

Signor Presidente signor Sindaco ed Assessori , Care colleghe e cari Colleghi,

Permettetemi di citare,- in uno dei momenti più importanti della vita di questo Consiglio, che ci vede tutti impegnati nel dare concretezza al bisogno di mobilità della città, migliorandone la qualità dell'aria, – la descrizione antropologica che Claude Levi-Struass dà al concetto di “città”:

“la città può ben essere paragonata ad una sinfonia o ad un poema; sono infatti oggetti della stessa natura. Più preziosa ancora, forse, la città si pone alla confluenza della natura con l'artificio. Agglomerato di esseri che racchiudono la loro storia biologica entro i suoi limiti e la modellano con tutte le loro intenzioni di creature pensanti, la città, per la sua genesi e per la sua forma, risulta contemporaneamente dalla procreazione biologica, dall'evoluzione organica e dalla creazione estetica. Essa è, nello stesso tempo, oggetto di natura e soggetto di cultura; individuo e gruppo; vissuta e sognata; cosa umana per eccellenza.”

Con la consapevolezza, che impone responsabilità, di toccare una cosa umana per eccellenza, la nostra splendida città, ci stiamo impegnando, con il PUM, a contribuire ad arricchirla con il frutto del nostro pensiero con la nostra sensibilità di uomini a servizio del cittadino, con alcuni interventi strutturali, di viabilità, parcheggi, ferrovia etc., articolando e pianificando il modo di muoversi dei cittadini, che sia al tempo stesso rispettoso della libertà personale e di quella del gruppo.

**Inizierei citando alcune criticità della mobilità cittadina, dalle più semplici alle più complesse.**

1) -Nei movimenti brevi, che si svolgono prevalentemente nel quartiere a piedi o in bicicletta la principale difficoltà è rappresentata dal pericolo che i soggetti più fragili, vecchi e bambini, corrono, nel convivere con il traffico veicolare. Già più ordini del giorno sono stati approvati da questo consiglio per affrontare puntuali e generali situazioni di pericolo.

Con il piano che stiamo valutando si propone di applicare, a piccola scala, una soluzione molto innovativa ed estremamente semplice, l'isola ambientale di quartiere, (pedoni e ciclisti con precedenza sui veicoli che

non possono superare i 30km/h ) in grado di restituire ai soggetti più fragili il piacere di muoversi in città. L'importanza che il PUM dà al movimento a piedi ed in bicicletta ponendolo al primo posto nella gerarchia della mobilità, oltre ad essere suffragato dai numeri dei movimenti, è altresì suggerito dalla necessità di difendere i soggetti più deboli, senza alcuna preclusione ideologica nei confronti del mezzo privato, il quale gode già di massima attenzione, basta aprire un giornale o una Tv per essere affascinati di poteri miracolosi dell'automobile.

2) -Nei movimenti ripetitivi punto-punto la principale difficoltà avvertita dai cittadini è rappresentata dall'affollamento nei mezzi pubblici, nelle ore di punta, e dalla "lentezza" degli stessi. (Oltre a qualche problema di confort e di cattiva educazione).

Il piano che stiamo valutando concentra gran parte dei progetti per favorire tali movimenti, a partire dai progetti meno costosi da eseguire, l'estensione delle corsie preferenziali per i mezzi pubblici ed alcune modifiche di percorso degli stessi, per arrivare a quelli più impegnativi, come il sistema automatico di trasporto pubblico dal centro città alla collina di Mesiano-S.Donà-Povo ed il sistema di trasporto pubblico veloce sull'asse nord sud della città.

3) -Nei movimenti casuali, la principale difficoltà è rappresentata dagli impedimenti frapposti al traffico privato e dalla drammatica carenza di percorsi di attraversamento della città, oltre che da carenza di parcheggi.

Su tale tema il piano rinvia una soluzione fondamentale, quella di un futuro nuovo asse stradale nord-sud, alla realizzazione di un'opera molto futuribile, la circonvallazione di Trento, tutta in galleria, della A22, propone l'interramento di Via Dei Ventuno, opera di per sé non risolutiva per il traffico, ma principalmente volta a valorizzare la cornice d'accesso al castello del Buon Consiglio, sottovaluta la possibilità di completare la realizzazione della viabilità di gronda est, realizzabile risolvendo, anche gradualmente, il nodo di attraversamento di S.Donà-Ponte Alto. Mentre per i parcheggi pertinenziali non separa quelli ad alto utilizzo, quindi facilmente ripagabili nel tempo, da quelli di periferia, a basso utilizzo, quindi difficilmente realizzabili a meno di una legislazione speciale, come già suggerita dal capogruppo dell'Upt.

4) -l'uso della macchina diviene sempre più costoso ed in prospettiva vi sarà difficoltà di approvvigionamento del carburante. Si prevede sin d'ora una stabilizzazione del n.° delle macchine circolanti in Italia sino al 2025. La grande crisi economica ha travolto il mondo occidentale e ci impone di evitare investimenti pubblici privi di una forte valutazione costo benefici, per non trasferire alle generazioni future le nostre "spensieratezze". (All'incontro dell'11 giugno 2010, dei Presidenti delle Circoscrizioni con i membri della Commissione ambiente sul tema del Pum, l'osservazione più significativa è consistita proprio nella necessità di una approfondita valutazioni costo benefici, sia della Val che delle Stazione "internazionale", evidenziando soluzioni alternative meno onerose – tre anni fa il tema dei costi e benefici non si sarebbe posto!)

5) - gli attraversamenti ciclopedonali non sempre sono ben visibili; in prossimità di curve, coperti dagli alberi, o male illuminati, o con percorso troppo lungo, pensate al passaggio pedonale di Via Grazioli-piazza Venezia .

6) -mancanza di ringhiere protettive dei marciapiedi che costeggiano le strade di grande traffico.

7) -accesso ovest alla città nelle ore di punta mattutine con formazione di colonne d'attesa.

8) -inquinamento da traffico dell'area tra piazza Venezia e via dei 21, l'area più inquinata della città.

9) -inquinamento da traffico attorno all'ospedale per lo più dovuto alla ricerca di parcheggi non essendo ancora partito il previsto parcheggio est .

10) -incolonnamento nelle ore di punta mattutine su via Valsugana

11) -incolonnamento nelle ore di punta mattutine su via Vicenza

## **2) Alcuni aspetti di impostazione del piano che andrebbero delineati in fase applicativa dello stesso**

-definire il numero massimo di abitanti per la città di Trento, che nell'ultimo triennio è accresciuto di quasi il 10% per immigrazione di persone provenienti da paesi Europei ed extraeuropei .

-integrare il Pum con il piano della mobilità della Provincia ed il relativo piano di decentramento servizi, che avverrà attraverso la costituzione delle comunità di valle.

- Valutare se la città di Trento abbisogni di un sistema di trasporto pubblico nord- sud rigido o flessibile, ossia in sede propria indipendente dal traffico degli autoveicoli o sia viceversa sufficiente utilizzare le sedi stradali esistenti? Con due percorsi chiusi ad 8, con centro la stazione FFSS, o con un solo percorso?

- Valutare gli obiettivi alternativi da assumere, per contenere il consumo di carburante nella mobilità cittadina, prendendo a modello casi di scuola che hanno avuto successo. Quanto telelavoro si prevede in funzione del completamento della rete dati provinciale? Oltre al trasporto in bicicletta, che è stato già fissato alla quota molto ambiziosa del 15% dal Pum, quanto trasporto in moto? Quanto carpooling? Quanto trasporto pubblico? Ed infine, non sembri trascurabile, quale apporto dare ai programmi educativi del cittadino?

- dotare il mobility manager degli strumenti che favoriscano il trasporto pubblico convincendo il privato della convenienza di un più ridotto uso dell'automobile, ad esempio promuovendo una polizza Rca a consumo per le automobili di Trento.

- Il documento strategico, Pum, è stato ordinato allo studio Ata dal Comune di Trento, ma nella sua impostazione contiene scelte molto condizionanti, imposte dalla PAT, per le quali saranno necessari approfondimenti da parte di questo Consiglio come ad esempio :

- a) La Stazione “internazionale”, (relativamente alla quale non sono mai stati resi noti i dati trasportistici che la giustifichino), che va ad occupare uno spazio che il Piano Regolatore recentemente approvato, prevede quale cerniera verde tra Trento nord ed il centro città;
- b) il sistema Val, (relativamente alla quale lo stesso più diretto interessato - il costruttore - ne sconsiglia purtroppo l’adozione per carenza di un n° di abitanti sufficienti a sostenere le spese di gestione e relativamente al quale gli stessi percorsi sono tutti da definire (come sopra riportato) - una sola asta nord sud o due, ad esempio, dalla stazione al futuro Not lungo via S. Severino e Via 3 Novembre, e da nord alla stazione attraverso via Maccani e via Brennero);
- c) La soluzione del nodo del ponte di Ravina con una bretella che attraversa l’area del futuro Not (con ingiustificato spreco di superficie, strategica, per lo stesso Not), senza un confronto con le due soluzioni alternative meno impattanti;
  
- d) Parcheggio di attestamento, per il traffico proveniente da est, a Gardolo, (dando per scontato di non essere in grado di trattenere più ad est di Trento almeno parte del traffico proveniente dalla Valsugana). Presso la futura stazione di Roncogno e presso Mesiano.

- nell’approvare il Pum si deve stabilire se siano o meno ancora valide alcune scelte importanti già discusse in Consiglio quali:

- a) Il previsto interrimento della ferrovia del Brennero; tema forse trascurato perché il progettista e la nostra committenza hanno in animo di definire una volta e per tutte di non incorrere più in fantasiosi sogni, seppur esaltanti, che cozzano con un costo improponibile e con soluzioni alternative più semplici, sottopassi e barriere antirumore, sviluppo di treni sempre più silenziosi?
- b) La possibilità di realizzare una stazione per il porfido a Roncogno, eliminando il traffico pesante che attraversa oggi Meano e Gazzadina, unendola con una fermata della ferrovia della Valsugana anche per i passeggeri, integrata con un parcheggio di attestamento ad est della città.
- c) Una viabilità di gronda est;
- d) Lo spostamento della stazione di imbarco-sbarco del traffico dei TIR su treno (Rola), al confine sud della provincia.

Nell'approvare il Pum si dovrebbe anche impostare il metodo di scelta decisionale nei riguardi del futuro collegamento con la Provincia di Vicenza attraverso l'A31, già approvata dallo Stato, senza limitarsi a trascurare il problema, (forse perché non è contenuto nei documenti provinciali?).

Un'analisi, da documento strategico, imporrebbe almeno l'applicazione del modello macroeconomico UE al progetto, come all'epoca fatto, ad es., per il ponte sul Tago a Lisbona o per il passaggio della Tav a Lille, prima di assecondare la negazione di un'opera di collegamento strategico con una delle più ricche province d'Italia, che si trova a distanza potenziale molto breve da Trento, non più di 20' di superstrada-autostrada.

### **3) Alcune Proposte puntuali che suggerirei divengano oggetto di integrazione del Pum**

a) L'uso in sicurezza dei quartieri da parte dei bambini che è posto come obiettivo primario del Pum, dovrebbe essere integrato con un maggiore coinvolgimento dei Vigili urbani, dei nonni vigile e di volontari, posti a presidio dei percorsi pedonali di accesso alle scuole, nelle ore di punta di presenza nel quartiere di scolari- bambini. Così, ad esempio, sta facendo con successo la città di Cremona con il progetto "pedibus" che, oltre ad aumentare la sicurezza, riduce la necessità di accompagnamento con mezzo privato dei bambini a scuola.

b) L'illuminazione delle fermate dei mezzi di trasporto pubblico urbano, l'illuminazione dei marciapiedi, (in genere le strade sono illuminate centralmente lasciando ai pedoni solo un vago chiarore marginale), la protezione dei marciapiedi con ringhiere sulle vie di grande traffico, andrebbe posto come elemento che qualifica l'obiettivo sicurezza del Pum.

c) Le isole ambientali, che dovrebbero rappresentare uno dei concetti forti del piano, sono "timidamente" affrontate nel Pum, mentre dovrebbero essere estese, per fasi (a cominciare dal quartiere di Canova e di Spini), in

armonia con il Prg, a tutti i quartieri, al fine di qualificarne la vita di relazione, oggi molto compromessa dal traffico .

d) all'interno del Prg vi sono tratti di strada che il Pum evidenzia come inutili, in tal senso con l'approvazione del Pum si darà atto che il Prg vada modificato di conseguenza.

e) Modificare la priorità – da lungo termine a breve termine – di realizzazione della strada che correrà sul lato ovest della Ferrovia del Brennero, dal quartiere della Clarina all'innesto sulla tangenziale in zona Fersina, allargando il sottopasso ferroviario di accesso presso il Poli Regina.

f) Prevedere una bretella di collegamento dal quartiere di Canova con il tratto urbano della SS12, come giustamente richiesto dal capogruppo dell'Upt.

g) Ripristinare il passaggio ciclopedonale tra il viale del cimitero ed il palazzo delle Albere.

h) studiare le alternative possibili per l'ampliamento del nodo Tangenziale – Ponte di Ravina che non compromettano l'area del futuro Not .

i) Inserire le previsioni viabilistiche di attraversamento delle ex aree industriali di Trento nord.

h) Inserire la previsione del ponte per il collegamento tra la sinistra Adige ed il futuro impianto di termovalorizzazione dei rifiuti.

l) Migliorare la viabilità di quartiere della zona di Campotrentino ed assicurare un collegamento ciclopedonale tra il quartiere e Via Maccani.

m) Risolvere il nodo di Ponte Alto- S. Donà, per liberare un corretto collegamento viabilistico est, di gronda, tra i quartieri di Stella di Man-Mattarello, Villazzano, Povo, Cognola, Martignano, Gardolo, e tutti gli accessi a pettine sulla città.

n) Imporre, sulla base dei principi di salute pubblica - in carico al Sindaco di Trento - il limite di velocità sul tratto urbano dell'A22 al di sotto dei 90 Km/h, ottenendo sino al 30% di consumo carburante in meno rispetto al limite vigente.

o) Spostare il trasporto Rola dalla stazione di Roncafort ad una stazione più a sud, per ridurre il passaggio dei mezzi pesanti sull'A22 nell'area di Trento.

p) Rimettere in Prg la previsione del ramo ferroviario industriale di Spini di Gardolo per il collegamento tra la nuova stazione merci di Roncafort, la zona industriale e lo stabilimento Iret, sparita recentemente senza alcuna valutazione trasportistica.

q) Riaprire la stazione di Roncogno sia per il traffico del porfido, (per alleggerire-eliminare il traffico pesante su gomma nei quartieri di Meano Gazzadina), che per uso passeggeri collegandola con un parcheggio di attestamento est in località Mochena di Pergine, per alleggerire la necessità di parcheggi di attestamento in città.

r) Inserire la pista ciclabile che colleghi Pergine con Trento.

s) Recuperare a parcheggio multipiano l'area nord antistante l'università a Mesiano, in posizione nodale servita sia dal futuro sistema di trasporto automatico Via Grazioli- Mesiano- Povo che dalla strada di gronda est.

t) Integrare il Pum con una proposta/norma - sostenuta da una simulazione della relativa modificazione del traffico - per il decentramento di alcuni servizi pubblici che penalizzano la città, o che possono meglio utilizzare, nei giorni festivi, il sistema di trasporto pubblico esistente e futuro.(Es centro natatorio presso la stazione di Villazzano o Valcanover di Pergine)

u) integrare il Pum con una politica che promuova un utilizzo razionale dei parcheggi, oggi dedicati gratuitamente agli addetti di molti servizi pubblici (Ospedale, Provincia, Regione, Comune, etc.) penalizzando il trasporto pubblico.



#### 4) Conclusione

Nell'adottare il Pum, che si basa sui dati grezzi di mobilità, come misurati nel 2007, (prima del massimo afflusso di immigrati e prima della crisi economica ) invito l'Assessore a confrontare i dati misurati, oggi 2010, con quelli provenienti da almeno due simulazioni, impostate sulla previsione del comportamento dei cittadini:

- la prima simulazione dovrebbe valutare il comportamento dei cittadini qualora siano "sfidati" a scegliere una mobilità ecocompatibile; istituendo una o più giornate di mobilità ecocompatibile, lasciando alla sensibilità della popolazione la libera scelta dei sistemi di trasporto, più ecocompatibili, ad oggi disponibili, da adottare individualmente in ragione delle proprie necessità di movimento nella città.

- la seconda, qualora in presenza di un sistema di trasporto pubblico in sede dedicata tra nord, ( Spini di Gardolo ) e sud ( Not-uscita autostradale Trento sud ) ad un percorso semplice o ad un percorso ad otto.

Finendo e scusandomi per la mia inusuale lunghezza, dirò che con il mio intervento intendo motivare il mio parere favorevole all'adozione del Pum, come recentemente modificato, suggerendo alcune riflessioni ed integrazioni che si vanno ad unire a quelle già udite in Consiglio, nella certezza che l'Assessore Marchesi saprà farne utile uso, per la mobilità della nostra città, consapevole che:

- questo Pum sia solo uno dei passi verso la mobilità futura,
- ancora molti aspetti non siano ancora del tutto adeguati ai rivolgimenti epocali che stiamo vivendo
- molto lavoro ci aspetti ancora nei prossimi anni .

Grazie dell'attenzione.

Nicola Salvati