

C O M U N I C A T O S T A M P A

Monfalcone, lunedì 8 febbraio 2021

Nella giornata di oggi è stato approvato il nuovo **PUMS, ovvero il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile intercomunale** dei Comuni di Monfalcone, Ronchi dei Legionari e Staranzano.

FIAB Monfalcone “Bisiachinbici” esprime **grande soddisfazione ed entusiasmo** per questo grande passo. I tre comuni finalmente si sono dotati di un piano ambizioso e ben progettato, che è da anni una esigenza importante del territorio, in termini di **sicurezza** stradale ma anche di **sviluppo** economico, **benessere** dei cittadini e **qualità della vita**.

La grande soddisfazione per l’obiettivo raggiunto non ci impedisce tuttavia di notare alcune criticità relative alla parte che riguarda Monfalcone, la più recente delle tre, che solo da poco abbiamo avuto la possibilità di analizzare, diversamente da quelle di Ronchi e Staranzano, a noi note già da un lustro e che abbiamo più volte commentato in altre sedi.

Ci permettiamo quindi di segnalare di seguito **le principali criticità** riscontrate nel territorio di Monfalcone, in **un’ottica collaborativa**, pensando di dare degli spunti per una **successiva evoluzione del Piano**, che miri ad un incremento della mobilità sostenibile e al raggiungimento di livelli di sicurezza sempre più elevati.

1. Mancanza di collegamenti dei Rioni con il centro.

I percorsi ciclabili a Monfalcone si articoleranno in tre principali direttrici che però dimenticano il rione di Via Romana (la ciclabile finisce in stazione) e negli altri rioni non permettono un collegamento diretto con la Piazza e il centro. Per esempio a Largo Isonzo, l’unico percorso diretto verso il centro obbliga a raggiungere, dalla ciclabile lungo il canale De Dottori, la ciclabile di Viale San Marco. Poteva invece essere usata via Roma come connessione diretta, tra l’altro senza infrastrutture ne costi. Ricordiamo che le più recenti modifiche al codice della strada introducono il concetto di corsie ciclabili: non è più necessario realizzare vere e proprie piste ciclabili, ma è sufficiente predisporre delle semplici corsie (anche in senso contrario di direzione nelle strade a senso unico), evitando nuove ed impattanti infrastrutture. Si riduce la velocità dei veicoli (il limite viene portato a 30 km/h) dando priorità al traffico ciclabile, introducendo nuovi percorsi e mettendo in sicurezza strade oggi ancor troppo pericolose.

2. Mancanza del collegamento diretto Stazione - Piazza.

Il percorso scelto produce un arzigogolo che dalla Stazione passa per via Romana e il Liceo (a scendere) e via Carducci (a salire). Un percorso cervellotico e poco

intuitivo. Avevamo indicato questa come scelta insensata già più di tre anni fa, durante il nostro ultimo incontro con gli uffici.

3. Scarsi interventi nei pressi delle scuole.

Speravamo in una dotazione di un percorso ciclabile per tutte le scuole del Comune, ragionato sui principali flussi casa-scuola. Inoltre con l'istituzione delle "strade scolastiche", previste dal nuovo codice della strada, si potrebbero risolvere i pericolosi assembramenti all'uscita.

4. Troppe ciclabili monodirezionali.

Ovvero ciclabili con un percorso per andare e uno diverso per tornare. Sono scomode e confondono soprattutto le persone più fragili, come bambini e anziani, oltre a esporli a potenziali rischi.

5. Scarsa attenzione al coordinamento con i comuni confinanti.

Il PUMS è a carattere sovracomunale, mentre si intuisce un lavoro a comparti stagni: sarebbe stata utile una maggiore sinergia, soprattutto nei collegamenti con Ronchi o nell'uscita verso Duino-Aurisina, dove un complesso passaggio attraverso la zona industriale del Lisert spiazza sia cittadini che cicloturisti.

Ricordiamo inoltre che le recenti decisioni della Giunta regionale in materia di concertazione danno una premialità ai comuni che si accordano con la finalità di completare la Rete Ciclabile Regionale. Molte scelte progettate ma non finanziate nel PUMS, come la ciclabile sulla ex-ferrovia del Cantiere diventerebbero realizzabili immediatamente con fondi regionali. Questo aprirebbe anche nuove prospettive, per esempio con tracciati sicuri verso Trieste o un collegamento fra la Ciclovía Adriatica (Grado-Monfalcone) e l'aeroporto. Lanciamo quindi una proposta per un'immediata attivazione di questo piano: si sottoscriva un accordo con il comune di Ronchi finalizzato alla ricerca del contributo necessario alla conversione della ferrovia ex Fincantieri in un percorso ciclo-pedonale, volto alla messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola e al collegamento fra la FVG2, l'aeroporto e la stazione di Trieste Airport.

6. Disattenzione verso il cicloturismo.

La complessità nel raggiungere la stazione ferroviaria e l'indirizzo dei flussi dei turisti che arrivano da Grado non verso il centro ma verso il Lisert (come se si volesse farli raggiungere Trieste riducendo il passaggio a Monfalcone) significa perdere le ricadute economiche dei cicloturisti su Monfalcone: shopping, ristorazione, comparto ricettivo sicuramente ne beneficerebbero. Segnalare un percorso sicuro verso via Romana, anziché la pericolosa SS14 o la zona industriale, significherebbe invogliare il turista ad entrare e rimanere in città.

7. Scarso ascolto dei portatori di interesse.

Non ci risultano incontri o interviste per capire le esigenze di parrocchie, oratori, scuole, associazioni e realtà sociali attive sul territorio frequentate da adulti, anziani e ragazzi che usano quotidianamente la bici per spostarsi. Nemmeno Bisiachinbici e il mondo ambientalista sono stati interpellati.

8. Grave ritardo.

Il PUMS è stato approvato da Monfalcone con 4 anni di ritardo, almeno. Alcune scelte potranno diventare vetuste presto e gli altri comuni ne hanno ritardato la sua l'applicazione pur avendo le loro parti già definite. Con conseguenze in alcuni casi gravi, come l'incrocio del cimitero con Staranzano e Ronchi che continua a generare incidenti e purtroppo anche vittime.

9. Non aver paura di ridurre i parcheggi.

Se togliere qualche parcheggio significa più sicurezza per i deboli della strada e più aree pedonali e verdi, è una buona scelta. Scelta che aumenta la qualità della vita e gli spazi sociali di incontro. E non dimentichiamo che vivere meglio e di più la città ha sempre anche una forte ricaduta economica.

Confidiamo che molte di queste criticità che segnaliamo possano essere presto superate, anche perché molte sono di semplice attuazione, senza aggravio dei costi. In ogni caso l'adozione del PUMS è un **grande passo avanti del territorio tutto**, e Monfalcone è ormai una città sicura e a misura di bicicletta su tanti dei suoi percorsi principali. Questa è una grande soddisfazione per chi si occupa da tanti anni di mobilità sostenibile e di tutti i cittadini che usano i piedi o la bicicletta per muoversi in città.

Il Direttivo di FIAB Monfalcone Bisiachinbici