

All'Assessore alla Mobilità Klaus Ladinser.  
02/02/2010

Bolzano,

Caro Assessore,

come promesso, Ti invio queste mie note sul Piano urbano della Mobilità (PUM).

Le premesse del piano sono buone e tutte condivisibili. Però è un piano che io non posso accettare per 2-3 punti fondamentali.

Il primo è di natura culturale. La filosofia del PUM è sostanzialmente quella di lasciare libero l'accesso alla città all'automobile privata senza o con poche restrizioni. Viene proposta la "sistemazione idraulica", razionale, del fiume traffico in piena. 90.000 autoveicoli entrano oggi in città; 70.000 – 80.000 (o poco più?) entreranno nel 2020! Tra 10 anni valuteremo. Certo, questa è la soluzione preferita dai commercianti e dalle forze economiche della città e Ti do atto che soluzioni diverse e più spinte (come la mia visione di "città senz'auto") sono di più difficile attuazione politica (ma non tecnica).

Sono convinto inoltre - ammesso che il Tuo piano venga realizzato - che non si possano raggiungere gli obiettivi indicati (riduzione dell'inquinamento, della produzione della CO2, maggiori superfici libere, etc.).

Come già sai, io propongo l'entrata in città a pagamento con un ticket calibrato in maniera tale da rendere poco appetibile l'uso del mezzo privato. L'entrata a pagamento non è un divieto, ma solamente un parziale compenso per i danni (rumore, inquinamento, incidentalità, congestione, occupazione del territorio, ...), che i visitatori provocano alla città e ai suoi abitanti e fra l'altro avrebbe il non spregevole effetto collaterale di fornire alle casse comunali un buon introito da utilizzare per migliorare ulteriormente la mobilità pubblica.

La seconda mia forte obiezione è di natura tecnica. Molte realizzazioni del Tuo piano si basano sulla possibilità di liberare le superfici dalle auto ferme o in movimento. Ciò per poter disporre di spazio per le linee tramviarie, per le corsie dedicate ai bus, per le piste ciclabili, per liberare i marciapiedi e allargare le zone pedonali. E' stato pertanto approvato un piano parcheggi, che permetterà di mettere sotto terra 2050 auto. Poca cosa rispetto alle numerose (ma quante sono??) auto che rimarranno in superficie. Giudico profondamente errato il piano parcheggi. Un piano simile è stato attuato dalle Amministrazioni precedenti e con le stesse finalità: liberare la superficie e mettere sotto terra le auto. Ha funzionato solo in parte e, costruiti circa 2000 posti, ora ci troviamo con 1.000 auto in più in superficie. Il principio "una macchina sotto terra, via una sopra" è aberrante per i seguenti motivi: 1) è un principio che sottintende l'accettazione da parte dell'Amministrazione di una specie di diritto acquisito da parte del singolo privato di parcheggiare su terreno pubblico, per di più vicino a casa; 2) è un principio stupido perché sicuramente non permetterà di liberare lo spazio richiesto in superficie per i Tuoi progetti; 3) è un principio iniquo perché favorisce alcuni privati cittadini, cedendo gratis a loro (sia pure solo (!) per 99 anni) terreno pubblico. (Pensa poi, allo scadere dei 99 anni: quale sarà lo stato di questi sotterranei abbandonati? Infiltrazioni d'acqua, rifugio di disperati, necessità di altre spese per ristrutturarli, chiuderli, ...?); 4) è un principio fragile perché qualsiasi ritardo nella realizzazione dei parcheggi (una cooperativa che non ha più

soldi, ..) blocca l'iter temporale degli altri progetti (binari, corsie protette, piste ciclabili, ...); 5) è un principio antiecológico, se si pensa alla CO2 prodotta (1 tonnellata di cemento = 1 tonnellata di CO2 prodotta), alla ulteriore impermeabilizzazione del terreno e al rischio di contaminazione della falda idrica.

Nel mio progetto, con il ticket di ingresso, si riduce di almeno la metà e forse più l'entrata di "pendolari + altri" con auto in città, potendosi così liberare un grosso numero di parcheggi ora occupati da loro (pare siano 34.000), che potrebbero essere convertiti per uso dei cittadini (sia pure non sotto casa! Ma questo è un vantaggio: la macchina verrebbe usata solo quando proprio serve). Non ci sarebbe quindi alcuna necessità di scavare catacombe.

C'è poi un terzo punto, che mi lascia assai incerto: la costruzione delle due gallerie. In linea di massima sono contrario alla costruzione di altre strade e ritengo che - nell'ottica del ticket di ingresso - si potrebbe anche rinunciarvi. Nel Tuo progetto sono invece indispensabili.

Detto questo, faccio altre osservazioni:

Anche se "la città di Bolzano appartiene a quelle più virtuose per quanto riguarda la mobilità dei suoi abitanti", tuttavia così non sembra ad un osservatore esterno, visto che la rinuncia all'auto del Bolzanino è ampiamente compensata dall'uso della stessa da chi viene da fuori (pendolari + altri): 90.000 autoveicoli entrano ed escono ogni giorno dall'area urbana e così - forse un po' meno - sarà in futuro.

"Raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2, previsti nello studio elaborato dall'EURAC". E' tutto da dimostrare. Come da Te detto, non esiste alcuna simulazione al riguardo. La "sistemazione idraulica" della viabilità elimina, forse sì, le code in città (con ciò riducendo il consumo di energia e la produzione di CO2), ma allunga i percorsi compensando in negativo i vantaggi precedenti. Non solo, ma bisogna anche calcolare la produzione di CO2 prodotta dal tram, dalla costruzione e manutenzione delle due gallerie e dei parcheggi interrati. Va fatto insomma un bilancio.

Per le piste ciclabili, l'ostacolo maggiore non è tanto la mancanza di finanziamenti, quanto piuttosto la difficoltà politica di levare le auto parcheggiate dai bordi delle strade e dai marciapiedi. Di qui il mio dubbio sulla realizzazione delle stesse.

Il principio che "Bolzano deve e vuole rimanere una città di grande attrattività per il resto della provincia e per i turisti" è discutibile. In ogni caso una "Bolzano senz'auto" è certamente più attrattiva per tutti, anche per i suoi abitanti.

Tramvie. Anche per me il tram è il mezzo più idoneo per un trasporto pubblico di massa. Tuttavia avrei preferito un trasparente confronto (che è mancato) tra i vari mezzi, che avrebbe sciolto i dubbi di molti che ora Ti contestano. Inoltre ho seri dubbi che le nuove tramvie possano catturare nuova utenza. L'esperienza della metropolitana automatica di Torino e anche di Parma e di Tolosa, dove sono state costruite infrastrutture simili, dimostrano modesti impatti sulla mobilità complessiva. Chi usa i nuovi mezzi sono sostanzialmente quelli che prima usavano il bus. A Torino il traffico privato complessivo è stato ridotto di poco più dell'uno per cento, come pure a Tolosa e a Parma. Alla luce di

queste esperienze solo il sistema di ticket per entrare in città e altre restrizioni al traffico privato cittadino possono creare una utenza sufficiente per giustificare le spese di costruzione e soprattutto di gestione delle due linee tramviarie.

Il fotomontaggio del tram in via Druso fa vedere bene la mancanza di spazio nella strada e fa immaginare, insieme a poche righe scritte altrove, la necessità di interventi di restrizione al traffico privato. Di questi interventi non c'è traccia.

La riorganizzazione a scopo di servizio metropolitano per Oltresarco della linea ferroviaria storica è legata alla realizzazione del passante ferroviario (anno 2015-2020). Accettabile se i tempi fossero rispettati, ma permettimi un certo scetticismo. Meglio sarebbe pensare da subito al terzo binario, come è scritto anche nel PUC.

Dalla lettura di PUM e PUC emergono delle profonde differenze soprattutto per quel che riguarda arginale dell'Isarco e autostrada. Tu giustifichi queste differenze con il fatto della diversa proiezione temporale dei due piani (10 anni per il PUM, 30 o più per il PUC). Accetto la giustificazione, ma avresti fatto bene a scriverlo nel Tuo piano.

Da ultimo avresti fatto bene a coinvolgere fin dall'inizio più gente possibile nell'elaborazione del piano stesso (magari utilizzando la professionalità dei "comunicatori"). Avresti evitato molte critiche e forse avresti ricevuto qualche idea o consiglio in più. Nella letteratura mondiale si legge di molti buoni piani falliti per mancato coinvolgimento della popolazione.

Per concludere, non potrò mai sostenere il Tuo piano per la profonda differenza nella visione politica del problema. Ti do atto comunque di aver fatto, nell'ottica purtroppo assai diffusa della mobilità con auto, un buon lavoro, che potresti però modificare radicalmente in senso ecologico nei prossimi anni.

Cordialmente , Pierluigi Gaianigo

PS.; per quel che riguarda l'autostrada Ti segnalo che dal 22/01/2010 in Svizzera, nel Canton Ticino, il limite di velocità in autostrada è stato abbassato da 120 a 80 km/h per tutti i mezzi tra Chiasso e Ponte Diga di Melide (15,5 km) allo scopo di ridurre le emissioni inquinanti. La stessa cosa si può proporre tra Bolzano Nord e Bolzano Sud, applicando il sistema "Tutor", che permette una rilevazione precisa della velocità.