



L'EMERGENZA TRAFFICO

Gli urbanisti: «Fare subito mini-tangenziale e tram»

■ PAOLO CAMPOSTRINI A PAGINA 21

L'EMERGENZA TRAFFICO » IL DOCUMENTO

di Paolo Camprotrini
BOLZANO

Settantamila sono i veicoli che entrano a Bolzano. Tutti i santi giorni. In realtà sono 140mila perché entrano sì, ma poi escono. Ecco le vere cifre. Dunque, un mare. E così, per opporvisi senza alzare muri, servono un paio di cose: spostare l'autostrada, ma questo in tempi lunghi; in tempi medi studiare comunque una ipotesi di circonvallazione «per deviare i 45mila veicoli al giorno dall'Arginale»; in tempi brevi invece «fare opere integrative, come la direttrice di via Galilei, migliorare in servizio pubblico, fare il tram Bolzano-Caldaro e le stazioni San Giacomo, Casanova e cimitero sulla ferrovia».

Ecco quello che dice il primo documento realmente "tecnico" e non politico sugli scenari che sono stati delineati in queste settimane sui grandi temi del trasporto urbano e della mobilità. Perché a firmarlo sono tutti architetti e urbanisti, docenti e professionisti molto impegnati anche nei progetti pubblici, da Michele Stramandinoli, ex presidente degli architetti, a Peter Morello, Stefan Perathoner, Andrea Torricelli, Giorgio Marchi, Frank Weber. Fanno parte dell'Inu, la costola altoatesina dell'Istituto nazionale di urbanistica. Alcuni legati alle politiche di Silvano Bassetti, altri di area dem, molti indipendenti. I quali da un lato riconoscono

Gli urbanisti: «Fare subito mini-tangenziale e tram»

Il documento degli architetti: «Ogni giorno 140mila auto soffocano Bolzano, servono interventi immediati. Più stazioni urbane per i treni, ed eco-mobilità»

a sindaco e giunta di muoversi in una cornice corretta: «Il Comune - premette il documento Inu - non va a caso ma applica le grandi linee di avanzamento del Masterplan e del Pum, il piano urbano della mobilità, approvati da municipio e Provincia». Tuttavia si chiede loro di «abbandonare qualche annuncio ad effetto e invece operare in trasparenza», rispetto a quelli che sono intese, accordi e direttrici di avanzamento dei progetti in campo. E, tanto per chiarire, propone immediatamente un interrogativo: è così scontato che la prossima circonvallazione debba essere posta per forza sul viadotto dove corre l'attuale A22 e invece non si debbano studiare altre soluzioni? Perché, insiste soprattutto Stramandinoli, che ne sappiamo noi oggi di quello che sarà la tipologia di traffico tra 20 anni, quando probabilmente sarà già operativa l'autostrada in



L'architetto Michele Stramandinoli



L'assessora Lorenzini con il consulente Stefano Ciurnelli

galleria. Non è che le auto saranno quasi tutte elettriche e treni e tram le avranno sostituite? «Perché non prevedere dunque soluzioni più immediate per la circonvallazione di cui Bolzano ha bisogno subito, non tra un decennio o più, e invece pensare al viadotto come

ni in riva al fiume?».

Per cui gli inviti dell'Inu sono molto circostanziati rispetto a quanto emerso finora e cioè A22 in tunnel e Ss12 e dunque circonvallazione, sul viadotto autostradale. E partono dalla necessità di prevedere, anche, il secondo lotto di tangenziale quello sotto monte

Tondo, in questo allineandosi a quanto chiesto dalla Svp bolzanina a Kompatscher l'altro giorno. E poi i tempi. Serve delineare scenari nel lungo periodo e questi riguardano l'interramento dell'autostrada secondo la direttrice già prevista dal Masterplan del 2009 a cui alcuni di loro collaborarono.

Ma occorre ripensare i tempi medi e cioè quanto serve «e serve già domani» una circonvallazione per Bolzano sud che tolga pressione all'Arginale. «Ma anche la stessa tangenziale - spiega il presidente Inu Stramandinoli - non garantirà l'alleggerimento dei pendolari in entrata sulle attuali porte d'accesso come via Einstein e soprattutto via Galilei se non si mettono in campo soluzioni a tempi brevi se non brevissimi interne al circuito urbano, come il nuovo possibile asse via Siemens-via Grandi verso ponte Roma o nuove ciclabili in zona e trasporto pubblico incrementato». Il documento Inu, in verità, guarda con attenzione e interesse al percorso intrapreso in queste settimane dalla giunta comunale con l'ingaggio dell'esperto di flussi di traffico e con i programmati incontri con le parti interessate. Ma anche dal punto di vista procedurale, propone di abbandonare la politica delle "piccole intese" e dei progetti nel cassetto per affrontare le questioni sul terreno con le larghe intese, coinvolgendo professionisti e architetti, urbanisti e città in un confronto che tenga conto delle ali esigenze di chi abita nel capoluogo. Insomma, scrivono gli architetti «per ridurre i 140 mila veicoli che entrano e escono tutti i giorni servono interventi infrastrutturali specifici ma in tempi certi. Ma anche una politica integrata e coerente della mobilità».