



VERDI e democratici per L'ULIVO

Le NOSTRE PROPOSTE per la **mobilità sostenibile** a Trento

(a cura di Fulvio FORRER)

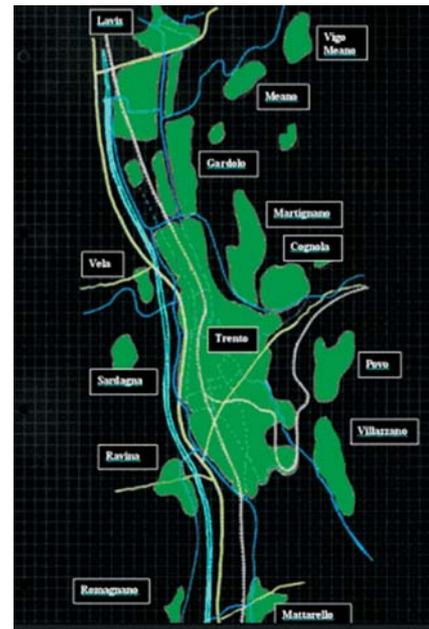
Dei 3,2 spostamenti al giorno, che in media ognuno di noi compie, ben il **70% avviene in macchina**, 1 spostamento ogni 3 giorni avviene a piedi e un altro ogni tre giorni è con il mezzo pubblico. Tutte le altre modalità sono trascurabili. Ciò testimonia inequivocabilmente la nostra assoluta attenzione solo alla macchina.

Trento è interessata da un peso di oltre 150 mila automobili al giorno in entrata-uscita dalla città. Vi sono quartieri interessati da un pesante degrado e da un alto tasso di inquinamento da fonte veicolare: in particolare Gardolo, Mattarello, Cognola, S. Pio X, Cristo Re. E l'intera città è oberata da un costante traffico intenso, con diffusi problemi di parcheggio.

A fronte di ciò, il Piano delle ciclabili elaborato nel 1992 (Assessore verde Vanni Ceola) è stato poi realizzato solo per brevi tratti e con soluzioni spesso poco efficienti. Il rafforzamento del trasporto pubblico con la Rete forte (2001), che ha dato in poco tempo risultati significativamente positivi (+10%), sembra si sia fermato.

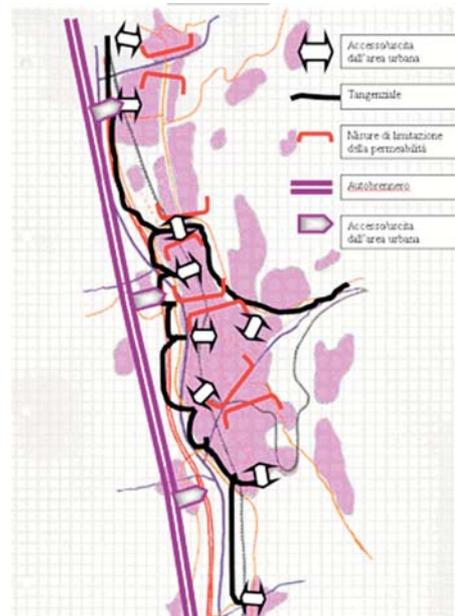
Lodevoli iniziative – come quelle delle isole ambientali e della messa in sicurezza di alcuni punti strategici, nonché il miglioramento di alcune vie verso un assetto tranquillizzato – si scontrano con l'assenza di una visione strategica che collochi tali interventi in un disegno organico, ordinato e temporizzato.

L'arcipelago urbano di Trento



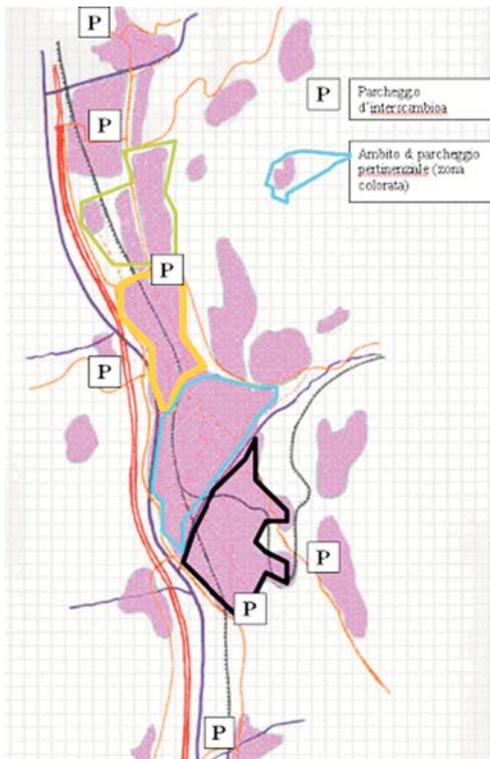
*Si tratta di un arcipelago
o di una crescita disordinata e abnorme?*

L'accessibilità all'organismo urbano



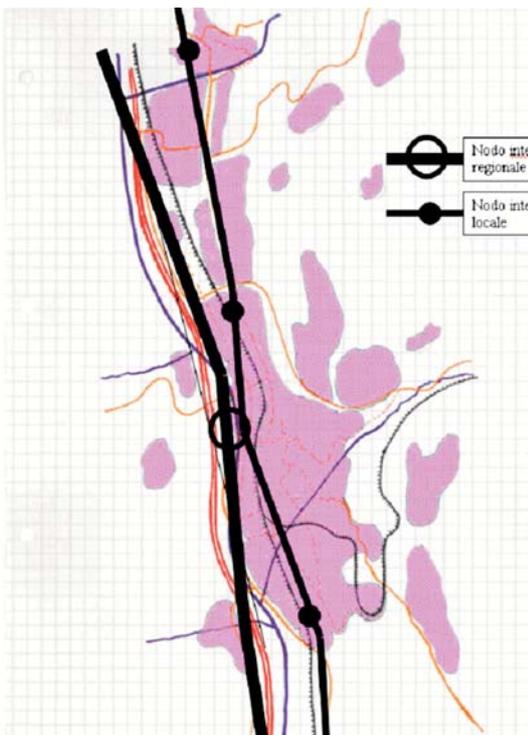
*Traffico lento e scorrevole, ... e ben organizzato per
essere compatibili con i cittadini di oggi e di domani*

Il parcheggio in città



Usare la città con moderazione per rispettare i cittadini che la vivono profondamente: i bambini e le bambine

Il trasporto pubblico extraurbano



La sfida che gli amministratori devono vincere è di trovare soluzioni condivise dagli utenti della città, anche da coloro che risiedono altrove

Serve il **nuovo piano della mobilità (PUM)**, che integri tra di loro le differenti modalità di spostamento in una logica integrata, che relazioni tra di loro i differenti sistemi di mobilità, al fine di garantire il raggiungimento delle destinazioni volute compatibilmente con l'organismo urbano.

In ordine gerarchico va data **priorità**:

1. al **pedone**,
2. al **passaggero** su trasporto pubblico e taxi in servizio pubblico
3. al **passaggero** su autobus in servizio privato o in car-pooling (minimo 3 p.),
4. al **ciclista**,
5. al **passaggero** e
6. al **motociclista** e al car-sharing,
7. all'**autista e passeggero** su vettura privata.

Il cittadino e l'utente della città devono essere accompagnati, con idonea promozione, ad un **uso razionale e consapevole della città e dei suoi servizi** rari e di livello superiore. A tale scopo, oltre al Piano urbano della mobilità, deve esserci il Mobility manager, ovvero un soggetto autonomo dalla politica che attua il Piano con specifico mandato.

Il **traffico extraurbano** deve essere raccordato con la città ed il territorio in modo organizzato: tutto il traffico di lunga percorrenza va dirottato sull'autostrada, la tangenziale deve poter servire agli spostamenti trans-cittadini, ma anche per quelli di interrelazione tra le differenti aree urbane. I **parcheggi di interscambio** devono favorire lo spostamento dei "fuori sede" dalla macchina al trasporto pubblico urbano, gli **assi di penetrazione** devono garantire la connessione tra le aree urbane e la tangenziale. La **permeabilità** tra le differenti aree della città deve essere limitata per favorire una maggiore libertà degli altri modi di spostarsi. A Trento vanno introdotte le **zone colorate**, che in altre realtà hanno dimostrato la ca-

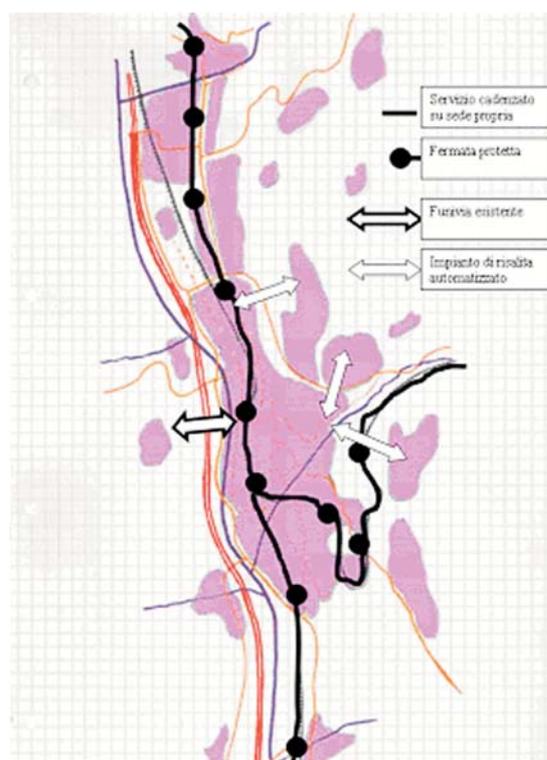
pacità di ridurre le motivazioni del traffico motorizzato. Vanno messe in campo quelle iniziative che sono in grado di garantire un'efficace gravitazione sulla città, rendendo altamente appetibili il territorio locale alle funzioni economiche di alta qualità.

Trento può essere un centro di eccellenza, ma si deve organizzare per garantire prestazioni di qualità e gradevolezza a partire dalla mobilità urbana.

È necessario trasformare le **linee ferroviarie secondarie (Trento-Malè e Valsugana)** in servizio pubblico a valenza sovraurbana centrata su logica metropolitana, ovvero non fare una nuova grande opera pubblica, ma usare in modo funzionale alla città e ai suoi sobborghi le infrastrutture esistenti, adeguandole al loro ruolo qualora necessario. Ma soprattutto i tempi in cui tali offerte devono essere rese disponibili devono essere brevi, già realizzate e funzionanti al termine della prossima consiliatura. Offerte a valenza di più lungo respiro non devono essere escluse, ma la necessità di risolvere qui e ora i problemi, sconsiglia soluzioni avveniristiche. Lì dove ve ne sono le condizioni, sono realizzabili infrastrutture che avvicinano i sobborghi alla città con soluzioni, ad esempio, già ampiamente in uso in altri settori della società. La tecnologia ci può essere amica, ma dentro ad un obiettivo condiviso, concreto e attuale.

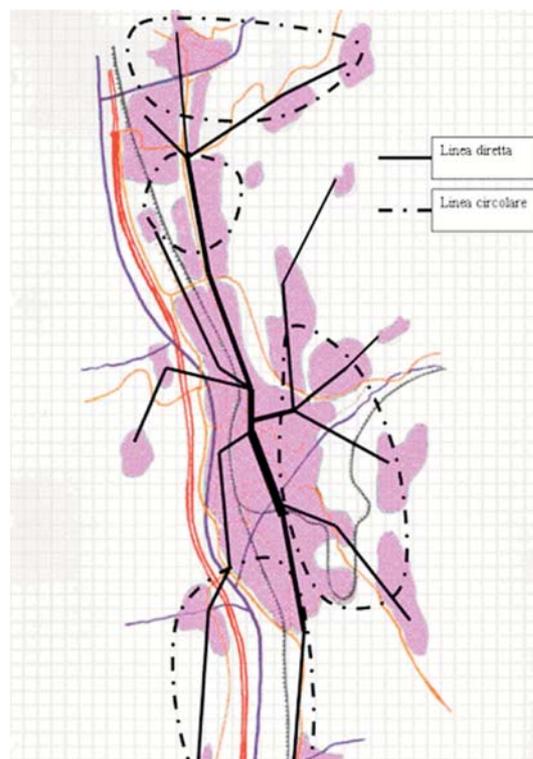
Il **trasporto pubblico** su gomma ha un ruolo fondamentale per la mobilità urbana: è la soluzione più dinamica, facile da adattare senza investimenti di particolare entità. Ma la sua organizzazione deve essere migliorata, l'esempio dell'autobus n. 17 passato con la Rete forte dai 35 minuti di percorrenza del 2001 agli attuali 20 è significativo dei margini di miglioramento dell'intero sistema e di quali misure vanno introdotte. L'**elastibus** ha ormai superato positivamente la sua fase sperimentale e può essere con-

Il trasporto pubblico tecnologico



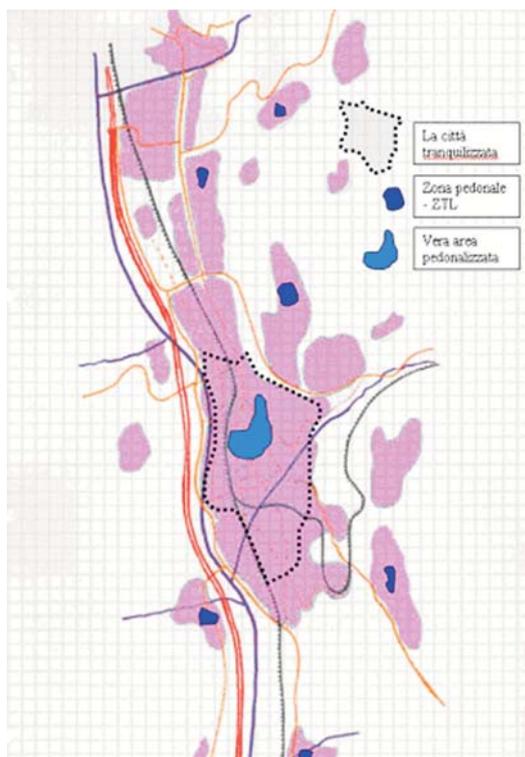
La tecnologia può essere amica, ma va governata dentro ad un progetto strategico, e non subito

Il trasporto pubblico urbano



Il trasporto pubblico è la possibilità di ridurre i costi della mobilità urbana, attribuendoli prevalentemente all'Ente pubblico, ma affinché sia accettato con soddisfazione è necessario che sia efficiente

La città pedonale



Per riappropriarsi del movimento senza essere costretti a rincorrere le palestre

Il sistema ciclabile



Per godere della città in leggerezza

siderato a pieno titolo una buona soluzione che va ad integrarsi al servizio a cadenza e linea regolare. Vanno invece rese più dirette le linee di trasporto nel tratto della città consolidata, superando le rigidità degli attuali sensi unici. Vanno introdotte delle **circolari d'area**, per facilitare quegli spostamenti che non gravitano necessariamente sul centro città.

Per la **mobilità leggera** vanno attivate specifiche azioni nel campo della **pedonalità** e della **ciclabilità**: anche i sobborghi vanno dotati di aree pedonali dove favorire una qualità elevata dello spazio urbano, condizioni utili a favorire il **mantenimento del commercio nei piccoli centri** e il loro utilizzo anche da parte di utenti non locali.

Il **sistema ciclabile** deve poter contare sulla città consolidata libera dalla invasione delle automobili, quindi su condizioni di circolazione, di sicurezza e di gradevolezza migliori di quelle in essere; ciò per favorire una circolazione libera e diffusa. Solo in periferia sono necessarie **vere e proprie piste ciclabili**, infrastrutture che in questo caso garantiscono la separazione dei flussi di traffico con caratteristiche tra loro incompatibili.

Il sostegno ai “Verdi e democratici per l’Ulivo” serve a rafforzare la coalizione per il senso di responsabilità che essi hanno garantito in questi anni, per la loro capacità di proposta e di realizzazione fuori da logiche di interesse particolare, trasformando i sogni nella realtà quotidiana. Siamo coerenti e vogliamo contare: per poter portare i nostri partner a condividere con noi i progetti per una Trento migliore.

**VERDI e democratici
per L’ULIVO**

