



Oltre 50 persone presenti hanno partecipato ieri, con grande attenzione, alle due ore e mezza di incontro dedicate al Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile. E al termine, dopola relazione riepilogativa dei tecnici di Aleph e gli oltre 10 interventi dei cittadini, tutti ben argomentati, sono emersi chiaramente i punti di dialogo e di lavoro comuni tra amministratori, tecnici specializzati e cittadini; che sono, in sintesi, i seguenti. L'analisi dell'attualità: i dati del traffico dicono che, con l'apertura della Variante alla SR 429 del 2012, il traffico pesante si è spostato definitivamente al di fuori del centro urbano, mentre i veicoli, in prevalenza dei certaldesi, che si spostano ogni giorno da nord a sud e viceversa dentro il paese, continuano in gran parte ad utilizzare via Matteotti anzichè la circonvallazione di via Falcone e Borsellino, anche nelle ore del giorno in cui il viale è imbottigliato. Il percorso interno quindi, più lungo e intervallato da semafori impostato nel 2012 per disincentivare l'attraversamento del centro, non ha dato i frutti sperati.

Preso atto di questo, le soluzioni più esplicite e immediate, proposte dai cittadini ai tavoli del 21 novembre e riemerse ieri, sono state: riaprire in modo controllato Borgo Garibaldi, o mettere a doppio senso di marcia un tratto più lungo di via Matteotti. Soluzioni che, come però evidenziato i tecnici, comporterebbero il rischio da un lato di far sì che lo scorrimento veloce porti ad un incremento ulteriore delle auto che scelgono di passare dal centro, dall'altro che questo impedisca le future pedonalizzazioni di Piazza Boccaccio e via Roma auspicate da molti. O che ci si limiti a spostare i numeri critici delle auto di via XX settembre, via De Amicis e Via Lenzoni su altre strade.

Ma sono emersi anche problemi di fondo, con relativi obiettivi da darsi e strumenti per raggiungerli, condivisi. Il problema principale: 9.000 auto in circolazione nel centro in un paese di 16.000 abitanti è un numero oggettivamente sproporzionato. L'obiettivo: gli automobilisti devono comprendere che si deve usare la circonvallazione urbana se si passa dal centro solo per attraversarlo, o muoversi a piedi o in bici ogni volta che si può se ci si deve recare in centro per usufruire dei servizi. Molteplici invece gli strumenti per ottenere questi scopi: una segnaletica più appropriata che direzioni verso l'esterno; una dissuasione fatta da Zone 30 composte non solo da dossi, ma da fioriere, restringimenti e cambi di carreggiata, presenza di percorsi pedonali e ciclabili più importanti, ovvero un centro più adatto a pedoni e bici che alle auto; parcheggi più accessibili a ridosso del centro per incentivare sosta e spostamento a piedi.

Al termine, da cittadini e rappresentanti dei comitati, l'invito all'amministrazione a formulare proposte concrete di interventi possibili, con l'impegno, quando verranno approvati, ad applicarli in modo progressivo e non definitivo, monitorando i risultati per apportare i correttivi necessari. Con la consapevolezza, però, che trovare una soluzione che dia maggiore vivibilità a tutti, potrà anche significare, per ciascuno, la perdita di un po' di vantaggi.

"Ringrazio tutti i presenti per gli interventi e la capacità di ascolto e dialogo dimostrata - ha detto il sindaco, Giacomo Cucini, in conclusione - il percorso partecipato, che abbiamo scelto di fare, e la ricerca di soluzioni progressive e da monitorare prima di renderle definitive sono impegni che si siamo presi e manterremo. Importante, per tutti, lavorare tenendo presente che l'obiettivo non è solo rendere scorrevole il traffico, ma avere un paese più sicuro, meno inquinato, più vivibile. Obiettivi e metodi sui quali sono lieto che stiamo progressivamente convergendo e che potranno portare a soluzioni condivise"