



L'OPINIONE

di Franco Ianeselli *

La chiusura del parcheggio all'ex Sit di via Canestrini ha sollevato molte proteste e aperto un vivace dibattito sulla mobilità cittadina e sulle recenti scelte dell'Amministrazione comunale.

Ex Sit e critiche

Le critiche più vivaci riguardano la sostanziale impossibilità per molti cittadini a rinunciare all'automobile per raggiungere il proprio posto di lavoro. Impossibilità dovuta alle difficoltà di percorso (distanze e pendenze), ma anche alle necessità legate alle incombenze quotidiane e in particolare all'accompagnamento dei figli a scuola e alle varie attività extrascolastiche.

Viene criticata l'eliminazione dei parcheggi anche quando è funzionale alla realizzazione di nuovi percorsi ciclabili, che secondo i detrattori servirebbero a poco sia perché la nostra città è condizionata dal maltempo e da inverni troppo freddi per la



Come sarà La proiezione dell'hub intermodale che sorgerà al posto del parcheggio ex Sit. I lavori sono già cominciati

Mobilità sostenibile L'alleanza necessaria Comune e cittadini

bici, sia perché Trento invecchia sempre di più e gli anziani le ciclabili non servono. A tutto questo inoltre si aggiunge un trasporto pubblico insufficiente perché troppo lento e scomodo rispetto ai tempi e al comfort garantiti dall'automobile.

L'auto modello preferibile?

Di fronte a queste critiche sembrerebbe preferibile, almeno per molti, restare fedeli a un modello di mobilità che vede nell'auto il mezzo più appropriato per gli spostamenti urbani anche a prescindere da tutti i problemi che le auto comportano. E questo è veramente strano perché siamo tutti (o quasi tutti) preoccupati per il livello di inquinamento dell'aria che respiriamo (biossido di azoto e polveri sottili a Trento sono prodotti prevalentemente dai mezzi di trasporto). Siamo tutti angosciati per la crisi climatica che il mondo sta affrontando (un terzo della produzione di gas serra è attribuibile ai trasporti). Siamo costernati per le morti da incidenti stradali (20.669 morti in Italia nel 2022, e il Trentino purtroppo è sopra la media). In più, quando ci muoviamo a piedi, siamo infastiditi dallo sfilamento di quello che sempre è stato per le nostre città lo spazio delle relazioni e che oggi, a causa delle auto in transito o parcheggiate, è diventato al contrario il luogo infrequentabile della separazione. A fronte di questa visione ambivalente, credo sia doveroso e urgente chiedersi quale futuro vogliamo offrire alle prossime generazioni, quale eredità riteniamo di volere e poter lasciare e conseguentemente, nell'ambito delle nostre possibilità di intervento, quale

modello di città e di mobilità vogliamo perseguire. Per farlo però bisogna sgombrare il campo da una serie di luoghi comuni che ancora inquinano il dibattito su questi temi.

Ciclabilità e meteo

Ciclabilità e condizioni meteorologiche: invito tutti a fare una semplicissima ricerca in Internet sulle 10 città più ciclabili del mondo. Vedrete che 9 di queste stanno nel nord Europa, da Copenaghen in Danimarca a Malmö in Svezia. Siamo sicuri che in quei paesi ci siano condizioni meteorologiche più favorevoli alla ciclabilità rispetto a Trento?

Anziani e bici

Ciclabili e anziani: le sfide legate all'invecchiamento della popolazione contano su due leve principali strettamente correlate tra loro ovvero l'invecchiamento attivo e l'invecchiamento in salute. La realizzazione di ciclabili è funzionale a trasferire quote di traffico dall'auto privata alla bicicletta rendendo così più facile, sicuro e attrattivo lo spazio pubblico, soprattutto per le fasce più deboli come i bambini e, appunto, gli anziani. Una rete di spazi pubblici accoglienti è una leva fondamentale per la crescita consapevole e autonoma dei bambini e per l'invecchiamento in salute e attivo per gli anziani.

Trasporto pubblico, i limiti

Inadeguatezza del trasporto pubblico: il problema principale del nostro trasporto

pubblico locale è legato ai tempi di percorrenza che risultano eccessivi e non concorrenziali con quelli dell'automobile privata. Il problema della lentezza dei mezzi pubblici è però principalmente dovuta al fatto di dover viaggiare insieme con il traffico privato. Se gli autobus potessero viaggiare su strade sgombrare dalle automobili, i tempi di percorrenza diventerebbero immediatamente concorrenziali. Se preferissimo l'autobus all'automobile il problema dei tempi troppo lunghi non esisterebbe.

Auto indispensabile?

Impossibilità per molti cittadini a rinunciare all'automobile: è vero. In una città come la nostra, non solo policentrica, ma anche distribuita tra fondovalle e collina, ci sono delle situazioni per cui trovare un'alternativa all'uso dell'automobile è quasi impossibile. Ma è altrettanto impossibile trovare comunque soluzioni che possano ridurre l'impatto delle auto sulla città? Sono rimasto colpito dalle testimonianze rilasciate da alcuni automobilisti intervistati dai Tg regionali il primo giorno di chiusura del parcheggio Canestrini rispetto alle difficoltà logistiche che ogni giorno devono affrontare. Sono rimasto però anche colpito dal fatto che tutti gli intervistati erano da soli in auto. Questo è un aspetto sempre confermato in tutte le rilevazioni sulla mobilità: il grado di occupazione delle

auto è di 1,3 ma cala a 1,1 negli spostamenti casa-posto di lavoro. Questo fatto provoca evidentemente una moltiplicazione di tutti i problemi legati all'auto e un sacrificio decisamente sproporzionato di spazio pubblico. Se chi generalmente utilizza l'auto per andare in città e in particolare al lavoro la condividesse anche solo con un altro automobilista, si inquinerebbe la metà, calerebbe della metà l'usura delle infrastrutture viarie, si dimezzerebbero il costo del trasporto, gli incidenti stradali, i tempi di percorrenza e, contemporaneamente, si potrebbe contare sul doppio dei parcheggi a disposizione. Con questo non voglio dire che i problemi della mobilità se li debbano risolvere da soli i cittadini perché è evidente che l'Amministrazione pubblica deve svolgere il suo ruolo, ma è altrettanto evidente l'enorme potenzialità di cambiamento collegata alle modalità con cui i cittadini affrontano il tema della mobilità.

L'offerta di parcheggi

Quello che può e deve fare l'Amministrazione comunale per compensare interventi puntuali come la chiusura del parcheggio ex Sit è da subito offrire alternative, come è stato fatto, ampliando l'offerta di parcheggi, seppure un po' più in periferia, e potenziando il collegamento tra parcheggi e centro città. Al contempo si deve perseguire con determinazione gli obiettivi generali dettati dal Pums (Piano urbano della mobilità sostenibile) approvato dal

Consiglio comunale nel febbraio di quest'anno per arrivare a una mobilità meno impattante e più rispettosa della città e dei cittadini.

Mobilità sostenibile

A questo proposito voglio ricordare le ultime iniziative avviate: il servizio di trasporto pubblico a chiamata OnOff, il progetto della passerella ciclopedonale sull'Adige a collegare via Verdi con il futuro grande parcheggio di attestamento in destra Adige, lo studio sul NordS che ci proietta finalmente verso il tram come sistema di trasporto pubblico più adatto per servire l'intero territorio da nord a sud, il potenziamento dei parcheggi periferici e dei rispettivi collegamenti pubblici con la città, l'implementazione della rete dei percorsi ciclabili e la realizzazione della nuova stazione delle autocorriere sull'area ex Sit. Che, è vero, sacrifica un parcheggio molto utilizzato, ma potenzia il centro intermodale principale della città che sarà stazione di partenza anche del previsto impianto a fune, a servizio di Sardinia e del Monte Bondone e insieme collegamento tra centro e destra Adige, l'area del prossimo e fondamentale sviluppo della città.

Car pooling e altro

Nel frattempo quello che possono fare i cittadini autonomamente è moltissimo e tutto a loro favore. Come dicevo, chi non può fare a meno dell'auto può cercare di condividerla con altri: se lo facesse anche solo con un

altro automobilista, avremmo nei giorni feriali lo stesso traffico dei giorni festivi. Chi non può fare a meno dell'auto potrebbe provare a trovare almeno un giorno alla settimana per affrontare i propri spostamenti in altro modo. Considerato che ognuno di noi generalmente va al lavoro cinque giorni a settimana, il traffico degli spostamenti, che condiziona in modo prevalente le ore di punta, calerebbe del 20%. Se ci pensiamo si tratta di attività che comportano «pochissima spesa e tantissima resa».

Ricordo che le analisi sullo stato di fatto della mobilità effettuate per la redazione del Pums hanno evidenziato che nell'ora di punta circa il 56% degli spostamenti in auto è inferiore a 5 chilometri. Di questi il 3,7% sono spostamenti inferiori a 1 km (1 km a piedi lo si percorre in circa 15 minuti), il 10,9% sono spostamenti tra 1 e 2 km (tra 15 e 30 minuti a piedi), il 14,4% sono spostamenti tra 2 e 3 km (tra 30 e 45 minuti a piedi e circa 10 minuti in bici), il 13,8% sono spostamenti tra 3 e 4 km (circa 15 minuti in bici), il 13,3% sono spostamenti tra 4 e 5 km (circa 20 minuti in bicicletta). Insomma, quello che può e deve fare l'Amministrazione comunale nel campo della mobilità cittadina è moltissimo, ma anche quello che possono fare i cittadini non è da meno. Soprattutto, lo si potrebbe cominciare a fare da subito. Certo, bisogna prendere coscienza del fatto che il problema della mobilità non è di qualcun altro, ma è un problema che ognuno, scegliendo le proprie modalità di spostamento, può contribuire ad alimentare o a risolvere. Perché le soluzioni per migliorare le condizioni di traffico non sono poi così onerose come potrebbero apparire.

L'alternativa è perseverare con un sistema di mobilità incentrato sulle automobili. Però non lamentiamoci più del traffico, non lamentiamoci dell'inquinamento, non lamentiamoci della crisi climatica, non lamentiamoci della scarsa qualità dei nostri spazi pubblici.

* Sindaco di Trento