



Bus e bici per i servizi di trasporto di prossimità

Il caso di Viale Bovio – Via Nazionale Adriatica Nord

Stimolati dal dibattito in corso circa lo scenario futuro di Pescara da qui al 2027 e dalla stesura del Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), abbiamo pensato di analizzare un asse viario importante della nostra città, Viale Bovio e Via N. Adriatica Nord, per cercare di capire cosa potrebbe accadere se si provasse a fare qualche cambiamento “coraggioso” nella organizzazione della mobilità.

Il tratto, tra la rotatoria di Via Michelangelo fino al confine con Montesilvano, si estende per 3,2 km (6.400 metri lineari), con doppio senso di marcia e parcheggi auto su ambo i lati.

Abbiamo effettuato una ispezione “commerciale/funzionale” contando le attività con “fronte vetrina”, cioè visivamente percepibili con immediatezza transitando lungo la via.

Si tratta di una stima per difetto: tutte quelle che non hanno bisogno di vetrina, cioè di essere viste, come un ufficio di professionisti o uno studio dentistico, al nostro passaggio non sono state rilevate. Mentre molto in evidenza, invece, sono un benzinaio, una officina, una banca o un'agenzia immobiliare.

Il nostro rilevamento ha dato i seguenti risultati: 258 attività complessive ripartite su entrambi i lati. Il che si traduce, tralasciando le proporzioni espositive e considerando 6400 ml, in una ogni 25 metri lineari.

L'analisi in dettaglio dei dati, raggruppati per categorie da noi ritenute abbastanza omogenee, ha rivelato una dinamica “commerciale” di indubbio interesse, forse anche inattesa per una strada ritenuta, a questo punto a torto, solo di transito.

Infatti sono stati rilevati: 14 agenzie immobiliari, 11 banche, 9 parrucchieri, 5 farmacie, 6 officine per auto, 7 benzinai, 21 bar, 32 negozi del settore alimentare, 7 pizzerie, 4 supermercati, 1 galleria espositiva. Da non dimenticare un centro commerciale, grande aggregatore di domanda, oltre che alcune sedi “istituzionali” come la Regione, il Conservatorio, il Parco di Villa Sabucchi, ma anche presidi sanitari importanti come la Clinica Baiocchi.

Non possiamo ovviamente valutare in dettaglio le capacità di richiamo (offerta) che possono avere i singoli espositori nei confronti dell'utenza (domanda), ma possiamo facilmente intuire che per un bar o un tabacchi o una farmacia il tempo di consumo del servizio offerto, in questi casi valutabile in minuti, è diverso da quello di una clinica, di un supermercato, di un meccanico o di una parrucchiera.

Abbiamo quindi effettuato un conteggio, seppur di massima, dei parcheggi disponibili lungo l'intera arteria, per entrambi i lati. Ne abbiamo rilevati circa 265 per lato, per un totale di 530. In altri termini, includendo le aree di pertinenza degli incroci, le fermate degli autobus, le soste riservate, i passi carrai e altri impedimenti di sorta, vi è un parcheggio auto ogni 12 metri. Nel caso avessimo effettuato un conteggio per difetto e di parcheggi ne fossero risultati 640, avremmo un'auto ogni 10 metri.

Una valutazione puntuale, per cui sarebbe necessario un tempo di studio più dilatato, potrebbe dare sicuramente una maggiore precisione dei dati, ma riteniamo che quelli raccolti possano comunque rappresentare utili scenari di riferimento.



Comunque, ritenendo buono il dato rilevato, ogni 12 metri c'è un parcheggio, mentre ogni 24 metri c'è una attività commerciale. In altri termini, è come se ognuna di queste avesse matematicamente 2 parcheggi di pertinenza. Considerando che nella maggior parte dei casi ogni auto trasporta una sola persona, ovvero il proprio conducente, è come se per ogni attività vi fosse uno spazio fisico riservato di sosta praticamente corrispondente a due clienti (per adesso tralasciamo volutamente il fattore tempo).

Veniamo al trasporto pubblico locale. Abbiamo rilevato che lungo l'asse viario ci sono circa 10 fermate di autobus, cioè una ogni 320 metri per lato. Quindi, ognuna delle 20 fermate, su 6.400 metri di percorso, serve circa 13 attività. Se le fermate fossero maggiori, sarebbero ovviamente servite meno utenze e quindi il servizio di trasporto sarebbe di maggiore prossimità rispetto al luogo da raggiungere, fino ad un limite di equilibrio tra velocità e convenienza commerciali. Da una parte non si può pensare ad una fermata per utenza, perché l'autobus sembrerebbe praticamente fermo, dall'altra a fermate sotto una certa soglia che farebbe venire meno il valore di prossimità del servizio rispetto alle attese.

Abbiamo a questo punto contato le strade laterali che insistono su questo tratto: per entrambi i lati ve ne sono complessivamente oltre 50, di diversa lunghezza dall'asse in esame (da 150 a 300 metri lato monte, da 250 a 450 m lato mare).

Prima di elaborare qualche scenario, riteniamo sia opportuno sottolineare un nostro convincimento: l'intensità di traffico presente su un asse viario è legato al desiderio degli automobilisti di trovare un parcheggio il più vicino possibile al luogo di destinazione. Questo desiderio, che potrebbe essere graficamente rappresentato in ragione della disponibilità di posti e del tempo necessario per trovarlo, genera poi tempi variabili di permanenza sulla strada per svolgere una serie di operazioni: di avvicinamento al punto di interesse, di ricerca del posto, di entrata al parcheggio, di uscita dallo stesso, con conseguenti rallentamenti e impedimenti dei mezzi presenti nell'intorno più immediato, con la determinazione, a cascata tra i diversi vettori ivi compresi quelli del TPL, di possibili situazioni di conflitto. Tutto questo perché su questo asse viario è possibile parcheggiare.

Ipotizziamo allora di spostare tutti i parcheggi. Si rendono improvvisamente liberi da 2.650 a 3.200 metri lineari di strada (per 2 di larghezza del parcheggio) su 6.400 metri dell'intero asse viario per entrambi i lati, ovvero dal 40 al 50% di spazio destinabile ad altre funzioni.

Vi è quindi la necessità di trovare da 530 a 640 parcheggi (a seconda dei vari conteggi). Assumiamo la necessità più impegnativa di doverne trovare 640. Dove?

Se volessimo assegnarle alle singole strade laterali, ovvero 55, ognuna dovrebbe ospitarne circa 11, che moltiplicato 5, che sono i metri lineari di ingombro dell'auto, fanno 55 metri, ovvero dal 13% al 36% delle varie lunghezze delle traverse (la percentuale più alta per quelle più corte e viceversa).

Con tutte le variabili comunque da considerate (carico/scarico, residenza, posti riservati, ecc.) che per adesso consapevolmente tralasciamo, non crediamo si tratti di una ipotesi su cui sia impossibile lavorare.

Ora, riallocati i parcheggi, e rendendo per ora indisponibile a qualunque mezzo la corsia liberata, proviamo ad immaginare cosa accadrebbe al flusso dei mezzi in transito, siano essi auto, moto, camion e bus (anticipiamo che quest'ultimo non ha bisogno di parcheggi, ma di fermate). Il parcheggio laterale non sarà più disponibile (e quindi non ci saranno più mezzi fermi in seconda fila mancando la



prima); tranne gli autobus, per cercare lo spazio di sosta tutti gli altri autoveicoli svolteranno rapidamente verso le strade laterali laterali (come da queste poi usciranno per immettersi nel flusso).

Sull'asse viario considerato, invece, il mezzo che avrà bisogno di fermarsi, alle fermate, sarà l'autobus, determinando condizioni di marcia da molti sicuramente più di una volta sperimentate con fastidio: rimanere dietro e non poterlo effettuare il sorpasso. Sarà quindi l'autobus a determinare la velocità del flusso e non ad essere rallentato. In questo caso, infatti, ci saranno più facilmente automobili dietro l'autobus piuttosto che davanti.

Si rammenta che in questo scenario i posti auto non sono stati cancellati, ma solo matematicamente redistribuiti lungo le 55 arterie ortogonali all'asse considerato (11 ciascuna).

E ora, per rafforzare il nuovo punto di vista, **introduciamo le biciclette**. Dove? Ipotizziamo di realizzare due piste ciclabili monodirezionali **in sede propria** su entrambi i lati, al posto dei parcheggi e della stessa larghezza di questi, 2 metri (maggiore del minimo di 1,50 previsto dalla normativa vigente, regolamento 557/99), per una lunghezza di 6.400 m.

Il flusso dei mezzi motorizzati, come illustrato sopra, riteniamo non subirebbe variazioni significative, se non in concomitanza degli incroci e delle fermate degli autobus, dove andrebbe regolamentato, dando la precedenza di transito ora ai ciclisti e ora ai pedoni.

Richiamiamo l'attenzione di chi legge su un aspetto: l'autobus, procedendo dritto, ha sempre la precedenza, sia nei confronti delle auto che provenendo dal senso opposto devono svoltare alla loro sinistra intercettandone il senso di marcia, sia delle bici che, alla fermata, devono dare la precedenza ai passeggeri che salendo o scendendo utilizzano il mezzo (non stiamo qui a dettagliare l'ipotesi progettuale che la banchina possa avanzare verso il centro strada e la pista passare dietro la fermata per eliminare la zona conflittuale).

Considerato il diverso ingombro delle biciclette rispetto alle auto, sarebbe più facile ricavare stalli per le prime, anche su un margine del marciapiede. Ricordiamo il rapporto tra parcheggi auto (ovvero clienti) per le singole utenze commerciali, che abbiamo ipotizzato essere nel numero di 2 (ogni 12 metri un parcheggio, cioè 2 auto per ogni attività posta ogni 24 metri). Utilizzando gli stessi spazi dei due parcheggi, ovvero 10 metri lineari, in questi entrerebbero 20 biciclette poste testa-coda, ovvero 18 clienti potenziali in più. Anche se l'auto fosse a pieno carico, sarebbero solo 10 utenti, cioè ancora 8 in meno rispetto agli altri su due ruote.

In questo modo, lungo i 6.400 metri lineari di asse viario, usando il criterio appena descritto, ci potrebbero essere da 2.650 a 3.600 stalli biposto per biciclette, ovvero da 5.300 nell'ipotesi minimale a 6.400 in quella massimale di potenziali clienti, rispetto ai rispettivi 530 e 640 dell'auto (per la cronaca, a Copenhagen vi è l'abitudine consolidata da parte delle utenze commerciali di posizionare uno stallo personalizzato davanti la propria sede per diverse biciclette, da 2, 4 o 6 postazioni).

Nella accezione comune, crediamo che la mobilità urbana rimandi in maniera condivisa a due momenti rappresentativi: uno dei mezzi fermi, nella maggior parte dei casi in un parcheggio, o in una fila, anche doppia, tripla, l'altro di quelli in movimento, a varie velocità.

Nel primo caso viene negata la funzione per cui i mezzi di trasporto vengono costruiti, ovvero per trasportare, e non per stare fermi, come invece oggi accade per la maggior parte del loro tempo (anche l'80%): i parcheggi ne sono la chiara e drammatica testimonianza.



Nel secondo caso la funzione di trasporto viene espressa ma quasi sempre con una capacità di un quinto di quella potenziale (il passeggero è quasi sempre solo il conducente).

Cosa accadrebbe allora, allo scenario in esame, se si inducesse ad un comportamento coerente con le considerazioni appena esposte?

Siamo convinti che:

- una maggiore efficienza dei trasporti collettivi, per la maggiore velocità commerciale esprimibile, per le considerazioni descritte, ne renderebbe più appetibile l'uso;
- anche la capacità di rendere un servizio di prossimità in modo ottimale, sia in senso spaziale che temporale, ovvero vicino al luogo dove andare e in tempi certi, ne farebbe un "vetto-re" più rispondente ai bisogni e alle attese degli utenti;
- il flusso ciclistico, sull'ampia sede riservata delle due corsie monodirezionali fisicamente separate dalla corsia carrabile, non potrebbe che aumentare, visti gli spazi e la sicurezza che le stesse garantirebbero agli utenti;
- il massiccio numero di stalli renderebbe maggiormente accogliente lo spazio urbano e capace di far convergere offerta e domanda in luoghi di incontro quasi riservati.

Tutto questo, a nostro avviso, non farebbe altro che modificare, in una sorta di avvistamento virtuoso, le modalità di trasporto da automobilistico a ciclistico o collettivo pubblico, ovvero spostare il peso del modal share, la componente modale del traffico, verso il quadrante della sostenibilità, laddove si abbasserebbe conseguentemente anche la richiesta di parcheggi per auto (chi si sposta un bus o in bici non ne ha ovviamente bisogno).

In modo solo apparentemente paradossale, l'eliminazione di parcheggi costituisce la strategia vincente per migliorare le condizioni di vivibilità all'interno di un contesto urbano, ad oggi il più delle volte ammalorato proprio dalla presenza di macchine ferme ad ogni angolo di via che rubano spazio a automobilisti che credono che avere altri parcheggi costituisca il vero rimedio al dramma di ritrovarsi bloccati in mezzo al traffico da loro stessi generato.

Pescara 14/3/2019