

VIGEVANO PARTECIPA DAYS – SABATO 5 LUGLIO IN SALA DELL’AFFRESCO

RESOCONTO TAVOLO MOBILITÀ

Partecipanti al tavolo

Organizzatori: Maria Cristina Malfi (PD), Elisa Nardella (PD)

Esperti: Matteo Giavazzi (ingegnere ambientale, autore del libro “Fondamenti di Inquinamento Atmosferico ed Impianti di Trattamento Fumi: Conoscere i progetti per saperli valutare”)

Partecipanti: circa 20 persone

Tavolo

Si introduce il tavolo presentando i Vigevano Partecipa Days come momenti per coinvolgere la cittadinanza nelle tematiche di interesse collettivo. Gli incontri saranno in totale 4, con i prossimi appuntamenti del 13 settembre e del 25 ottobre, più un incontro conclusivo in cui si tireranno le somme delle idee dibattute nei tavoli per produrre una roadmap e dare un feedback finale ai partecipanti.

Dopo l’incontro del 31 maggio, con argomenti di ampio respiro, si è voluti entrare un po’ di più nello specifico, e quindi come prosecuzione del tavolo Ambiente ci siamo concentrati sui problemi legati principalmente alla mobilità: mobilità sostenibile, accesso alle strutture di cura, difficoltà di spostamento per chi non è automunito, esclusione dei disabili a causa delle barriere architettoniche, rischi nel muoversi in bicicletta.

Per facilitare la discussione sono stati preparati quattro cartelloni. Il 1° a essere presentato è stato quello sulle **promesse da mantenere** da parte del comune: il “Mobility Network”, che prevede un rafforzamento del sistema dei collegamenti dolci tra il centro città e il Ticino, con inizio dei lavori previsto per l’autunno 2025 per una durata complessiva di 12 mesi. Il progetto ha ricevuto finanziamenti per un importo complessivo di 1.390.000 euro. Con questo progetto si vuole rendere la città più ciclabile e pedonale, una Vigevano “green”, con particolare attenzione alle persone con mobilità ridotta. Tra le **promesse non mantenute** va assolutamente ricordata la mozione proposta dall’opposizione nel dicembre 2020, e approvata all’unanimità dal consiglio comunale, in cui si chiedeva la programmazione del **PUMS, il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile**, che avrebbe dovuto essere elaborato a partire dal 2021. È stato quindi approvato, ma mai elaborato. Redigere questo piano è importante per migliorare l’accessibilità di tutti i cittadini, migliorare la sicurezza stradale, ridurre l’inquinamento atmosferico e acustico della città e accrescere la qualità della vita, rendendo l’ambiente urbano più attraente e vivibile. Nel 2019 infatti il livello di PM10 nel comune di Vigevano ha superato il limite giornaliero per 43 giorni, mentre nel 2020 il limite è stato superato per 52 giorni (dati ARPA)

La carenza strutturale di documenti come il PUMS, il PAESC (Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile e il Clima), il PEAC (Piano Energetico Ambientale Comunale), il BEC (Bilancio

Energetico Comunale, per il monitoraggio dei consumi) impedisce al nostro comune di partecipare ai bandi per ottenere finanziamenti appositamente disponibili e questo è gravissimo.

Sono stati poi presentati gli schemi illustrativi sulla mobilità extra-urbana e le cosiddette “Città 30”. Con quello sulla **mobilità extra-urbana** si è voluto fare una sintesi della situazione attuale dei collegamenti di Vigevano con l'esterno: il problema storico della ferrovia, la linea disastrosa Vigevano-Milano, con un raddoppio tante volte promesso e mai ottenuto, che porta continui disagi ai pendolari che ogni giorno si recano a Milano col treno (sono 20.000 i pendolari della linea ferroviaria Milano-Mortara-Alessandria); il ponte sul Ticino, finito, ma senza rampe, inaugurato ma inutilizzabile, dopo più di 10 anni di lavori (definito da un presente al tavolo “una cattedrale nel deserto”); la Vigevano-Malpensa, che più che una superstrada si prospetta come una statale senza incroci a raso; e infine, la strada Vigevano-Pavia, un progetto di cui si è parlato tanto nel passato, ma ormai abbandonato. Preso atto che la situazione dei collegamenti di Vigevano con le altre città è penosa, i partecipanti al tavolo hanno preferito concentrarsi sulla **mobilità urbana**, essendo la più urgente e necessaria e quella dove di più il comune può agire.

È stato chiesto quindi alle persone presenti se Vigevano è pronta per **un cambio di paradigma**, ovvero è pronta a diventare una **Città 30**.

Grazie al vademecum redatto da FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta), Legambiente e altre associazioni, è stata fornita una panoramica sulla Città 30, che non è semplicemente la riduzione di un limite di velocità, ma un intervento più ampio e complesso, infrastrutturale e culturale, di riqualificazione dell'ambiente urbano mediante la restituzione di spazio pubblico alle persone, alla loro sicurezza e socialità. Considerato che in ambito urbano l'80% delle vittime di incidenti stradali è un utente vulnerabile e che il 73% degli incidenti avviene su strade urbane, si comprende bene come sia **fondamentale partire dalle città**. Per “Città 30” si intende l'inversione generalizzata della regola e dell'eccezione nella disciplina dei limiti massimi di velocità all'interno dei centri abitati: oggi la norma sono i 50 km/h salvo alcune zone regolate a 30 km/h, con questo progetto la norma diventano i 30 km/h salvo alcuni assi di scorrimento veicolare a 50 km/h. Questo, coi dovuti accorgimenti, può avvenire di fatto anche a codice della strada vigente. Per misurare l'efficacia del progetto “Città 30” non serve aspettare anni per verificare il raggiungimento del dimezzamento dei morti (come chiede il PNSS 2030), ma si possono introdurre criteri e obiettivi di accettabilità del rischio stradale. In particolare, è possibile definire un limite target di 3 morti per miliardo passeggero*km annuo per le auto e di 12 morti per miliardo ciclista*km annuo per le biciclette (corrispondono al dimezzamento del rischio odierno e possono essere applicati a ogni tratta stradale e centro urbano), considerando l'orizzonte ideale della Vision zero assunto con l'UE. Non basta quindi una dichiarazione di intenti per qualificare una Città 30, ma occorre mettere in atto un'azione condivisa e partecipata di modifica dell'organizzazione stradale, come avvenuto nei percorsi intrapresi da Cesena, Rovereto e Olbia.

Città 30 quindi non è solo riduzione del limite di velocità a 30 km/h, ma attenta pianificazione dell'ambiente urbano che garantisca sicurezza a tutti gli utenti della strada, migliore qualità dell'aria, recupero dello spazio urbano per fini sociali ed economici e maggiore fluidificazione del traffico veicolare (una guida a velocità costante inquina molto meno dei continui stop and go)

Dopo l'argomento "Città 30" si è lasciato spazio agli interventi. È emerso subito il **problema della mobilità dei disabili in città**, portato all'attenzione grazie ai volontari dell'organizzazione **Ricominciamo a volare**: rampe che non ci sono o non sono accessibili, marciapiedi inutilizzabili, buche nelle strade, che non riguardano solo le persone con disabilità ma tutti, erba che cresce incolta e piante che occupano le corsie. Gli spostamenti da e per i luoghi di cura sono così difficili per chi non è automunito che molte persone, soprattutto anziani, rinunciano a curarsi. Sembra che a Vigevano manchi totalmente il buon senso e l'amministrazione sia disinteressata a proteggere i più fragili. Bisognerebbe rendere il giro della città in carrozzina un appuntamento fisso, come fatto a Cremona, in modo da capire i disagi che vive quotidianamente una persona con mobilità ridotta, senza dimenticare che la nostra piazza, Piazza Ducale, non è accessibile ai disabili. Un appuntamento ricorrente, con frequenza per esempio annuale, in modo da rilevare tutte le mancanze e valutare eventuali miglioramenti.

Il problema dei parcheggi vicino l'ospedale aumenta la non vivibilità della città: se si abbattesse il muro su corso Milano si potrebbe accedere più facilmente alla struttura, ma non è possibile perché è stato definito "di interesse artistico" (una grata di cemento).

Anche le frazioni di Vigevano sono dimenticate, non collegate col centro con un TPL appropriato, corse così poco frequenti da costringere chi è senza auto a rivolgersi a servizi privati. I collegamenti urbani con la Morsella, per esempio, dove vivono 700 persone, sono inadeguati, e anche il vicino centro commerciale di Parona è raggiungibile solo in auto. L'amministrazione comunale dovrebbe garantire il collegamento con la stazione ferroviaria di Vigevano, con frequenza funzionale all'esigenza, altrimenti senza macchina nelle frazioni si è completamente isolati.

Si dovrebbe proporre al comune di controllare il territorio, perché troppe strade non sono percorribili e in passato si interveniva in queste situazioni, mentre adesso sembra non esserci alcun controllo. C'è da migliorare molte cose, certo ridurre la velocità è opportuno, ma mancano completamente gli interventi per la mobilità lenta. Andare per esempio da Gambolò a Vigevano in bici è impossibile, a meno che non si voglia rischiare la vita. Le persone rinunciano a usare la bici perché troppo pericoloso e anche per tratte brevi, inferiore ai 2 km, si è costretti a prendere la macchina, col conseguente problema di congestionamento e ricerca del parcheggio.

Secondo Teresa Berzoni, vicepresidente dell'associazione di pendolari **MiMoAl**, Vigevano sembra una città progettata per gli automobilisti, non fatta per i pedoni e per i portatori di handicap.

Dovremmo chiederci: come vuoi pianificare la tua città? A Mantova, per esempio, una città con lo stesso numero di abitanti di Vigevano, in centro con le auto non si entra. Se vuoi far vedere ai cittadini che dai importanza al camminare devi rendere chiaro quali sono gli spazi in cui il cittadino può farlo e invogliare a farlo: con viali alberati, panchine all'ombra, spazi ampi e sicuri. Davanti al Teatro Cagnoni, per esempio, non si capisce se la striscia bianca delimita uno spazio per i pedoni o un parcheggio per le auto (sarebbe per i pedoni, ma spesso ci troviamo delle auto).

È importante sottolineare, come ci ha ricordato Matteo Giavazzi, che, per quanto riguarda l'inquinamento non valgono le opinioni, ci si basa sui numeri. È provato che una velocità costante riduca l'inquinamento atmosferico. Si dovrebbero creare zone 0 (completamente non accessibili alle auto) e zone a 50/60 km/h; sincronizzare i semafori in modo che, se si viaggia a una certa velocità si

troverà sempre via libera agli incroci (la cosiddetta *onda verde*). Inoltre, dal 1° ottobre ci sarà lo stop delle auto diesel Euro 5, ma nessuno ha stimato l'impatto di questo blocco, non c'è una quantificazione in termini di incidenza, e quindi non si sa se i disagi creati e il sacrificio richiesto alle famiglie sia effettivamente utile. L'Europa non impone il blocco delle auto diesel Euro 5, l'Europa impone obiettivi in termini di qualità dell'aria, sono poi gli Stati che mettono in pratica le azioni necessarie per il raggiungimento di questi obiettivi. Le azioni che mette in pratica l'Italia sembrano azioni a caso. I fattori di emissione e la dipendenza dell'inquinamento dalla gestione del traffico sono argomenti cruciali per la mobilità urbana.

Secondo Massimo Gallina, portavoce dell'associazione **Sostenibilità Equità Solidarietà**, la mobilità interna è strettamente legata alla viabilità interna. Il primo sviluppo urbanistico di Vigevano risale agli anni 50/60 quando le auto erano una rarità e quindi sono nati quartieri con strade che oggi non corrispondono alle misure standard per essere a doppio senso e sopportare il carico di auto parcheggiate oltretutto senza marciapiedi. A questo punto il ciclista, il pedone, una mamma con il passeggino e un disabile in carrozzina diventano un impedimento e questo non è più tollerabile. Va messa mano alla viabilità con sensi unici e togliere stalli di parcheggio che sono i veri impedimenti a una mobilità leggera, salutare ed ecosostenibile. Può essere impopolare, ma ci sarà chi a risultati ottenuti apprezzerà. Sulle arterie dove ci sono negozi di vicinato non ci sono stalli per biciclette costringendo il parcheggio sui marciapiedi mettendo in difficoltà i pedoni e in concorrenza chi fa mobilità sostenibile favorendo così le auto. La situazione delle piste ciclabili a Vigevano è frutto di un disegno confuso e approssimativo, mal costruite e incomplete. Se vogliamo far adottare ai cittadini una mobilità leggera dobbiamo prima sistemare la viabilità per poi parlare di mobilità. Per mettere il cittadino in condizione di girare in bicicletta bisogna prima dare la possibilità di andare in bicicletta. Manca lo studio della città, bisogna vedere i difetti e poi studiare le soluzioni. Vigevano non supera i 100mila abitanti, ma la qualità dell'aria è pessima, per cui il PUMS è d'obbligo e andava fatto al posto di un semplice Piano del traffico obbligatorio per il rinnovo del PGT, abbiamo perso l'ennesima occasione per fare la cosa giusta. Tanto si potrebbe dire del trasporto pubblico urbano che segue percorsi di 50 anni fa mentre la città è cresciuta cambiando completamente la struttura urbana.

Il consigliere comunale del PD Alessio Bertucci ci ricorda che gli incidenti stradali a Vigevano sono aumentati (301 nel 2021, 460 nel 2022). Le strade sono molto pericolose ed è impossibile girare in sicurezza. Eppure Vigevano sarebbe la città ideale da girare in bicicletta. Si trova quindi d'accordo con la zona 30 in tutta città perché Vigevano ha un **problema di sicurezza stradale**. Vanno implementate le misure di sicurezza soft come la segnaletica orizzontale e verticale. Va ripensata la città, anche cambiando sensi unici e togliendo parcheggi in modo da incentivare l'uso della bici e migliorare la sicurezza dei pedoni.

Il consigliere comunale del PD Emanuele Corsico Piccolini sottolinea l'importanza di un **analisi quantitativa della mobilità urbana**. È necessario partire da uno studio approfondito dei flussi di mobilità a Vigevano: come si muovono le persone, quante sono, da dove partono e verso dove si dirigono. Vigevano è una città centripeta, in cui i movimenti convergono quasi esclusivamente verso Piazza Ducale, il centro nevralgico della città. Serve capire chi utilizza la mobilità urbana, tenendo conto che circa un terzo della popolazione è anziana o semi-anziana. Senza questa analisi

quantitativa, non si possono prendere decisioni informate e consapevoli sulle politiche di mobilità.

Mobilità urbana ed extraurbana sono connesse: i passaggi a livello all'interno della città rappresentano un problema serio di mobilità urbana, perché dividono fisicamente Vigevano in due e provocano interruzioni del traffico. L'aumento previsto delle frequenze ferroviarie aggraverà la situazione, con più chiusure dei passaggi a livello, code e rallentamenti crescenti. Questo rende il tema una priorità assoluta da affrontare. Per quanto riguarda **l'interscambio ferro-gomma e riqualificazione urbana**, è fondamentale migliorare l'interscambio tra chi arriva da fuori città e i mezzi pubblici urbani. Per farlo, bisogna ridisegnare il perimetro del centro storico, migliorando l'accessibilità e la fruibilità. In particolare, è urgente risolvere lo scempio urbanistico di Piazza Sant'Ambrogio, attualmente adibita a parcheggio a soli 100 metri da Piazza Ducale. Piazza Sant'Ambrogio dovrebbe essere pedonalizzata e integrata nell'area del centro storico, diventando uno spazio aperto, vivibile e coerente con una visione urbanistica moderna.

Gli ultimi interventi hanno riportato l'attenzione sulla sicurezza stradale: per i rider che eseguono consegne a domicilio il rischio è ancora più alto. I driver che parcheggiano i furgoni sui marciapiedi spesso hanno pochi minuti per consegnare il pacco: non trovando parcheggio e avendo poco tempo a disposizione scelgono la soluzione peggiore. Quanto può conciliarsi l'attuale vita frenetica con il concetto di "mobilità lenta"?

Figure come quella dell'**ingegnere del traffico** sono sconosciute qui, eppure in paesi come l'Austria lavorano per elaborare progetti legati alla mobilità e studiano soluzioni funzionali, economiche, rispettose dell'ambiente, conformi alle norme di sicurezza e accettate dalla popolazione. Le idee devono basarsi su numeri, su analisi, sul confronto. La ZTL di Vigevano sembra fatta da dilettanti e se si muovono critiche all'amministrazione ci si sente rispondere: falla tu.

Ci vuole un cambiamento di mentalità: più educazione stradale, costruzione di una visione strategica, che attualmente manca, e valutazione delle proposte sulla base della loro sostenibilità ambientale, tecnica ed economica.

L'incontro è stato definito dai presenti efficace, interessante e da portare avanti.