



Spett.le

COMUNE DI MELEGNANO

Melegnano, 16 maggio 2011

Con riferimento alla prossima redazione del **PIANO URBANO DEL TRAFFICO** di seguito vi sottoponiamo le proposte e osservazioni della nostra associazione.

La **Federazione Italiana Amici della Bicicletta** (FIAB onlus), ritiene la mobilità sostenibile elemento fondamentale per una politica di sviluppo economico del territorio che sia compatibile con la tutela della salute e dell'ambiente.

L'associazione **L'ABICI-FIAB**, aderente alla FIAB onlus, è attiva sul territorio da ormai cinque anni. L'associazione svolge attività di promozione della mobilità sostenibile di cui la **mobilità ciclistica è uno degli elementi imprescindibili per una moderna ed efficace politica di mobilità delle persone e per una migliore qualità della vita dei cittadini.**

Più che entrare in un dettaglio specifico strada per strada, quartiere per quartiere, almeno in questa fase preferiamo dare delle indicazioni generali che danno il senso di come dovrebbe essere strutturata la città di Melegnano per una **nuova mobilità delle persone.**

La struttura della città di Melegnano, con un territorio non molto vasto, un centro storico densamente urbanizzato, quartieri periferici non molto lontani dal centro storico e alcune situazioni particolari come l'abitato al di là della via Emilia e di V.le della Repubblica, presenta principalmente:

1. problemi di traffico di attraversamento in alcuni orari tipici del pendolarismo e negli orari di entrata/uscita delle scuole,
2. un utilizzo intensivo del centro storico con ogni mezzo di trasporto motorizzato (auto, moto, scooter...) nelle ore serali dei week-end
3. grandi flussi di traffico sulle due arterie via Emilia e V.le della Repubblica
4. carenze di posti auto per i fruitori della città e in alcune zone per gli stessi residenti

Nei nostri ragionamenti partiamo dal presupposto che **la città è della persona** che si muove in modo diverso nelle diverse situazioni e riteniamo che vada posta la massima attenzione alla sicurezza dei soggetti più vulnerabili che sono quelli non motorizzati.

Inoltre, riteniamo che il **Piano Urbano del Traffico** debba riorganizzare gli spazi e vada accompagnato da un **Piano Urbano della Mobilità** con l'obiettivo di modificare il modello di mobilità basato oggi quasi esclusivamente sull'uso dell'auto privata per dare alla città un aspetto più gradevole, togliendo dalle strade il maggior numero di auto, un minor inquinamento dell'aria e acustico, una maggiore vivibilità generale.



Tutto ciò premesso partiamo dall'assunto che è scientificamente provato che **la velocità è il primo fattore di insicurezza delle strade** e dunque il primo intervento deve essere quello di attuare interventi tali da consentire su quasi tutto il territorio della città una velocità massima di 30km/h.

La moderazione della velocità porta ad una serie di vantaggi:

1. un abbassamento del tasso di inquinamento dell'aria,
2. la città molto compatta spesso non permette possibilità diverse se non la condivisione degli spazi e la sicurezza per l'utenza non motorizzata è data essenzialmente da una bassa velocità.
3. il creare spazi condivisi puntando sulla bassa o bassissima velocità disincentiva l'attraversamento dei non residenti.

Il tema della **carenza di parcheggio** è difficilmente risolvibile se non si punta ad un graduale cambiamento di abitudini verso un non utilizzo dell'auto privata. Questo perché gli spazi disponibili per i parcheggi non riusciranno mai a soddisfare il crescere del numero di auto private.

In ogni caso **alcuni parcheggi di dimensioni importanti sono però necessari e vanno fatti fuori dal centro storico**. In centro possono restare alcuni parcheggi a rotazione a pagamento - non un importo simbolico ma significativo perché lo spazio in centro è prezioso - , con una particolare attenzione a situazioni particolari come handicap, donne incinte, persone anziane con difficoltà di deambulazione, momentanei problemi di deambulazione, attività di breve durata (acquisti veloci, consegne...).

Il **carico e scarico merci** va gestito e consentito solo in alcune fasce orarie.

Anche lo **spazio per i residenti** deve essere governato in un'ottica di graduale disincentivo all'acquisto di seconde, terze auto private, prevedendo possibili pagamenti a secondo della parte di città in cui ci si trova.

Il **centro storico** (Vie Roma, Frisi, Conciliazione, Castellini, Zuavi) deve diventare il vero fulcro della città con **un'isola pedonale** almeno il sabato e la domenica e nelle ore serali del venerdì e sabato.

Sulle altre zone della città, quando la velocità viene mantenuta sui 30km/h con una rivisitazione degli spazi, può non rendersi necessario istituzionalizzare un'area esclusivamente pedonale. Un discorso a parte va fatto per le **zone delle scuole** su cui va studiato un provvedimento effettivamente efficace che disincentivi fortemente l'accompagnamento a scuola in auto in favore di altre modalità di tragitto casa-scuola (pedibus, bicibus).

Con questo modello di città va attuato un **Piano Urbano per la Mobilità** per dare la possibilità alle persone, siano essi residenti o semplici fruitori della città per motivi commerciali, di lavoro, scuola, utilizzo di servizi vari..., di muoversi agevolmente per le loro attività quotidiane. Il Piano deve prevedere servizi di collegamento con i parcheggi più esterni, progetti di car-sharing, una diffusa rete ciclabile fatta di percorsi diversi, ben segnalati, continuativi, con particolare



riferimento ai punti di interesse degli spostamenti (scuole, uffici pubblici, stazione ferroviaria, ospedale, centri medici.....), con un adeguato potenziamento della segnaletica in città anche per il cicloturismo (con indicazioni per le destinazioni al di fuori di Melegnano).

Particolare attenzione va posta allo sviluppo della zona della stazione ferroviaria che è un collegamento formidabile con Milano e oltre, dove vanno previsti parcheggi sicuri di interscambio non solo per auto e pullman ma anche per bici, moto e scooter.

Il tema delle due arterie più trafficate (via Emilia e v.le della Repubblica) è legato a problemi di ordine sovracomunale: la realizzazione di rotatorie dove necessario può aiutare l'effetto "tappo" di alcune situazioni, ma anche alcuni collegamenti ciclabili lungo la via Emilia possono aiutare gli spostamenti casa-lavoro che oggi vengono effettuati in auto per la poca sicurezza di questa strada.

Su tutto vanno perseguite politiche adeguate di sostegno, promozione, educazione ed incentivazione ad una mobilità alternativa all'auto privata, senza le quali tutti gli interventi rischiano di essere inefficaci.

A completamento delle nostre proposte alleghiamo un dvd della città di Reggio Emilia, una delle punte più avanzate in Italia sul tema della mobilità sostenibile e ciclistica. Benchè la città di Melegnano presenti differenze significative rispetto a una realtà come quella emiliana, crediamo che si possano prendere degli spunti interessanti da adattare anche alla nostra città. Inoltre, riteniamo che le immagini siano molto più eloquenti di tante parole ma, soprattutto, in tema di mobilità sostenibile è utile prendere spunto dalle numerose buone pratiche e decennali anni di esperienza di altre realtà italiane e straniere che danno il vantaggio di poter evitare errori già sperimentati da altri.

Ci auguriamo che questo sia solo uno dei passaggi di condivisione con i cittadini e le associazioni e ci rendiamo sin d'ora disponibili per ulteriori approfondimenti più puntuali.

Con cordialità.

L'ABICI-FIAB

Giulietta Pagliaccio

Presidente