



Comune di Spinea

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Verso il progetto di Piano

OTTOBRE 2016



Mariarosa Vittadini

Andrea Mariotto

Sindaco
Silvano Cecchin

*Assessore Lavori Pubblici, Viabilità e Trasporti;
Commercio e Attività produttive; Protezione Civile.*
Gianpier Chinellato

*Assessore alla pianificazione e tutela del territorio
e all'ambiente e sicurezza*
Stefania Busatta

Consigliere delegato alle piste ciclabili
Mario Zorzetto

Responsabile del settore pianificazione e tutela del territorio
Fiorenza Dal Zotto

Responsabile settore Ambiente e Protezione Civile
Donatella Capuzzo

Responsabile settore Infrastrutture e Patrimonio
Leonardo Mercatali

Presidente della Seconda commissione consiliare comunale
(urbanistica e utilizzo del territorio, insediamenti residenziali e produttivi, lavori pubblici, viabilità, trasporti, parchi e arredo urbano,
tutela ambientale, igiene del territorio) e Consigliere delegato del Sindaco per parchi e giardini, progetto “mi prendo cura della mia
citta”, arredo urbano e verde pubblico, opere complementari al passante
Paolo Barbiero

GRUPPO DI LAVORO

Mariarosa Vittadini
Andrea Mariotto
Alfredo Drufuca - Polinomia
Chiara Gruppo – Polinomia
Stefano Battaio - Polinomia

Premessa

Il Comune di Spinea sta trasformando profondamente il suo ruolo nella città metropolitana: tendenzialmente non più periferia mestrina ma vero e proprio centro, attrattivo e ricco di funzioni. La mobilità e i trasporti sono una componente fondamentale di questa trasformazione. Con questa consapevolezza l'amministrazione ha promosso recentemente varie iniziative finalizzate a migliorare la mobilità locale da diversi punti di vista: quello della sicurezza, quello del tempo impiegato negli spostamenti, quello della salute, della qualità della vita e dell'ambiente quello delle relazioni con il resto della città metropolitana.

Il PUMS rappresenta lo strumento di riferimento che, nei prossimi dieci anni, dovrà consentire di inserire in un quadro coerente tutti gli interventi sulla mobilità, anche chiamando a collaborare tutti i settori dell'azione amministrativa: dall'urbanistica, ai lavori pubblici, al verde, al governo delle acque, integrando le loro azioni e migliorandone l'efficacia rispetto al raggiungimento di sempre più avanzati livelli di sostenibilità.

In particolare il PUMS guarda ai cambiamenti dei modi di muoversi come strumenti per rendere la città più vivibile, lo spazio pubblico più piacevole e attrattivo, i parchi e le aree verdi più integrate nella vita quotidiana; esso costruisce cioè una prospettiva di valorizzazione delle opportunità di miglioramento che Spinea offre. Prospettive che riguardano ad un tempo la qualità e la vivacità dell'area centrale, la fruizione degli spazi verdi e dei corsi d'acqua, la vivibilità dei quartieri e la facilità delle loro relazioni, il rapporto con quanto rimane del territorio agricolo.

Il PUMS ha dunque molto a che fare con la disponibilità dei cittadini a esprimere le proprie preoccupazioni e preferenze, ma anche a praticare un cambiamento nelle proprie abitudini e nei propri stili di vita. Non avrebbe senso infatti immaginare degli scenari di trasformazione che non rispondessero a esigenze diffuse, come peraltro non avrebbe senso imporre dall'alto nuovi percorsi senza che la scelta sia compresa e condivisa da chi ne dovrebbe fruire. Per questo nei mesi scorsi si sono create diverse occasioni di interlocuzione diretta tra tecnici e cittadinanza, e altre sono previste nelle fasi di elaborazione e di sperimentazione delle proposte.

Questionari, interviste, passeggiate realizzate con gruppi di abitanti, hanno fornito una grande quantità di questioni da trattare ma anche di suggestioni su quello che potrebbe essere Spinea tra qualche anno. Ne sono derivate indicazioni circa la scarsa attrattività dell'area centrale per le relazioni sociali, dalla passeggiata al tempo libero, e dunque sull'importanza della "piazza lunga 1 km" come intervento strategico per il futuro di Spinea. Ma ne sono anche derivate indicazioni su quanto siano apprezzati dai cittadini i parchi urbani, sul senso di isolamento vissuto in alcune frazioni o sulla difficile accessibilità della stazione ferroviaria. A queste suggestioni si affiancano le informazioni, ricavate dalle rilevazioni del traffico, sulla quantità di auto che passano da Spinea, sul peso del traffico di attraversamento, sulla localizzazione degli incidenti o sul numero medio di ciclisti circolanti.

Partendo da queste informazioni è stato possibile iniziare a mettere concretamente a fuoco le linee strategiche proposte dal PUMS.

Città a zero incidenti

Le proposte del PUMS sono orientate prioritariamente a una questione che emerge con forza sia dai dati statistici che dalle voci raccolte: la sicurezza negli spostamenti nel territorio urbano. Infatti, la quantità di incidenti stradali e il rischio percepito agiscono pesantemente sul livello qualitativo attribuito a un dato luogo. Il PUMS non si pone l'obiettivo di ridurre l'incidentalità, ma di eliminarla del tutto, sapendo che una città a "incidenti 0" non è una fuga nell'utopia. Molte città

europee hanno lavorato in questo senso e stanno ottenendo ora i risultati sperati, con un guadagno per tutti, anche economico.

Spinea “città 30”

La nuova cultura tecnica della sicurezza stradale, quale si è venuta consolidando ormai da più di trent'anni, ha definitivamente chiarito come negli ambiti urbani densi il limite di velocità – ancorché rispettato- dei 50 km/h sia intrinsecamente incompatibile con il mantenimento di ragionevoli condizioni di sicurezza, con particolare riferimento al conflitto esistente tra utenti motorizzati e non. D'altra parte si è anche compreso come la moderazione dei comportamenti automobilistici sia preconditione per rendere possibile un uso condiviso, e quindi più efficiente, profittevole ed equo, dello spazio urbano.

Per questo il Piano propone un abbassamento generalizzato delle velocità dai 50 km/h ai 30 km/h in tutte le strade indicativamente comprese all'interno della circoscrizione nord, di via della Costituzione e della linea ferroviaria.

Si è ben consapevoli di come questa indicazione sia oggi debolmente attrezzata di strumenti efficaci per renderla sistematicamente cogente: ciò nondimeno, oltre ad avere effetti comunque positivi e non trascurabili di riduzione delle velocità, il limite generalizzato è in grado di comunicare chiaramente ed efficacemente la diversa e maggiore attenzione nei confronti degli altri utenti che l'automobilista è chiamato ad assumere nel momento in cui entra nella città.

Interventi urgenti per l'incidentalità

L'analisi della localizzazione degli incidenti sulla rete stradale, confortata e integrata dalle segnalazioni emerse nel corso degli incontri con l'Amministrazione e con i cittadini, ha evidenziato la presenza di alcuni luoghi particolarmente critici sotto l'aspetto dell'incidentalità e, pertanto, bisognosi di specifici e urgenti interventi di messa in sicurezza.

Il principale di tali luoghi è risultato essere il tratto di via Roma in corrispondenza del quartiere Grasso d'Uva, dove il tema è quello di proteggere le immissioni laterali e gli attraversamenti pedonali, oltre che di ordinare i flussi circolanti sull'asse principale.

Gli altri punti al momento posti all'attenzione PUMS sono la via Prati a Fornase, l'immissione della via Crea sulla SP.81, la rotatoria all'incrocio tra via della Costituzione e via Luneo, la rotatoria tra via Roma e via 11 Settembre.

Le zone a traffico moderato

Oltre all'abbassamento generalizzato del limite di velocità a 30 km/h, il PUMS individua “zone a traffico moderato” il cui perimetro è definito dalle maglie della rete viaria necessaria per garantire alla zona una corretta distribuzione del traffico. La rete viaria interna a tali perimetri dovrà essere dedicata a funzioni strettamente locali e pertanto ad essa possono e debbono essere garantite le massime condizioni possibili di sicurezza, con particolare attenzione nei riguardi dell'accessibilità alle scuole e agli altri servizi pubblici della città.

Nella situazione attuale molte di tali zone, per conformazione fisica e struttura della viabilità interna, sono interessate da funzioni di traffico e/o comportamenti di guida non coerenti con la classificazione di “zona a traffico moderato”. Per ciascuna di esse dovrà quindi essere sviluppata una specifica progettazione, che definisca i provvedimenti circolatori locali, gli elementi di arredo, i dispositivi di rallentamento, la segnaletica e quante altre azioni risultassero necessarie al fine di eliminare il traffico attraversamento, imporre velocità fortemente moderate e comportamenti particolarmente attenti, garantire la piena sicurezza e libertà di circolazione di pedoni e ciclisti, favorire usi sociali dello spazio pubblico. A questo fine dovrà collaborare il processo di identificazione delle “livable street” qui di seguito descritto.

Le strade della vivibilità (livable street)

Con il termine ‘livable street’¹ si suole indicare un insieme molto articolato di interventi di trasformazione e riqualificazione dello spazio pubblico capace di favorirne gli usi sociali, e di migliorarne le performance ambientali, come ad esempio la resilienza ai cambiamenti climatici, la riduzione del rischio di allagamento nei casi di forti piogge, la mitigazione dell’“isola di calore”, l’aumento del verde urbano e altre prestazioni ancora.

Sono obiettivi che si affiancano e si integrano appieno con quelli ‘tradizionali’ di rendere sicura e confortevole la circolazione, a cominciare da quella dei ciclisti e dei pedoni.

Il concetto di ‘livable street’ può essere efficacemente applicato a molti differenti tipi di strada, dai grandi assi commerciali alle strade residenziali moderate, ma in ciascun contesto tali progetti debbano trovare la loro più forte motivazione nella convinta adesione di chi dovrà poi fruire degli spazi trasformati. Per identificare dove è necessario intervenire è quindi indispensabile avviare un processo di partecipazione e di coinvolgimento dei soggetti interessati. Per Spinea le tappe di tale processo potrebbero essere:

1. l’organizzazione di una iniziativa-seminario pubblico, sollecitando la partecipazione dei ‘responsabili’ delle comunità locali, sui concetti di ‘livable street’, nella quale vengano portati esempi che servano da stimolo concreto;
2. una riflessione delle comunità, eventualmente con il supporto di una agilissima documentazione-guida, per identificare i luoghi vocati alla trasformazione;
3. il consolidamento tecnico delle proposte in una lista da utilizzare per formulare gli eventuali successivi programmi di intervento.

Via Roma e le porte urbane, le finestre sulla città

L’idea di ‘piazza lunga 1 km’, ben presente ormai nell’immaginario collettivo della città, evidenzia con chiarezza l’obiettivo che la città vuole affidare alla strada attorno alla quale si è formata. Il PUMS assume pienamente questo obiettivo ed evidenzia con altrettanta chiarezza le molte questioni che occorre affrontare e risolvere per raggiungerlo.

I livelli di traffico

Gli attuali volumi di traffico, in particolare nei periodi di punta, sono da ritenersi incompatibili con la valorizzazione dei caratteri di centro urbano di Via Roma e con un livello desiderabile di qualità dell’aria, di pressione sonora, di permeabilità trasversale.

Si pone pertanto un difficile problema di “riequilibrio” tra i volumi di traffico e i loro impatti negativi e i benefici che il traffico, attraverso una adeguata accessibilità all’area centrale, riversa sul sistema economico della città.

L’apertura della circonvallazione offre oggi l’opportunità di realizzare concretamente un tale riequilibrio, fornendo una ragionevole alternativa di percorso per i veicoli in eccesso. Un sistema di ‘filtri’ coordinati posti ai due estremi di Est e di Ovest provvederà a “dosare” adeguatamente il traffico tra via Roma e il percorso tangenziale. La realizzazione di tali filtri dovrà per quanto possibile evitare di coinvolgere il transito dei mezzi pubblici.

I comportamenti

Gli ingredienti necessari a rallentare e ordinare il traffico veicolare e ad impedire i comportamenti pericolosi consistono nel restringimento della sede carrabile alle dimensioni minime necessarie, ma costanti lungo tutto il percorso, nella realizzazione di una fascia centrale multifunzionale che al

¹ In letteratura si trovano differenti termini per indicare i diversi aspetti dell’approccio progettuale qui trattato: social street, green street, prosperous street, living street ecc. Si sceglie di utilizzare la locuzione ‘livable street’ in quanto meglio capace di ricomprendere la molteplicità di tali aspetti.

tempo stesso serva da dissuasore di sorpasso, da facilitatore degli attraversamenti pedonali e delle svolte a sinistra, nel ridisegno della pavimentazione e degli elementi di arredo urbano.

Qualità degli spazi pedonali, permeabilità trasversale

Gli interventi di riqualificazione già oggi attuati riguardano un tratto significativo, seppure ancora parziale, del fronte nord della via Roma, senza coinvolgere il fronte sud.

Le proposte del PUMS completano l'intervento sull'intero tracciato, articolandolo in funzione delle diverse 'sequenze', del loro differente significato urbano e delle risorse di spazio disponibili. Lungo tutto il percorso è tuttavia costante l'assoluta priorità riconosciuta alle esigenze del transito e della sosta pedonale. L'intervento proposto, in particolare, dilata lo spazio per il pedone attraverso il disegno della pavimentazione e la limitazione (o annullamento) del differenziale di quota tra spazio carrabile e spazio pedonale. Ne risulta una maggiore fruibilità degli spazi antistanti gli esercizi commerciali e le funzioni pubbliche e una maggiore permeabilità tra i fronti edificati poiché la presenza della fascia centrale rende più agevoli e sicuri gli attraversamenti.

Gli spazi della ciclabilità

Il PUMS conferma la pista realizzata nel tratto centrale della via Roma. Per le restanti tratte, caratterizzate da una minore disponibilità di spazi, il sistema della ciclabilità viene completato ricorrendo all'inserimento di due bande ciclabili in carreggiata destinate al transito di ciclisti 'veloci', e consentendo ai soli ciclisti più lenti il transito sugli spazi pedonali, opportunamente rafforzati.

Le piazze nella piazza

La proposta del PUMS prevede la riqualificazione dello spazio in corrispondenza delle tre piazze esistenti, semplificando ove possibile le manovre veicolari, estendendo la superficie degli interventi sino ad attraversare l'asse di via Roma e ampliando le pertinenze per massimizzare le superfici adatte alla fruizione (luoghi di incontro, dehors, installazioni...)

L'innesto di percorsi laterali di connessione con poli di interesse esterni è occasione per estendere su di tali percorsi l'intervento di riqualificazione, sempre con primaria attenzione alla qualità degli spazi pedonali.

Il 'greening'

Ove possibile, vengono previste zone inverdite e inserimento di alberi per contribuire alla piacevolezza dei luoghi e alla mitigazione microclimatica grazie all'aumento delle superfici ombreggiate e non riflettenti, oltre che per schermare quinte edilizie di scarsa qualità.

Il trasporto pubblico

Via Roma continuerà a essere percorsa dalle linee di trasporto pubblico, che rappresentano il collegamento principale della città con il capoluogo. I punti di fermata possono rappresentare importanti elementi di riferimento nel contesto della più generale riqualificazione dell'asse. Una loro ri-progettazione potrà migliorarne l'attrattività, comunicare maggiore leggibilità e senso del 'valore' del servizio e anche arricchire il paesaggio urbano nel quale le fermate sono inserite.

La sosta

L'intervento proposto comporta una certa riduzione (25-30 posti auto) degli spazi di parcheggio posti lungo la strada. Si tratta di una perdita relativa: occorre infatti considerare che oggi, stante la limitata estensione della sosta controllata, si perde una quota ben maggiore di capacità di parcheggio, in quanto gli stalli sono occupati da sosta di lungo periodo.

L'estensione della zona a sosta controllata all'intera area affacciata o immediatamente adiacente alla via Roma consentirà di recuperare e di ampliare significativamente l'attuale dotazione.

L'allargamento della zona controllata pone tuttavia il problema delle risorse necessarie per operare un efficace controllo del dispositivo e suggerisce l'opportunità di valutare una possibile regolazione a pagamento che consenta di recuperare i maggiori costi di gestione del sistema.

Il telaio ciclabile e i corridoi ambientali

Il PUMS individua un 'telaio portante' della ciclabilità cittadina, formato dagli itinerari che consentono di connettere i diversi quartieri e frazioni tra di loro e con tutti i principali poli attrattori, comprese le direttrici extraurbane.

Per la realizzazione di tale "telaio portante" la struttura insediativa di Spinea offre straordinarie possibilità. Si tratta di attrezzare a questo fine i "corridoi verdi" costituiti dalle residue aree di agricoltura periurbana, dalle zone di tutela dei corsi d'acqua, dai parchi e aree verdi che segnano oggi la separazione tra i quartieri appoggiati a pettine sulla via Roma. Innervare su tali corridoi la nuova efficiente rete ciclabile consentirebbe di raggiungere un duplice scopo: incrementare l'uso della bicicletta negli spostamenti quotidiani e riportare gli spazi aperti nella percezione dei cittadini, con tutta la loro valenza di incentivo ad una vita più sana ed attiva e la loro carica di significati paesaggistici

La progettazione di tali itinerari dovrà garantire il rispetto pieno degli standard funzionali garantendo ai ciclisti sicurezza e velocità, cosa che potrà comportare, in alcuni casi, la necessità di ri-adequare interventi già realizzati. Sarà in particolare necessario, al fine di inserire gli itinerari anche in contesti urbani densi e/o in spazi limitati, ricorrere a modalità realizzative più articolate di quelle attuali, capaci di integrarsi con gli interventi di moderazione e sfruttare gli 'spazi virtuali' che tali interventi procurano.

Le scuole

Già oggi le scuole sono oggetto di interventi destinati a governarne l'accessibilità, con chiusure temporanee delle strade prospicienti ove possibile e, soprattutto, con l'organizzazione di eccellenti iniziative di pedibus.

Il Piano pone l'obiettivo di consolidare, completare e rendere strutturali tali interventi, lavorando sulla 'fascia di protezione', sui luoghi di sosta 'satellite' e sui percorsi pedonali di accesso.

La fermata ferroviaria e l'interscambio

Il PUMS registra l'obiettivo di trasformare la fermata ferroviaria, oggi collocata in un luogo di modesta qualità paesaggistica e, soprattutto, nettamente separato dall'organismo urbano in uno dei 'luoghi centrali' di Spinea. Si tratta ovviamente di un obiettivo perseguibile solo con grandi operazioni di trasformazione urbanistica alla cui definizione senz'altro si rimanda.

Data l'importanza della connessione ferroviaria per Spinea e per il suo futuro, il PUMS pone tuttavia anche l'obiettivo più immediato di migliorare le funzioni di interscambio del nodo, ipotizzando la realizzazione di una fermata di corrispondenza delle linee su gomma in corrispondenza del rilevato del sovrappasso della via Roma di sulla ferrovia. L'intervento propone la realizzazione di piazzole in aggetto alla sommità del rilevato, attrezzate con sistemi di collegamento con il piano campagna (scale e rampe disabili) e di un collegamento pedonale attraverso la base del rilevato. La valorizzazione del ruolo della stazione è completata dalla realizzazione di una struttura più adeguata per il ricovero sicuro delle biciclette (velopark).