



Assemblea cittadina Verona

PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE A VERONA

Premessa

Il Partito Democratico intende affrontare la prossima scadenza delle elezioni nel comune di Verona mettendo al centro delle proprie proposte di governo l'idea che Verona, come ogni città di dimensioni metropolitane, presenta alcune linee di tensione che riguardano in primo luogo i rapporti tra la città capoluogo e i comuni dell'area metropolitana. Nel tempo si sono sviluppate tra queste due realtà relazioni funzionali e divisioni dei compiti che vanno riconosciute e realizzate invertendo la linea di conflittualità e di isolamento praticata dalla attuale amministrazione di centro-destra.

Occorre puntare alla creazione di un'area metropolitana di nuova generazione, non più basata su dinamiche centro-periferia ma sull'idea di una rete che unisce nodi urbani di diverse dimensioni tra loro complementari. Lo sviluppo sostenibile dell'intera area è una scelta strategica che valorizza il territorio e le sue risorse ambientali.

Le proposte contenute nel presente documento hanno, quindi, il duplice obiettivo di rispondere alle domande più propriamente urbane e quelle della città metropolitana, che comprende i comuni della cintura intorno alla città.

La tramvia, come mezzo di trasporto urbano di massa, e l'unificazione delle aziende di trasporto su gomma, entrambe volute dall'amministrazione di centro-sinistra, sono chiari esempi di questa duplice attenzione.

L'attuale amministrazione ha sostituito la prima con un insufficiente sistema filoviario e ha frenato le potenzialità dell'Atv, privilegiando, al contrario, l'uso del mezzo privato con i risultati di traffico caotico che i veronesi stanno sperimentando.

Affrontiamo il problema della mobilità consapevoli che riguarda le persone prima ancora dei mezzi di trasporto e, tra le persone, l'attenzione è rivolta in primo luogo ai bambini e agli anziani. La mobilità non è neutra perché ha a che fare con il reddito e con le aspettative di vita, con i costi sociali e con la qualità della vita, con le nuove costruzioni e con la destinazione dei contenitori.

Infine, ma non da ultimo, proporre una mobilità sostenibile significa porsi l'obiettivo di dosare incentivi e disincentivi per orientare la domanda, per favorire il cambiamento dei comportamenti. E' questa la sfida al populismo del centrodestra.

LE NOSTRE PROPOSTE

MOBILITA' URBANA

Mobilità pedonale

Favorire la mobilità pedonale significa dare maggior vivibilità a centro storico e quartieri

- pedonalizzazione del centro storico per la sua valorizzazione storica, culturale ed economica
- individuazione di aree pedonalizzate nei quartieri
- estensione delle aree Ztl limitate al passaggio dei veicoli dei soli residenti
- realizzazione di marciapiedi laddove mancanti
- liberazione delle piazze storiche e dei sagrati delle chiese in centro storico dalla sosta delle auto
- eliminazione delle barriere architettoniche

Mobilità ciclabile

Riprendere con forza il concetto degli itinerari ciclabili in città significa dare una vera alternativa all'uso dell'auto e favorire culturalmente un cambiamento della mobilità interquartieriale

- costruzione di nuove piste ciclabili utilizzando, se possibile, progetti dell'Unione Europea con relativi fondi economici, collegando i percorsi e servendo i maggiori poli attrattori
- estensione della ciclabilità nelle zone trenta
- incremento delle possibilità di bike-sharing in un sistema funzionante e a rete
- aumento delle postazioni di parcheggio delle biciclette e delle rastrelliere anche nei pressi delle fermate degli autobus soprattutto nelle frazioni e ovunque sia possibile una connessione tra bici e mezzo pubblico
- attenzione alla mobilità ciclabile nei quartieri sensibilizzando all'uso della bici o agli spostamenti a piedi nella mobilità a c.d. corto raggio (1-5 km)

Mobilità collettiva

Pur riconfermando la preferenza per il sistema tranviario rispetto al sistema filoviario, scelto dall'attuale amministrazione, si ribadisce la richiesta che, almeno, sia tutto elettrificato (non comprendendo la logica di reintrodurre in centro storico l'uso del diesel) e che corra su sede dedicata.

Di fronte a questa scelta il Partito Democratico propone:

- razionalizzazione e revisione dei percorsi dei trasporti pubblici in città: di fronte ad un sistema a risorse sempre più limitate è importante, sull'ossatura portante della rete delle costruende linee di filobus, attuare una rete di trasporto pubblico a frequenza elevata (che

nelle ore diurne si attestano a 10/15 minuti, prolungando l'orario diurno per tutta la città dalle 5.30 fino alle 20.30/21)

- introduzione del bus a chiamata nelle località dove svolgere un normale servizio di linea produce perdite non più giustificabili e garantisce solo un servizio rigido a bassa frequenza che determina troppi esigui numeri di trasportati, recuperando così risorse per aumentare il servizio dove vi è un eccesso di domanda
- realizzazione di parcheggi scambiatori gratuiti (park & ride) collegati con le linee ad alta frequenza e ai capilinea delle linee filobus
- convenzione tra la rete degli autobus e le cooperative dei taxi per offrire agli abbonati al trasporto pubblico l'uso a prezzi agevolati dei taxi, entro confini comunali stabiliti, per sopperire alla mancanza del servizio di linea tra le 24 e le 5 del mattino e nei giorni festivi
- sostegno, almeno in città, alla mobilità collettiva dei giovani diminuendo l'uso dei mezzi privati.

Mobilità privata

La mobilità privata ed il sistema viario vanno considerati in una visione d'insieme e le azioni prioritarie sono:

- fluidificazione della circonvallazione interna ed eliminazione di nodi di congestionamento
- fluidificazione del traffico della SP 6 con interventi viabilistici e di protezione ambientale realizzando lo svincolo con la zona industriale di Marzana e riqualificando l'attuale sede stradale
- realizzazione della nuova statale 12 da Isola della Scala a Verona Sud
- completamento della 434 senza ricorrere al project financing fino a Basso Acquar, collegamento con viale Piave e circonvallazione nord
- incremento delle "zone trenta" e rispetto delle stesse nel traffico interquartieriale
- rivisitazione della ZTL con maggiore attenzione ai residenti
- parcheggi esterni al centro collegati con il trasporto pubblico
- parcheggi pertinenziali per liberare le strade dalla sosta e favorire l'utilizzo della sede stradale per corsie dedicate al mezzo pubblico o alle piste ciclabili
- no al pagamento delle attuali tangenziali per i residenti nel Comune per percorrenze all'interno dei caselli posti nel Comune di Verona
- parcheggio scambiatore a Verona sud collegato con mezzo pubblico di massa veloce per la Fiera e il centro

Veicoli commerciali

Alla mobilità privata si lega la proposta di riduzione del traffico commerciale in centro storico attraverso una soluzione di city-logistic che preveda il trasporto delle merci, con base logistica al Quadrante Europa, da effettuarsi tramite mezzi ecologici/elettrici al fine di ridurre drasticamente i passaggi di mezzi privati inquinanti in centro storico.

MOBILITA' NELLA CITTA' METROPOLITANA

Indispensabile per la mobilità in area urbana ed extraurbana è la realizzazione di un sistema ferroviario metropolitano della provincia legato al resto del Veneto (tramite l'SFMR del Veneto) e alle province delle Regioni confinanti

- valorizzazione delle cinque linee ferroviarie che attualmente convergono sul capoluogo potenziando le stazioni presenti nei comuni di cintura, consentendo così l'interscambio tra mezzo privato e treno o, anche, tra mezzo pubblico e treno
- utilizzo delle aree ferroviarie delle stazioni dei comuni della provincia per creare aree di parcheggio e favorire l'interscambio (ad esempio Peschiera, San Martino B.A)
- realizzazione del collegamento ferroviario con l'Aeroporto
- potenziamento della Legnago-Verona, aumentando le frequenze e ammodernando la linea ed il parco rotabile

Il passaggio a nord

L'attuale amministrazione di centro-destra, al governo della città, persegue ostinatamente la realizzazione del Passante nord-Traforo delle Torricelle, una strada extraurbana a quattro corsie che collega Verona nord con Verona est. E' un'opera costosa, sproporzionata alle esigenze e inefficace per risolvere i problemi di attraversamento della città.

Il Partito Democratico ha votato contro in Consiglio comunale pur avendo ottenuto dalla maggioranza impegni importanti a tutela delle circoscrizioni maggiormente attraversate dall'opera.

La soluzione alternativa al traforo così progettato c'è e si chiama galleria urbana per il trasporto pubblico/privato.

La galleria urbana è una infrastruttura che ha l'obiettivo di collegare, con mobilità pubblica/privata, i quartieri est con borgo Trento, avrebbe uscita nei pressi dell'Ospedale Civile di Borgo Trento (portando quindi beneficio a Veronetta e all'asse San Giorgio-Via Mameli-Cesiolo) all'altezza di Via Mameli e dentro all'area dell'Ospedale Maggiore.

Si prevede la costruzione di un sistema di trasporto pubblico di massa (anche di tipo filoviario) che consentirebbe una fermata intermedia nella zona di Valdonega-Madonna del Terraglio (accesso al polo museale e al centro storico) e che collegherebbe in modo rapido l'est con borgo Trento. Nel medesimo tracciato sarebbe consentito il transito di mezzi autoveicoli privati con due corsie, una per senso di marcia, a lato del tracciato di trasporto pubblico.

Il passaggio, senza pedaggiamento, di veicoli leggeri privati permetterebbe di salvaguardare Veronetta e la zona del Teatro Romano, trovando all'uscita di Via Mameli una strada già a quattro corsie (attualmente presenti) e la possibilità di un parcheggio multipiano entro le mura dell'Ospedale di borgo Trento.

Verona, aprile 2011