’**immediato**, per non trovarsi poi di fronte allo stesso problema ingigantito fra qualche tempo. Pensiamo per esempio alla difficile situazione che si verrà a creare nelle strade **immediatamente adiacenti** alle mura del centro.

Un altro punto saliente sul quale sarebbe importante riflettere è la **partecipazione** della cittadinanza all’introduzione del piano. Fatti Sentire contesta le modalità in cui questo piano generale della sosta è stato presentato alla cittadinanza in quanto semplicemente **esposto** in una serie di 3 incontri serali, senza

aver organizzato in precedenza una vera e propria campagna di partecipazione (e non di semplice comunicazione, come è stato fatto) che coinvolgesse maggiormente la cittadinanza in primis, seguita dai vari comitati di rappresentanza e le associazioni di categoria, fino ad arrivare a tutti gli schieramenti presenti nell'attuale Consiglio comunale.

In conclusione vogliamo anche esprimere il nostro parere sul **sondaggio** uscito recentemente riguardo al piano sosta. Pensiamo che la **decantata partecipazione** sia stata in realtà un coinvolgimento avvenuto in maniera tardiva, non a monte di una bozza di progetto (rivelatasi poi definitiva), ma **solo** dopo l'effettiva creazione dello stesso. Il sondaggio, non conoscitivo, dava alternative all'interno di **variabili minime**, non appurava la vera utilità e modalità del piano, ma ricercava maggiori consensi all'interno dello stesso. Questa operazione è la classica operazione di mercato per **indirizzare** il "cliente" verso scelte **già stabilite** in precedenza.

Il Comune non è un negozio, ma una comunità, se la si vuol far partecipare, la si deve **coinvolgere**. Lo si può fare tramite incontri e anche sondaggi non paventando però opzioni a quiz o mostrando le proprie scelte (nobile, ma non utile), ma chiedendo cosa si vuole ottenere per poi proporre le eventuali alternative.

Nella sostanza il Piano Generale del Traffico presentato da questa amministrazione appare di buone intenzioni **solo nella sua introduzione**, dove vengono posti all'attenzione del lettore molti degli aspetti fondamentali che andrebbero discussi ed eventualmente approvati per fornire un contributo migliorativo al problema del traffico, salvo poi però rivelarsi **totalmente inadatto e inadeguato**, soprattutto perchè **non fa parte di un più ampio piano generale della mobilità urbana dell'intera città**.

Lista Civica Fatti Sentire