Piano della mobilità di Pistoia: cambiare in meglio si può e si deve

scritto da Coordinamento Città Insieme A.B.C. Pistoia
Pistoia è una città che appartiene a un sistema territoriale, quello della Piana Firenze-Prato-Pistoia (FiPoPt), che, per le polveri sottili, è uno dei più inquinati d'Italia e d'Europa, come risulta dagli ultimi dati pubblicati dall'OMS. Si tratta di una conca territoriale chiusa dall'Appennino a nord e dai rilievi del Montalbano a sud, una vera e propria **Pianura Padana in miniatura**, della quale replica tutte le criticità ambientali: elevato consumo di suolo e contemporanea riduzione del verde agricolo, saturazione industriale ed infrastrutturale, pessima qualità dell'aria dovuta al ristagno degli inquinanti provocato dalla particolare orografia della Piana.

La città occupa l'estremo occidentale di questo sistema del quale rappresenta lo snodo di collegamento della viabilità dalla montagna verso la pianura, in direzione nord – sud, e dalla Piana fiorentina verso la Valdinievole, in direzione est – ovest. Osservando al buio i filamenti luminosi delle strade che si irradiano dalla città, Piero Bigongiari la paragona a una "**stella caduta sulla terra**, ma che di questo cosmico cataclisma nessuno si sia accorto".

Ed è proprio così se ci riferiamo all'azione di questa Amministrazione comunale, se ci riferiamo al Piano della mobilità che il Comune di Pistoia indica come sostenibile (PUMS), ma che in realtà è ben lontano dagli standard di qualità comunemente accettati.

L'ambito territoriale di riferimento è strettamente urbano, manca una visione territoriale integrata che prenda in considerazione i flussi di traffico a scala più ampia, nel tentativo di intercettarli prima che si addensino sulla città. La collina e la montagna pistoiese sono tagliate fuori dalle analisi del Piano, è come se non esistessero, i cittadini sono abbandonati al loro destino, quasi fossero cittadini di serie B.

Manca una visione degli obiettivi delle politiche che attraverso il PUMS si intendono adottare: ad esempio **non si dice di quanto deve diminuire l'uso dell'auto privata e quanto deve crescere l'uso della bici e del trasporto pubblico.** È quello che in termini tecnici viene chiamato il riparto modale di

progetto, presente nei piani moderni e che consente di verificare se gli strumenti adottati sono efficaci.

Il progetto presentato non consente di verificare l'effettiva sostenibilità del Piano, ossia se con l'applicazione delle azioni previste si attui un reale miglioramento della qualità dell'aria attraverso una riduzione delle emissioni in atmosfera.

Infatti, **non è indicato il monitoraggio degli effetti del piano sulla qualità dell'aria,** previsto dall'Unione Europea, che impone di effettuare un confronto tra le concentrazioni di inquinanti quali C02, C0, PM10, PM 2.5, NOx e sostanze organiche volatili, prima e dopo l'applicazione del piano stesso attraverso una pesatura e una valutazione del sistema emissivo. Nel piano di Pistoia, dove evidentemente gli inquinanti aumentano, preferiscono non far cenno a questi sistemi di monitoraggio, presenti per esempio nei PUMS di Pordenone, Prato e Pavia.

Questa negligenza del Piano è molto pericolosa perché mina alla base proprio il concetto stesso di sostenibilità delle azioni proposte e **contravviene alle Linee Guida Europee del 2013** laddove raccomandano di mettere al centro dei PUMS le persone, la qualità della vita, la salute dei cittadini.

In base a queste linee guida la **partecipazione dei cittadini avrebbe dovuto strutturare l'intero percorso** di progettazione del PUMS, al contrario dei risibili incontri di comunicazione promossi dal Comune lo scorso autunno, in contrasto con quanto predisposto dall'Unione Europea.

Le criticità di carattere ambientale sono confermate anche dalla **mancanza della Valutazione Ambientale Strategica** (VAS) del Piano stesso. Certo, la Regione Toscana non obbliga i Comuni a predisporla, ma una responsabile azione di governo avrebbe dovuto far ricorso a questo importante strumento di valutazione e verifica degli effetti ambientali del Piano. Sarebbe stato necessario elaborare un **Rapporto Ambientale** con l'individuazione, descrizione e valutazione degli impatti significativi sulle componenti ambientali, aria, clima acustico, acqua, suolo e sottosuolo, paesaggio, natura, verde urbano e patrimonio storico e culturale e sulla salute derivanti dall'attuazione del piano. Sarebbe stato possibile definire in maniera appropriata la **verifica periodica degli effetti delle azioni di piano** tramite il monitoraggio del set di indicatori ambientali predisposti. Non

a caso questa è una prassi consolidata nei Comuni più illuminati, nei territori più compromessi, dove non si può procedere alla cieca.

Un corretto Piano per la Mobilità Sostenibile dovrebbe comprendere, come previsto dalle Linee Guida Europee, "**un calendario di attuazione e un piano di finanziamento**", dovrebbe indicare "una chiara ripartizione delle responsabilità per l'attuazione delle politiche e delle misure riportate e individuare le risorse necessarie per ciascun soggetto" coinvolto, affinché le scelte presentate non siano solo enunciati inconsistenti utilizzati per dar vita a quella **narrazione fantastica** di Pistoia Capitale della Cultura, città verde ed ecosostenibile che il Sindaco Bertinelli usa proporre ad ogni manifestazione pubblica. La mobilità pedonale e ciclabile proposta non è credibile se non è supporta dalla previsione di tempi e risorse per la sua attuazione.

Quello che ci viene proposto è in realtà un banale Piano del Traffico travestito da Piano della Mobilità sostenibile, una mera **operazione di *greenwashing*** finalizzata a costruire un'immagine di sé ingannevolmente positiva sotto il profilo dell'impatto ambientale, allo scopo di distogliere l'attenzione dell'opinione pubblica dalle proposte molto discutibili. Che non si venga a dire che l'estensione delle aree pedonalizzate nel Centro Storico qualifichi il piano in maniera significativa, perché sono slegate dal contesto urbano e territoriale del quale potrebbero rappresentare un ulteriore appesantimento piuttosto che una soluzione innovativa.

- Tra queste, includiamo l'obiettivo della **fluidificazione del traffico** con la previsione di tragitti più lunghi per le auto e di un conseguente incremento dell'inquinamento per tutta la città; il PUMS non produce riduzioni del traffico, che dovrebbe essere invece il principale indicatore di qualità. Dalla scorrevolezza dei flussi, secondo il piano, dovrebbe trarre beneficio anche il trasporto pubblico su gomma che, secondo noi, si otterrebbe solo prevedendo **corsie preferenziali dedicate agli autobus, percorsi protetti e una loro maggiore frequenza,** soprattutto nel raccordo della città con le sue frazioni disperse.

In nome della fluidificazione viene perseguita la realizzazione e il completamento dell'**anello di circonvallazione** della città, un'infrastruttura grigia che stringerà Pistoia in una morsa di smog e peggiorerà la pessima qualità dell'aria interferendo in modo irreversibile nel rapporto tra città e campagna. In quest'ottica viene quindi proposta anche la chiusura dell'anello con la

realizzazione di una nuova arteria, la cosiddetta **Strada interquartiere** a nord, in maniera fantasiosa definita “Strada parco”, ma in realtà un “auto parco”: è previsto un aumento di 10 – 13 mila auto al giorno che comprometterà, in modo irreversibile, l’equilibrio ambientale dell’intera città.

Carente è la previsione di parcheggi a corredo del Centro Storico che ne favorirebbero invece l’accessibilità e la vivibilità, mentre molti di quelli previsti a servizio della città sono di là da venire e non si riesce a prevedere il loro completamento (parcheggi ex Breda, ex Ceppo, ecc.).

Ci riproponiamo di approfondire i singoli aspetti in un secondo momento, oggi ci basta sottolineare che a questo PUMS, e più in generale **all’azione di governo del centro sinistra locale, manca una visione generale e integrata del nostro sistema territoriale** composto, come sostiene Giorgio Pizziolo, “di due entità, città e ambiente/paesaggio, strettamente integrate e interattive tramite nuove relazioni inedite” tali da poter far diventare Pistoia una delle **città/ambiente** più feconde d’Europa.

“L’aria delle città rende liberi” era il motto dei Comuni medievali. **L’aria di questa città, Pistoia, comincia ad essere irrespirabile** e apportatrice di serie preoccupazioni sul piano ambientale e su quello della salute pubblica: cambiare in meglio si può e si deve.

***Coordinamento “Città insieme” – A.B.C. Pistoia**
cittainsieme.pistoia@gmail.com