

CORAGGIO SUL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ

L'intervento di presentazione dell'assessore Marchesi ed anche poi l'intervento in discussione generale del presidente della Commissione urbanistica Salizzoni hanno già descritto con completezza e con grande chiarezza, seppur ovviamente in sintesi, il Piano urbano della mobilità, i suoi obiettivi e le sue caratteristiche. Non è dunque certamente il caso di ripetere gli stessi concetti, benché evidentemente non siano stati considerati o compresi dagli esponenti dell'opposizione nei loro interventi nella discussione in aula. Mi limito perciò a sottolineare alcune motivazioni di fondo, importanti, portando se possibile alla vostra attenzione qualche approfondimento, qualche dato, e qualche riferimento ad altre realtà, dove le cose funzionano bene.

Multimodalità significa equilibrio

Il concetto di "multimodalità" significa, prima ancora che la possibilità/necessità di usare più mezzi di locomozione per compiere un tragitto in città (si parlerebbe in tal caso piuttosto di "intermodalità"), la possibilità di scegliere vari mezzi di locomozione in alternativa, presentando tutti un buon grado di efficacia, naturalmente più o meno in relazione al percorso da fare. In altre parole, significa fornire alternative, aprire nuove possibilità, rispetto ad una situazione attuale, fortemente sbilanciata a favore dell'uso dell'automobile privata. Qualche consigliere ha parlato di soluzioni "punitive" per gli automobilisti, di "bastonare" gli automobilisti, ma invece si tratta solo di riequilibrare la situazione, potenziando le modalità di spostamento oggi rese impraticabili perché penalizzate e rese non convenienti (trasporto pubblico, bicicletta, pedonalità).

Provate a percorrere a piedi una delle tante strade delle nostre valli. Quelle strade che i nostri avi hanno aperto per spostarsi da un paese all'altro, prima a piedi, poi coi carri ed in bicicletta, in ultimo con gli autoveicoli, ora a piedi non sono più percorribili e nemmeno in bicicletta, perché troppo pericolose. Rese pericolose dallo sfrecciare delle automobili, che se ne sono impossessate totalmente. Guardate una qualsiasi delle cento piazzette della nostra città, fino a qualche anno fa ridotte immancabilmente a parcheggi disordinati strapieni di automobili (l.go Carducci in centro, tra via S.PioX e via don Sordo, l.go N.Sauro e cento altre). Solo recentemente in alcune di esse (come all'inizio di c.so Buonarroto) si è fatto un parcheggio pertinenziale sotterraneo ed in superficie sono sparite le auto, sono comparse le aiuole, le panchine, i percorsi pedonali, i lampioni, e sono tornati luoghi vivibili. Dobbiamo ritrovare un equilibrio.

Non è certo una scelta improvvisata la nostra e non è questa una opinione eccentrica o patrimonio di una sparuta minoranza di ecologisti. E' ormai da decenni, oltre che concreta esperienza quotidiana di ognuno di noi, oggetto di rapporti, studi e proposte dei migliori esperti del settore.

*"È sempre più difficile vivere in città le cui strade sono state costruite pensando alle automobili e non agli abitanti."*¹

*"Persino nelle città dei paesi industrializzati e orientati verso l'automobile, coloro che o non possono permettersi l'acquisto di un'auto oppure non sono in grado di guidarla, spesso non possono recarsi al lavoro, a scuola, all'ospedale o raggiungere destinazioni primarie. ... Se mutano le priorità, le automobili possono diventare una componente di un sistema ampio ed equilibrato, in cui i mezzi pubblici, gli spostamenti in bicicletta e a piedi costituiscono tutti delle scelte possibili."*¹

"Si sente la necessità di un nuovo orientamento, più razionale, nel settore dei trasporti in modo da far occupare nuovamente alle auto il loro giusto posto nelle città, vale a dire come uno tra i tanti possibili mezzi per spostarsi. Gli autobus e i treni sono più adatti dei veicoli privati ad occupare la posizione centrale di un sistema di trasporto, soprattutto nelle aree urbane dove il traffico è più intenso. Se utilizzati con un carico ragionevole, i mezzi pubblici occupano meno spazio e consumano energia in modo molto più efficiente delle auto, senza contare che inquinano notevolmente di meno."

*"Il **consumo energetico** varia in base alle dimensioni, al modello del veicolo e al numero di persone che trasporta, ma gli autobus e i treni richiedono comunque molto meno carburante per ogni passeggero e per ogni chilometro percorso. Negli Stati Uniti, ad esempio, un veicolo della metropolitana leggera con un carico di 55 persone consuma all'incirca 640 btu (british thermal unit, unità termica britannica pari a 1.054,5 joule) di energia per chilometro e per passeggero; un bus con 45 passeggeri ne richiede circa 690 e un'auto privata con 4 persone a bordo 1.140. Un'automobile con un solo passeggero brucia invece quasi 4.580 btu al chilometro." Cioè l'automobile privata consuma circa 8 volte un mezzo pubblico. Chi si oppone all'introduzione di efficienti mezzi di trasporto pubblico si assume la responsabilità di non ridurre di 8 volte il consumo energetico di quella parte di città.*

Emissioni. *"... un treno della metropolitana emette 30 grammi di ossidi di azoto per ogni 100 chilometri/passeggero (cioè per ogni 100 chilometri percorsi da un singolo passeggero), un mezzo della metropolitana leggera ne libera 43 grammi, un bus 95 grammi e un'auto con il solo guidatore 128 grammi." Cioè 4 volte di più. Chi si oppone all'introduzione di efficienti mezzi di trasporto pubblico si assume la responsabilità di non ridurre di 4 volte l'inquinamento di quella parte di città.*

*"Oltre a permettere di ridurre il consumo di carburante e l'inquinamento, i trasporti pubblici consentono anche di risparmiare prezioso **spazio cittadino**. Gli autobus e i treni trasportano più persone in ogni veicolo e, se hanno una corsia preferenziale con diritto di precedenza, possono viaggiare a velocità molto maggiori senza rischi; in altre parole, non solo occupano meno spazio, ma lo occupano anche per un tempo più breve. Se confrontiamo i vari mezzi a parità di condizioni ideali, vediamo che un treno della metropolitana che viaggia in galleria può far transitare 70.000 passeggeri all'ora lungo una sola linea, un treno della metropolitana che percorra un tratto in superficie può trasportare fino a 50.000 persone e un filobus o un tram su corsie preferenziali più di 30.000. Le automobili, anche con 4 passeggeri, possono far transitare lungo un'unica corsia solo circa 8.000 persone l'ora." Meno di un quinto. Chi si oppone all'introduzione di efficienti mezzi di trasporto pubblico si assume la responsabilità di non ridurre di 5 volte l'occupazione di spazio in quella parte di città.*

*"... gli automobilisti sarebbero più disposti a usare i mezzi pubblici se tenessero conto dei **costi** reali dell'impiego delle auto. Pochi americani sono consapevoli del fatto che, se si quantificano tutti i costi, compresi il carburante, la manutenzione, l'assicurazione, il deprezzamento e gli oneri finanziari ... essi pagano 21 dollari ogni 100 chilometri percorsi, pari a circa 1.700 dollari l'anno soltanto per recarsi al lavoro. Le tariffe medie dei trasporti pubblici sono invece inferiori ai 9 dollari per 100 chilometri. - Meno della metà - Nelle città altamente dipendenti dall'uso delle auto la possibilità di servirsi di mezzi pubblici affidabili potrebbe evitare ad alcune famiglie l'acquisto di una seconda o terza macchina per recarsi al lavoro". Chi si oppone all'introduzione di efficienti mezzi di trasporto pubblico, abitando nella zona interessata, si assume la responsabilità di non ridursi di 2 volte i costi per muoversi in quella parte di città.*

Serve efficacia e perciò dobbiamo essere molto determinati sugli obiettivi primari. Altrimenti non si cambierà mai la situazione attuale, per noi inaccettabile in termini di inquinamento, di fluidità del traffico, di spazi occupati e di energia sprecata.

Dorsale di trasporto pubblico

Una dorsale forte nord-sud di trasporto pubblico è necessaria. Non si può dire no al tracciato in sede propria e no alle corsie preferenziali lunghe.

Serve una soluzione molto convincente in termini di tempi di percorrenza, frequenza e comfort, sostenibile in termini di costi e di collegamento con la rete di trasporto provinciale (Metroland). Il PUM la deve confermare, eventualmente rimandando, comunque a breve, il confronto tecnico tra le soluzioni alternative e la determinazione di dettaglio del tracciato (confronto tecnico/economico basandosi sui parametri importanti: costo di realizzazione, costo di gestione, tempi di percorrenza, frequenza, comfort, collegamento con la rete provinciale, ...).

"In molte città si preferiscono attualmente le linee "leggere" rispetto a quelle "pesanti". I treni della metropolitana "pesante" richiedono diritto di precedenza assoluta e questo comporta spesso la costruzione di linee sotterranee o sopraelevate e di stazioni costose, che vengono completate dopo lunghi lavori, mentre le linee "leggere" possono essere costruite sulle comuni strade cittadine e a costi inferiori. La linea di filobus di San Diego ... è costata 5 milioni di dollari al chilometro; mentre la linea di metropolitana leggera sotterranea di Hannover, in Germania, è costata 39 milioni di dollari al chilometro, quella "pesante" di Santiago ha richiesto 40 milioni di dollari al chilometro, e l'ampliamento di quella di Osaka e la nuova linea della metropolitana di Caracas hanno fatto rispettivamente registrare dei costi di 64 milioni di dollari e di 117 milioni di dollari al chilometro."¹

"Nella maggior parte dei casi le auto sono scelte quale mezzo preferenziale per gli spostamenti in quanto sono più veloci delle alternative più sostenibili, Per questo, se lungo una delle principali arterie urbane viene attivato un moderno sistema di trasporto elettrico su rotaia, o un celere collegamento autobus, che risultino essere più veloci del mezzo privato, molti passano in breve tempo all'alternativa pubblica. La Southern Rail di Perth soddisfa questo requisito e ora trasporta 55.000 passeggeri al giorno, l'equivalente di otto corsie di traffico autoveicolare; un bel successo, se si considera che prima solo 14.000 cittadini prendevano l'autobus."³

"L'organizzazione urbanistica di una città è legata a filo doppio alle sue priorità infrastrutturali. Quando una città dà la preminenza alle soluzioni di trasporto sostenibili, anche lo sfruttamento del territorio tende a concentrarsi attorno a queste ultime. ... È dimostrato, per esempio, che nei cosiddetti transit-oriented development (tod, insediamenti residenziali progettati intorno alla rete del trasporto pubblico) il ricorso all'auto privata da parte dei cittadini è dimezzato, con notevole vantaggio anche in termini di bilancio familiare. I residenti, infatti, risparmiano in media il 20% del loro reddito familiare, potendo fare a meno di una seconda auto."³ Cosa significa questo ragionamento, per esempio, per i nuovi insediamenti di Trento? Abbiamo visto nella discussione in Commissione urbanistica sui nuovi piani di lottizzazione di Canova di Gardolo che in quella zona la situazione è insostenibile in termini di posti auto se ogni famiglia possiede più di un'auto. Questa della dorsale di trasporto pubblico sarebbe la soluzione.

Ciclabilità

"Per creare dei sistemi di trasporto sostenibili, è indispensabile che tutti i paesi, ricchi o poveri che siano, provvedano a soddisfare le richieste di coloro che non possiedono un'automobile. Si può intervenire in molti modi per far sì che le città siano a misura d'uomo più che di automobile, ad esempio costruendo strutture per migliorare l'accesso dei ciclisti e dei pedoni nei diversi quartieri cittadini, dando loro la precedenza nelle zone centrali e integrando gli spostamenti a piedi e in bicicletta con il trasporto pubblico."

"In Olanda circa il 30% degli spostamenti dei pendolari e il 60% di quelli degli studenti avvengono in bicicletta."¹ "La bicicletta gode a Erlangen dello stesso status dell'auto. Il risultato è che attualmente il 25% di tutti i percorsi urbani viene compiuto in bicicletta."² "L'eccellente sistema di percorsi ciclopedonali introdotto a Copenhagen nel 2003 ha consentito alla città danese di ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti pendolari al 27% e incrementare invece quello delle biciclette al 36%."³

E in Olanda, in Germania e in Danimarca piove di più che a Trento!

Se anche a Trento, almeno nel fondovalle, si raggiungessero queste percentuali, il problema del traffico sarebbe quasi totalmente risolto, quello dell'inquinamento sarebbe molto meno preoccupante e molta più gente si muoverebbe in modo sano, guadagnando in salute.

Si parla spesso di mobilità "lenta", ma in realtà spesso in città si raggiungono le mete più velocemente ed agevolmente in bici che in macchina.

Isole ambientali

Le isole ambientali sono così definite: "Speciali zone a rilevanza urbanistica dove sia data effettivamente priorità alla mobilità pedonale, mettendo in sicurezza gli attraversamenti stradali, vincolando il traffico a velocità limitata, arricchendo l'arredo urbano delle vie."

"Questi sistemi per "calmare il traffico" sono già applicati in molte città europee, allo scopo di trasformare le strade da zone di passaggio delle auto a luoghi in cui la gente vive, lavora e fa la spesa. Il principale vantaggio di tale orientamento è quello di poter accogliere nelle strade cittadine i pedoni e i ciclisti in condizioni di sicurezza, senza doverli relegare in corsie o piste spesso di importanza secondaria.

Sono più di venti anni che in Olanda si cerca di "calmare" il traffico modificando il disegno delle strade delle zone residenziali, che vengono trasformate in woonerf o "aree vivibili" ... In Germania gli analoghi progetti per la Verkehrsberuhigung si sono moltiplicati in tutto il paese, a partire dalle prime esperienze che risalgono agli anni settanta. In un primo tempo erano stati destinati alle aree residenziali ma poi sono stati diffusi a intere città. Il rallentamento del traffico migliora grandemente la qualità della vita nei quartieri in cui è attuato e quindi incontra il favore degli abitanti di molte nazioni, tra cui l'Italia, il Giappone, la Svezia e la Svizzera. Queste limitazioni del traffico sono così ben accette che in Danimarca la popolazione stessa è spesso disposta ad accollarsi le spese per i necessari interventi."

"Smentendo l'opinione prevalente, una ricerca svolta in dieci grandi città tedesche ha dimostrato che l'abbondanza di posteggi non sempre attira più acquirenti nelle aree commerciali; di fatto, troppe macchine in sosta possono addirittura essere di danno per i negozianti perché creano un'atmosfera ostile ai pedoni."

Parcheggi di attestamento

Su questo, a parte la dislocazione, è molto importante la qualità del servizio, intesa soprattutto come rapidità e qualità dei collegamenti col centro città e come servizi complementari offerti.

Infatti un parcheggio di attestamento deve essere dotato, non solo di servizi igienici, ma anche di pubblici esercizi (bar, ristorante,..) ed esercizi commerciali privati (giornalaio, ...). Nonché di servizi collaterali inerenti l'automobile, come lavaggio, autoaccessori, meccanico, carrozziere, in modo che chi lascia la macchina al mattino, alla sera la possa trovare - se vuole - lavata, aggiustata, migliorata. È bene considerare

anche l'opportunità di legare al parcheggio un supermercato, in modo che i pendolari che tornano a prendersi la macchina per tornare nelle valli di provenienza possano con l'occasione fare la spesa. In altri termini, bisogna pensare i parcheggi di attestamento come occasioni nuove di sviluppo economico/commerciale nella città.

"In tutto il mondo, le città si stanno attrezzando per incrementare la propria sostenibilità: stanno introducendo strutture edilizie più resilienti, sistemi di trasporto alternativi, impianti energetici distribuiti e rinnovabili, e pianificazioni urbanistiche ed edilizie pensate per garantire un'efficiente gestione delle acque e una produzione di rifiuti tendente allo zero. In sostanza, stanno sfruttando a pieno e con intelligenza ogni innovazione offerta dalla nuova rivoluzione verde tecnologica e industriale. Molte pionieristiche realtà urbane sono già in grado di ridurre ai minimi termini la propria impronta ecologica."³

Trento deve fare la sua parte con concretezza e grande senso di responsabilità.

Flavio Santini

Bibliografia:

1. *"Riconsiderare i trasporti urbani"*, Marcia D. Lowe, in *"State of the World"*, 1991, Worldwatch Institute.
2. *"La città come ambiente di vita"*, in *"Futuro sostenibile"*, 1997, Wuppertal Institut.
3. *"Come costruire le città del futuro"*, Peter Newman, in *"State of the World"*, 2010, Worldwatch Institute.