



Consiglio delle  
autonomie locali  
della provincia di Trento

Trento, 27 ottobre 2016  
LM/et

REG\_CAL

Prot. 0000841 del 27/10/2016



Egregio Signor  
Mario Tonina  
Presidente  
Terza Commissione permanente  
Consiglio provinciale  
Via Mancì, 27  
38122 TRENTO

**OGGETTO:** consultazione in merito al disegno di legge n. 58 "Mobilità sostenibile" (proponente signora Valer).

Pregiatissimo Presidente,

nel ringraziarLa per il gradito invito all'odierna audizione, mi scuso per la mia assenza dovuta a pregressi impegni, non più prorogabili, e chiedo a codesta spettabile Commissione legislativa di tenere in considerazione la presente nota, quale contributo dell'organo che presiedo all'esame della proposta legislativa in oggetto.

Il Consiglio delle autonomie locali ha avuto modo di valutare preliminarmente il disegno di legge n. 58 di iniziativa popolare nel corso dell'incontro tenutosi il 26 ottobre, esprimendosi in modo sostanzialmente positivo alle finalità di sviluppo della mobilità sostenibile sottese alla proposta legislativa, formalizzando però forti perplessità nel merito delle soluzioni proposte nel testo.

Il tema della mobilità è uno dei più discussi e dibattuti a livello locale, perché vengono facilmente condivisi gli obiettivi "nobili", come quello della sostenibilità *in nuce* nel DDL, ma quando gli indirizzi divengono scelte concrete le opinioni spesso divergono. E' dunque senz'altro condivisibile - nei principi - la volontà di incentivare lo sviluppo di una mobilità sostenibile, rispettosa dell'ambiente, nel contesto della programmazione generale delle politiche provinciali ed è auspicabile che sia favorito il processo partecipativo nella formazione delle scelte pianificatorie e programmatiche.

Al di là dei sistemi proposti però (osservatorio sulla mobilità sostenibile - art 8 DDL; manager provinciale per la mobilità - art. 5 DDL), la valorizzazione della partecipazione popolare diretta alle scelte che riguardano la definizione delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto pubblico, deve sempre e in ogni caso confrontarsi con il ruolo della democrazia rappresentativa.

Se infatti la programmazione generale di livello provinciale è rimasta nei processi pianificatori pressoché inattuata (art. 3 DDL) ed è dunque corretto stimolarne lo sviluppo, va sottolineato che a livello comunale per i maggiori centri urbani e in alcuni casi anche di comunità con i piani stralcio, si è nutrita una certa attenzione per le politiche del traffico e delle soluzioni di mobilità sostenibile - in ascolto dei cittadini trentini.

Si è inoltre convinti che il carattere programmatico del piano della mobilità dovrebbe limitarsi ad essere di mero indirizzo e non perentorio nei termini di raggiungimento degli obiettivi. Ci si riferisce in particolare all'art. 3 (comma 2) del DDL, ove si propongono delle scadenze inverosimili.



per il passaggio percentuale dalla mobilità privata a quella di tipo sostenibile e comunque secondo parametri che sembrano poco verificabili.

Se da un lato la proposta di iniziativa popolare rispecchia lo spirito che si ritrova trasfuso nei piani di mobilità urbana (PUM) e nei piani stralcio di mobilità sostenibile già **adottati - e che riteniamo importanti preservare** -, dall'altro non tiene per nulla conto delle diverse necessità che il servizio pubblico locale urbano ed extraurbano presenta nelle **realità di montagna e di valle**, vuoi per la morfologia territoriale trentina, vuoi per le esigenze di collegamento con i maggiori centri urbani (o tra frazioni) e con i servizi di base.

Più che ragionare su corsie preferenziali per il *car sharing* o *car pooling*, i trasporti pubblici nelle zone periferiche, meno servite, avrebbero bisogno di essere riorganizzati in maniera tarata sulle peculiari esigenze locali (ad es. linee dedicate alle scuole e separate da quelle ordinarie) o perlomeno incrementati.

Altro tema ancora aperto, che dovrebbe avere priorità, è l'urbanizzazione del territorio, che non può dirsi compiuto, e richiede sicuramente il potenziamento delle infrastrutture viarie, piuttosto carenti, in alcune zone del Trentino.

La proposta di rendere **gratuito il servizio di trasporto pubblico** (art. 13 DDL), pur se interessante nelle finalità di incentivo della fruizione del servizio pubblico a discapito del mezzo privato, **non si condivide nella maniera più assoluta**. Non è né ipotizzabile né sostenibile per le casse comunali né tantomeno voluto. Nonostante sia sicuramente corretto ritenere che il servizio pubblico locale di trasporto, gestito dai comuni, è sorretto solamente in parte dalle entrate derivanti dai biglietti, nell'attuale momento di contrazione economica non è comunque imputabile a carico delle risorse locali la perdita corrispondente se non a sacrificio di altri indispensabili servizi pubblici (si pensi ad esempio agli asili nido, sanità etc.).

Non incontrano infine la nostra condivisione le modifiche alla legge urbanistica provinciale (art. 18 DDL), ove si vorrebbe imporre la presenza di spazi per il parcheggio di cicli, a fianco dello standard di parcheggi urbani per gli edifici residenziali, in quanto questi aspetti debbono rimanere di competenza comunale né l'individuazione di corsie preferenziali dedicate a forme di "car sharing e car pooling".

Vista la particolare complessità - e al tempo stesso il particolare significato strategico - della materia trattata, si ritiene utile che sul presente DDL si effettuino degli ulteriori approfondimenti alla luce di quanto sopra evidenziato.

L'occasione è gradita per porgere distinti saluti.

Il Presidente  
dott. Paride Gianmoena

