

PIANO URBANO DELLA MOBILITA'

Nelle scorse settimane ha preso il via il dibattito consiliare sul Piano Urbano della Mobilità della città di Trento.

Il tema torna di attualità dopo lo stop subito nell'ultimo scorcio della passata consigliatura ed è un ritorno da salutare con grande soddisfazione non solo e non tanto perché la mobilità costituisce un pezzo importante – quasi una architrave – del programma che abbiamo proposto alla città e su cui i cittadini ci hanno dato fiducia, ma soprattutto perché è un passaggio di grande attualità che non può più essere procrastinato ed una responsabilità a cui non vogliamo sfuggire anche nei suoi riflessi provinciali e sovra provinciali.

Parlare di mobilità vuol dire aprire una porta nel campo della suggestione e della complessità insieme. Parlare di mobilità vuol dire entrare nel cuore della città e cercare di capirne il battito e prevederne i movimenti; significa leggere i bisogni, anticipare i tempi ed incidere sui ritmi e il metabolismo cittadino, come anche sul profilo urbano e l'estetica stessa della città.

Si tratta in buona sostanza di accettare per Trento la sfida della contemporaneità e confrontarsi con i suoi caratteri mutevoli e non sempre univoci, entrando a pieno titolo nel terreno della complessità di una materia che per definizione è sovrapposta e interconnessa. Una materia che interroga il territorio, l'ambiente, i tempi della città, le abitudini personali e quelle collettive, l'urbanistica e la matrice dell'edificato, le politiche sociali, la sicurezza, il sistema scolastico ed altro ancora.

Per Trento d'altra parte le complessità formano parte integrante delle caratteristiche orogenetiche dei territori e dell'evoluzione storica del costruito. Tra le altre: la morfologia allungata del fondovalle e l'altimetria dei versanti, che non concede molto alle modalità di trasporto; la difficile permeabilità della città consolidata, che non offre anch'essa molti gradi di libertà; la distribuzione multicentrica di quelle attività che svolgono la funzione di veri e propri poli attrattori (le funzioni istituzionali e di rappresentanza, l'università, il commercio all'ingrosso e l'intermodalità, la ferrovia, il sistema sanitario). A sommare ed in evoluzione possiamo poi intravedere altre fonti di richiamo extracittadino quali l'inceneritore, il NOT, il Muse, il forno crematorio.

A fianco di tali funzioni addensate in macro-poli abbiamo invece attività diffuse territorialmente come il sistema scolastico, anch'esso peraltro in evoluzione, che costituisce un vincolo rilevante nel disegnare nuove traiettorie urbane, ma che ha dato nel tempo risposte positive alla trama urbana in termini di vivacità, di connessione generazionale e di scambio culturale. Risposte che non devono andare disperse.

Altro elemento di complessità è la separazione netta in due emisferi del territorio comunale determinata dal fiume Adige così come deviato dagli austro-ungarici a metà dell'ottocento per affiancargli la ferrovia che ostacola fisicamente qualsiasi tentativo di penetrazione e colloquio trasversale alla città.

Per destrutturare questa cicatrice si può ora pensare un nuovo sistema di attraversamento del fiume. Passaggio anch'esso non esente da difficoltà e vincoli (si pensi ad esempio al rischio idraulico elevato tuttora connesso alle portate di piena)

Per tutte queste ragioni è con un misto di cautela e di interesse che ci siamo avvicinati alla proposta progettuale. Di consapevolezza di un percorso impegnativo ed ambizioso e di

gratitudine per chi ha ripreso i fili del discorso e ha avuto la pazienza di costruire un percorso partecipato nella definizione del Piano.

L'apprezzamento e la fiducia che si è raccolta attorno a questo passaggio non è un rito scontato e naturale tra il partito democratico e un suo assessore e la sua giunta. Al contrario è un'intesa che si è costruita nel tempo e nel confronto reciproco. E' il riconoscimento di un approccio aperto e sistematico, che ha visto un impegno straordinario da parte dell'amministrazione che si è protratto fino a poche settimane fa e che ha permesso di compendiare nel pum anche i dati di traffico più recenti e di completare le simulazioni e rimodulare le risposte progettuali, introducendo talora elementi di approfondimento e di chiarezza che arricchiscono il piano e lo rendono attuale e praticabile.

L'adesione a questa prospettiva si appoggia anche ad un grande impegno di lettura ed approfondimento da parte di tutto il gruppo del PD e si fonda sulla condivisione di tanti punti di forza dell'impianto proposto e sulla constatazione che sono stati evitati accuratamente altrettanti possibili errori:

- Si è evitato prima di tutto di operare scelte tecniche operative per rimanere ancorati saldamente ad un impianto strategico senza confonderlo con il piano di dettaglio e la scelta degli strumenti per realizzarlo, che costituirà il passaggio successivo all'approvazione del Piano.
- Si è evitato poi di affidare ad un unico intervento le sorti del piano: le caratteristiche della città fanno sì che si possono realizzare pochissimi collegamenti diretti con un unico vettore: l'unica strada è dunque quella di un rafforzamento graduale del sistema integrato. E' l'approccio multilaterale proposto dal PUM, le cui parole d'ordine sono *interconnessione e multimodalità*.
- Si è improntato il lavoro a grande pragmaticità e assenza di ideologie: nessuna modalità di trasporto sia essa pubblica o privata viene mortificata od impedita. Anzi il potenziamento di ciascuna costituisce la ricetta e il contributo al risultato finale.
- Si è rivolta una attenzione doverosa alla mobilità lenta (pedoni e ciclisti) in un contesto di crescita progressiva dell'età media della popolazione, che ci chiede un supplemento di attenzione e garanzie
- non è mancato il coraggio di soluzioni innovative che possono farci fare il salto di qualità in termini di standard e di frequenza del servizio: c'è grande condivisione sulla scelta di una mobilità centrata su una nuova dorsale di trasporto nord-sud su sede propria, rapida e frequente, ed un collegamento efficace con la collina est e l'università
- non si è vincolato il Piano alle previsioni incerte e in via di definizione del sistema metropolitano provinciale e del corridoio ferroviario dell'alta capacità. Si sono messe in campo soluzioni autonome efficaci, che presentano la flessibilità necessaria per interconnettersi con queste nuove realtà, se e quando verranno realizzate

Si tratta ora di attendere la conclusione del dibattito, che potrà arricchire il Piano con gli stimoli e le integrazioni che risulteranno coerenti con le scelte strategiche del documento, per poterlo quindi fare proprio tramite l'approvazione in Consiglio comunale.