

Trento, 5 maggio 2020

Egregio Signor Presidente del Consiglio Comunale di Trento  
Salvatore Panetta

### PROPOSTA DI MOZIONE

**Oggetto: Emergenza sanitaria da Covid-19 e mobilità urbana sostenibile: indirizzi per un Piano di Azione Emergenziale della Mobilità per il benessere dei cittadini e per lo sviluppo economico.**

#### Premesso che

- l'emergenza epidemiologica da Covid-19 in corso e le conseguenti misure adottate dallo Stato e dalla Provincia Autonoma di Trento a primaria tutela della salute pubblica stanno determinando enormi **impatti socio-economici** su tutti i settori pubblici e privati del Paese;
- nell'ambito della mobilità urbana le ipotesi più accreditate sostengono che nella cd "fase 2" dell'emergenza il **trasporto pubblico** soffrirà da un lato una riduzione della capacità dovuta alle misure di distanziamento interpersonale, e dall'altro una diminuzione della domanda a causa della sfiducia dell'utenza, che lo percepirà come meno sicuro. Tutti i cittadini che non potranno o non vorranno utilizzare il trasporto pubblico dovranno scegliere se muoversi in auto, in bici, a piedi o con altri mezzi propri: se tutti sceglieranno l'auto il rischio sarà la paralisi della città;
- si ritiene importante avviare prima possibile una fase sperimentale per poter testare nei prossimi mesi alcune **misure urgenti e straordinarie** in vista della ripresa delle scuole e dell'università, interventi tali da consentire una mobilità urbana sicura, efficiente e sostenibile per tutti i cittadini e per lo sviluppo economico della città; occorre fare un ulteriore passo in avanti verso la sostenibilità, la multimodalità, l'intermodalità, l'utilizzo del trasporto pubblico, della bici e dei nuovi mezzi elettrici, la tutela dell'ambiente e la salute delle persone;
- la sfida è intercettare nei parcheggi scambiatori le quote di mobilità precedentemente assorbite dal trasporto pubblico evitando che proseguano in auto verso il centro città, offrendo dei corridoi e una **Rete di Mobilità d'Emergenza** dedicati ai motocicli, biciclette e micromobilità. Questo permetterà di accrescere l'uso di tali mezzi anche per le medie percorrenze interne alla città e di liberare i marciapiedi per riservarli all'uso esclusivo dei pedoni, per aumentare anche questa quota di spostamenti per le distanze più brevi. Con un'attenta gestione dello spazio pubblico si vuole migliorare l'accessibilità al centro città, renderlo più vivo e contribuire al **rilancio delle attività commerciali** e dei servizi.
- nella fase 2 dell'emergenza sarà necessario **mantenere i sistemi di regolamentazione** degli accessi (zone a traffico limitato) e della sosta in città (tariffazione a zone) ai livelli precedenti all'insorgere del Covid-19, in quanto la scelta della modalità di trasporto sostitutiva al trasporto pubblico sarà principalmente orientata in base alla capacità di penetrazione e di sosta delle varie tipologie di mezzi. Dovessero essere annullate le ZTL o la tariffazione della sosta le auto verrebbero usate massicciamente, rendendo in realtà il centro cittadino più congestionato e meno accessibile;
- l'importanza di incrementare gli spostamenti per lavoro usando la bicicletta è stata di recente ribadita dalla **Giunta provinciale** che il 30/04/2020 ha approvato una delibera che prevede incentivi per l'acquisto di bici a pedalata assistita, di bici muscolari e di cargo-bike. A livello ministeriale sono stati annunciati provvedimenti con analoghi tipi di incentivi, nonché misure legislative e modifiche al **Codice della Strada** per consentire l'apertura di piste ciclabili in via transitoria anche solo con segnaletica orizzontale, oltre a specifiche risorse finanziarie;
- l'efficacia del Piano di Azione Emergenziale della Mobilità dipenderà molto dal coinvolgimento della cittadinanza alla quale sarà necessario chiedere opportuni feedback affinché l'amministrazione possa intervenire per risolvere eventuali problematiche derivanti dall'implementazione. Sarà pertanto necessaria un'adeguata **attività comunicativa del Piano**;
- nell'elaborare la presente proposta si è tenuto conto anche delle idee avanzate dalle **associazioni locali** che si occupano di mobilità sostenibile (FIAB Trento, Legambiente, Ciclostile, Acropoli Trento), contenute nel documento "Misure urgenti a favore della mobilità sostenibile per la riapertura post-Covid19".

**Tutto ciò premesso il Consiglio comunale impegna il Sindaco e la Giunta a:**

- 1) proseguire il **confronto** con i soggetti e gli enti interessati, a cominciare da Provincia, Trentino Trasporti e Trentino Mobilità, al fine di predisporre il **Piano di Azione Emergenziale della Mobilità Urbana** al tempo del Covid contenente le misure strategiche e tecniche per affrontare la situazione straordinaria, per favorire la mobilità leggera e il trasporto pubblico, cercando un nuovo equilibrio tra diritto alla mobilità, tutela della salute e accessibilità ai servizi pubblici e privati; si chiede inoltre di attivarsi per creare occasioni di partecipazione pubblica per migliorare il Piano Emergenziale;
- 2) elaborare un piano dei **tempi della città**, con l'obiettivo di contenere la domanda e i picchi di mobilità per lavoro, per studio e per commercio, anche attraverso misure di differenziazione degli orari delle scuole, degli uffici e delle attività economiche;
- 3) proseguire nell'attuazione del **"lavoro agile"** (smart working) per i dipendenti dell'amministrazione comunale e delle società partecipate, con priorità ai pendolari extraurbani, con l'obiettivo di contenere la domanda di mobilità verso il capoluogo; allo stesso tempo, con orizzonte temporale di medio periodo, occorre attivarsi per potenziare le **infrastrutture digitali** con la posa della fibra ottica nelle aree periferiche non ancora coperte;
- 4) confermare la **centralità del trasporto pubblico nel sistema della mobilità cittadina**, in coerenza con le previsioni strategiche contenute sia del Piano Urbano della Mobilità che del Piano Regolatore Generale, e con la funzione sociale svolta (accesso alle persone che non possono ripiegare sulla mobilità attiva come anziani e persone con disabilità). Occorre valutare interventi di potenziamento del trasporto pubblico nelle ore di punta e nei luoghi attrattori; in particolare:
  - a. continuare a farsi parte attiva nei confronti della Provincia Autonoma di Trento e di Trentino Trasporti affinché sia sempre assicurata la massima tutela possibile della **salute** degli operatori e degli utenti a bordo dei mezzi rafforzando le attività di sanificazione quotidiana dei mezzi del trasporto pubblico, assicurando il contingentamento degli accessi sui mezzi, il controllo dell'uso dei dispositivi di sicurezza e il rispetto del limite di distanza interpersonale;
  - b. valutare il **potenziamento e l'attivazione di nuove linee di bus-navetta** di collegamento tra i parcheggi scambiatori esterni e il centro città: Trento Sud (Marinaio e casello A22), Piazzale Zuffo, Trento Nord A22 e Stazione di Villazzano;
  - c. valutare, insieme agli Enti preposti e ai soggetti privati interessati, **la fattibilità di realizzazione** a Trento Nord (in zona Bren Center, in zona Bermax e/o vicino alla Zona Industriale) di **uno o più parcheggi scambiatori**, come soluzione emergenziale;
  - d. valutare la realizzazione di **corsia preferenziale** degli autobus lungo via Bolzano in entrambe le direzioni o almeno in direzione Piazza Dante;
  - e. valutare l'introduzione a carattere sperimentale di una **nuova linea di bus-navetta**, con elevata capacità, alta frequenza, in corsia preferenziale e priorità semaforica, tra Trento nord/Lavis e il polo del trasporto pubblico di Piazza Dante;
- 5) predisporre, con il supporto della ditta che ha ricevuto l'incarico per redigere PUMS, BiciPlan e Masterplan del trasporto pubblico, uno studio della **Rete di Mobilità di Emergenza (RME)** di collegamento tra i principali poli generatori e attrattori di traffico e avviarne prima possibile la realizzazione allo scopo di incrementare gli spostamenti a piedi, in bici o i mezzi della cd. micromobilità, mettendo a disposizione spazi aggiuntivi per la mobilità attiva. Tali spazi dovranno essere adeguati sia per la sicurezza stradale, sia per quanto riguarda il rispetto delle distanze interpersonali. Si chiede di considerare eventuali proposte avanzate dalla cittadinanza e dalla partecipazione pubblica. Si chiede di valutare le seguenti azioni:
  - a. creazione di corsie provvisorie riservate alle bici e alla micromobilità, anche monodirezionali, sulle carreggiate stradali principali (corridoi) che dai parcheggi auto (nord, sud, est, ovest) portano ai principali attrattori della città. Si tratta di interventi con uso di materiale da cantiere (vernice, transenne, coni, ecc.), di rapida attuazione, senza alterare l'assetto stradale e con costi di realizzazione contenuti (stima Euro 8.000 / Km – fonte Bikeitalia);
  - b. apertura delle corsie bus-taxi alle biciclette;
  - c. creazione di nuove "zone 30" e "zone 20", o meglio "strade a velocità moderata e precedenza ciclabile" secondo le norme del Codice della strada, nelle aree centrali della città;

- d. in particolare, creazione di un anello stradale “a velocità moderata e precedenza ciclabile” lungo il perimetro esterno alla ZTL del centro storico cittadino;
  - e. incentivazione dell’utilizzo delle bici “condivise” (bike sharing trentino e.motion), potenziando il servizio con nuove stazioni da collocare anche presso i parcheggi scambiatori in modo da favorire l’intermodalità;
  - f. miglioramento della pedonalità per garantire il distanziamento sociale, liberando gli spazi pedonali dalla sosta e, quando necessario, ampliarli con interventi di urbanismo tattico;
  - g. creazione di ulteriori stalli di sosta per le moto in sostituzione agli stalli di sosta per le auto nelle aree centrali della città;
- 6) valutare la realizzazione di nuovi **cicloparcheggi protetti e sicuri** e installazione di rastrelliere di tipo “bloccatelaio”:
- a. nuovi cicloparcheggi presso il polo del trasporto pubblico di Piazza Dante, presso i parcheggi scambiatori periferici (Trento sud, Stazione Villazzano, Trento nord), presso i parcheggi interni quali Monte Baldo, S.Severino e Lungadige Monte Grappa, presso le fermate urbane dei treni locali a cominciare da Trento Zona Commerciale, Gardolo e Zona Industriale;
  - b. attivarsi con la PAT, l’Università di Trento e con l’APSS per sollecitare la realizzazione di cicloaparcheggi coperti e protetti nei principali poli attrattori, a cominciare dall’Ospedale S.Chiera e dal polo universitario di Via Verdi;
  - c. installazione di nuove rastrelliere di tipo bloccatelaio nei pressi dei poli attrattori del turismo, a cominciare da Piazza Duomo, MUSE e Castello del Buonconsiglio;
  - d. realizzare strutture protette e sicure per le bici dei dipendenti comunali, a cominciare da Palazzo Thun;
- 7) valutare interventi che favoriscano l’**accesso alle scuole dell’infanzia e alle scuole elementari** con mezzi alternativi all’auto:
- a. sperimentare le “Strade Scolastiche”, ovvero aree delimitate e sicure intorno alla scuola in cui è vietato il traffico delle auto, istituendo fasce orarie di 30’ all’inizio e al termine delle lezioni nelle quali è consentito il transito a pedoni, bici, mezzi per il trasporto disabili, mezzi di pubblica sicurezza ed eventualmente scuolabus;
  - b. incrementare la disponibilità di parcheggi bici coperti e sicuri negli istituti comprensivi cittadini e di rastrelliere antifurto di tipo bloccatelaio;
  - c. potenziamento del servizio Pedibus già attuato dalle Politiche Giovanili del Comune di Trento in alcuni istituti scolastici, per favorire l’accesso a piedi su percorso sicuro dai punti di raccolta alla scuola, avvalendosi dell’accompagnamento da parte di due adulti volontari;
- 8) valutare forme di incentivo per gli **esercenti commerciali e gli artigiani** che scelgono di sostituire i propri autocarri o parte di essi con velocipedi tipo “cargobike”, allo scopo di effettuare la propria movimentazione merci nonché le consegne e gli interventi presso i clienti;
- 9) elaborare e attuare, di concerto con le associazioni di categoria dei commercianti, con gli operatori economici del centro storico e con le associazioni che si occupano di mobilità ciclistica e di mobilità sostenibile, un progetto “**Bike to Shopping**” con l’obiettivo di incentivare l’uso della bicicletta per fare shopping coinvolgendo la grande distribuzione, i negozi di vicinato e la piccola distribuzione;
- 10) **mantenere i sistemi di regolamentazione** degli accessi (zone a traffico limitato) e della sosta in città (tariffazione a zone) ai livelli precedenti all’insorgere del Covid-19, al fine di evitare l’incremento di auto verso il centro città, la crescita della congestione stradale e la riduzione dell’accessibilità;
- 11) prolungare, di concerto con la Provincia e A22, il periodo di **gratuità** per l’uso del **tratto autostradale Trento Nord-Trento Sud** e viceversa, da affiancare all’uso della tangenziale, soprattutto nelle ore di punta consolidate, ovvero dalle 7:15 alle 8:30 e dalle 16:30 alle 19:00 nei giorni lavorativi;
- 12) valutare, di concerto con la Provincia e Trentino Trasporti, allo scopo di far diventare appetibile il servizio di trasporto urbano, la riduzione significativa del **prezzo del biglietto**, soprattutto nelle ore di punta, anche valutandone l’azzeramento di costo a fronte della possibilità di poter ridurre il traffico in ingresso alla città;

- 13) **comunicare** ai cittadini il Piano di Azione Emergenziale della Mobilità principalmente attraverso strumenti digitali: siti amministrazioni, newsletter, social media e anche attraverso le reti formali e informali di organizzazione della cittadinanza;
- 14) elaborare una **campagna informativa per promuovere la mobilità attiva** a piedi o in bicicletta e i benefici del movimento in termini di salute: una campagna rivolta a tutta la cittadinanza e in particolare ai giovani, di concerto con gli enti e i soggetti interessati a cominciare dalla Provincia Autonoma di Trento e dall'Azienda Provinciale per i Servizi Sanitari, valutando anche il coinvolgimento delle società sportive del territorio e, come testimonial, campioni dello sport;
- 15) aggiornare la **APP Viaggia Trento** con i nuovi percorsi di emergenza e i nuovi servizi per la mobilità ciclistica e il trasporto pubblico e promuovere l'uso della stessa;
- 16) effettuare misurazioni e valutazioni delle azioni realizzate e delle sperimentazioni condotte, al fine di apportare tempestivamente eventuali azioni migliorative;
- 17) destinare adeguate **risorse finanziarie** nella prossima variazione di bilancio per la realizzazione degli interventi sopra esposti, che devono essere considerati contingenti ed eccezionali e come tali devono assumere carattere prioritario anche in termini di attribuzione di risorse.

Documento firmato digitalmente

Consigliere MICHELE BRUGNARA

Consigliere MARCO IANES

Consigliere RENATO TOMASI

Consigliere ROBERTA ZALLA

Consigliere STEFANO BOSETTI

Consigliere PAOLO SERRA

Consigliere VANNI SCALFI

Consigliere SILVIO CARLIN

Consigliere JACOPO ZANNINI

Consigliere ANDREA ROBOL

Consigliere PAOLO BIASIOLI

Consigliere PAOLO CASTELLI

Consigliere EUGENIO OLIVA

Consigliere ANDREA MASCHIO

Consigliere MARCO SANTINI

Consigliere PAOLO NEGRONI

**Allegati: immagini della Rete di Mobilità di Emergenza**

**Corsia ciclabile di emergenza**



**Strada a precedenza ciclabile – Zone 30**



**Senso unico eccetto bici**



**Spazi riservati alle bici ai semafori (“case avanzate”)**

