



LEGAMBIENTE **Circolo di Trento**

Osservazioni al Piano Urbano della Mobilità di Trento

Gli obiettivi del piano sono certamente condivisibili: favorire la multi-modalità negli spostamenti, in modo che ci si possa muovere liberamente, ma riducendo l'inquinamento e più in generale l'impatto che il traffico motorizzato causa alla città.

Appreziamo anche vari degli strumenti proposti, dalla realizzazione di una vera rete continua e diffusa di percorsi ciclopedonali, all'estensione delle zone a traffico limitato e delle "isole ambientali"; dalla riduzione dei tempi di percorrenza del trasporto pubblico allo spostamento della sosta degli autoveicoli di non residenti verso spazi esterni alla città.

Ci sono però aspetti del piano che ci sembrano carenti o poco giustificati e preferiamo concentrarci su questi:

- la politica della sosta: il piano prevede la realizzazione di un numero notevole (per un totale ben oltre 10.000 posti auto) di parcheggi esterni di attestamento o interscambio, e all'interno della città di una serie di parcheggi residenziali con una riduzione (dando più spazio a pedoni, ciclisti e trasporto pubblico) e una diversa tariffazione degli spazi di sosta su strada in città. Il principio ci pare condivisibile, ma va attuato con efficacia; ci risulta che attualmente anche parcheggi molto vicini al centro storico (Centro Europa e Autosilo) abbiano quasi sempre posti liberi, perché i potenziali utenti si aspettano di poter trovare parcheggi più comodi o gratuiti; c'è quindi un forte rischio che si realizzino parcheggi di attestamento che poi rimangono semi-vuoti o utilizzati per scopi non previsti (deposito camper; parcheggio per car-pooling di residenti in città verso destinazioni esterne) come adesso, almeno parzialmente, il parcheggio di Villazzano e l'Area Zuffo..

A nostro avviso, la realizzazione dei parcheggi esterni può cominciare gradualmente (a partire dalla riqualificazione, con creazione di un accesso ciclo-pedonale, dell'Area Zuffo) ma va accompagnata da una politica della sosta che renda praticamente impossibile il parcheggio su strada nelle aree più pregiate, e che preveda una tariffazione che scoraggi l'uso sistematico degli stalli su strada. Servono inoltre provvedimenti urbanistici che limitino la creazione di parcheggi privati per dipendenti o clienti, che attualmente sono la meta di una fetta rilevante (secondo un'inchiesta di un paio di anni fa circa il 50%) di quanti si recano in città in automobile; in molti paesi del Nord Europa, i regolamenti prevedono che

chi vuole realizzare, ad esempio, un centro commerciale non deve mostrare di poter realizzare un numero adeguato di parcheggi, ma anzi deve prevederne un numero sufficientemente basso da non diventare un polo attrattivo di nuovo traffico e mostrare che invece i clienti saranno in grado di raggiungerlo con il trasporto pubblico, eventualmente contribuendo a migliorarlo. Si tratta, secondo noi, di un principio fondamentale; la mobilità va inserita nella Valutazione Ambientale Strategica delle pianificazioni urbanistiche, ed i regolamenti comunali e la legge urbanistica provinciale dovrebbero richiedere una valutazione dell'accessibilità con il trasporto pubblico alle nuove edificazioni residenziali e commerciali.

- Il trasporto pubblico sull'asse Nord-Sud. Il Piano prevede di rendere più efficace il trasporto pubblico, in particolare rendendolo più veloce: in una prima fase, si prevede a questo scopo di realizzare alcune corsie preferenziali e una non precisata razionalizzazione dei percorsi vicino alla stazione; in una seconda fase, l'istituzione di una linea principale con mezzi frequenti e veloci in sede propria. Questa scelta a lungo termine, inizialmente lasciata aperta a varie scelte progettuali, si sta concretizzando nella progettazione di una metropolitana per mezzi tipo VAL con passaggio nel sottosuolo almeno in un tratto fra l'inizio di Brennero e la zona prevista per il nuovo Ospedale. Lo scenario previsto nelle tavole è indubbiamente affascinante con un trasporto pubblico che offre brevi tempi di percorrenza e molteplici possibilità di scambi, e per molti ha il vantaggio di spostare l'enfasi dall'urbanistica (come gestire gli spazi della città) all'ingegneria (come realizzare gli scavi, che percorso scegliere) Pur condividendo l'obiettivo di aumentare la velocità del trasporto pubblico e senza essere a priori contrari all'uso della migliore tecnologia, abbiamo però varie perplessità che suggeriscono l'esplorazione concreta di altre soluzioni. Oltre alla necessità di un'attenta valutazione costi-benefici economica (il ché non vuol dire aspettarsi un ritorno economico, ma valutare se investimenti diversi sul trasporto pubblico possano rendere maggiori benefici) ed ambientale, ci sembra che due aspetti facciano preferire una soluzione più semplice, basata sull'uso delle strade esistenti:

- o i tempi di intervento: una rete di corsie preferenziali, con una corrispondente ristrutturazione del trasporto pubblico, si può realizzare in pochi mesi. In una seconda fase, ma comunque nel giro di un paio di anni dalla decisione, questa si può trasformare, in tutto o in parte, in una infrastruttura di tipo tranviario. Al contrario, la realizzazione di una metropolitana tipo VAL richiederà realisticamente una decina di anni; anche se alcune parti si potranno realizzare più velocemente, difficilmente saranno efficaci prima di un completamento significativo della linea;

- o l'uso delle strade: in uno scenario con metropolitana interrata, le strade non in ZTL rimarrebbero normalmente percorribili per le auto private; potersi comunque avvicinare in auto alla meta e sperare magari di parcheggiare a una distanza minore di quanto lo sia la stazione della metropolitana sarebbe un incentivo ad usare comunque la propria auto anziché la metropolitana, tranne forse nelle ore di punta. In qualche modo, nonostante la filosofia del piano sia una gerarchia di mobilità in cui le auto private sono ultime, dopo il trasporto pubblico, si lascerebbero le strade alle auto, mentre il trasporto pubblico dovrebbe andare sotto terra. E' anche sulla base di questo principio che le città europee di media grandezza (anche molto più grandi di Trento) hanno puntato sul tram, con precedenza assoluta agli incroci, come soluzione che migliora sia il trasporto pubblico sia la città. E' vero che Trento ha un'orografia difficile, ma pensiamo si possano studiare soluzioni adeguate.
- Pensiamo quindi che sia opportuno puntare da subito su un asse veloce per il trasporto pubblico, da realizzarsi con i mezzi esistenti (autobus) per la massima parte su corsie preferenziali. I tratti di corsia preferenziale previsti nel P.U.M., comunque migliorativi della situazione esistenti, sembrano troppo brevi per garantire uno scorrimento continuo dei mezzi pubblici. A nostro avviso va prevista una corsia preferenziale a doppio senso pressoché continua con precedenza assoluta agli incroci semaforici. Un'ipotesi potrebbe essere di partire dall'attuale corsia preferenziale sulla parte Sud di Via Brennero e su Via Segantini rendendola a doppia senso utilizzando Via Vannetti e gli spazi dello scalo Filzi, prolungandola verso Nord (facilmente visto che la realizzazione della bretella di Lavis permette la riduzione di Via Brennero-Via Bolzano a normali strade urbane) e verso Sud, dove la soluzione più semplice sembra sia su Via Prepositura-Via Rosmini-Via Giusti che andrebbero di conseguenza consentite solo al traffico privato locale e impedito (tramite opportuni divieti di transito) a quello di attraversamento. Una soluzione di questo tipo potrebbe essere realizzata (almeno in buona parte) entro un anno ed essere sperimentata per valutarne l'efficacia e decidere se sia opportuno trasformarla in una linea tranviaria di superficie oppure se la situazione richiede una metropolitana in sotterranea. Siamo consapevoli che bloccare al traffico di attraversamento l'asse Via Rosmini-Via Giusti (e riteniamo opportuno anche Via dei Ventuno) significherebbe allungare i percorsi per molti che si spostano in automobile e trasferire il traffico sul Lungadige e sulla tangenziale. E' presumibile che di conseguenza, in un primo tempo si potrebbe avere un sovraccarico sulla tangenziale con momenti di congestione, almeno nelle ore di punta. E' però probabile che in un secondo tempo la congestione diminuisca: chi è diretto in città si renderà conto che

il trasporto pubblico è un'alternativa migliore all'auto privata; chi è solo di passaggio, avrà l'alternativa dell'autostrada fra i caselli di Trento Nord e Trento Sud. Almeno in una prima fase per favorire la transizione, si potrebbe ipotizzare di consentire il passaggio sulle corsie preferenziali anche agli autoveicoli privati con almeno 3 persone a bordo.

Il passaggio ad una mobilità basata sulla multi-modalità, con priorità alla mobilità ciclo-pedonale ed al trasporto pubblico, riguarda l'uso degli spazi pubblici e richiede anche un cambiamento nella mentalità delle persone. L'adozione del Piano Urbano della Mobilità non è una pura scelta tecnica, ma deve essere un momento di un dibattito che ci si augura ampio e partecipato, con l'obiettivo di una città più pulita e vivibile.

La mobilità è una scelta individuale, è fondamentale quindi agire sull'informazione e comunicazione, anche a livello di immagine ed emozioni. In particolare, è necessario che i cittadini siano ben informati sulle possibilità di spostamento, sulle alternative esistenti, e consapevoli dei problemi ambientali. La stazione ferroviaria ed i parcheggi di interscambio devono diventare dei luoghi attraenti e delle centrali di mobilità, nodi di informazione su tutte le forme di mobilità: dal quadro delle linee, orari, biglietti e tariffe esistenti del trasporto pubblico a come usufruire delle biciclette del Comune, a come partecipare ad iniziative innovative come car-sharing o a Jungo.

Legambiente - Circolo di Trento

12/7/2010