

## ***Mobilità, infrastrutture e sviluppo del territorio, idee per un percorso condiviso.***

### ***Premessa***

In un momento storico e culturale nel quale ogni giorno è più evidente la crisi delle istituzioni ed il pericolo che corre il fondamento democratico che è alla base della nostra repubblica, da più parti si avverte l'esigenza di uno spazio di confronto democratico e costruttivo dove si possa discutere dei problemi concreti che si affrontano nella vita di tutti i giorni. Spazi di confronto e di elaborazione sganciati dalle teorie politiche ed incentrati sugli aspetti pratici, che oggi non trovano più posto nelle istituzioni locali e nelle organizzazioni di partito.

Partendo dall'esperienza del Comitato Bosco, nato sulla spinta di una opposizione forte e sentita ad una opera infrastrutturale affrettata ed inutile, un gruppo di cittadini ha deciso di non sciogliere il Comitato, una volta raggiunto l'obiettivo prefissato, ma di proseguire con quell'esperienza. Il Pulcino nasce così, da chi, dopo aver portato avanti le proprie giuste ragioni, si è accorto della complessità dei problemi affrontati, ha preso coscienza delle proprie problematiche e dell'esistenza di quelle degli altri. E' divenuto quindi promotore di uno spazio democratico di base in grado di promuovere il confronto tra cittadini, nell'intento di promuovere una comprensione allargata dei problemi e di sollecitare gli amministratori ad un confronto e che li supporti in una "buona amministrazione" condivisa.

### ***Finalità dell'urbanistica e degli interventi infrastrutturali***

Proprio perché nato sugli aspetti pratici e concreti toccati dall'amministrazione, il tema principale del quale si occupa il Pulcino è la tutela e lo sviluppo del territorio. Il territorio locale è il primo ambito di interesse per i cittadini che tutti i giorni lo utilizzano per abitare, per lavorare, per socializzare e per spostarsi. Da queste funzioni deve partire la progettazione ed ogni azione che si proponga di cambiare il territorio, cambiamento che è inevitabile, ma che obbligatoriamente deve portare ad un miglioramento di tutti gli aspetti prima ricordati.

Gli strumenti per il governo del territorio, in mano agli amministratori locali, sono importanti e potenti ed è per questo che i cittadini, quali primi utilizzatori e conoscitori del territorio, hanno il dovere ma anche il diritto di dare il proprio contributo alle decisioni in merito. Concretamente gli strumenti in mano alle amministrazioni sono quelli relativi prima di tutto alla pianificazione urbanistica e quelli relativi alla progettazione delle reti infrastrutturali, specialmente quelli relativi alle opere dedicate alla mobilità.

### ***Urbanistica***

Secondo noi il compito dell'urbanistica deve essere quello di organizzare le diverse funzioni del territorio, prevedendo l'integrazione e la convivenza tra zone residenziali –

commerciali e quelle produttivo – industriali. Le trasformazioni impresse devono essere coerenti con le vocazioni del territorio interessato e mirate ad esaltarne le peculiarità rifuggendo dalla creazione di un unico ed indistinto ambiente semi – urbano a bassa densità abitativa costellato da aree industriali più o meno piccole.

## **Mobilità**

La mobilità deve quindi essere progettata proprio a partire dall'urbanistica in modo da rendere possibili le interazioni tra le diverse aree del territorio e la corretta fruizione delle stesse. Quando si arriva al punto di discutere su come limitare il traffico in un dato quartiere residenziale o di come servire una certa area industriale, non si sta facendo altro che prendere atto degli errori commessi in sede di programmazione urbanistica. La radice dei problemi di mobilità è da ricercarsi nell'inadeguatezza degli strumenti urbanistici, che magari concepiti in modo idoneo, hanno poi fallito nell'applicazione pratica poiché stravolti da una miriade di eccezioni, varianti e condoni.

Partendo dalla nostra piccola, ma significativa esperienza, per quanto riguarda le reti viabilistiche alcuni punti fermi ai quali ancorare la progettazione delle stesse ci sentiamo di indicarli:

- Oggi non si può parlare di singole opere viarie o infrastrutturali prescindendo dal sistema in cui sono inserite, è giusto quindi parlare di sistemi viari. I sistemi viari devono essere sviluppati sul principio di suddividere i flussi di traffico in base alla loro tipologia. Si deve quindi cercare di riorganizzare il sistema viario esistente andando a creare, anche a livello territoriale, una rete principale dedicata al traffico di scorrimento, semplicemente in transito sul territorio o in movimento tra diverse aree dello stesso, ed una rete di servizio che faciliti gli spostamenti locali favorendo l'integrazione tra funzioni residenziali e commerciali;
- Le aree industriali, che oggi sono più che mai da difendere, devono essere servite da una rete viaria di scorrimento che le renda facilmente raggiungibili dai mezzi pesanti e che le colleghi alle infrastrutture nazionali sia quella autostradale che quella ferroviaria tramite i nodi di interscambio. In questo modo le aree industriali saranno rese competitive e con un impatto sul territorio accettabile, almeno per quanto riguarda la mobilità;
- La progettazione di un sistema a due livelli, strade di scorrimento e strade locali, non può che procedere su quelle basi tecniche e scientifiche che sono comunemente utilizzate in altri paesi d'Europa. Per basi tecnico – scientifiche si intendono sia i sistemi di indicatori ambientali ma soprattutto lo studio e la simulazione dei flussi di traffico. I sistemi di valutazione ambientale a punteggio sono validi per avere una valutazione qualitativa dei problemi legati alla realizzazione di una specifica opera e per effettuare una scelta relativa alle modifiche della stessa ed alle mitigazioni ambientali da approntare, sono invece privi di efficacia in fase di impostazione strategica delle opere stesse. Per decidere come modificare il sistema viario sono invece indispensabili strumenti che permettano di simulare i diversi scenari partendo dallo studio dei flussi esistenti. Studio dei flussi che inizia col semplice conteggio dei veicoli in transito ed arriva fino alla determinazione delle matrici di origine – destinazione suddivisa per tipologia di veicoli;

- L'efficacia e la validità delle opere realizzate deve essere valutata anche a posteriori. Sottoporre i progetti realizzati e le decisioni prese alla "prova dei fatti" è l'unico modo per mettere alla prova la validità degli strumenti utilizzate e l'affidabilità del metodo di valutazione che era stato adottato in fase di progetto. Solo in questo modo sarà possibile affinare le metodiche ed accorgersi in modo tempestivo delle difformità tra gli effetti attesi e quelli verificati;
- Anche a livello locale non bisogna cadere nell'errore di credere che solo le grandi opere siano in grado di risolvere i problemi. Spesso con pochi soldi si possono risolvere, o almeno mitigare in modo accettabile i problemi più urgenti. Per fare questo quello che serve è una conoscenza in dettaglio delle criticità e una valutazione sul campo dei problemi pratici, coinvolgendo tutti gli attori della situazione specifica, primi fra tutti i cittadini. Piccole opere significative sono ad esempio la creazione di fermate attrezzate per i mezzi pubblici, con parcheggi dove lasciare l'auto e la bici e piazzole di rientro dove il bus può fermarsi senza bloccare il traffico. O anche parcheggi, sottopassi ed attraversamenti protetti in prossimità di scuole o altri edifici di interesse pubblico. Tutte cose che costano poco, non stravolgono il territorio e migliorano in modo tangibile la vita di tutti i giorni.

## ***Lo scenario regionale***

Quello regionale è sicuramente un orizzonte ampio che va al di là della classica percezione di territorio. Tuttavia le opere locali non possono prescindere dalla programmazione infrastrutturale di alto livello, prima tra tutte quella regionale, sulla quale le istanze locali possono contribuire in modo significativo all'individuazione dei problemi ed alla definizione dei progetti. Nella fattispecie, parlando di opere viarie, non si può procedere con la realizzazione delle reti territoriali, senza aver prima definito con la regione le macro-scelte relative ad opere sovraordinate. Non tenere in considerazione lo scenario regionale significa rischiare di spendere risorse e tempo per la realizzazione di opere che non si integrano con il resto del sistema trasportistico e che possono addirittura essere degli inutili doppietti sottoutilizzati. Pertanto la definizione dello scenario regionale di riferimento ed il suo recepimento sono parte indispensabile per uno sviluppo positivo delle reti locali.

## ***Una proposta per la progettazione condivisa***

Dall'esperienza condotta ci sentiamo di avanzare una proposta metodologica che, nel rispetto dei ruoli propri delle associazioni di cittadini e delle amministrazioni locali, permette di applicare in concreto i principi di progettazione partecipata che riteniamo essere obiettivo comune.

I passi utili ad attivare un proficuo percorso partecipato che pervenga a soluzioni condivise ed efficaci per lo sviluppo del territorio, sono i seguenti:

1. Coinvolgere tutti i cittadini nella definizione dei problemi, prima di mettere sul tavolo delle proposte di intervento;
2. Definire l'ambito di riferimento, che spesso è molto più ampio di quello che inizialmente si riteneva corretto;

3. Definire quali sono gli obiettivi che si vogliono raggiungere;
4. Utilizzare fin da subito gli strumenti tecnici e scientifici utili per valutare il problema in esame;
5. Predisporre le opzioni di intervento possibili e quantificare il loro impatto sulla vita dei cittadini coinvolti;
6. Valutare quale delle soluzioni proposte è quella preferibile;
7. Progettare la soluzione scelta coinvolgendo attivamente quei cittadini che ne vengono direttamente interessati.

### **Quali sono i problemi?**

Può sembrare una domanda scontata, ma quando si arriva a confrontarsi sui diversi progetti allo studio per una determinata opera, o su una determinata variante urbanistica, molto spesso la decisione più importante è già stata presa nel momento in cui si è deciso di porre il problema in quei termini.

Spesso l'istanza di un gruppo di cittadini che arriva dell'amministrazione chiedendo una particolare opera o una determinata variante richiesta per un particolare progetto deriva da una serie di fattori che spesso prescindono dall'opera stessa.

E' compito della "buona amministrazione" chiedersi sette volte "perché?" prima di affermare di aver individuato il problema. Ad esempio se i cittadini di una frazione arrivano dal sindaco a chiedere un strada che funga da by-pass dell'abitato per il traffico, si devono indagare quali sono le cause che hanno scatenato questa richiesta. Sono i flussi di traffico effettivamente troppo elevati se confrontati con quelli del territorio circostante? Ci sono delle criticità specifiche, magari risolvibili con opere minori? Ci sono timori più o meno fondati su eventi futuri?

### **Qual è l'ambito di riferimento?**

Prima di mettere sul tavolo delle ipotesi progettuali si deve individuare l'ambito territoriale di riferimento, andando a definire i confini del sistema da analizzare. Riprendendo l'esempio di prima, si tratta di una istanza locale che coinvolge solamente il quartiere interessato o si tratta di un intervento più importante che prefigura una modifica profonda dei territori circostanti. In questo caso le problematiche di tutto il territorio coinvolto devono essere tenute in considerazione per non rischiare di mettere in cantiere opere che possano aggravare altre situazioni critiche che non erano state prese in considerazione.

### **Quali sono le alternative da valutare?**

Una volta individuati i problemi da affrontare si devono predisporre le alternative progettuali coerentemente con i piani urbanistici ed i principi tecnici condivisi. Solo allora, sulla base delle note valutazioni di impatto ambientale, si potrà scegliere l'alternativa progettuale migliore coinvolgendo i soggetti direttamente coinvolti nella realizzazione della stessa.

## **La ex-statale SP-467, un'occasione da non perdere**

Fin qui sono stati esposti dei principi metodologici di buon senso che derivano dalla nostra breve ma intensa esperienza condotta, consapevoli però che una metodologia non si può giudicare se non nel momento della sua applicazione proponiamo qui un percorso partecipato e condiviso per lo sviluppo del territorio in cui abitiamo e viviamo. Il nostro territorio di riferimento è la fascia pedecollinare che si sviluppa a ridosso della ex-statale SP-467 tra la Pedemontana e la via Emilia nel tratto compreso tra Reggio E. e Sassuolo. Si tratta di una porzione di territorio importante sia sotto il profilo della popolazione che lo abita, Scandiano è infatti il secondo comune più popoloso della provincia, che per la forte presenza industriale e commerciale.

### **1. Coinvolgere tutti i cittadini nella definizione dei problemi.**

Siamo pienamente consapevoli delle difficoltà pratiche che si incontrano ogni qualvolta si chiede la partecipazione dei cittadini, difficoltà che però abbiamo verificato essere superabili soprattutto quando si chiede alla gente di partecipare, non tanto per assistere alla presentazione di una idea preconfezionata ma soprattutto per ascoltarne le osservazioni e le critiche pronti a raccogliere le proposte. Mettere sul piatto una proposta è forse il modo più efficace per sollecitare la partecipazione ed il confronto, noi lo abbiamo fatto e ne abbiamo tratto di sicuro una conoscenza più approfondita dei problemi che va al di là dei nostri interessi particolari.

Per il futuro continueremo, e anzi chiediamo il supporto delle amministrazioni, a chiedere e a sollecitare tutti i cittadini a dire la loro, a portare in assemblea pubbliche il proprio contributo di esperienza e di proposta sui temi concreti che vogliamo affrontare.

### **2. Definire l'ambito di riferimento**

Abbiamo visto come l'ambito di riferimento delle problematiche relative alla riorganizzazione urbanistica e viaria attorno alla SP-467 va ben al di là dei confini comunali per trovare collocazione in ambito provinciale, senza però poter prescindere da quelle che saranno le decisioni a livello regionale sulle grandi infrastrutture che interessano questo territorio tra cui bisogna ricordare:

- lo sviluppo e la funzione dell'asse della Pedemontana;
- il tracciato della futura via Emilia – Bis;
- lo scalo ferroviario di Dinazzano;
- il nuovo scalo multimodale di Marzaglia.

Opere queste che, pur non essendo di diretta competenza delle amministrazioni locali, non possono non essere considerate per la rilevanza che avranno su tutto il distretto ceramico di cui il nostro territorio è parte.

### **3. Definire quali sono gli obiettivi che si vogliono raggiungere**

Sembra banale, ma la prima cosa da fare è sicuramente quella di mettere in chiaro gli obiettivi che ci si prefigge di raggiungere.

Gli obiettivi comuni che riteniamo rappresentativi della volontà della maggior parte delle persone che abbiamo incontrato sono:

- avere un ambiente in cui vivere sicuro e confortevole;
- avere infrastrutture in grado di migliorare la mobilità;
- avere delle alternative efficienti all'uso dell'automobile;

- favorire nei diversi centri la tenuta del contesto sociale fatto di negozi, scuole, palestre, punti di aggregazione e possibilità di spostarsi a piedi e in bici per tutti in modo sicuro;
- evitare la formazione di quartieri dormitorio;
- difendere la competitività delle aree industriali, rendendole facilmente fruibili e di minor impatto sulla collettività;
- avere degli spazi verdi a disposizione delle comunità locali.

#### **4. Utilizzare fin da subito gli strumenti tecnici e scientifici utili per valutare il problema in esame**

Per dare concretezza agli obiettivi che ci siamo dati non si può prescindere dall'utilizzo degli strumenti tecnici e scientifici oggi a disposizione. Si deve necessariamente quantificare le grandezze in gioco.

Se vogliamo limitarci alle tematiche viabilistiche si deve per prima cosa quantificare i flussi di traffico sulle diverse strade con valutazioni aggiornate e rigorose. Distinguere i flussi di traffico in base alla origine/destinazione ed in base alla tipologia dei mezzi. Queste valutazioni devono essere condotte in modo trasparente definendo la metodologia e rendendo pubblici e verificabili i dati ottenuti.

Le criticità portate all'attenzione degli amministratori devono essere valutate sulla base dei dati oggettivi, e si dovrà sollecitare la partecipazione del maggior numero di cittadini in modo da avere un quadro dei problemi in essere il più ampio possibile.

Si deve indagare se determinate criticità siano affrontabili con piccole opere facilmente realizzabili quali: diversa organizzazione dei tempi semaforici, realizzazione di rotatorie, realizzazione di sottopassi, modifiche alla viabilità locale con l'adozione di sensi unici o altri accorgimenti, predisposizione di apposite barriere acustiche in punti particolarmente critici, istituzione di divieti, ecc.

Qualora sia dimostrata la necessità di una determinata opera bisognerà predisporre delle alternative progettuali coerenti con i principi adottati:

- divisione gerarchica dei flussi di traffico;
- servizio delle aree industriali e dei poli attrattivi;
- messa a sistema con altre opere infrastrutturali.

Una volta definite le alternative progettuali sarà quindi necessario predisporre dei modelli in grado di prevedere gli effetti delle diverse soluzioni proposte ed utilizzarli per individuare quelle veramente efficaci nel conseguire i risultati auspicati.

#### **5. Predisporre le opzioni di intervento possibili e quantificare il loro impatto sulla vita dei cittadini coinvolti**

Solo a questo punto sarà possibile dare il via alla progettazione preliminare delle diverse alternative possibili, verificando se la funzionalità e l'impatto che queste avranno sulla vita dei cittadini sia o meno coerente con le finalità presunte.

#### **6. Valutare quale delle soluzioni proposte è quella preferibile;(ù)**

Sulla base dei progetti preliminari sarà effettuata la valutazione di impatto ambientale, sulla base di criteri condivisi e metodologie trasparenti, al fine di scegliere l'alternativa migliore.

**7. Progettare la soluzione scelta coinvolgendo attivamente quei cittadini che ne vengono direttamente interessati.**

La definizione del progetto esecutivo dell'opera sarà condotta con la partecipazione dei cittadini direttamente toccati dalla realizzazione dell'opera stessa.

***Idee per un percorso condiviso***

Il Pulcino nel suo piccolo sta' portando avanti il percorso descritto in queste pagine, siamo convinti della validità del metodo esposto al fine di realizzare opere che concretamente migliorino la vita dei cittadini, siamo anche convinti che la nostra azione sia un valido strumento col quale spronare gli amministratori locali verso quella "buona amministrazione" che è obiettivo ed interesse di tutti e che non sempre viene attuata.

Il progetto della Bretella di Bosco, improvvisato, non condiviso coi cittadini e di forte impatto ambientale è stato sicuramente l'esempio per noi più evidente di cattiva amministrazione. Non ci vogliamo però limitare agli interessi del "nostro orto" e non possiamo non rilevare che anche la segnaletica ANAS della tangenziale sud di Scandiano, disposta in modo da convogliare il traffico della nuova Pedemontana all'interno della frazione fortemente urbanizzata di Pratissolo, è un altro esempio di cattiva amministrazione. E pure la tangenziale di Fogliano, inserita negli strumenti urbanistici "monca", priva cioè del suo naturale collegamento col la tangenziale sud-est di Reggio E., può diventare un altro esempio di cattiva amministrazione.

**Convinti che sia dovere di tutti i cittadini partecipare in modo attivo alle occasioni di confronto e di collaborazione per quella "buona amministrazione" che è interesse comune, accettiamo con piacere l'invito ad un incontro con gli amministratori locali.**