

Viabilità | Le prospettive

«Zone 30, verso una città delle persone La via trentina per essere europei»

Ianeselli: «Più sicurezza e migliore qualità della vita urbana. Ma è una sperimentazione, niente di definitivo»

TRENTO Si partirà da Gardolo, poi verranno introdotte anche a Mattarello e nel quartiere della Clarina. Ma le nuove zone 30 che il Comune di Trento attiverà sul territorio hanno spalancato il dibattito, tanto che il Mit di Salvini sta lavorando a una direttiva per snobbare la regolamentazione dei limiti di velocità. Intanto il sindaco Franco Ianeselli, tra gli assenti e i dinieghi più o meno giustificati, spiega la «via trentina» pensata dall'amministrazione comunale.

Sindaco, che idea c'è alla base delle zone 30?

«Noi vogliamo avviare una via trentina, solo nostra: stiamo individuando delle zone sperimentali vicino alle scuole, in strade spesso già strette. La misura quindi non interesserà le strade ad alto scorrimento. Per capirci, non sarà in via Brennero che ci sarà il limite dei 30 all'ora. Ma mi ritrovo molto in quello che ha scritto sul vostro giornale Andrea Zanotti, che invita a non avere un approccio dirigeristico, calando dall'alto l'opzione di una città che in alcune sue parti rallenta. E qui non si cambia la città con un decreto. Con la comunità discuteremo ancora».

Qual è l'obiettivo?

«Da un lato si vuole aumentare la sicurezza, dall'altro si punta al miglioramento complessivo della qualità della vita urbana. Questi interventi servono per affermare un principio».

Quale?

«La maggior parte delle strade non è fatta solo per le auto, con gli altri soggetti costretti a nascondersi. Si può produrre

una convivenza, ma al centro devono essere messe le persone. Per questo non amo il termine "zone 30": fa venire in mente un limite, mentre l'idea di fondo è quella di liberare spazio per la città delle persone. Piuttosto chiamiamole "zone bambini" o, appunto, "zone persone"».

La fase sperimentale sarà avviata quest'anno, con l'idea di rendere la misura definitiva nel 2025. Ma tutti gli esperimenti possono fallire. È un rischio da considerare?

«Certo. Si tratta di sperimentazioni revocabili, per questo dobbiamo vivere questa fase in maniera tranquilla. Mi spiego, se vediamo che in quella strada a Gardolo le cose non vanno come ci si aspettava, si torna indietro. Senza problemi. Il senso dell'urbanistica tattica è proprio questo: introdurre un limite alla velocità, fare degli interventi per favorire il rallentamento e poi verificare gli esiti».

A chi è scettico cosa risponde?

«Che la mobilità europea va in questa direzione, che c'è ne dica Salvini, anche perché è il suo stesso ministero dei Trasporti che suggerisce di introdurre il più possibile aree con limite a 30 all'ora».

L'Italia però è la nazione europea con la più alta concentrazione di automobili. In Trentino, secondo Eurostat, ci sono 1.630 automobili ogni mille abitanti. A Berlino, per esempio, meno di 400. Insomma, in Europa le zone 30 sono state introdotte dove c'era già una cultura della mobilità sostenibile sviluppata.

«A Trento molti spostamenti in auto vengono fatti su tratte inferiori a due chilometri, e spesso non sono necessari. Inoltre, secondo i dati del Pums, le auto che entrano in città sono riempite in media da 1,1 passeggeri. A me preoccupa quando si dice che tutto questo è normale, non dobbiamo rassegnarci a questa idea. È auspicabile un cambiamento culturale, per il quale certo serve una



L'analisi il sindaco di Trento, Franco Ianeselli (Pretto/LaPresse)

I prossimi passi

«Il trasporto pubblico è fondamentale. In prospettiva l'interramento della ferrovia, il Nordus e il collegamento al monte Bondone»

ampia riflessione, però posso stimolarlo anche alcuni provvedimenti».

Di cos'altro ha bisogno la mobilità trentina?

«Il trasporto pubblico è fondamentale. Per questo abbiamo in prospettiva anche l'interramento della ferrovia e la realizzazione del Nordus per servire l'intera direttrice nord-sud, con la linea forte "Bus rapid transit". Oltre al grande impianto per collegare la città al monte Bondone, un'altra alternativa all'uso dell'automobile».

Le resistenze emerse fanno parte anche di una battaglia ideologica?

«Il Paese sembra polarizzato e su questo tema c'è una divisione quasi stereotipata tra destra e sinistra, come se da una parte ci fosse il partito "Viva l'automobile" e dall'altra il partito contrario. In generale, però, il rischio è che per la preoccupazione di avere proteste alla fine non si faccia niente».

Alcuni sospettano che le zone 30 siano un «bancomat» per il Comune, saranno installati autovelox in queste aree?

«Non si tratta di introdurre autovelox, assolutamente. Si è pensato solo a migliorare la qualità della vita nello spazio urbano».

È praticabile l'opzione di un referendum, come stanno pensando a Bologna, per lasciar decidere i cittadini?

«Fare un referendum per avviare una sperimentazione è insensato. Prima si sperimenta e poi si discute assieme sugli esiti».

Enrico Pruner

© RIPRODUZIONE RISERVATA

più forte. Il tachimetro segna trentatré, trentaquattro, trentasei! Ecco. Fossimo stati a Bologna, un trenta euro di multa li avremmo già presi.

Subentra poi un'altra osservazione, forse un po' cinica ma inevitabile. L'architetto Matteo Dondé, sommo ideologo delle zone 30 — l'altra sera ospite del sindaco in Comune — parla di «marciapie di disegnati con i giochi per i bambini», strade in cui sia possibile «fermarsi a chiacchiere con il vicino» e dice che «serve una rivoluzione culturale». Ma a Gardolo, perlomeno questa mattina, i pedoni non sembrano stare poi così male: i marciapiedi ci sono, il rione è tranquillo. Che noi si vada a 30, a 50, a 60, a loro non fa poi troppa differenza. Nell'attesa di capire come andrà a finire, l'unica certezza è che ormai sono le 9,17, e siamo arrivati al parco di Melta. Per fare due chilometri e mezzo sono serviti cinque minuti. Il test si conclude senza aver preso multe per intralcio al traffico. E, soprattutto, senza aver suscitato l'ira del conducente della potente Audi che insiste a rombare dietro al Berlingo.

Jacopo Strapparava

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tra pedoni e ciclisti I quartieri interessati dalle zone 30 presentano già strade strette o divise in corsie riservate (Foto Pretto/LaPresse)

Il pedale bloccato e la marcia fissa Gardolo tagliato seguendo i limiti Attraverso il primo quartiere che verrà «rallentato»

TRENTO Il test inizia alle 9.12. L'auto è una Citroën Berlingo terza serie. Motore a gasolio. 100 cavalli vapore, 1500 cc di cilindrata. Wikipedia la definisce «una via di mezzo tra un furgone e una monovolume». Quattoruote teorizza addirittura che «questo modello inventa un nuovo segmento di mercato». Insomma un mezzo per famiglie numerose. Non un'utilitaria, ma nemmeno un bolide di grossa cilindrata. Poi c'è il percorso: il circuito di questo Gran Premio al contrario comincia al parcheggio del Bérmax, il piccolo grande magazzino proprio in cima al rione di Gardolo, dove via Sant'Anna si immette in via Bolzano. È proprio qui che dovrebbe partire la sperimentazione di queste famose zone 30.

Si parte ingranando la prima. Poi la seconda. Si imbocca via Sant'Anna. Serve qualche secondo per abituarsi alla velocità che si terrebbe per una marcia funebre. Trenta all'ora è veramente pochissimo. Il motore implora pietà. Ma se scali e sali in terza, arri-



Per i bambini La sperimentazione riguarda aree scolastiche (Foto Pretto/LaPresse)

vi a trentatré e il limite è già bello che bruciato. Secondo il Comune la sperimentazione del progetto «Trento a trenta» dovrebbe partire proprio da via Sant'Anna, via Feininger e via IV Novembre, la strada che dal suddetto Bérmax scende fino al parco di Melta. È la via principale del paese. Attraversa per il lungo il nucleo storico del quartiere, e su cui si affacciano le scuole, le Poste, la farmacia, la circo-scrizione, la chiesa. Mai si sarebbe pensato, un giorno, di doverla percorrere da nord a sud sforzandosi di restare sotto i trenta all'ora.

La carreggiata è molto stretta, limite o non limite non si è invogliati a premere sull'acceleratore. Quando si

incontrano le strisce pedonali o i dossi neri e gialli non bisogna nemmeno rallentare, si va già alla velocità giusta. Certo non è il massimo, per l'autostima dell'automobilista, vedere che persino l'auto-bus viaggia grossomodo alla sua stessa velocità. Certo, ci si chiede, e se con le zone 30 in vigore tutti decidessero di spostarsi sulla tangenziale anche per fare 500 metri? E se il tutto finisse per congestionare il traffico ancora di più? Mentre si soppesano pro e contro, si passa la rotonda e si imbocca via IV Novembre. Si riconoscono le scuole medie. La ciclabile. Le piscine comunali. Qui la strada diventa più spaziosa, e la tentazione di pigiare sull'acceleratore si fa

Parola ai lettori

Scrivete a redazione@corriere del trentino.it



Una goccia nel mare

L'Italia produce l'1,7% delle emissioni mondiali di Co2. La si pianta con questo attacco alla mobilità individuale (con servizi pubblici pessimi) che non risolverà comunque alcun problema di riscaldamento terrestre (se anche azzerassimo le nostre emissioni, resterebbe comunque un'inezia), ammesso e non concesso che il riscaldamento terrestre sia legato alla sola Co2 (comoda perché monetizzabile) e non sia una questione molto più complessa che comprende radiazioni solari, nuvole, vulcani... Fra autovelox, multe, parcheggi tolti, 30 chilometri orari, gli automobilisti non ne possono più! E a Bologna coi 30 all'ora è stato il caos, più traffico e più inquinamento! Questi soloni «green» la piantino di imporre le loro idiozie vessando i cittadini e demolendo l'economia europea.

Cristina

I problemi di un pendolare

Sono un insegnante pendolare che lavora a Trento e vive in val di Fiemme e per lavorare raggiungi tutti i giorni il capoluogo perché i prezzi degli affitti in città sono fuori controllo. Se usassi l'autobus ci metterei un'ora e mezza per arrivare a Trento e altri 20 minuti di bus urbano per raggiungere la scuola, mentre andando in macchina ci metto «solo» 70 minuti. Secondo me ridurre la velocità a 30 chilometri orari avrà come unico effetto quello di ingorgare ulteriormente le strade e aumentare i tempi di percorrenza sia delle macchine che degli autobus, e arriveremo tutti al lavoro già esauriti! Già adesso via Brennero ha gli autovelox a 50 chilometri orari che mi hanno fatto allungare il viaggio di ben dieci minuti, se poi passassimo ai 30 sarebbe meglio cambiare posto di lavoro. Poi ritengo che tra questi limiti di velocità e la riduzione dei posteggi sia ormai improponibile andare a fare shopping in città, mi domando se il sindaco faccia gli interessi dei commercianti o di Amazon? Sicuramente non fa gli interessi dei pendolari che non possono permettersi un appartamento in centro o in collina come lui e gli assessori comunali.

Paolo Fanton

L'auto come diritto costituzionale

Vietare, limitare, ridurre, restringere... il modus operandi delle amministrazioni incapaci. Non ci vuole lo strapagato consulente per capire le conseguenze: rallentamenti, ingorghi, inquinamento. O è forse ideologia? Perché l'automobile, strumento di libertà per eccellenza, è come fumo negli occhi per gli orfani di Stalin. E infatti a Milano un politicante (Pd, ovviamente) si è lasciato sfuggire che «in futuro» la mobilità dovrà essere solo pubblica, in barba alla Costituzione. Intanto nell'ancor più simitrode Bologna si vedono già i primi effetti: gli autobus registrano rallentamenti fino a quaranta minuti; le farmacie non garantiscono più la consegna di farmaci es-

«Più che organizzativa è questione ideologica»
«A Bologna i nuovi limiti hanno creato solo disagi»

enziali; i cittadini (quelli che vivono e lavorano, e che non aspirano a vivere in Corea del Nord) hanno raccolto 40 mila firme per l'abrogazione. Ma è ancora presto. Prima o poi qualcuno, che guida con l'occhio incollato al tachimetro, tirerà sotto un bambino o un monopattino. Amen, è il prezzo da pagare. E comunque il popolo va rieducato, cosa importa se anche il ministero dei Trasporti ha bocciato sonoramente l'idea? Chi vivrà vedrà.

Bruno Cortona

La provocazione del cavallo

Limite di velocità a 30 chilometri orari? Più che una questione organizzativa è diventata una questione ideologica. Basta dirlo senza mascherarsi dietro a fantomatici dati che poi non dimostrano nulla. La proposta è una pura scemenza con tanti contro e pochi pro. Voglio essere provocatorio: avanti di questo passo si potrebbero reintrodurre le carrozze e in questo modo i limiti verrebbero sicuramente rispettati.

Fiorenzo

Un piano di controllo

È una follia, significa paralizzare tutto! Altro che sicurezza... così si creeranno disagi e soprattutto ne andranno di mezzo i lavoratori e i cittadini. È tutto un progetto di controllo che rovinerà l'esistenza della gente.

In mail e sui social

Il dibattito sulla mobilità

Ecco come partecipare

La giunta comunale intende

introdurre il limite dei 30 km orari

a Gardolo, Mattarello e Clarina

Scrivete la vostra opinione a

redazione@corriere del trentino.it

Mattarello, Gardolo e Clarina. Una misura assurda, che non ha senso e che serve solo come ulteriore «arma psicologica» contro una popolazione che in questi ultimi anni ha subito troppe costrizioni e limitazioni di libertà. Non lo fanno certo per il nostro bene, ma per abitarci a ubbidire come automi a misure senza senso. A questo proposito ecco la notizia secondo cui il ministero dei Trasporti di Matteo Salvini è intervenuto ufficialmente sulla controversa decisione del Comune di Bologna, dove l'iniziativa sta già fallendo. Meglio quindi che il nostro sindaco, già abbastanza «poco amato» dai cittadini, desista dal continuare a imporci cretinate. Compresse le sue 600 telecamere.

Marina Maiello

Trento è già lentissima

Intendo esprimere la mia ferma contrarietà a una possibile riduzione del limite di velocità urbano a Trento. La velocità dei veicoli a Trento è già molto bassa, infatti difficilmente già così si superano i 30 chilometri orari. Abbassare il limite significherebbe rallentare ulteriormente un traffico già molto lento, provocando inevitabili congestioni e un aumento del traffico complessivo, dovuto agli allungamenti dei tempi di percorrenza di ciascun utente (che non rinuncerà allo spostamento disincentivato dalla bassa velocità, ma trascorrerà più tempo sulle strade). Non c'è alcun bisogno di porre limiti più bassi, dato che le strade sono già lente per la presenza di innumerevoli passaggi pedonali e un numero inusitato di autobus, i quali mai superano i 30 e dunque mantengono il traffico sufficientemente lento. La libertà di movimento include limiti di velocità veicolare ragionevoli, e non utilizzati al solo scopo di stigmatizzare chi utilizza il trasporto veicolare privato, come risulterà evidente.

Ottone Taddei

Alla larga dal capoluogo

Leggo dei molteplici disagi che stanno vivendo gli automobilisti a Bologna, che da pochi giorni hanno visto introdurre il limite di velocità di 30 chilometri orari e mi chiedo se davvero sia il caso che Trento aderisca allo stesso progetto. In che modo rallentare il traffico a motore sarebbe una scelta ecologica? 30 chilometri orari significa guidare a marce basse, intasamento, traffico ingolfato, maggiori consumi e maggior inquinamento, tempi di percorrenza dilatati, nervosismo e deconiazione, oseri dire anche minore sicurezza globale nel cercare di abituarsi a un andamento anomalo per sfuggire alle multe. Mi sfugge davvero il vantaggio. Da parte mia credo che starò alla larga dalla città di Trento, che amo ma che già frequento poco a causa della poca sicurezza che mi trasmette l'alta densità di immigrati e la scarsità di parcheggio. Fortunatamente non devo percorrere le strade interessate da questa nuova imposizione per recarmi al lavoro e non credo mi verrà voglia di farlo a scopo divertimento o acquisti.

Maddalena Sordo

Testimone dell'anarchia

In questi giorni di introduzione del limite a 30 chilometri orari mi trovo proprio a Bologna. Il traffico è molto più caotico del solito, con lunghe code. I semafori ancora settati col limite dei 50 si trovano sempre rossi rispettando il limite nuovo. Si guida guardando il cruscotto invece che la strada; si passa dalla prima alla seconda massimo inquinando molto di più e spendendo di più in carburante. Non si capisce dove inizio e dove finisca le zone a 30 chilometri orari. I pedoni vedendo le auto andare piano si buttano in mezzo alla strada anche dove le strisce non ci sono, anche senza essere certi di essere stati visti, spuntando tra le auto parcheggiate a lato strada, anche di sera col buio. Tutto sbagliato. E ora pure Trento vuole seguire questa idea geniale. Credo aumenteranno gli incidenti e l'inquinamento. Buon viaggio a tutti!

Licia

Un'arma psicologica

Voglio esprimere il più completo dissenso a proposito dell'iniziativa della giunta di limitare la circolazione a 30 chilometri orari a

Valentina Cova

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Vietare, ridurre, restringere: il metodo delle amministrazioni incapaci
Non ci vuole un consulente strapagato per indovinare le conseguenze