

L'approfondimento inviato da Zenoni a Legambiente

1. Sicuri sui mezzi pubblici.

Il ritorno in sicurezza all'uso dei mezzi pubblici è un obiettivo prioritario. Immaginiamo che la "diffidenza" verso il trasporto collettivo possa condizionare il numero di passeggeri per diverso tempo. Serve attenzione alle protezioni individuali e serve un'elevata dose di tecnologia per monitorare flussi, capienze e altre variabili in tempo reale. Dei punti sollevati, questo dipende molto da scelte regionali e governative. Le risorse economiche necessarie a sostenere questo settore, infatti, sono largamente dipendenti dai trasferimenti superiori e i Comuni non hanno la forza di incidere in modo così rilevante. La chiusura economica del 2020 resta densa di incognite, considerati i due mesi (per ora) di crollo delle entrate. Gli ulteriori investimenti in campo tecnologico richiedono in aggiunta nuove risorse. Il Comune di Bergamo in sede ANCI, insieme agli altri comuni capoluogo e di concerto con le Agenzie TPL e le aziende del settore, è e sarà impegnato a domandare una forte attenzione a queste problematiche. In sede locale, il ripensamento dei servizi verrà fortemente condizionato dalle scelte nazionali e regionali in termini di riapertura di imprese, servizi e scuole. **Tutti si immaginano una città senza "picchi" e con servizi più distribuiti nel corso del giorno e della settimana.** Per il trasporto locale è una rivoluzione, soprattutto nelle città medie. Su questo modello stiamo tarando il programma di esercizio già da questi giorni. Nei contesti "provinciali" una grande preoccupazione riguarda il **TPL alla scala territoriale vasta**, già da tempo meno capillare e appetibile del trasporto urbano, in generale molto distante dagli standard di alcune aree metropolitane. Si prenda l'esempio di Bergamo, un Comune da 120.000

abitanti in una provincia da oltre 1.100.000 abitanti, caratterizzata anche da contesti montagnosi, con flussi e relazioni reticolari importanti tra diversi centri di attrazione. Si tratta di spostamenti non sostituibili interamente con mezzi “alternativi” (biciclette ecc.), data la lunghezza degli stessi. Il potere del comune capoluogo è limitato nella pianificazione di questi servizi, benché i flussi di mobilità provinciali incidano notevolmente in termini numerici su tutta la rete stradale, ivi compresa quella cittadina. **Per tale ragione stiamo rivedendo la programmazione dei parcheggi di interscambio favorendo l’intermodalità auto-mezzi sostenibili individuali** (bici, monopattini), più che l’intermodalità con il mezzo pubblico (almeno per ora). Realizzare nuove aree di sosta richiede del tempo e pertanto stiamo mappando le possibilità già esistenti e attivabili, sondando la disponibilità anche di aree private se necessario.

2. Più persone in bici e percorsi ciclabili nuovi.

Riteniamo che la presente situazione riporti senza dubbio la mobilità individuale sostenibile (biciclette, monopattini, pedonalità, ecc.) al centro delle politiche di settore. Il primo impegno che ci sentiamo di rinnovare è quello di **mantenere la citabilità e la pedonalità al centro dell’azione amministrativa nel campo dei futuri lavori pubblici.** Pur in un periodo che si annuncia difficile in termini di capacità di spesa per i Comuni, riteniamo che tali opere debbano restare finanziate e realizzate in via prioritaria. Riteniamo fondamentale uno sforzo aggiuntivo in termini di **segnaletica dei percorsi**, modello “bicipolitana”. Stiamo valutando insieme agli uffici **soluzioni di ciclabilità leggera**, al limite temporanee, nel contesto che ci troviamo ad amministrare, applicando evidentemente la normativa vigente. Gli ambiti di applicazioni sono forse più limitati

rispetto a città di dimensioni maggiori, data la dimensione media delle nostre carreggiate, ma è nostra intenzione promuovere **un tavolo di confronto con le associazioni di settore**, compresa Legambiente, per vagliare insieme le ipotesi possibili. In parallelo ci permettiamo di essere speranzosi in merito all'annunciato Decreto che dovrebbe semplificare e innovare alcune norme stradali per favorire la mobilità dolce. In sede ANCI abbiamo lavorato alla produzione di un documento di richieste e si tratta di questione ormai discusse da molto tempo e già attive in moltissimi paesi europei: la "casetta avanzata", il "controsenso ciclabile", la possibilità di marcare il lato carreggiata con sola segnaletica e pittogrammi a protezione delle bici, tanto per citarne alcune. Non ci dispiacerebbe ricevere anche una parola definitiva anche sui semafori intelligenti in grado di diventare rossi al superamento del limite, e sull'uso di led e pannelli dinamici per proteggere gli attraversamenti pedonali. Sono piccole grandi cose che possono cambiare il volto delle città medie, aumentando gli strumenti a nostra disposizione. Comuni e associazioni devono rilanciare con forza questa richiesta e lo possiamo fare insieme. La realizzazione di una città sicura per pedoni e ciclisti passa anche attraverso **l'estensione delle limitazioni di velocità** e stiamo predisponendo un piano per un largo ampliamento della limitazione a 30kmh nei quartieri. Infine, stiamo reperendo le risorse per una fornitura importante di **rastrelliere e stalli per biciclette**.

3.Rafforzare la sharing mobility.

Abbiamo il forte timore che alcuni servizi di sharing possano subire la stessa diffidenza che incontreranno i mezzi pubblici. Il car-sharing, in particolare, rischia di subire pesantemente i contraccolpi delle preoccupazioni sanitarie. In generale, l'esistenza di questi servizi, nati quasi

sempre da rapporti pubblico/privato (o del tutto privati in taluni casi), nei contesti urbani medio piccoli, in grado di muovere numeri molto distanti dalle realtà metropolitane, era già problematica prima della presente emergenza. Attirare questi servizi in città al di sotto dei 200.000 abitanti è stato uno sforzo consistente e non è scontato che possano sopravvivere in toto. **Fino a febbraio 2020 l'arrivo dei monopattini sembrava essere lo scenario più carico di ottimismo. Abbiamo già ripreso le relazioni e usciremo a giorni con una manifestazione di interesse.** Altri servizi di sharing sono parzialmente comunali e su questi stiamo pensando ad **un piano di promozione e rilancio** con risorse nostre.

4. Aiutare i cittadini a rottamare l'auto e scegliere la mobilità sostenibile.

Concordiamo assolutamente sulla necessità di proseguire lungo la strada del rinnovo del parco circolante, contemperando il rischio che queste politiche assorbano risorse potenzialmente destinabili ad altro (ad esempio il TPL, i servizi di sharing, gli investimenti in infrastrutture ciclabili). Pensando alla mobilità urbana pare **più interessante spingere sulla rottamazione/sostituzione/acquisto di mezzi a due ruote elettrici (scooter/motocicli)**. Le risorse messe a disposizione in passato in questo campo, a differenza di quanto accaduto nel settore automobilistico, sono state largamente inutilizzate. Il Governo ha inoltre annunciato un bonus per l'acquisto di biciclette elettriche e monopattini e ci pare una scelta estremamente più che condivisibile.

5. Più smart working.

Il Comune di Bergamo, purtroppo, ha dovuto affrontare molto presto e con preoccupazione crescente i condizionamenti di questa crisi sanitaria e si è dunque già spinto in queste settimane a potenziare il telelavoro e lo smartworking. Allargando lo sguardo al di fuori dei muri dell'Ente, è nostra intenzione farci parte attiva affinché altre realtà seguano il nostro esempio e immaginino la ripartenza come un completo ripensamento del rapporto lavoro/luogo di lavoro, con evidenti benefici per le problematiche di mobilità.