

Piano della Mobilità: il tempo delle scelte



Maria Rosa Vittadini
Responsabile scientifico per il Pum

■ Il Piano della Mobilità di Reggio entra, in questo settembre, nella fase cruciale della decisione. Le analisi, le misurazioni tecniche, il confronto tra i diversi scenari hanno raggiunto un livello soddisfacente di completezza e di approfondimento. Le prime fasi del processo di partecipazione hanno contribuito a fornire obiettivi e indicazioni. Ora si tratta di scegliere.

L'Amministrazione offre al dibattito cittadino la propria opzione di governo della mobilità per i prossimi dieci-quindici anni. Essa si fonda sulle elaborazioni tecniche ma, come è ovvio, va oltre interpretandole e finalizzandole al proprio disegno politico. La proposta di Piano è accompagnata da molte informazioni, dati, simulazioni, compreso il rapporto ambientale per il processo di VAS. Ed è corredata dalla indicazione della ampia gamma di azioni collaterali, di piani di dettaglio, di iniziative puntuali che costituiscono, nel loro insieme, le politiche per il governo della mobilità.

La proposta di Piano andrà discussa e potrà essere anche modificata, se sarà il caso. Soprattutto se sarà possibile riconoscere un consenso largo e convinto verso ulteriori "aperture" al cambiamento, che comportano più importanti impegni finanziari per l'Amministrazione e più radicali cambiamenti "volontaristici" nei comportamenti dei cittadini. Oggi la proposta di Piano si muove nel quadro delle condizioni economico-finanziarie attuali, e presume che gli utenti modifichino il loro comportamento solo quando ne abbiano ragionevole convenienza.

L'insieme degli interventi proposti ottiene risultati di tutto rilievo, in grado di risparmiare alla città il rilevante peggioramento che si verificherebbe qualora si lasciassero proseguire le tendenze attuali. Il completamento del sistema delle tangenziali e talune varianti alla viabilità storica d'accesso alleggeriscono in misura significativa la congestione con limitati aumenti di capacità. I viali tornano ad essere assi propriamente urbani, di supporto al trasporto pubblico e di accesso al centro storico. La percorribilità ciclistica ha la stessa importanza e continuità delle percorribilità automobilistica. L'arretramento della corona dei parcheggi di interscambio evita l'attraversamento dei quartieri. Il controllo e la tariffazione della sosta disincentivano l'accesso delle auto alle aree centrali. Il trasporto pubblico diventa una reale possibilità alternativa all'auto: per il potenziamento delle frequenze e l'integrazione dei servizi, per l'uso privilegiato degli spazi stradali, per l'uso metropolitano delle ferrovie locali reso possibile dall'innovazione tecnologica. L'inquinamento dell'aria dovuto ai trasporti si riduce, comprese le componenti più difficili come il PM10 e gli NOx.

Dunque ci si muoverà di più e ci si muoverà meglio, con minore congestione e minore inquinamento: una solida prospettiva su cui innestare giorno per giorno i miglioramenti possibili. ■