



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Bracciano verso il futuro

Descrizione

«Ho scelto Bracciano per vivere la mia terza età e, con gli anni, ho imparato ad amarlo profondamente; ne scrivo perché mi sento di parte».

Rileggendo il programma elettorale del 2021, dell'Amministrazione Crocicchi, che condivido, mi sono soffermato in particolar modo sulla tutela del territorio, sulla mobilità, la sostenibilità e la città resiliente. Poiché si tratta di temi di scottante attualità, li riporto al centro del dibattito cittadino, affinché le promesse elettorali si traducano finalmente in realtà tangibili.

Disegnare la mobilità del futuro richiede una pianificazione strategica che metta a sistema carte, norme e investimenti finanziari. Ma per funzionare davvero deve essere calato nella realtà quotidiana di chi vive il territorio. Governare il cambiamento significa aprire spazi di ascolto e confronto con la cittadinanza, i commercianti e i pendolari. Solo percependo la mobilità come risorsa condivisa, il nostro paese potrà diventare un modello di sostenibilità alle porte della Capitale.

Bracciano è un territorio unico, ma anche profondamente complesso.

Con una estensione di 147 km², paragonabile a quella di Bologna o Torino, e una popolazione di appena 19.000 abitanti, il Comune si trova a dover gestire da un lato il nucleo storico e la fragilità naturalistica del bacino lacustre, dall'altro le frazioni e le aree rurali collegate da arterie stradali strette, dissestate e spesso intasate.

L'amministrazione Crocicchi ha saputo intercettare importanti fondi del PNRR per la rigenerazione urbana e la pedonalizzazione del Lungolago Argenti, promuovendo concretamente la sostenibilità e la resilienza del territorio. Un'opera che si propone come un vero e proprio laboratorio per dimostrare ai cittadini come sia possibile realizzare un nuovo modello di vivibilità.

Resta però molto da fare e la spesa corrente del Comune può coprire solo l'ordinaria manutenzione e minimi adeguamenti. Bracciano, sconta una cronica carenza di spazi di aggregazione e servizi essenziali. Mancano strutture culturali fondamentali, come un vero teatro cittadino e una sala cinematografica, oltre a un centro di aggregazione per i giovani e a un centro anziani adeguato e

accogliente. A ci² si aggiungono: la necessit¹ di edifici scolastici pi¹ moderni e dislocati fuori dal centro storico, di impianti sportivi polivalenti, di pos bancario a Bracciano Nuova, e per ultimo, pur registrando che la ferrovia rappresenta una spina dorsale fondamentale, lâ?anacronistica presenza del passaggio a livello in pieno centro che paralizza la viabilit¹ e congestiona il traffico dividendo in due il cuore economico e sociale della citt¹.

Mi domando, dunque, quali siano le reali possibilit¹ per Bracciano di attuare una svolta sostenibile, o quantomeno di gettarne le basi strutturali.

La strategia non pu² quindi puntare su grandi opere calate dallâ?alto, ma sul tatticismo urbano: interventi mirati, a basso costo e ad alto impatto.

Le direttrici strategiche:

- Ciclovie: una rete di corridoi protetti nei tragitti casa-scuola e casa-lavoro, integrando il sistema trasporto regionale.
- Percorsi ciclopedonali: servono per raggiungere lâ?Ospedale Padre Pio, i centri commerciali, i luoghi di culto, i luoghi ricreativi, per semplici passeggiate, footing o jogging.
- Connessione Stazione â?? Lago: prevedere lâ?uso di corsie ciclabili leggere: (*bike lanes* â?? piste ciclabili â?? con segnaletica orizzontale) e postazioni di *e-bike sharing* â?? condivisione di biciclette elettriche â?? a pedalata assistita nei punti nodali: la stazione, i parcheggi di interscambio e il Lungolago.
- Trasporto pubblico a chiamata (DRT): ottimizzare i costi di carburante e di personale Ã? pi¹ efficiente un modello di *Demand Responsive Transport*, â?? trasporto a chiamata. Il mezzo parte solo su prenotazione, tramite app dedicata o numero verde. Servizi simili sono giÃ adottati nel Lazio.
- Parcheggi di interscambio periferici: intercettare le auto prima che intasino il nucleo storico o congestionino il lungolago. Lâ?adozione di tariffe agevolate per la sosta, combinate con il ticket per il trasporto pubblico.

Sono piccole indicazioni che aprono la strada verso un orizzonte pi¹ ampio. â??Preparare il terrenoâ? significa dotarsi degli strumenti normativi adeguati.

Il primo passo concreto Ã? la redazione del PUMS (Piano Urbano della Mobilit¹ Sostenibile), anche in forma semplificata o associata con i comuni limitrofi del Lago (Anguillara e Trevignano). Senza un PUMS approvato, sarÃ impossibile accedere ai fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti o ai nuovi cicli di fondi europei.

Le sfide sono politiche e culturali, prima ancora che economiche. Superiamo la frammentazione per unâ?integrazione totale: treni, bici, aree pedonali e bus a chiamata!

Il futuro si costruisce oggi con scelte coraggiose e programmazione precisa.

Franco Marzo