

«Ridisegniamo strade e spazio urbano per fare di Trento la città delle persone»

Palazzo Geremia, ieri l'avvio del percorso partecipato: si parte da Gardolo. Volantinaggio anti-zone 30

TRENTO La prospettiva porta con sé un cambio di paradigma: «Oggi siamo convinti che la strada sia delle automobili, tanto che ringraziamo se una macchina ci lascia passare sulle strisce» fissa il punto di partenza l'architetto Matteo Dondè. Che invita a individuare l'obiettivo finale: «Dobbiamo ribaltare la logica, ridisegnare lo spazio urbano in modo da mettere al centro la persona: l'automobilista in questo quadro è uno dei fruitori della strada, ma non ne è il padrone. E gli altri utenti, in particolare i bambini, possono sentirsi al sicuro».

È la «living street» l'immagine che il professionista rilancia anche per il futuro di Trento: strade, in sostanza, dove gli spazi per tutti gli utenti sono riequilibrati rispetto allo «stra-potere» dell'automobile. Dove «chi vuole muoversi senz'auto lo può fare senza essere a rischio», dove gli stessi automobilisti «vengono favoriti dal nuovo sistema». Un'immagine tratteggiata dal consulente scelto dal Comune ieri pomeriggio, in una gremita sala di palazzo Geremia, nel primo atto del percorso partecipato di un progetto che vedrà nell'urbanistica tattica e nell'istituzione di zone 30 i primi segni tangibili (in via Belenzani, l'appuntamento è stato accompagnato da un volantinaggio contro l'iniziativa). E che coinvolgerà tre sobborghi: nell'ordine, Gardolo, Clarina e Mattarello. Per poi valutare una ulteriore estensione.

«Siamo chiamati tutti a disegnare e progettare insieme lo spazio pubblico» incalza il sindaco Franco Ianeselli. Anticipando i concetti approfonditi dallo stesso Dondè, in una riflessione basata «sui dati prima che sulle opinioni». E i



Professionista L'architetto urbanista Matteo Dondè ieri a palazzo Geremia (LaPresse/Eccel)

dati spingono verso un cambiamento «che fa paura, ma che dobbiamo provare» assicura l'architetto. Perché i numeri non lasciano scampo: «Ogni anno in Italia gli incidenti stradali hanno un costo in termini di vite, ma anche

un costo sociale». E il Trentino non fa eccezione: «Nel 2022 — ricorda il consulente — i morti sulle strade sono stati 33, 3 al mese. I feriti 150 al mese». Per un costo sociale di 157 milioni. Incidenti causati dalla velocità troppo ele-

vata, dalla distrazione, dal mancato rispetto delle regole. «Nel 2023 — sottolinea Dondè — non è più accettabile avere un numero così alto di morti sulle strade». E questa insicurezza incide anche sulle scelte degli altri utenti, «perché in una strada in cui ci si sente insicuri non si va né a piedi né in bici».

Ed è da qui che parte la rivoluzione. In un concetto di «democrazia dello spazio pubblico» che riequilibra il peso dei frequentatori della strada, «facilitandoli tutti». «Molte città europee si sono già mosse in questo senso» nota il consulente. Bruxelles, Parigi, Barcellona: Dondè mette in fila gli esempi virtuosi. «Non basta un cartello» avverte. «La sfida — rilancia — è un cambio di linguaggio nel disegno della strada». Con un occhio di riguardo ai bambini, «che sono stati espulsi dal-

Vertice Comune-Provincia

Ravina, verso gli incontri pubblici

Le assemblee pubbliche per spiegare a residenti e imprese i lavori in arrivo al ponte di Ravina ci saranno. Ieri la questione è stata al centro di un incontro tra il presidente della Provincia Maurizio Fugatti, il sindaco Franco Ianeselli, l'assessore comunale Italo Gilmozzi e la presidente della circoscrizione Ravina-Romagnano Maria Camilla Giuliani. Comune, Provincia e circoscrizione hanno concordato che ci saranno due incontri: uno per le aziende e uno per la popolazione. Sul cronoprogramma, Gilmozzi ha suggerito di attendere la fine dell'anno scolastico prima di partire con i cantieri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il progetto

Sperimentazione in tre territori

L'amministrazione comunale ha deciso di sperimentare durante quest'anno le zone a 30 chilometri all'ora in tre territori del capoluogo: Mattarello, Gardolo e Clarina (in Oltrefersina)

Al via il percorso partecipato

Ieri pomeriggio, con l'incontro pubblico a palazzo Geremia guidato dall'architetto urbanista Dondè, è partito ufficialmente il percorso partecipato che apre di fatto la sperimentazione

Parere positivo delle circoscrizioni

I tre presidenti delle circoscrizioni coinvolte nella sperimentazione si sono detti pronti a testare il nuovo progetto: dal Comune i sobborghi attendono ora ulteriori dettagli in vista della partenza

Le critiche di FdI: «Poca serietà»

Ad attaccare con forza l'iniziativa è invece Andrea Merler di Fratelli d'Italia. Il quale, ricordando la battaglia in corso a Bologna, non esclude anche qui di proporre un referendum popolare sull'argomento

le strade ma che hanno il diritto di muoversi in modo imperfetto».

Bambini che saranno i protagonisti anche della trasformazione di Trento, in un percorso «che non sarà calato dall'alto» promette Dondè. E che avrà nell'urbanistica tattica — già sperimentata in via Zandonai — uno strumento strategico. Nel capoluogo, infatti, la scelta della prima zona da testare è maturata proprio sulla base della presenza di grandi poli scolastici. «Si è deciso dunque di partire da Gardolo: l'area considerata va dal parco di Melta fino alla rotonda della Bermax e poi a est di via Brennero» anticipa la dirigente Valentina Benoni. Ieri il primo confronto in circoscrizione, la prossima settimana l'incontro con i residenti. «E a febbraio-marzo inizieranno i laboratori partecipativi con la scuola e gli abitanti». Sarà da qui che emergerà la mappa delle prime vie che ospiteranno la sperimentazione. «Si lavorerà con elementi temporanei — spiega la dirigente — e rimovibili. Che saranno sottoposti a monitoraggio, per poi diventare definitivi nel 2025 se saranno valutati positivamente». Nel corso dell'anno si partirà anche in Clarina (nella zona di via Einaudi), mentre Mattarello partirà più avanti. «Siamo sulla strada giusta per ottenere una città migliore» sorride l'assessore Ezio Facchin.

Intanto, sempre sul tema della mobilità sostenibile e del trasporto pubblico, la scorsa settimana i consiglieri comunali Alberto Pattini e Tiziano Uez hanno invitato in una interrogazione il sindaco a «potenziare il trasporto pubblico urbano a Trento».

Marika Giovannini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'editoriale

SEGUE DALLA PRIMA

Sono solo esempi delle contraddizioni inevitabili di un sistema che non possiamo illuderci di cambiare senza affrontarne i nodi di fondo. Per quanto ci concerne da vicino, la viabilità nel nostro Paese risale, nella sua concezione, alla fine degli anni Sessanta del secolo scorso: e i tempi di percorrenza — lo dico per conoscenza diretta di un pendolarismo praticato da decenni tra Trento e Bologna — sono aumentati in questi anni e non certo diminuiti, per il moltiplicarsi del traffico e della distrazione alla guida. I collegamenti cittadini ed extracittadini si sono via via ingolfati e rallentati, mentre il martellare dei minuti aumenta come una tachicardia, con il risultato di esasperare animi e civili convivenze. Ecco perché bisogna mettere molta attenzione al varo di misure di



Simulare gli effetti della «zona 30» come ha deciso di fare Trento è positivo: valutiamo prima i pro e i contro



contenimento della velocità, le quali, se non accompagnate e metabolizzate, rischiano di essere percepite come ulteriori trappole e lacci da multa

per automobilisti già esasperati.

Come peraltro sta avvenendo a Bologna, dove l'introduzione del limite dei trenta al-

l'ora sulle vie cittadine è stata calata dall'alto, senza alcuna consultazione previa, come una scure: suscitando la reazione, civile, di molti comparti dell'opinione pubblica; e quella, politica, di opposizioni che già pensano di promuovere un referendum popolare abrogativo. Meglio, come pare si ipotizzi per Trento, mettere in campo simulazioni progressive per valutare i pro e i contro dell'introduzione di un regime di limitazione dei trenta all'ora prima di renderlo effettivo. Il rischio da evitare è l'incancrenimento ideologico di questo tema, con la conseguente e inevitabile radicalizzazione di partiti di ciclisti, pedoni e automobilisti l'un contro l'altro armati in crociate inevitabilmente parziali che non cambieranno il sistema e finiranno per aumentare il tasso di strabismo da cui il nostro presente è affetto.

Il bisogno di mobilità, le

modalità del trasporto pubblico, le cronologie di afflusso e deflusso dalle città, i tempi di percorrenza e i costi relativi; sono solo alcune delle variabili che andranno studiate per mettere a punto sistemi di contenimento ragionati e condivisi. Contrariamente, l'imposizione di regole re-

Strategia

Calare dall'alto scelte restrittive alla viabilità avrà effetti regressivi: giusta la condivisione

strittive avrà effetti regressivi e stimolerà, come può succedere a Bologna, la nostalgia per un tempo perduto nel quale trasgressivamente si cantava, con Gianni Morandi, «andavo a cento all'ora per trovar la bimba mia».

Andrea Zanotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA