



PIANO TERRITORIALE TERRE DI CASTELLI

FASE DI ASCOLTO DEI CITTADINI E DELLE FORZE ECONOMICHE E SOCIALI DEL TERRITORIO

SECONDO INCONTRO

LA MOBILITÀ: CICLOPEDONALITÀ, MOBILITÀ FERROVIARIA, VIABILITÀ TRADIZIONALE E IL RACCORDO CON LE GRANDI VIE DI COMUNICAZIONE

Comune di Castelvetro
Sala Consigliare
24 gennaio 2013

RESTITUZIONE ESITI DELL'INCONTRO

La serata, aperta dal Sindaco di Castelvetro di Modena, Giorgio Montanari, ha visto la partecipazione di circa 70 cittadine/i.

Il Sindaco, in apertura dell'incontro, ha illustrato l'obiettivo degli incontri (raccogliere osservazioni, proposte e suggerimenti rispetto al tema in discussione) e ribadito che i risultati degli incontri saranno utilizzati dalle amministrazioni per elaborare il documento di pianificazione strategica che sarà presentato nel mese di marzo. Vengono inoltre ricordate le tappe principali del processo di ascolto e formazione del piano:

- al termine degli incontri ancora in calendario (Castelnuovo Rangone; 30 gennaio – Vignola; 4 febbraio – Spilamberto) sarà redatto un documento che riporta la sintesi complessiva delle discussioni;
- nel mese di marzo, i sindaci dei cinque comuni coinvolti nell'elaborazione del nuovo PSC un documento strategico contenente le principali linee di azione del nuovo PSC;
- questo documento, integrato con altri elaborati come la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), il Quadro conoscitivo e la cartografia di Piano, sarà presentato al pubblico per una ulteriore fasi di analisi e discussione pubblica;
- terminata la presentazione pubblica degli indirizzi di Piano e raccolte le ulteriori osservazioni e suggerimenti da parte della cittadinanza sarà indetta la Conferenza di Pianificazione e quindi avviate le procedure di approvazione del Piano previste dalla normativa.

Le discussioni sono precedute dalla presentazione di una relazione (a cura della Cooperativa Caire) che illustra le principali dimensioni e le modalità di spostamento e mobilità che interessa il territorio dell'Unione (le slide della presentazione sono scaricabili dal sito: www.psccastelli.it)¹.

Il presente documento riporta sinteticamente i risultati delle discussioni che si sono svolte nei tre gruppi di lavoro in cui sono stati divisi i partecipanti. La divisione per gruppi ha consentito di svolgere le discussioni in modo più approfondito e soprattutto di consentire a tutti i partecipanti di poter esprimere le loro opinioni. I tre gruppi, moderati da facilitatori professionisti, hanno avviato le discussioni a partire da tre domande chiave sulle quali si è chiesto ai partecipanti di riflettere e provare a rispondere (le domande avevano la funzione di stimolare e avviare la discussioni, ovviamente i partecipanti sono stati liberi di proporre ed approfondire anche altri temi):

- come vogliamo muoverci all'interno dell'Unione da qui al 2025?
- come migliorare la viabilità di attraversamento e i collegamenti con gli assi stradali principali?
- quali infrastrutture mancano (ciclopedonali, ferroviarie, stradali)?

¹ Le presentazioni, curate dalla cooperativa CAIRE, sono state illustrate dall'arch. Raffaello Bevivino.

Tutti i cittadini/e potranno scaricare il presente documento dal sito internet del progetto (<http://www.psccastelli.it>) e far pervenire ulteriori integrazioni, proposte e suggerimenti.

La mobilità: ciclopedonalità, mobilità ferroviaria, viabilità tradizionale e il raccordo con le grandi vie di comunicazione

GRUPPO 1 – facilitatrice Iolanda Romano (Avventura Urbana)

Andamento della discussione

Il gruppo era composto da circa 20 persone, la discussione si è svolta in modo vivace, con grande desiderio di manifestare problemi e opportunità da parte dei partecipanti, che hanno dimostrato di conoscere in modo approfondito la questione della mobilità. La discussione ha messo a fuoco sensibilità diverse che però, nella seconda parte della discussione, si sono ricomposte in alcune proposte di indirizzo, anche grazie all'elevato grado di conoscenza del tema da parte dei presenti e alla volontà diffusa di indicare orientamenti chiari per l'azione del governo pubblico, nella direzione di uno sviluppo sostenibile.

Come vogliamo muoverci all'interno dell'Unione da qui al 2025?

Prima di rispondere alla domanda del "come" i partecipanti hanno avanzato la richiesta di definire bene il "cosa", in relazione alla dotazione infrastrutturale esistente, vale a dire alla necessità, prima di pensare ad eventuali nuove infrastrutture, di aumentare l'efficienza e la qualità di quelle che già ci sono. Sono stati portati diversi esempi, sia per quanto riguarda la mobilità su ferro che quella su gomma.

La prima questione trattata è stata la mobilità ferroviaria, rispetto alla quale sono stati presentati casi problematici (per esempio il treno Bazzano-Vignola, che addirittura si vorrebbe fosse soppresso) in cui l'esistenza di un tratto di ferrovia poco integrato con il contesto genera un impatto negativo su tutto l'ambiente circostante, sia in termini di traffico che di inquinamento. L'orientamento emerso dalla discussione afferma che "non bisogna rinunciare ai collegamenti ma occorre garantirne al qualità".

A seguire è stata presentata la situazione controversa dell'attraversamento della Pedemontana all'altezza dell'Inalca, in corrispondenza della via Belvedere, ove persiste la mancanza di un accordo con le autorità di governo (in particolare Provincia e comuni) rispetto alle modalità di attraversamento. Le due soluzioni attualmente presentate sono quella a raso (con rotatoria, favorita dai comuni di Castelvetro e Spilamberto), che favorirebbe i 3000 passaggi a giorno dei dipendenti, oppure quella di un cavalcavia con baffi di collegamento (favorita dalla Provincia) che faciliterebbe lo scorrimento del traffico in direzione est-ovest ma che

penalizzerebbe l'accesso all'area industriale. L'attuale situazione di scontro impedisce di trovare una soluzione soddisfacente per tutti.

Come migliorare la viabilità di attraversamento e i collegamenti con gli assi stradali principali?

In seguito alla discussione sui casi sopra menzionati il gruppo avanza la richiesta, per il PSC, di perseguire soluzioni di mobilità che garantiscano il flusso est-ovest pur mantenendo possibile l'attraversamento in alcuni punti significativi che andrebbero individuati come priorità, che alcuni partecipanti segnalano in corrispondenza delle unità produttive.

Rispetto al miglioramento della viabilità esistente si afferma a gran voce la necessità di completare la Pedemontana con alcune segnalazioni particolari: si chiede che venga fatta una valutazione sugli effetti ad oggi ottenuti con il tratto già esistente; si chiede di conoscere con esattezza: "*quando e come* la strada sarà finita?" si chiede di realizzare i collegamenti con il casello di Modena sud e di Castelfranco.

In linea generale il gruppo considera importante investire energie nel miglioramento degli strumenti di pianificazione per evitare i problemi riscontrati in passato (mancanza di integrazione fra reti, sovrapposizioni fra le aree edificabili e il disegno delle infrastrutture, esagerata lentezza dei processi realizzativi, pesantezza della burocrazia ecc.), anche con modalità più efficaci di *governance* fra i diversi livelli di governo che riducano le interferenze tra i necessari passaggi autorizzativi. Ciò che occorre oggi è una "pianificazione che sappia misurarsi con il tema della fattibilità" valutando le scelte tecniche sotto il profilo non solo della viabilità ma della fattibilità economica e dell'impatto sul paesaggio (dando per scontato l'ambiente che, sostengono i partecipanti, è l'unico aspetto ad oggi veramente esaminato).

Quali infrastrutture mancano (ciclopedonali, ferroviarie, stradali)?

In merito ai collegamenti ferroviari il gruppo, dopo ampia discussione, ritiene che i treni saranno utilizzati prevalentemente per ragioni di studio e lavoro, solo se competitivi dal punto di vista della qualità ed efficienza delle strutture, e se ben integrati con il sistema di mobilità al contorno (con buoni collegamenti). In particolare si reputa importante il rafforzamento delle direttrici Vignola-Bologna, di cui si dovrebbe migliorare la compatibilità con la rete stradale esistente, e la Vignola-Modena, che dovrebbe essere messa in funzione.

Rispetto ai collegamenti stradali, oltre al completamento della Pedemontana ed i relativi collegamenti nord-sud, il gruppo sottolinea l'importanza di collegare gli svincoli con le realtà industriali. Indica, come opera urgente, la realizzazione della

circonvallazione di Spilamberto ed il collegamento con Modena sud e con il futuro casello della Muffa.

Rispetto alla mobilità su gomma, in linea generale il gruppo afferma la necessità di allontanare il traffico pesante dai centri storici.

In ultimo il gruppo si esprime collegialmente per un futuro che favorisca una viabilità “dolce” (ciclo-pedonale) completamente parallela a quella su gomma, in modo che costituisca una valida alternativa per la mobilità di fruizione (lavoro e studio). A titolo di esempio si riporta il caso del ponte della Pedemontana sul Panaro. Il valore di questa scelta non è solo ambientale ma va ricercato nel miglioramento della qualità della vita e della salute delle persone.

La mobilità: ciclopedonalità, mobilità ferroviaria, viabilità tradizionale e il raccordo con le grandi vie di comunicazione

GRUPPO 2 – facilitatore Andrea Pillon (Avventura Urbana)

Andamento della discussione

Il gruppo, formato da 26 persone, ha affrontato i temi in discussione in modo costruttivo e pacato. Tutti i partecipanti hanno più volte preso la parola ed espresso in modo approfondito i loro punti di vista, aprendo un confronto sul tema generale della mobilità e delle diverse modalità di spostamento all'interno dell'Unione, dei singoli comuni, e tra questi e il resto del territorio.

Come vogliamo muoverci all'interno dell'Unione da qui al 2025?

La discussione si è avviata a partire da alcuni principi generali che riguarderanno la mobilità del futuro. E' opinione del gruppo che le modalità di spostamento nei prossimi decenni subiranno una profonda trasformazione soprattutto per motivi economici (aumento del costo del petrolio e più in generale per l'incremento dei costi legati alla mobilità) e per ragioni di natura ambientale (incidenza dei livelli di inquinamento sulla salute). L'incremento, che sembra inevitabile dei costi dei carburanti determinerà nel prossimo futuro una probabile diminuzione degli spostamenti (sia commerciali che delle persone). Questo potrà determinare, da un lato, una riduzione dei livelli di inquinamento e probabilmente una minore necessità di dotarsi di nuove infrastrutture, dall'altra, un eccessivo incremento dei costi della mobilità potrebbe mettere l'economia locale in seria difficoltà ("i costi dei trasporti merci potranno aumentare così tanto da non rendere più competitive le nostre merci").

Il nuovo PSC dovrà pertanto tenere conto, ed in qualche modo anticipare, questi fenomeni, indicando scenari credibili di sviluppo, che tengano conto dell'attuale situazione di crisi ("il Psc dovrà essere proporzionato al momento attuale"). Inoltre, il PSC dovrà indicare con chiarezza le priorità di intervento a partire da una visione condivisa di sviluppo ("su quali settori economici si vuole puntare e perché" e "quali punti strategici produttivi valorizzare"). Oltre ai temi centrali e strategici da realizzare in futuro il PSC dovrà farsi carico di sistemare o risistemare la viabilità e le modalità di spostamento esistenti ("il PSC dovrà mettere a posto quello che abbiamo").

Secondo i partecipanti al gruppo di lavoro, il principio che dovrebbe guidare la progettazione futura della mobilità fa riferimento, da un lato, alla necessità di ridurre lo spostamento delle persone (ripensando anche la distribuzione dei servizi e la

localizzazione delle eventuali nuove aree industriali e/o residenziali che dovranno essere progettate proprio a partire dalla pianificazione della mobilità) e promuovendo forme all'alternative di mobilità (piste ciclopedonali, auto elettriche, car sharing, car pooling, sviluppo mobilità su ferro, potenziamento dei servizi pubblici) che scoraggino l'uso dell'automobile. Dall'altro, per quanto riguarda le merci, il gruppo concorda, nel sostenere, la necessità di sviluppare il trasporto su ferro (per tutte quelle aziende di grosse dimensioni che spostano volumi consistenti di prodotti) e di migliorare la viabilità stradale di attraversamento e collegamento con le grandi infrastrutture per "tutte quelle merci che dovranno per forza muoversi su gomma".

Come migliorare la viabilità di attraversamento e i collegamenti con gli assi stradali principali?

Secondo il gruppo di lavoro la mobilità di attraversamento può essere migliorata, come già accennato in precedenza, affrontando, in primo luogo, i problemi (micro) presenti in ciascun comune: "partendo dagli errori che abbiamo fatto in passato". Inoltre, il PSC dovrebbe essere l'occasione per programmare interventi in grado di legare realmente "le previsioni urbanistiche con le politiche della mobilità" riducendo, per quanto possibile, "l'urbanizzazione disordinata ed eccessivamente diffusa che ha caratterizzato il territorio negli anni passati".

Inoltre, dovranno essere favoriti interventi in grado di migliorare i servizi pubblici che "dovrebbero essere maggiormente coordinati così da offrire un sistema di mobilità mista – autobus, treno, ciclopedonalità – in grado di concorrere, sia economicamente che dal punto di vista dei tempi di percorrenza, con l'automobile". Anche le aziende, da questo punto di vista, dovrebbero prevedere forme di mobilità collettiva per i propri dipendenti (mobility manager) in modo da ridurre gli spostamenti singoli e favorire così un miglioramento della viabilità generale soprattutto nelle ore di punta.

Per quanto riguarda invece gli spostamenti di media e lunga percorrenza, il gruppo di lavoro, concorda nel sostenere la necessità di rivedere la mobilità ferroviaria attraverso il potenziamento della linea Vignola – Bologna che viene considerata "come una opportunità e un punto di forza del territorio". Gli interventi che vengono suggeriti fanno riferimento alla riqualificazione delle stazioni, al miglioramento e alla velocizzazione dei tempi di percorrenza, al prevedere nodi di interscambio bici/auto – treno, al miglioramento della comunicazione e delle informazioni al pubblico.

Per quanto riguarda invece i collegamenti con le grandi arterie di comunicazione stradale si fa riferimento alla necessità di completare la Pedemontana (asse est – ovest) e favorire un collegamento tra Sant'Eusebio - Modena Sud e la complanare

(asse nord – sud). All'interno di questo quadro i partecipanti segnalano inoltre la necessità di intervenire per razionalizzare la viabilità nell'area Settecani e di S. Vito.

Quali infrastrutture mancano (ciclopedonali, ferroviarie, stradali)?

A parte le infrastrutture stradali, già accennate in precedenza, il gruppo di lavoro concentra la propria attenzione sulla mobilità ferroviaria e quella ciclopedonale. Per quanto riguarda il primo punto, si propone di rivedere, anche attraverso la realizzazione di un nuovo tronco ferroviario, la tratta Vignola – Bologna favorendo un collegamento più rapido con l'asse Modena – Bologna. Discreto interesse ha suscitato anche la previsione di realizzare una nuova tratta ferroviaria Vignola – Sassuolo. Nonostante alcune perplessità manifestate da diversi partecipanti (per l'eccessivo costo dell'intervento, l'attuale scarsa domanda di mobilità ferroviaria, e il probabile scarso utilizzo di questo nuovo tratto per lo spostamento delle merci) la proposta ha suscitato comunque interesse perché si inserisce in un quadro di mobilità, alternativa al trasporto su gomma, che pare possa caratterizzare ed incidere sui futuri scenari di sviluppo (“puntare di più sulla mobilità su ferro e meno sulla gomma”). Per quanto riguarda un possibile collegamento veloce con Modena si chiedono chiarimenti rispetto alla possibilità di realizzare, parallelamente alla pista ciclabile (ex tratto ferroviario) una corsia per la circolazione di navette (magari elettriche) per il collegamento veloce con il capoluogo provinciale.

Per quanto riguarda infine la mobilità ciclabile il gruppo condivide la necessità di “riprogettare in modo coerente l'intero sistema di piste ciclabili” in modo tale da renderlo una reale alternativa di mobilità. Attualmente si registrano infatti della criticità rispetto al sistema complessivo di piste ciclabile, considerato “non integrato e pensato prevalentemente per un uso ludico della bicicletta”.

La mobilità: ciclopedonalità, mobilità ferroviaria, viabilità tradizionale e il raccordo con le grandi vie di comunicazione

GRUPPO 3 – facilitatrice Irene Garbato (Avventura Urbana)

Andamento della discussione

Il gruppo, composto da circa una ventina di persone, era molto eterogeneo per fasce d'età e per comune provenienza ciò ha permesso di impostare una discussione sulla mobilità che abbracciasse l'intera area dell'Unione andando a considerare il territorio anche al di là dei propri confini. I partecipanti hanno dimostrato una conoscenza approfondita dell'intero territorio, delle sue risorse infrastrutturali e delle situazioni critiche presenti, arrivando anche a prendere coscienza delle problematiche relative alla mobilità inquadrate nell'evoluzione storica delle infrastrutture.

Come vogliamo muoverci all'interno dell'Unione da qui al 2025?

Il gruppo partendo da considerazioni generali ritiene che in un futuro certamente con l'aumento dei prezzi del petrolio l'automobile sarà un mezzo dai costi proibitivi, per questo sarà necessario prevedere all'interno del PSC lo sviluppo e il potenziamento dei mezzi pubblici sia su gomma che su ferro. I servizi di trasporto pubblico attualmente presenti non sono in grado di offrire una valida alternativa all'automobile privata, in particolare per i lavoratori. Data la quantità di risorse economiche limitate il PSC dovrebbe definire una serie di priorità da affrontare nei prossimi anni per raggiungere alcuni obiettivi, partendo dall'adeguamento e completamento delle infrastrutture già esistenti, cercando il più possibile di integrare le varie tipologie di trasporto.

Una buona parte della discussione si è concentrata sul tema della ferrovia, in particolare la linea Vignola-Bologna che è stata descritta come una risorsa male utilizzata. Secondo i partecipanti sarebbe necessario che i comuni dell'Unione facessero gioco di squadra per arrivare a prevedere e realizzare alcuni interventi di adeguamento per rendere efficiente questa infrastruttura a partire da:

- abbattimento dei passaggi a livello, che al momento creano congestione del traffico veicolare e inquinamento nella zona del comune di Savignano, frazione Mulino e anche di Vignola;
- integrare tra loro a livello comunale i servizi di trasporto pubblico, collegando le stazioni ai vari comuni con il circuito degli autobus, realizzando parcheggi dove servono;

- raddoppio del binario della linea ferroviaria per garantire un transito più frequente e sicuro ed elettrificazione dell'intera tratta.

Per il momento i partecipanti non considerano una priorità la previsione del ripristino di una linea ferroviaria per il trasporto merci tra Vignola e Sassuolo, ritengono anzi che le risorse previste per quest'opera debbano essere impiegate per adeguare ed integrare le linee esistenti.

Sui trasporti pubblici su gomma viene ribadito che si dovrebbe ripensare il servizio a partire da una serie di categorie di utenti: oltre agli studenti anche gli operai andrebbero tutelati, si tratta di una categoria fidelizzabile per periodi lunghi, prevedendo un circuito per collegare le aree industriali che attualmente non sono raggiungibili con mezzi pubblici.

Oltre alla realizzazione di circuiti brevi con fermate strategiche (con navette a chiamata per gli anziani per raggiungere i servizi alla persona), per incoraggiare l'utilizzo del mezzo pubblico sarebbe necessario rivedere le tariffe che al momento sono svantaggiose rispetto ai costi dell'automobile.

Come migliorare la viabilità di attraversamento e i collegamenti con gli assi stradali principali?

Il gruppo ha espresso con chiarezza, incisività e unanimità l'esigenza di prevedere all'interno del PSC il completamento della Pedemontana, per lo meno per il tratto di competenza dell'Unione. Si tratta di un'infrastruttura fondamentale che consentirebbe di separare e controllare i diversi flussi veicolari, sgravando le strade che passano per i comuni dal traffico dei mezzi pesanti. I partecipanti indicano che nella lunga attesa che si è consumata per la realizzazione di questa infrastruttura tutte le previsioni di adeguamento e miglioramento delle altre infrastrutture sono rimaste in sospeso, è dunque il momento di reintegrarle all'interno dello strumento del PSC (rotatorie, allargamento di alcune strade, tangenziale di Montale, manutenzione stradale Castelvetro).

Per migliorare la viabilità di attraversamento del territorio i partecipanti suggeriscono di realizzare oltre alla Pedemontana una bretella di collegamento trasversale, un asse attrezzato per servire il comparto industriale presente e di futura espansione nel tratto compreso tra Sant'Eusebio e il casello di Modena Sud.

Quali infrastrutture mancano (ciclopedonali, ferroviarie, stradali)?

Per quanto riguarda la mobilità dolce il gruppo segnala che i percorsi ciclopedonali esistenti sono quasi totalmente dedicati a una fruizione sportiva o turistica, ottimi per passeggiare nel tempo libero ma assolutamente inadeguati per i collegamenti

stradali, non costituiscono un'alternativa al trasporto automobilistico. Si dovrebbero incentivare completando dei circuiti più brevi di attraversamento e collegamento dei comuni, per consentire di raggiungere in sicurezza i centri di commercio di prossimità e i servizi cittadini. Andrebbe inoltre prevista una pista ciclabile di collegamento tra Montale e Modena, attualmente non esistente, e un attraversamento ciclopedonale del Panaro, che anche dopo la realizzazione del ponte della Pedemontana non è stato inserito nel progetto, secondo il gruppo è stata un'occasione sprecata. Infine i partecipanti hanno ricordato come la mobilità pedonale sia scoraggiata dalla mancanza di percorsi sicuri all'interno dei comuni, dove i marciapiedi spesso non sono praticabili, invasi dalle auto parcheggiate o addirittura non presenti.