

Trieste per tutti. Mobilità sostenibile 2011 -2016



L'obiettivo:

Questo documento è un contributo per cambiare il modo di muoversi a Trieste. Vogliamo che la mobilità in città sia per tutti, sia sostenibile e che migliori la salute e il benessere dei cittadini. Presentiamo perciò una serie di proposte su cui lavorare nei prossimi cinque anni per attuare una mobilità sostenibile a Trieste. Tali proposte possono e devono essere approfondite e sviluppate attraverso percorsi partecipati di attenta pianificazione urbana.

La mobilità sostenibile

La Mobilità Sostenibile prevede l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi ai veicoli a motore privati per gli spostamenti quotidiani: a piedi, in bicicletta, con mezzi pubblici o con i mezzi di trasporto privato ma condivisi con altri utenti ([car-pooling](#) e [car-sharing](#)).

La mobilità sostenibile può giocare un ruolo importante per il benessere di tutti. Spostamenti sostenibili riducono, infatti, le emissioni di gas climalteranti, l'inquinamento acustico e atmosferico, la congestione, il degrado delle aree urbane, il consumo di territorio e gli incidenti stradali.

Mentre nell'industria e nel settore domestico i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti vengono ridotti, nel settore dei trasporti invece essi sono in espansione. Per questo la mobilità sostenibile è uno strumento essenziale per raggiungere gli obiettivi di Kyoto.

La pianificazione urbana deve mirare alla riduzione degli spostamenti e della loro lunghezza ("città delle vie brevi"), tramite la riqualificazione delle aree centrali ad alta densità abitativa, ed una buona distribuzione dei servizi su tutto il territorio, in particolare nelle periferie promuovendo il loro collegamento tramite percorsi sostenibili.

Non è immaginabile una diversa realtà del vivere le nostre città invase dai veicoli privati a motore senza delle azioni tese a disincentivarne l'uso ed a premiare le scelte consapevoli e virtuose.

Un nuovo muoversi a Trieste:

Il diritto alla mobilità è di tutti a partire dalle persone con disabilità, gli anziani, e i bambini. Il Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503. ("Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici") deve essere il riferimento per riprogettare e ripensare la nostra mobilità.

Si deve infatti puntare a:

- rimuovere gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio e impediscono la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
- installare accorgimenti e segnalazioni che permettano l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.

Ognuno di noi si trova ad essere in qualche momento pedone. La **circolazione pedonale urbana** costituisce una notevole quota di spostamenti. La priorità ai motoveicoli privati limita lo spostamento dei cittadini, in particolare persone con disabilità, anziani e accompagnatori di bimbi, ed espone queste categorie di cittadini a un rischio notevole: ricordiamo infatti che la percentuale di incidenti che coinvolge i pedoni, è molto elevata (1/3 degli incidenti mortali coinvolge pedoni, la metà sono bambini!).

Solo una tutela dei pedoni e una politica attenta alle loro esigenze può ricondurre a città vivibili, alla riqualificazione degli spazi collettivi, storico-artistici e ambientali.

Anche a Trieste (come da anni avviene in molte città europee) la **ciclabilità** dovrebbe divenire parte integrante della mobilità urbana, grazie allo sviluppo di una rete di piste/corsie ciclabili che attraversano la città. Tale rete permetterebbe di superare quello che è il vero ostacolo al muoversi in bici oggi in città: non le salite ma la mancanza di sicurezza per il ciclista urbano. Le scelte in favore della ciclabilità devono essere coordinate e promosse da un Ufficio Biciclette e guidate da un Biciplan che serve a distribuire nel tempo gli interventi necessari. Con una serie coordinata di azioni/interventi a favore della ciclabilità si potrebbe raggiungere, nel medio termine, a Trieste, una percentuale di spostamenti in bici del 10/15% sul totale. Un risultato che porterebbe numerose ricadute positive per tutti, non solo per chi sceglie la bici.

Il **trasporto pubblico** deve superare in qualità (capillarità spaziale e temporale, frequenza, velocità, comodità, convenienza economica) il traffico privato motorizzato. La rete triestina deve essere rafforzata con un asse veloce in sede propria (Stazione centrale-zona industriale) che può essere un percorso tramviario o filoviario ad alta frequenza. La scelta dovrebbe derivare da uno studio di fattibilità condotto senza pregiudizi, sull'esempio delle più recenti realizzazioni europee ed italiane.

Diventa inoltre fondamentale per la città lo sviluppo di politiche a favore dell'**intermodalità**, intesa come uso combinato di diversi mezzi di trasporto, come la possibilità di caricare bici nei bus e sui traghetti, l'istituzione di parcheggi di scambio, il bikesharing etc.

Infine vanno considerati cittadini con diritto alla mobilità sicura ed in forma autonoma **i bambini ed i giovani** verso i quali è necessaria maggior attenzione per garantire loro il diritto a muoversi, ricordando che ogni intervento messo in atto per loro sarà in ogni caso vantaggioso per tutti.

I bambini sono gli adulti di domani: il loro comportamento è condizionato dal nostro esempio. Pertanto è nostra responsabilità acquisire, eseguire e trasmettere loro stili di vita più sani e rispettosi nei confronti dell'ambiente, della società, dei singoli individui e di se stessi.

Oltretutto i bambini sono maggiormente penalizzati dai danni causati dal traffico inutilmente inquinante: basti ricordare che l'esposizione ai tossici ambientali è, in rapporto al loro peso, maggiore da 2-3 volte rispetto all'adulto ed avviene su individui in cui molti organi e funzioni sono ancora in via di sviluppo. Il rischio di patologie anche gravi ha inoltre maggiore possibilità di estrinsecarsi in relazione alla più lunga aspettativa di vita. Non ultimi vanno considerati i danni provocati da uno stile di vita caratterizzato da limitato movimento e cattive abitudini (per es. l'obesità).

Tutto questo porta a identificare le seguenti azioni prioritarie generali per la mobilità:

- *Ampliare e collegare le zone pedonali, con adeguato arredamento urbano (aiuole, alberi, panchine, fontanelle, servizi igienici,...) che tenga conto della mobilità di tutti;*
- *Diffondere il ricorso a zone 30, ossia a strade in cui la priorità è data alla circolazione di pedoni e ciclisti ed i mezzi a motore devono rispettare il limite dei 30 km orari.*
- *Promuovere una campagna di educazione stradale per il rispetto delle regole e di incremento della sicurezza per tutte le categorie di utenti della strada, che abbia come prospettiva di riferimento la mobilità sostenibile.*
- *Redigere un piano urbano della mobilità (PUM) integrato che tenga in debito conto ogni aspetto della mobilità (biciplan, aree pedonali, trasporto pubblico etc).*
- *Promuovere campagne di educazione alla mobilità sostenibile rivolta alle nuove generazioni e non solo.*
- *Abbatere barriere architettoniche e percettive in ogni ambiente di vita pubblico e promuovere la loro rimozione nel privato, in aree urbane, nei trasporti urbani ed extraurbani, secondo il principio di progettazione accessibile ed universale.*

Accanto a queste azioni generali abbiamo previsto una serie di azioni/interventi puntuali in sei diversi aspetti della mobilità: 1) pedonalità 2) ciclabilità 3) trasporto pubblico 4) intermodalità 5) mobilità dei bambini 6) mobilità dei persone con disabilità.

Per ognuna di questi riportiamo di seguito una lista di azioni/interventi che proponiamo di fare nella nostra città.

Pedonalità:

- Verificare i tempi di segnaletica (semafori) in relazione all'uso per i pedoni
- Collocare pedane salvagente in relazione alle fermate bus con priorità nel centro città
- Controllare traffico e sanzioni, ai fini della sicurezza pedoni (ad es. precedenza sulle strisce pedonali, divieto di sosta dei veicoli agli imbocchi delle strisce, alle fermate dei bus, sui marciapiedi oltre le sagome consentite)

- Rispettare le strisce pedonali con la messa a punto di rialzi per gli attraversamenti

Ciclabilità:

- Istituire Ufficio Biciclette
- Installare parcheggi e attrezzature per la sosta delle bici con la realizzazione entro 2 anni di almeno 100 parcheggi ergonomici di cui la metà coperti
- Realizzare i seguenti percorsi ciclabili: in tempi rapidi la ciclabile Stazione FS-Rive-via Orlandini; gli assi ciclabili portanti, Stazione - piazza Foraggi e Rive - rione di San Giovanni ; riqualificare il percorso Stazione FS -Barcola;
- Realizzare il collegamento ciclabile Trieste - Muggia;
- Connettere aree periferiche ed altipiano con percorsi ciclabili sicuri
- Studiare la possibilità di autorizzare il transito delle bici sulle corsie preferenziali dei bus
- Progettare e realizzare un percorso ciclabile di collegamento fra le sedi universitarie e dotare le stesse di parcheggi per biciclette.
- Prevedere una corsia ciclabile contromano nelle strade a senso unico con velocità limitata ai 30 km/h qualora si trovino su percorsi strategici per la ciclabilità.
- Realizzare progetti di promozione dell'uso della bici tra i giovani
- Promuovere la ciclabilità all'interno delle aziende (Bike to work)
- Promuovere presso i privati l'incentivazione della sosta per la bicicletta in aree condominiali, esercizi pubblici, spazi di lavoro, etc..

Trasporto Pubblico:

- Realizzare uno studio di fattibilità per tranvia o filovia su uno o più assi principali
- Realizzare sistema di informazione utenti alle fermate in tempo reale ("paline")
- Controllare la sosta abusiva alle fermate dei bus (impiego di ausiliari del traffico)
- Istituire Servizi a chiamata per aree periferiche e categorie con necessità specifiche e servizi flessibili.
- Chiedere alla Regione una immediata realizzazione dell'integrazione tariffaria (card regionale)
- Riproporre il Progetto "Bus-Pedone" per rendere più accessibili molte fermate: raccordi dei marciapiedi per salire e scendere, minori dislivelli tra le pedane dei bus ed i marciapiedi, posteggi riservati nelle vicinanze per consentire l'interscambio, etc.
- Studio di formule tariffarie promozionali/incoraggianti per chi rinuncia al mezzo privato a motore e/o per uso familiare/collettivo del mezzo pubblico
- Permettere il Trasporto su autobus di passeggeri, carrozzine, bici per favorire l'intermodalità
- Migliorare l'informazione del trasporto pubblico con mappe, infomobilità etc..
- Estendere le corsie preferenziali per il trasporto pubblico

Intermodalità:

- Realizzare parcheggi sicuri coperti per bici presso la stazione FS e le principali fermate degli autobus
- Far caricare almeno 10 bici sul Delfino Verde
- Installare passerelle di accesso sui servizi marittimi con caratteristiche previste dalla normativa, per larghezza e pendenza
- Garantire la possibilità di caricare le bici sugli autobus
- Realizzare parcheggi di interscambio tra bici e auto privata
- Promuovere il pieno utilizzo parcheggi di interscambio tra mezzo privato/ trasporto pubblico
- Promuovere il Bike sharing
- Promuovere il Car pooling
- Costituire una società per il servizio di Car sharing a Trieste
- Pianificazione una rete di ricarica per mezzi elettrici (carrozine/ bici etc..)

Mobilità Bambini e giovani:

- Ripensare alla viabilità in prossimità degli Istituti/"Distretti" Scolastici limitandone l'accessibilità negli orari di entrata/uscita degli studenti o istituendo in modo permanente delle zone 30
- Incentivare la progettazione di "Pedibus" nelle scuole che ne fanno richiesta a patto che questo avvenga attraverso una seria progettazione partecipata dei percorsi
- Incaricare le Circoscrizioni di aprire tavoli di confronto con gli Istituti scolastici/le famiglie e i bambini sul tema della mobilità scolastica.
- Promuovere progetti di studio dei percorsi pedonali da parte dei servizi SIS che accompagnano i bambini dalla scuola al ricreatorio.
- Promuovere il "Pedibus" come servizio sostitutivo al pre-accoglimento.
- Promuovere la costituzione di una rete rionale di percorsi sicuri per recarsi alle varie agenzie educative (scuole, ricreatori, società sportive, oratori) e parchi giochi
- Permettere l'accesso agli autobus mediante pedana mobile ai bambini in carrozzina o passeggino
- Installare parcheggi bici presso ricreatori e scuole e luoghi di aggregazione dei ragazzi per favorire l'autonomia di spostamento dei ragazzi
- Promuovere progetti di educazione stradale con al centro la mobilità dei ragazzi e non quella degli adulti
- Inserire nei criteri di assegnazione degli asili nido e scuole materne la vicinanza all'abitazione e/o al posto di lavoro.

Mobilità persone con disabilità:

- Estendere gli accessi facilitati delle aree pedonali: alcuni marciapiedi che danno accesso alle zone pedonali, non hanno l'invito facilitato per persone disabili- in altri casi continuano ad essere chiusi da paletti e catene (vedi piazza della Repubblica o i panettoni sulle Rive e in piazza Dalmazia)

- Estendere la disponibilità di posteggi riservati.
- Realizzare percorsi accessibili a tutti (disabili, mamme con passeggini, anziani, etc.)
- Realizzare pavimentazioni con dislivelli minimi (rispettando precise norme), senza buche, griglie dei tombini larghe max cm. 2 (per non farvi cadere le ruote delle carrozzine e bastoni) posti trasversalmente e non perpendicolarmente al percorso, dislivelli e "fughe" troppo spesso larghe e profonde tra i masegni delle nuove pavimentazioni, etc.
- Realizzare pavimentazioni nuove rispettando le pendenze massime previste dalla norme (1%!) ed evitando le enormi pendenze "trasversali" (vedi errori nelle pavimentazioni recentemente realizzate: via Einaudi, piazza Borsa, etc.)
- Promuovere una sinergia costante con la Consulta Provinciale delle Associazioni dei Disabili che mette in rete le associazioni del territorio, garantendo la coesione tra le diverse forme di disabilità, psichica, fisica e sensoriale;
- Garantire il transito e la sosta nelle zone a traffico limitato e alle isole pedonali urbane ai mezzi al servizio delle persone con disabilità munite del contrassegno di cui al D.P.R. 503/1996.

Metodo:

L'approccio a una nuova mobilità deve guardare alla gestione dell'intero processo di cambiamento, intervenendo sulle infrastrutture, sui servizi, sulla pianificazione urbanistica e sul cambiamento dei comportamenti individuali. Queste trasformazioni complesse richiedono un approccio partecipato competente e interdisciplinare, con il coinvolgimento di tutti i potenziali destinatari delle trasformazioni (cittadini in generale, categorie deboli, operatori economici, ecc.).

Devono quindi essere promosse le reti sociali e i contatti tra esse al fine di ottenere una partecipazione adeguata, rispettosa ed aperta al contributo di tutti. Le informazioni, i dati ed i progetti devono essere condivisi e facilmente accessibili, affinché la partecipazione possa essere anche di qualità ed efficace nella definizione degli obiettivi e nella progettazione delle azioni.

il processo di pianificazione deve essere strutturato in modo da garantire la partecipazione informata dei cittadini, anche con modalità innovative riprese da esperienze estere ("dibattito pubblico" francese, "giuria dei cittadini" inglese, ecc.)

La mobilità dolce deve essere adeguatamente promossa, informando i cittadini sugli effetti del trasporto privato motorizzato su salute e ambiente e sui possibili vantaggi economici e sociali derivanti dal cambiamento.

Infine il processo di trasformazione deve essere monitorato utilizzando indicatori affidabili e largamente riconosciuti, che rilevino l'efficacia degli interventi con misure di inquinamento ambientale (ad esempio qualità dell'aria come da documenti allegati), di consumo di suolo e di energia ad opera dei trasporti e della quota di utilizzo di veicoli privati. Devono essere monitorati anche gli effetti sanitari, sociali, culturali, economici, paesaggistici e in generale relativi alla qualità della vita.

Hanno sottoscritto il documento:

Ulisse-Fiab

Uisp

Legambiente

Coped Cammina Trieste

C.U.P.H., Coordinamento Provinciale Delle Associazioni Dei Disabili

Anglat

ACP, Associazione Culturale Pediatri

ISDE Medici Per L'ambiente

WWF Trieste

Gruppo Trieste In Bici

Comitato Lavoratori e Utenti Per I Servizi Essenziali