

VIABILITÀ

L'assessore all'urbanistica Maurizio Tomazzoni parla del futuro del capoluogo lagarino, «con vie in cui si viaggerà ai 20 all'ora proprio per restare percorribili»

«La tangenziale è necessaria perché non toglie solo il 17% di veicoli come dice la Provincia ma sposta fuori dal centro un altro 40% di circolazione parassitaria»

Rovereto, «slow city» aperta a tutti

«Nessuna strada verrà chiusa al traffico ma ci sarà condivisione tra macchine e bici»

NICOLA GUARNIERI

n.guarnieri@ladige.it

Rovereto città aperta ma lenta. Dopo il tentativo di diventare «smart city» - con innovazioni tecnologiche e aspirazioni europee per convincere i turisti a sollazzarsi all'ombra della Campana - l'urbe vira adesso sul più praticabile concetto di «slow city».

È questa la meta finale della visione viabilistica della giunta Valduga, con strade accessibili a chiunque ma da condividere. Come? Ovviamente con il freno a mano tirato per garantire sicurezza ed evitare incidenti. Macchine, ciclisti e pedoni, in altre parole, dovranno spartirsi le arterie della città e rispettarci.

Detta così può far arrabbiare ma, per il momento, non ci sono altre soluzioni all'orizzonte. Di questo avviso è l'assessore all'urbanistica **Maurizio Tomazzoni** che di città lenta ne parla da sempre. E, soprattutto, insiste sull'unificazione della mobilità, sulla taratura a misura di persona e non imposta da freddi modelli matematici. Per riuscire a far quadrare il cerchio, però, servono esperimenti come quelli messi in atto con le rotatorie di quartiere sul corso Rosmini e in via Cavour.

«Si deve partire dalla filosofia che deve stare dietro alla città intera e riferirsi alla mobilità interna», spiega Tomazzoni. Perché la città è un meccanismo complesso, con una grande parte storica che negli anni è cresciuta e si è sviluppata a tratti bene altri male. Non posso trovare una formula buona per risolvere il problema del traffico e i modelli non vanno bene, non quelli, per esempio, della Pianura Padana. E Rovereto non è in mezzo alla pianura, è addossata alla montagna, cresciuta sulla strada, sulle rogne».

La stessa via Dante rientra in questo disegno?

«Sì, è nata per tagliare la città a scacchiera ma non è mai stata finita. E la stessa cosa è successa con via Halbherr e via Saibanti, ring ma finiti».

Le circonvallazioni interne, dunque, rimangono tali?

«Sì, almeno nella funzione di rendere permeabile la circolazione. Ma il concetto di movimento veicolare è cambiato».

Nel senso che in città si deve andare più piano, deve essere lenta?

«Per forza di cose è così. Città lenta, però, non vuol dire che rallenta ma che si muove in maniera fluida e senza fretta perché ha in sé degli spazi condi-



Ztl solo a tempo



Via Fontana sarà riaperta appena ultimato il cantiere di via Dante

Francesco Valduga, sindaco

Urbanistica umana



Strade condivise, bassa velocità e tangenziale per chi ha fretta

Maurizio Tomazzoni

visi, per esempio con le bici». **Però resta aperta, in macchina si può circolare.**

«Sì, lo scopo è quello. Le strade devono essere percorribili ma, come dicevo, condivise. Purtroppo dobbiamo rivedere i modelli visto che una città è progettata per sopportare certi veicoli».

Rovereto è nata con i cavalli ed ora è intasata dai Suv?

«Quello dei Suv è un esempio: come conciliare i Suv con la città storica? Quando si è sviluppata c'erano le 500 e le 600 ora qualcuno segue la moda e, appunto, vuole il Suv ma in città non ci passa, non c'è spazio». **E come possono condividere le strade?**

«Se ragioniamo in prospettiva, studi ben confezionati dicono che il futuro del motore a scoppio è segnato e la macchina elettrica sarà più adattabile alla

città. Se poi consideriamo che ci sono anche bici elettriche i due tipi di veicoli ormai si vengono incontro. Dobbiamo pensare che non ci sono più tre categorie rigide ma sono elastiche».

Cos'hanno in comune questi veicoli così diversi?

«La velocità. Se si va piano ci si sta tutti».

Anche viaggiando ai 20 all'ora in via Dante?

«Vanno bene i 20 all'ora se la strada è scorrevole, fluida e sicura. In via della Terra si va ai 15 all'ora senza che nessuno la imponga, ma la strada e la situazione sono tali che più veloci non si può andare».

Su via Dante si sta discutendo molto in questi giorni. In tanti contestano la chiusura ma, come ha ribadito più volte il sindaco, a fine cantiere riaprirà.

«Certo, e sarà percorribile in

spazi condivisi. Che andasse rimessa a nuovo era doveroso perché la via è bella e attrattiva. Queste riqualificazioni urbane sono necessarie. Basta guardare il risultato ottenuto con via Santa Maria e via Paganini».

Proprio via Paganini, nonostante le richieste di Ztl, è rimasta aperta al traffico.

«Sì, ma con le fioriere che rallentano e quindi la percorre solo chi deve, gli altri, il cosiddetto traffico parassitario, cercano altre strade».

Il sistema funziona?

«Altroché! Da quando è stata ristabilita il traffico si è ridotato di due terzi e in Comune sono pervenute tante domande per posizionare plateatici e renderla via della socializzazione. Magari succederà lo stesso in via Dante».

Ma questa scelta è sperimentale o sarà definitiva?

«Per ora stiamo sperimentando dei modelli che però non sono una nostra invenzione. Dobbiamo adattarci alle strade che ci sono in città. Alcune, chiaramente, sono solo pedonali perché si tratta di vie strette e cresciute in modo tale da essere necessariamente percorribili solo a piedi. Ma altro non perché dentro la città c'è bisogno di mobilità, c'è gente che deve usare la macchina. Magari uno andrebbe volentieri in bici ma deve usare la macchina per lavoro o per necessità. Per questo servono gli esperimenti, per capire se può esserci una zona di viabilità lenta che tolga



Via Paganini rimessa a nuovo. Presto toccherà a via Dante e poi Follone

di mezzo il traffico di attraversamento». **Da Nord a Sud e viceversa, insomma, è meglio non passare dal centro.**

«Appunto. Per andare dal Mart all'ospedale si deve scegliere una strada magari più lunga ma più veloce. E questo consente di non vietare la circolazione sulle altre vie visto che chi deve muoversi dentro la città deve avere la possibilità di farlo». **Il problema Nord-Sud, però, rimane.**

«Purtroppo non sono mai stati realizzati attraversamenti Nord-Sud. Rovereto è una città lineare ma mai completata, è cresciuta così. Ecco perché serve la tangenziale».

Altro capitolo spinoso: c'è chi la vuole ma i dati della Provincia dicono che toglierebbe solo il 17% del traffico.

«I dati vanno interpretati. E il

Pum dice che da Nord a Sud e viceversa circola il 35-40% di macchine che si potrebbero trasferire sulla tangenziale. Sommati al 17% significa liberare la città dal traffico parassitario, come ha fatto Trento. Per andare da una parte all'altra si allunga il tragitto ma ci si infila in tangenziale e si fa prima».

Altro tema caldo è il Follone. Meglio un multipiano o un grande parcheggio a raso?

«Prima di tutto va riqualificato perché un piazzalone brutto non ha senso. Sul Follone i roveretani hanno sempre espresso tre necessità: un parcheggio, una grande piazza e del verde. Sono tre cose parzialmente incompatibili se non penso a mettere le macchine sotto terra. Perché sopra impediscono la piazza per gli eventi».