

Mobilità sostenibile, una proposta per Parma

1. Lo stallo del progetto di metropolitana, un'occasione per elaborare nuove strategie per la mobilità

La città è in attesa di conoscere quale sarà la decisione della Giunta comunale sulla metropolitana e sulla sua effettiva attuazione. Questo stand-by può rappresentare un'occasione preziosa per approfondire le prospettive di una mobilità sostenibile a Parma.

Le riflessioni su questo tema sono condizionate, sin dal 2004, dalla questione "metropolitana-sì/metropolitana-no" e ciò non ha certamente aiutato a sviluppare proposte alternative credibili. Il fatto che nel frattempo il progetto sia andato avanti, che l'opera sia stata appaltata, che si siano già impegnate ingenti risorse economiche rende più intricata la questione.

Non ci nascondiamo che le diverse appartenenze politiche e gli interessi rilevanti che ruotano attorno al progetto rischiano di drogare il dibattito, trascurando le esigenze della città nel settore della mobilità.

Il gruppo di lavoro, promosso dal Circolo del Borgo, a cui hanno aderito Legambiente e WWF Parma, cerca in questo contesto di esprimere la propria voce indipendente, nella prospettiva di un contributo originale, avanzando una proposta di metodo e di merito.

Il **documento redatto nel giugno dell'anno scorso dal Circolo del Borgo** e sottoscritto anche dalle associazioni ambientaliste di Parma, Legambiente e WWF, in cui si esaminavano criticamente le prospettive della mobilità sostenibile, disponibile sia sul sito del Borgo, (www.ilborgodiparma.it/documenti/ParmaDomani/metro_mob_sost.pdf), sia su quello di Legambiente, conserva, ancora oggi, tutta la sua attualità.

A Parma avvengono mediamente 400 mila spostamenti al giorno, di cui circa il 75 % sono su auto privata. La tendenza è di un costante aumento. In città **i fenomeni di inquinamento dell'aria, da polveri sottili e da ozono sono rilevanti**, con sforamenti costanti dei limiti di legge. La causa prima di tali inquinamenti è l'auto.

E' necessario quindi pensare ad **interventi strutturali forti sulla mobilità, che abbiano alla base un nuovo sistema di trasporto pubblico** e che favoriscano contestualmente l'uso di mezzi alternativi all'auto, la bicicletta in particolare. L'obiettivo deve essere quello di una mobilità sostenibile, che non penalizzi il bisogno di efficienza, rapidità, che contraddistingue il nostro sistema sociale ed economico.

L'idea di metropolitana, che fu lanciata nel 2004 dalla Giunta Ubaldi, si inseriva in un'ottica di grandi investimenti operati da quella Amministrazione. Dopo avere potenziato il sistema viabilistico della città, tra il 1998 e il 2005, la nuova scommessa era una proposta radicalmente innovativa per il trasporto pubblico. L'idea era ambiziosa, le finalità del tutto condivisibili, ma la risposta tecnica, una metropolitana quasi tutta in sotterranea, ha da subito generato profonde perplessità. La stessa evoluzione in itinere del progetto a seguito del parere parzialmente negativo della Provincia, che condusse dalle iniziali tre linee a solo due, di fatto contribuì a ridurre la capacità di risposta organica ai temi della mobilità.

Gli aspetti critici di questo progetto di metropolitana sono apparsi, da subito, sostanzialmente tre:

- una sottostima dei costi di realizzazione;
- una sovrastima della previsione di domanda, ovvero del numero di utenti;

- l'inadeguatezza della infrastruttura, pure a fronte di un investimento enorme di risorse, in relazione al sistema locale di mobilità.

L'errore metodologico di base è da ricercarsi nei tempi ristretti in cui il progetto venne concepito, redatto, pubblicato, una fretta che ne impedì un'elaborazione adeguata, senza riuscire a promuovere un dibattito preventivo con la città. Si scelse invece di proporre un progetto già pronto e confezionato, nell'illusione di procedere con tempi di attuazione rapidissimi.

A distanza di cinque anni si deve invece rilevare che il progetto si è inceppato, cadendo in parte nelle sue stesse contraddizioni. Il cronoprogramma di allora è risultato disatteso (i lavori avrebbero dovuto essere già oggi a buon punto) e quel dibattito che non fu promosso allora, arriva a svilupparsi solo adesso, in condizioni rese tuttavia estremamente complesse da un appalto e un contratto già sottoscritti e dalle ingenti risorse ad oggi già spese.

2. Le risorse destinate alla metropolitana devono essere rinegoziate, per conservarle nel capitolo del trasporto pubblico e della mobilità sostenibile

L'obiettivo oggi deve essere quello di conservare alla città ed in particolare al capitolo del trasporto pubblico e della mobilità sostenibile i finanziamenti già erogati, elaborando proposte alternative efficaci, senza tradire le finalità generali del progetto.

Non è ad oggi del tutto chiaro quale possa essere lo spazio reale di concreta conferma dei finanziamenti pubblici già stanziati, nel caso di sostanziali varianti all'attuale progetto di metropolitana.

Riteniamo tuttavia che **l'unica strada possibile sia quella una rivisitazione radicale del progetto**, che ne mantenga quelle finalità che hanno reso possibile il suo inserimento tra le opere strategiche nazionali e quindi l'erogazione del contributo.

Se questo potesse essere un pensiero condiviso, la città dovrebbe sentirsi collettivamente impegnata verso uno sforzo comune di rinegoziazione del finanziamento con lo Stato, tramite il Ministero e CIPE, valutando nel contempo il ruolo concreto, che oggi assume il Contraente Generale, che è evidentemente, a pieno titolo, parte in causa. Ma questo sarà soprattutto competenza dell'Amministrazione comunale, la quale ha un compito difficile, su cui misurerà tutta la propria autorevolezza e credibilità.

Crediamo che si debba tentare questa strada.

Un punto tuttavia deve essere centrale, riguardo all'eventuale riutilizzazione dei finanziamenti pubblici: **non deve avvenire che lo stallo in cui la vicenda sembra essersi arenata, possa diventare l'occasione per accordi al ribasso**, come potrebbe essere per la realizzazione di infrastrutture, che allontanino la soluzione delle problematiche di una mobilità sostenibile.

E, pur nelle difficoltà oggettive in cui ci si trova, non potrà comunque essere trascurata in questa fase **una effettiva partecipazione della città alle fasi decisionali**, in modo da evitare gli errori già compiuti nel passato, costruendo il più ampio consenso attorno ad una strategia condivisa.

3. Una alternativa possibile: dalla metropolitana sotterranea ai sistemi di superficie

Continuiamo a pensare, come dicevamo nel documento di un anno fa, che la soluzione corretta per Parma sia quella di **una mobilità che abbia come elemento portante un nuovo sistema di trasporto pubblico di superficie, a guida vincolata, articolato a rete**. Un sistema integrato con quello già progettato di scala provinciale e regionale, che sfrutta ed integra i percorsi

ferroviari, per collegare la città ai centri limitrofi.

E' una scelta che presuppone progettualità, una profonda conoscenza e valutazione del sistema urbano, la volontà di coordinare più interventi ed esigenze, a cominciare da quelli del traffico veicolare, e soprattutto di quello ciclabile.

Ma è una strada necessaria, che non tradisce la finalità alla base dell'idea di metropolitana; rispetto alla metropolitana sotterranea. **una metrotramvia di superficie** ne migliora radicalmente la capacità di attrazione dell'utenza, con costi di costruzione e di gestione drasticamente più contenuti.

Invitiamo quindi a studiare i molteplici buoni esempi realizzati, ed in esercizio, come le metrotramvie di città come *Montpellier, Strasburgo, Friburgo*, solo per citarne alcune.

Per quanto avviene in Italia, **un riferimento utile per Parma è quello in fase di realizzazione in una città difficile come Firenze**, che ha scelto anch'essa di puntare sulla tramvia di superficie. La decisione recente del Sindaco Renzi di risolvere il nodo di Piazza Duomo, per cui è stata avviata una radicale pedonalizzazione, ha dato il via libera al completamento del progetto.

Può essere un suggerimento anche per Parma la scelta operata, sempre a Firenze, di **dare vita ad una società mista pubblico-privata per la realizzazione dell'opera e per la sua futura gestione**, che favorisca l'ingresso di capitali e di competenze in soccorso di una finanza pubblica che anche a Parma soffre di carenza di risorse.

Quello che è possibile a Firenze, è certamente fattibile anche a Parma.

A Parma si avrà inoltre l'opportunità di **integrare il nuovo sistema con la rete filoviaria esistente**, una rete moderna, ma ancora sacrificata ai vincoli del traffico in cui è imprigionata.

Si dovrà **coniugare trasporto pubblico e mobilità ciclabile, anche dal punto di vista della efficienza e sicurezza**. La bicicletta è il mezzo tradizionale di spostamento breve in città. Le piste ciclabili, oggi insufficienti e spesso pericolose, devono essere rese funzionali, sicure, indipendenti dalla viabilità automobilistica e dei mezzi pubblici.

E' necessario tuttavia che non si perda di vista l'esigenza centrale di un **coordinamento con tutte le fasi di pianificazione urbanistica e con i grandi progetti in cantiere**. Il nuovo sistema di mobilità deve porsi come elemento di riferimento centrale su cui sviluppare il futuro di Parma.

Se **il nuovo PSC** su cui si è iniziato a lavorare vorrà veramente prefigurare un'idea di città che abbandona un'espansione a macchia d'olio, preferendovi un modello policentrico, appare evidente che il sistema insediativo dovrà sorreggersi su una rete sostenibile di mobilità. Così come il nuovo sistema di trasporto pubblico si dovrà coordinare con i grandi progetti in corso, dalla nuova Stazione, a Piazza Ghiaia, alle greenways, **un'occasione per riqualificare il sistema generale degli spazi pubblici, della viabilità, della mobilità pedonale e ciclabile**.

Occorrerà fare presto e sarà importante che ciascuno faccia la sua parte. Se la città di Parma avrà il coraggio di puntare su un sistema di tramvia di superficie, **anche gli enti sovraordinati, Regione e Provincia in particolare, devono assumersi il compito di accelerare i processi di realizzazione del già previsto sistema di trasporto su ferro di scala provinciale**, perché possano crearsi le condizioni di una effettiva intermodalità.

Il Borgo - Gruppo Parma Domani con Legambiente Parma e WWF Parma

Paolo Scarpa (Coordinatore), Eugenio Caggiati (Il Borgo), Francesco Dradi (Legambiente Parma), Nicola Dall'Olio (WWF), Alfredo Alessandrini, Italo Borroni, Sandro Campanini, Paola Cavallini, Luciano Ceci, Stefano Della Santa, Fabio Faccini, Daniele Ferretti, Lorenzo Frattini, Giuseppe Iotti, Mariano Pedrelli, Marzio Pavarani, Aldo Sartini, Riccardo Tonioli

Parma, 16 novembre 2009