



Legambiente Bologna

Osservazioni al PGTU 2006

A) Valutazione complessiva.

Legambiente esprime un giudizio che è, in linea generale, positivo sui contenuti del PGTU presentato dalla Giunta comunale, che pone l'enfasi sugli effetti negativi della mobilità basata sui veicoli privati: inquinamento, incidentalità e congestione. Particolarmente apprezzabile è l'enfasi posta sul tema della sicurezza stradale, con specifico riguardo agli utenti deboli della strada. Il Piano si pone esplicitamente il traguardo di dimezzare morti e feriti sulle strade entro il 2010, in linea con gli obiettivi indicati dalla Unione Europea. Il Piano indica misure specifiche per perseguire tale obiettivo: 'isole ambientali', percorsi sicuri casa-scuola, piste ciclabili e altro ancora.

A questa valutazione complessivamente positiva dei contenuti del Piano, corrisponde peraltro una riserva di fondo: la traduzione del Piano in fatti. A Legambiente non interessano i 'piani di carta', non siamo più disponibili ad accontentarci di parole. A Legambiente interessa l'efficacia nella soluzione dei gravi problemi che affliggono da decenni la comunità locale. Da molti anni vediamo susseguirsi i vari piani del traffico, più o meno apprezzabili nei loro contenuti, ma in seguito si vede ben poco dei loro contenuti riversarsi nella realtà. E la realtà quotidiana sulle strade di Bologna è fatta di caos costante, assenza di regole e di rispetto per gli altri nei comportamenti dei conducenti, sinistri con conseguenti morti e feriti (specie fra gli utenti deboli), assenza di infrastrutture elementari quali marciapiedi e piste ciclabili, livelli di inquinamento atmosferico e acustico ben al di sopra dei limiti di legge. Legambiente pertanto è preoccupata che quanto previsto nel Piano possa tradursi effettivamente in azioni concrete, e in tempi rapidi. Questo PGTU viene presentato praticamente a metà del mandato dell'attuale Amministrazione; rimangono ancora due anni e mezzo: il tempo appare insufficiente a realizzare quanto contenuto nel Piano, anche alla luce della lentezza con cui abbiamo visto operare l'attuale Amministrazione nel realizzare gli interventi annunciati in passato.

Sotto questo profilo i segnali dunque non sono positivi. L'esperienza di questi primi due anni e mezzo di attività della Giunta nel campo del traffico, pur a fronte di alcuni successi, in generale denotano una fortissima difficoltà a mettere in atto azioni e interventi anche di portata limitata. La nostra impressione è che la 'macchina' tecnico-amministrativa sia inadeguata rispetto alla sfida. C'è un enorme ritardo a Bologna, che non è certo responsabilità di questa Amministrazione: per decenni l'attenzione è stata in larghissima misura solo sul traffico veicolare e sulla costruzione di strade. Per recuperare questo ritardo occorrerebbe uno 'scatto' che non abbiamo visto finora nell'Amministrazione, nonostante le dichiarazioni e le buone intenzioni (che da sole però non migliorano minimamente la situazione esistente).

Quali e quante saranno le risorse destinate a favorire la mobilità sostenibile, in particolare, e la sicurezza stradale degli utenti deboli (obiettivi dichiarati dallo stesso PGTU)? Secondo le informazioni disponibili, ogni Quartiere ad esempio avrà a disposizione circa 200.000 euro all'anno per interventi sulle strade; in pratica, è il costo di realizzazione di un breve tratto di marciapiede o di pista ciclabile. Per cominciare a invertire la rotta e portare a Bologna al livello delle analoghe città europee (e sotto certi profili anche italiane) occorre la disponibilità di risorse umane e finanziarie ben più consistenti, che temiamo invece non ci saranno; il Piano non specifica le risorse a disposizione, il che legittima il timore che alle parole non seguano i fatti.

In questa connessione, purtroppo dobbiamo prendere atto che questa Giunta stia invece investendo una quota molto consistente delle sue limitate risorse umane, finanziarie e politiche nella realizzazione di opere

infrastrutturali cui il Piano fa riferimento, sia stradali (vedi Passante Nord) che di trasporto collettivo (people mover, civis, tram-metrò), su cui Legambiente dà un giudizio del tutto negativo: o perché aumenteranno l'inquinamento che attanaglia Bologna, con un forte impatto ambientale su una parte significativa della pianura e della stessa città di Bologna, con evidenti e gravissimi rischi per l'ecosistema (vedi produzioni agricole), per il proliferare di progetti di urbanizzazione (quanto diventerà appetibile per i costruttori -da una parte- e per i comuni -che accresceranno le entrate-), con il drenaggio di importanti risorse finanziarie (a danno di altri sistemi di trasporto sostenibili) (Passante), o perché inefficaci e inefficienti sotto i profili trasportistico, economico ed ambientale rispetto a soluzioni alternative (quale una rete di tram di superficie sul modello di tante altre città italiane -in primis Firenze- ed europee) e quindi incapaci di contribuire alla risoluzione dei problemi legati alla mobilità. Con specifico riferimento alla 'metro-tramvia', non possiamo non osservare come tutte le città delle dimensioni di Bologna, ma anche le metropoli come Parigi e Londra, oggi costruiscono tram di superficie. L'unica ragione che vediamo nel mandare il tram sottoterra, stando alle scelte della Giunta, è quella di favorire gli interessi di chi costruirà l'opera, non certo gli interessi dei bolognesi.

Inoltre, la priorità assoluta dovrebbe essere il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano; a parole tutti si dichiarano d'accordo; lo stesso PGTU sostiene un approccio di area vasta nella politica della mobilità e prospetta la 'piena attuazione dell'SFM'. La Provincia -e il Sen. Vitali in sede di Legge Finanziaria- hanno svolto un'azione positiva contribuendo a creare un canale di finanziamento del progetto, ma di fatto l'SFM viene indebolito dalla eliminazione di varie fermate già previste (S.Orsola) o su cui già sono stati spesi consistenti risorse (Aeroporto; in questo caso, par di capire, per non fare concorrenza al people mover). Se tutti i progetti ventilati andassero avanti, fra una decina di anni Bologna (ricordiamo: con una popolazione di neppure 400.000 residenti) si ritroverà con 4 distinti sistemi di trasporto, completamente diversi tra loro, malamente integrati, che non servono neppure alcuni poli di attrazione quale la nuova sede del Comune (una 'svista' incomprensibile, di cui è responsabile l'Amministrazione Guazzaloca, ma a cui la Giunta Cofferati non ha posto rimedio; anzi: è previsto un parcheggio da 920 posti auto, con conseguenze facilmente immaginabili! ci sembra in completa contraddizione con gli obiettivi dichiarati del Piano), e che imporranno alla comunità costi di gestione e manutenzione estremamente elevati.

Legambiente inoltre denuncia come le scelte in merito alle citate opere di trasporto collettivo siano state compiute in assenza di qualsiasi serio coinvolgimento della città, in netto contrasto con gli impegni che il Sindaco aveva preso in campagna elettorale. Su queste fondamentali scelte per futuro della città, dense di implicazioni economiche ed ambientali, i cittadini di Bologna non hanno quindi potuto esercitare alcuna influenza (del resto lo stesso PGTU, a p. 22, afferma che 'l'assetto delle infrastrutture è stato lasciato sullo sfondo'...).

E del resto il processo di consultazione del PGTU attraverso il Forum sulla mobilità è apparso un simulacro di partecipazione.

B) La priorità: la sicurezza di pedoni e ciclisti

Come accennato, l'aspetto di maggiore novità presente nel PGTU è l'enfasi sugli utenti deboli della strada: pedoni e ciclisti; nel 2004 queste categorie costituiscono quasi la metà dei morti sulle strade: 10 (5 pedoni e 5 ciclisti) su 22 (i dati riportati nel PGTU si fermano al 2004; dagli elementi disponibili sembra che la situazione dei sinistri nel 2006 si sia notevolmente aggravata, forse per l'esaurirsi dell'effetto benefico della patente a punti, come ha segnalato lo stesso Ministro Bianchi). Mentre le auto diventano più sicure, proprio quei soggetti che non inquinano e non creano congestione nella mobilità sono i più penalizzati. E' una vera e propria ingiustizia sociale! E' una situazione inaccettabile, in netto contrasto con una politica che voglia promuovere la mobilità sostenibile.

Le considerazioni del PGTU sono condivisibili, ma alle parole debbono seguire i fatti: la realizzazione di marciapiedi dove mancano, l'eliminazione degli innumerevoli ostacoli presenti sui marciapiedi (pali, cabine telefoniche, cassonetti, cartelli pubblicitari), di attraversamenti rialzati e di dossi che costringano i veicoli a rallentare (un pedone investito a 30 km/h può sopravvivere, a 70 no), di rifugi al centro delle strade più larghe (es.: Via Irnerio) e di golfi che aiutino i pedoni ad attraversare in sicurezza. La Polizia Municipale deve far rispettare il diritto di precedenza dei pedoni sulle strisce.

D'altra parte anche i pedoni debbono rispettare le regole della circolazione (semafori, attraversamenti, non camminare sulle piste ciclabili). Si osservano comportamenti a rischio assai diffusi tra i pedoni: gente che attraversa senza neppure guardare, magari assorta in una conversazione telefonica. Serve un'azione forte di informazione e sensibilizzazione verso tutte le categorie di utenti della strada

Meritoriamente il Piano analizza la situazione dei marciapiedi lungo le principali radiali. E' un fatto nuovo e significativo, considerando che in passato l'argomento è stato ignorato. Un'indagine 'a campione' condotta da Legambiente nel Quartiere S. Stefano è giunta la seguente conclusione: su 220 strade, oltre un terzo non dispone di una sede pedonale protetta (marciapiede, portico, sede stradale con paletti, ecc.) su almeno UN lato della strada, per consentire di camminare in sicurezza.

Su questo, noi ci permettiamo di lanciare una piccola sfida alla Giunta: vediamo se nei due anni e mezzo che mancano allo scadere del mandato riuscite in un'impresa di cui si discute da anni nella parte di Bologna interessata (ricordiamo che vi sono state anche mobilitazioni, raccolte di firme, ecc.): la costruzione dei marciapiedi lungo la Via Massarenti.

Più in generale noi continuiamo a chiedere al Comune un 'grande piano di piccole opere a tutela dei pedoni: golfi, 'rifugi' intermedi nelle strade larghe, attraversamenti rialzati, rimozione degli ostacoli, come menzionato in precedenza.

Oggi chi si muove in bici rischia la vita, come evidenzia lo stesso Piano: il numero di ciclisti morti e feriti è in crescita dal 2003; eppure chi usa la bici contribuisce a tenere l'aria pulita, non assorda il prossimo e costituisce un rischio per gli altri utenti della strada di gran lunga inferiore ai veicoli a motore.

Il Piano recepisce il punto che la Consulta della bici -cui Legambiente aderisce- indica da anni: se si vuole davvero promuovere la mobilità ciclabile, occorre una rete di piste ciclabili -anche su scala metropolitana- al posto dei tratti scollegati esistenti ad oggi. Occorre tuttavia che si tratti di piste in sede propria, sul modello del resto d'Europa e di tante città italiane (vedi Ferrara e Parma, solo per citarne due). Il Piano sostiene che vi siano circa 69,5 km di piste più 22,5 di percorsi naturalistici su terra per un totale di 92 km; le piste programmate sono pari a altri 80 km. La qualità delle piste esistenti risulta peraltro bassa, al punto che le piste sono talvolta inutilizzabili. Occorre migliorarne le caratteristiche in modo significativo se si vuole che i ciclisti le usino.

Le poche nuove piste realizzate ad oggi continuano a essere realizzate spesso sui marciapiedi con semplice segnaletica orizzontale: non solo auto e moto, ma perfino i pedoni le ignorano invadendole e creando situazioni di rischio, paradossalmente, proprio fra due categorie di utenti deboli. Esempio ne è Via Dante, una strada la cui larghezza avrebbe consentito soluzioni di livello europeo.

Chiediamo inoltre un'azione di controllo della polizia Municipale e sensibilizzazione a favore delle piste nei confronti degli altri utenti, pedoni compresi.

Ribadiamo inoltre la richiesta della Consulta di creare piste ciclabili a fianco delle corsie riservate ai mezzi pubblici: sarebbe un modo rapido ed economico per realizzare decine di km di piste.

Legambiente appoggia il piano di ciclo-pedonalizzazione della zona universitaria e chiede che venga realizzata nei più brevi tempi possibili. Va ricordato come i 100.000 studenti dell'Ateneo sono gli utenti 'naturali' della bici per ragioni di reddito e condizioni fisiche; non a caso la bici costituisce il mezzo di trasporto in uso in molte università del resto d'Europa.

Rotatorie

Le rotatorie costruite ad oggi a Bologna (ben 55) sono pensate per favorire il traffico veicolare, ma aggravano enormemente i rischi di pedoni e ciclisti, di fatto isolando segmenti della città (ormai per attraversare la strada in certi luoghi occorre prendere l'auto!). Legambiente chiede un cambiamento radicale in favore delle mini-rotatorie rialzate (sul modello di quelle adottate ad esempio a Cattolica). Il problema è segnalato nel PGU: chiediamo che mettano rapidamente in atto misure correttive anche nei confronti delle rotonde già esistenti per renderle meno rischiose per gli utenti deboli.

C) Altre considerazioni

Non solo centro

Legambiente sostiene completamente la scelta della Giunta di attivare Sirio al fine di limitare gli accessi veicolari al centro storico; rimane invece critica in merito al numero eccessivo di permessi rilasciati (oltre 68.000 al novembre 2006), nonché alla 'apertura' del sabato: la situazione dell'inquinamento atmosferico (con oltre 100 superamenti/anno dei limiti fissati dalla UE per i PM10, per non parlare di benzene, ozono e altre sostanze nocive per la salute umana) non consente un simile 'lusso'; sono altre le strategie da impiegare per mantenere le attività commerciali del centro vive (fra cui la limitazione dei centri commerciali in periferia a cui si accede in pratica sempre e solo in auto).

Se il centro presenta alcune ben note caratteristiche peculiari che aggravano i livelli degli inquinamenti (atmosferico e acustico), la situazione nel resto della città (in cui vivono oltre 300.000 persone, va ricordato) non è accettabile. Per 20 anni il dibattito su questi temi è stato prevalentemente sul centro (Sirio sì, Sirio no). Risolto finalmente il nodo di Sirio, è ora di affrontare la questione almeno su scala cittadina nel suo insieme (ed anzi su scala metropolitana, se non regionale e interregionale, come il blocco del 25.2.07 evidenzia). Tutta la città vive a 'bagnomaria' nei PM, nel benzene, nell'ozono, nel rumore. Il Piano giustamente contiene riferimenti e proposte in tal senso, ma è chiaro che la soluzione su questa scala richiede una politica di offerta alternativa alla mobilità veicolare, ovvero un sistema di trasporto pubblico che possa essere costruito in tempi brevi e a costi sopportabili, uno scenario che il Piano non prospetta, anzi, come sottolineato in precedenza, le scelte della Giunta vanno nella direzione opposta.

Motoveicoli e ciclomotori

Come osserva il Piano, nel periodo 1991-2004 il numero dei veicoli motorizzati a 2 ruote è esploso: + 57%. Si tratta di un fenomeno nazionale: l'Italia è il paese europeo con il maggior numero di veicoli di questo tipo (circa 10 milioni). Se la moto è una soluzione parziale al problema della mancanza di spazio in città, contribuisce in misura significativa ad altri problemi quale inquinamento atmosferico e acustico e incidentalità, come evidenzia lo stesso Piano. Per questi veicoli debbono valere le stesse regole e limitazioni che valgono per gli altri mezzi, nel centro e in periferia.

Non condividiamo assolutamente l'inclusione dei veicoli motorizzati a due ruote fra gli utenti 'deboli' della strada (dizione usata dal Piano), che è in contrasto con la letteratura internazionale in materia di sicurezza stradale e con la situazione reale sulle strade. E' corretto evidenziare come questi utenti della strada siano particolarmente esposti al rischio (le collisioni provocano tipicamente la caduta dei trasportati, spesso con gravi conseguenze), ma motoveicoli e ciclomotori sono spesso i responsabili di collisioni tra veicoli (per non parlare delle emissioni atmosferiche e acustiche) e spesso sono i 'carnefici' dei veri utenti deboli -pedoni e ciclisti-, come del resto evidenziato dallo stesso PGTU. Invitiamo la Giunta a modificare pertanto tale dizione adottando quella usata nella letteratura in riferimento a tali veicoli: utenti 'vulnerabili' della strada.

Autoveicoli

Legambiente ritiene che non possa non essere inserito nel piano generale del traffico urbano un obiettivo che si ponga comunque di ridurre le emissioni: occorre che entro il 2010 venga vietata la circolazione a tutti gli autoveicoli pre-euro, stimolando anche in tal modo il mercato automobilistico a produrre autoveicoli tecnologicamente avanzati e utilizzatori di carburanti a basso impatto (il metano, tra gli altri, ci darebbe una mano, GPL, ibride, carburanti vegetali, etc.). Vi sono soluzioni già ampiamente sperimentate dall'industria automobilistica, mala cui introduzione è frenata da potenti interessi economici.

Il trasporto pubblico

Il documento evidenzia la perdita costante di passeggeri che tocca un minimo nel 1998 per poi risalire lentamente. Legambiente ritiene che il TPL sia uno degli assi imprescindibili di una strategia che miri a risolvere i problemi connessi alla mobilità. Ripetiamo qui le considerazioni fortemente negative già svolte in precedenza in merito ai progetti che la Giunta sta perseguendo: la politica è sbagliata sotto il profilo dei trasporti e graverà per decenni sulle casse comunali e sulle tasche dei cittadini senza dare a Bologna un sistema efficace e integrato.

Per quanto riguarda l'attuale servizio di autobus, oltre a migliorare tempi di percorrenza, puntualità e sicurezza dei bus (ad es. con misure di priorità semaforica e tenendo libere da veicoli anche le corsie in direzione di marcia del traffico, se l'Amministrazione ritiene di mantenerle; es. Via Dagnini), Legambiente chiede in particolare che venga migliorata l'accesso ai mezzi alle fermate, spesso in condizioni semplicemente indecenti: chi sale o scende deve destreggiarsi fra le auto in sosta; chiediamo la realizzazione sistematica di banchine protette, che agevolino in particolare i passeggeri con minori capacità motorie (anziani, bambini, handicap). A questo aspetto vi è un accenno nel Piano, che peraltro non include numerose fermate oggi versano in condizioni 'penose' (es. Via Dante).

Legambiente esprime una forte perplessità sull'accordo (a nostro avviso un cedimento politico) raggiunto con i commercianti di Via A. Costa che ha indebolito il progetto originale relativo alla linea 14 ('riqualificazione del canale stradale'); ci riserviamo di valutare attentamente i risultati raggiunti.

Taxi

Il taxi rappresenta una straordinaria opportunità di avere i vantaggi dell'auto senza avere il problema della sosta. Il taxi a Bologna è sempre stato un mezzo di élite: facciamo invece un mezzo (con alimentazione a basso impatto ambientale) di uso comune sul modello di tante città europee, aumentandone il numero e riducendo le tariffe: prezzi più bassi, più corse, più incassi per i taxisti, e un beneficio per la città. La nuova normativa nazionale rende finalmente possibile andare in questa direzione.

Sosta

La sosta in doppia o tripla fila, a fianco di cassonetti e *dehors* è una prassi consolidata da molti anni ormai. A questa si aggiunge la prassi della sosta lungo arterie in cui è vietata in occasione di eventi quali: partite di calcio, fiere, feste de l'Unità e simili, di domenica lungo i Viali di circonvallazione in corrispondenza dei Giardini Margherita, e così via; in questi casi, sembra che il numero cambi le norme: basta essere abbastanza numerosi perché un comportamento non sia più illecito. Importanti arterie di scorrimento vengono così ridotte a tratturi di campagna (da parte di quegli stessi automobilisti che invocano il 'diritto alla mobilità'!).

I veicoli commerciali che effettuano consegne ritengono che sia un loro 'diritto costituzionale' fermarsi in doppia fila (magari anche sulle strisce pedonali o sulle piste ciclabili) per effettuare le operazioni di carico/scarico, anche a scapito degli altri utenti della strada (come si evince anche dalla reazione di ASCOM a fronte della proposta di 'Sirio 2': i veicoli commerciali in doppia fila possono sostare!); è inaccettabile; del tema si discute da anni; il PGTU fa riferimento al Piano delle merci approvato nel 2006 e di altre misure per razionalizzare le consegne: l'intento appare condivisibile, attendiamo di vedere i risultati effettivi. E' chiaro che è in gioco qualcosa di più della sosta, ovvero la capacità di una comunità di darsi delle regole di convivenza.

Legambiente peraltro dà importanza prioritaria, anche sotto questo profilo, agli utenti deboli: auto e moto in sosta su marciapiedi, sotto i portici, sulle piste ciclabili ostacolano la mobilità di questi utenti e non di rado ne mettono a repentaglio la sicurezza.

Per quanto riguarda la costruzione di nuovi parcheggi, Legambiente è favorevole solo a parcheggi che vengano destinati ai residenti e a condizione che i posti auto liberati in strada non vengano più destinati alla sosta per essere utilizzati per favorire la mobilità sostenibile (pedoni, bus, bici); è fermamente contraria a parcheggi -previsti dal PGTU- che attraggano traffico aggiuntivo, aggravando in tal modo inquinamenti e congestione.

La velocità

La velocità, secondo le diagnosi internazionali e nazionali, è la prima causa del verificarsi dei sinistri e della loro gravità; contribuisce in misura significativa all'aumento delle emissioni inquinanti ed acustiche. Se si vogliono contrastare tali fenomeni, è essenziale il rispetto dei limiti: 30 km/h in centro (limite introdotto dalla Giunta Vitali di cui nessuno sembra ricordarsi), 50 nel resto della città, 70 sugli assi attrezzati. Legambiente chiede su questo specifico tema una politica fatta di maggiori controlli (gli autovelox vanno usati in modo costante e diffuso, anche nel centro storico), ma anche di sensibilizzazione. Per diminuire

incidenti e smog occorre anche far rispettare i limiti sul tratto di tangenziale e autostrada che passa vicino alla città con opportuni accordi con la società autostrade e la Polizia Stradale. Ci associamo alla recente proposta del Ministro dell' Ambiente: almeno nel tratto attorno a Bologna (come già avviene in Alto Adige) il limite sia abbassato a 110 km/h per ridurre inquinamento e rumore.

Legambiente è favorevole alla proposta di creare 'isole ambientali' o 'zone 30' nelle periferie a condizione che abbiano le caratteristiche che denotano tali aree in altri paesi europei, ovvero sistemi (dossi, golfi, conformazione geometrica delle strade) che obblighino i conducenti al rispetto dei limiti e degli utenti deboli.

Traffic calming

Il riferimento a misure di 'moderazione del traffico', ovvero della velocità, da parte del PGTU appare assolutamente condivisibile alla luce delle considerazioni svolte in precedenza.

Controlli

Legambiente esprime il proprio completo appoggio alla Giunta per quanto riguarda l'impiego di sistemi di controllo informatici, quale SIRIO (la cui attivazione dopo oltre 20 anni dal referendum in cui il 70% dei bolognesi si pronunciò per la chiusura del centro al traffico è un fatto positivo), RITA, STARS. RITA e STARS sono sistemi introdotti dalla Giunta Guazzaloca; la Giunta Cofferati ha incrementato -giustamente- il numero di rilevatori dei due sistemi. Per quanto riguarda in particolare STARS, Legambiente esprime il proprio completo dissenso verso le associazioni dei consumatori che hanno contestato la legittimità delle contravvenzioni elevate a chi si immette in un incrocio ignorando le indicazioni semaforiche: chi passa col semaforo rosso mette così a repentaglio la vita propria e altrui; non vi è alcuna giustificazione per un comportamento simile. STARS diminuisce i sinistri e le loro conseguenze in misura significativa. Legambiente chiede che STARS venga progressivamente esteso a tutte le maggiori intersezioni allo scopo di aumentare la sicurezza dei cittadini sulle strade.

Positivo è anche il giudizio sull'introduzione del cd 'Sirio 2' (non citato nel PGTU, ma annunciato attraverso i media), ovvero una telecamera montata su un veicolo della PM che registri le violazioni della sosta in modo rapido ed efficiente al fine di contrastare la prassi diffusa della sosta in doppia o tripla fila, a fianco di *dehors* e cassonetti, ecc. (cfr. supra).

Per quanto l'impiego di sistemi elettronici sia da valutarsi positivamente, nessuna 'macchina' può sostituire la presenza umana. Non vogliamo nel merito delle condizioni di lavoro degli agenti di PM, i cui diritti come lavoratori dipendenti vanno tutelati; d'altra parte occorre anche tutelare l'interesse pubblico. Oggi molti conducenti sanno bene che in certe fasce orarie e in certi giorni la probabilità di incontrare un agente della Municipale sono praticamente nulle e adeguano i propri comportamenti di conseguenza. I cittadini hanno in generale l'impressione di essere lasciati a sé stessi sulle strade, dove di fatto vige la 'legge della giungla'. La città ha bisogno di una presenza costante e diffusa -giorno e notte, feriali e festivi- degli agenti della Polizia Municipale, ed ha bisogno che essi siano per l'appunto 'vigili', intervenendo effettivamente nei confronti di comportamenti lesivi del diritto alla mobilità e alla sicurezza di tutti: troppo spesso si vedono gli agenti passare davanti a infrazioni anche gravi senza intervenire (la giustificazione addotta è che hanno un'altra mansione da svolgere in quel momento, ma così facendo perdono capacità dissuasiva).

Infine: fare cultura

Compito dell'Amministrazione è anche contribuire alla cultura collettiva di una comunità. Pochi aspetti del nostro vivere quotidiano hanno una dimensione collettiva come la strada. Oltre a infrastrutture, controlli e ai molti altri aspetti ricompresi nel Piano, noi vorremmo sentire la 'voce' del Comune su questi temi.

1 marzo 2007.