

Primo piano

Comune

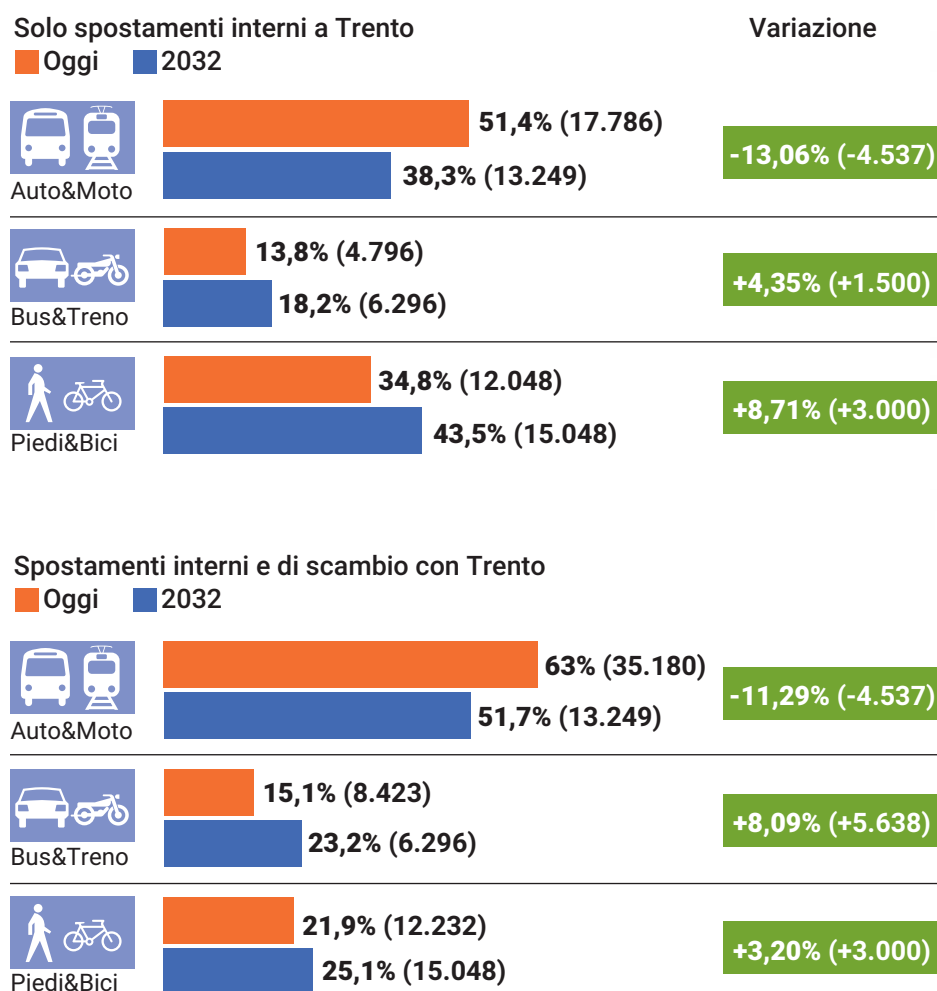
Nell'ora di punta si mira a eliminare 4.500 veicoli a motore. Tutti gli interventi taglieranno 60mila tonnellate di Co2

di Tommaso Di Giannantonio

Chi vive in città, ma anche chi arriva da fuori, sa bene cosa diventa Trento tra le 7.30 e le 8.30 del mattino. Un brulichio di gente che si muove in auto per andare al lavoro o per accompagnare i bambini a scuola. Non parliamo certo dei volumi di traffico delle grandi città, ma 17.786 auto si fanno sentire sulle strade del capoluogo, e sull'ambiente. A tanti ammontano i veicoli a motore che transitano a Trento nell'ora di punta del mattino, e ci riferiamo solo ai viaggi che iniziano e finiscono in città. Ecco, il macro obiettivo del Piano urbanistico della mobilità sostenibile (Pums) — che nella seconda settimana di febbraio approderà in Consiglio — è tagliare il 13% del traffico auto entro il 2032, ossia 4.537 auto in meno. A favore del trasporto pubblico e della cosiddetta mobilità dolce, cioè a piedi o in bici. «Dobbiamo mettere tutti nelle condizioni di usare l'auto solo quando necessario», afferma il sindaco Franco Ianeselli.

Il piano della mobilità sostenibile in cifre

SCENARI A CONFRONTO NELL'ORA DI PUNTA DEL MATTINO (PASSEGGERI)



Trento punta a tagliare il 14% del traffico

Obiettivi 2032, il piano della mobilità sostenibile vale 2,5 miliardi. Il sindaco: «La c

Interventi e costi

«Complessivamente sommando gli interventi previsti nello scenario di riferimento con quelli del Pums — si legge nel documento del piano passato al vaglio delle circoscrizioni nei mesi scorsi — nei prossimi 10-12 anni la città sarà interessata da una mole di investimenti quantificabili in una forchetta compresa tra 2,3 e 2,5 miliardi di euro». I progetti contenuti nel cronoprogramma vanno dalla circonvallazione ferroviaria al Nordus (il prolungamento della Trento-Malè fino a Mattarello), dalle cerniere di mobilità urbana (per il trasferimento dall'auto alla bici o al bus) alle nuove piste ciclabili, fino ovviamente al centro intermodale all'ex Sit, dove sorgerà la futura

autostazione, la stazione di partenza della funivia del Bondone, un parcheggio auto interrato e una torre di legno per la sosta delle bici.

La futura «bicipolitana»

In totale il piano si compone di 17 assi strategici, di diciassette aree di intervento. Una di queste sono le «zone 30», le zone con il limite di velocità di 30 chilometri l'ora: nel giro di dieci anni verranno introdotte in cinquanta zone della città, cioè in gran parte del tessuto urbano cittadino, escludendo solo le vie di scorrimento (il T di ieri). Oltre alla creazione delle zone 30 è prevista la costruzione di una rete di percorsi ciclabili, ossia di una vera e propria «bicipolitana», che in parte si svilupperà su itinerari già

esistenti e in parte sarà formata dai 10 nuovi tratti che saranno finanziati dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. La cartina della bicipolitana rifletterà quella classica della metropolitana con la raffigurazione di 14 itinerari, ognuno dei quali classificati da un numero e da un colore. «Elemento fondante del Bicipolan di Trento — scrivono i tecnici — è sicuramente il concetto di intermodalità sostenibile che comporta uno scambio modale tra mezzi di grande capacità e la mobilità dolce, favorendo così gli spostamenti pendolari sistematici, ovvero per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, ma anche quelli legati al cicloturismo per offrire un'alternativa all'uso dell'auto».

Più bus e bici, meno auto

Entro il 2032, in particolare, il Comune mira ad incrementare di 4.500 unità i passeggeri che nell'ora di punta del mattino si spostano a piedi o in bici (3.500) o tramite il trasporto pubblico locale (1.500). Come? Trasformando appunto il 13% del traffico auto in mobilità sostenibile. L'obiettivo scende invece a quota 11% se si considerano non solo gli spostamenti interni, ma anche quelli di scambio, cioè che non hanno come partenza o destinazione la città di Trento. In questo caso, però, la coppia bus&treno guadagnerebbe 5.638 passeggeri. Mentre la mobilità dolce conterebbe sempre una platea di 3mila persone.



Opposizioni critiche, Merler: «Tempi ridotti per la discussione»

Minoranze

Il capogruppo di Trento Unita: «Si tratta di una battaglia ideologica della giunta»

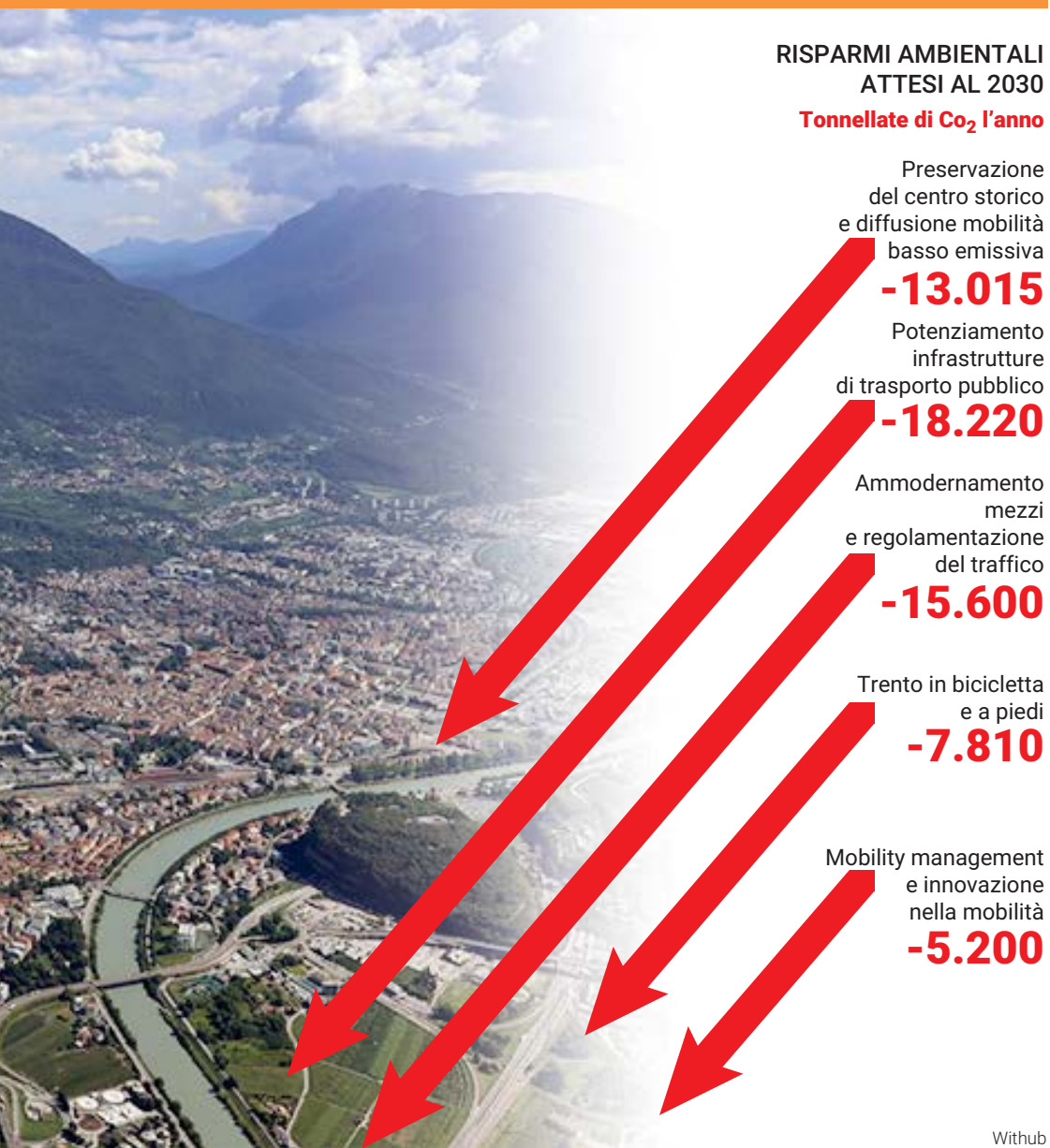
Non è ancora approdato in Consiglio comunale, ma si è già accesa la discussione sul Piano urbanistico della mobilità sostenibile (Pums). «La giunta non voleva discutere il piano nella commissione urbanistica: come minoranza abbiamo chiesto subito la convocazione di due sedute straordinarie congiunte con la commissione mobilità», dice il capogruppo di Trento Unita Andrea Merler.

Il Pums arriverà in Consiglio i prossimi 8 e 9 febbraio. «Anche su questo abbiamo da dire — tuona Merler, candidato sindaco del centrodestra alle scorse elezioni comunali — La giunta vuole approvarla subito perché il 13 scade un finanziamento dal ministero per quanto riguarda una consulenza relativa al Pums. Per carità, non vogliamo bloccare i finanziamenti, ma non si può procedere sempre così: vogliamo

dibattere anche noi su un tema così importante». Ed è per questo motivo, tra l'altro, «che abbiamo preteso due sedute straordinarie il 16 e il 24 gennaio». Entrando nel merito del piano, adottato dalla giunta già il 13 giugno scorso e poi passato al vaglio delle circoscrizioni, il consigliere di minoranza parla di una «battaglia ideologica della giunta contro le auto». «Deve esserci un equilibrio negli investimenti: non possiamo investire tutte le risorse in piste ciclabili e dimenticarci del rifacimento delle scuole o dei marciapiedi — considera — Su circa 13 milioni di investimenti previsti dal bilancio approvato, il Comune riceve 11 milioni dalla Provincia per la passerella sull'Adige, che collegherà via Verdi con la Destra Adige, e per il polo innovazione all'ex facoltà di Lettere, mentre gli altri 2,5 milioni la giunta li ha dirottati in

piste ciclabili». Non solo. Il consigliere di minoranza invita già a vigilare sull'attuazione del cronoprogramma che porta a ridurre il 13% del traffico auto nel 2032. «Quando l'amministrazione perde il controllo della pianificazione è molto pericoloso — aggiunge — Ci sono decine di interventi che modificano radicalmente l'urbanistica della città ma che vengono attuati dai singoli dirigenti: il Pums invece va concepito entro una dimensione d'insieme». La maggiore preoccupazione di Trento Unita, così come degli altri partiti di opposizione, è quella di creare ostacoli alla vita quotidiana dei residenti. «Prima di togliere i servizi alle famiglie e alle imprese, come i parcheggi e la fluidità del traffico, limitata invece dalle piste ciclabili — afferma Merler — si deve prevedere la creazione di valide alternative. Per esempio, prima





«Città è pronta alla sfida»



Determinato
Il sindaco Ianeselli con la bici davanti al Comune

L'impatto ambientale

Per il conteggio dell'impatto ambientale dobbiamo passare al documento del Piano di azione per l'energia sostenibile e il clima (Paesc), già approvato dal Consiglio comunale e che in alcune sue parti si intreccia appunto con il Pums. Per venire al dunque, tra tutti gli interventi previsti per la mobilità sostenibile l'obiettivo è ridurre di quasi 60mila le tonnellate di Co₂ l'anno, per limitare appunto l'impatto sul clima e più in generale sull'ambiente. «Non si tratta di essere una città contro l'auto, ma una città che va oltre l'auto e che vive certamente della cura del ferro (dalla tranvia al Nordus) – spiega il sindaco di Trento, Franco Ianeselli – L'obiettivo è una città che si ripensa a misura di pedoni e di persone che usano la bicicletta. Siamo convinti di spingere sulla mobilità sostenibile perché sentiamo che la città è pronta a questo cambiamento. Di certo non agiamo con il bilancino della popolarità immediata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Avvocato
Andrea Merler, consigliere di minoranza di Trento Unita, candidato sindaco del centrodestra alle ultime elezioni comunali vinte dal centrosinistra

che venga realizzato il progetto dell'hub intermodale all'ex Sit bisogna realizzare il parcheggio all'ex Italcementi». E poi rileva una criticità sulla nuova pista ciclabile che verrà realizzata in via Grazioli: un'opera da 1,2 milioni. Il progetto si sviluppa sul lato nord di via Grazioli con una pista ciclabile larga 2 metri e mezzo per tutta la lunghezza dell'intervento salvo che nell'ultimo tratto in cui la pista ciclabile confluisce in una strada ciclabile con limite di velocità 30 chilometri orari, dal monastero di San Francesco fino all'incrocio con viale Trieste. Nel tratto tra via Giovanelli e via Zara la strada si trasforma a senso unico in direzione est. «Si rischia l'imbottigliamento in una zona molto importante della città come via Zara e si crea una complessità piuttosto significativa», conclude.

T. D. G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«A Rovereto zone 30 da quindici anni: meno incidenti ma poche bici»



Con l'ingegnere Andreolli volevamo applicare la teoria di Monderman: un'isola senza cartelli e divieti dove l'automobilista percepisce di non essere il padrone

Architetto
L'ex assessore all'urbanistica Maurizio Tomazzoni

L'urbanista

L'ex assessore Maurizio Tomazzoni: «Progetto incompiuto per colpa dei tecnici»

A Trento se ne sta parlando ora, ma a Rovereto è da quindici anni che esistono le zone 30, cioè le zone dove gli automobilisti sono chiamati a rispettare il limite dei 30 chilometri orari. E qualche risultato si vede, perché «effettivamente gli incidenti sono diminuiti». Ma il progetto è rimasto «incompiuto» e lo si vede dal traffico: «Alcune vie sono state scaricate, ma a scapito di altre». A tirare le somme è l'architetto e urbanista Maurizio Tomazzoni, che ha lavorato nella giunta comunale di Rovereto per dieci anni come assessore all'urbanistica, prima con il



Europa, soprattutto nelle cittadine piccole, ma anche di medie dimensioni, alle porte delle città o della zona individuata si trova un grande cartello che indica la zona 30: dentro quella zona, come se fosse un'isola appunto, non ci sono più divieti, non ci sono stop o segnali di precedenza. L'automobilista non si sente più il padrone della città, ma si sente un ospite. Si chiama la teoria dello spazio condiviso e si basa completamente sulla percezione. Si percepisce uno spazio in cui pedoni e biciclette hanno la precedenza senza la necessità di segnalarla. Questo fa sì che gli automobilisti rallentino e il traffico resti comunque fluido».

Non ci sono quindi cartelli?

«Esatto, non ci sono stop o segnali di precedenza. Monderman era stato chiamato da una cittadina in cui era avvenuto un grave incidente mortale con due bambini coinvolti. Da quando hanno applicato quel modello non sono finiti solo gli incidenti mortali, ma sono finiti proprio gli incidenti. Questa è la differenza tra la progettazione fatta dai tecnici e quella invece fatta da progettisti con una formazione più umanistica. Ecco, la progettazione di via Dante a Rovereto, fatta insieme all'ingegnere Andreolli, prendeva ispirazione proprio da quel modello».

Cosa prevede?

«Avevamo immaginato una via in cui l'automobilista avrebbe percepito di essere in uno spazio condiviso, dove le strisce pedonali non erano neppure necessarie. Cosa non ha funzionato? Gli uffici tecnici hanno imposto di mettere due file di borchie per separare gli spazi tra il pedone e l'automobilista, minando così il senso dell'iniziativa. Un altro errore, che riguarda tutte le zone 30, è stato quello di non aver segnalato i portali d'ingresso dell'isola».

Ma in questi quindici anni gli incidenti sono scesi?

«Si una diminuzione c'è stata, anche se non abbiamo mai fatto una vera statistica. Ma il traffico, seppur rallentato, è rimasto lo stesso: alcune vie sono state scaricate a scapito di altre. Se il piano fosse stato realizzato compiutamente avrebbe invece portato a un aumento della ciclabilità. Perché se il ciclista percepisce che può muoversi con tranquillità la usa più volentieri. Fare le piste ciclabili non basta. Purtroppo è mancato il coraggio di andare fino in fondo».

Cosa suggerirebbe a Trento, che si appresta nei prossimi anni ad applicare le zone 30 in cinquanta zone della città?

«Di seguire il modello dell'ingegnere Monderman, di lavorare maggiormente sulla percezione».

T. D. G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un bilancio? I sinistri sono calati, ma i volumi di veicoli sono rimasti uguali. Per incentivare la ciclabilità non basta fare delle piste, serve un'idea diversa

sindaco Guglielmo Valduga dal 2005 al 2010 e poi con il figlio Francesco dal 2015 al 2020.

Quando fu partorito il progetto delle zone 30?

«Intorno al 2008, lavorai al progetto insieme all'assessore Zuccati. Inizialmente le zone 30 riguardavano solo il centro storico e le vie adiacenti, mutuando il modello di Firenze, che già nel lontano 1987 introdusse i 30 chilometri orari. All'epoca tra l'altro vivevo proprio a Firenze. Poi l'area è stata aumentata dalla giunta Miorandi e quando siamo tornati noi Civici abbiamo sistematizzato l'idea, perché abbiamo creato una grande isola, mutuando, in questo caso, quello che si sta facendo nel nord Europa».

Cioè?

«Si stanno allargando le zone 30 a tutto il centro urbano, non solo alle zone a traffico limitato, applicando una teoria di Hans Monderman (ingegnere stradale olandese, ndr). Andando in nord