

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEL DISEGNO DI LEGGE DI INIZIATIVA POPOLARE SULLA MOBILITA' SOSTENIBILE IN TRENTINO

La presente legge di iniziativa popolare, risultato di un processo partecipativo condotto da associazioni, organizzazioni, cittadine/i interessate/i alla mobilità sostenibile in Trentino, si propone di regolamentare, fornendo precise indicazioni, un capitolo importantissimo del vivere comune: la mobilità.

Il diritto alla mobilità deve essere sia rispettoso delle necessità e delle prerogative del singolo cittadino, sia sostenibile per l'ambiente, con ricadute positive per l'economia e la qualità della vita. Deve permettere ai cittadini la libera scelta di essere o meno proprietari di un mezzo privato, senza che questo ne pregiudichi la libertà di spostamento.

Il diritto alla mobilità sostenibile richiede una visione d'insieme di tutto il sistema provinciale e conseguenti politiche della mobilità.

Il Protocollo trasporti di attuazione della Convenzione per la protezione delle Alpi del 1991 dà indicazioni fondamentali per la pianificazione della mobilità sostenibile a livello locale.

La pianificazione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto transalpini e intraalpini deve essere orientata verso sistemi di mobilità sostenibili e su vettori meno inquinanti in termini globali.

Il presente disegno di legge individua soluzioni immediatamente applicabili affinché le attuali politiche dei trasporti provinciali, basate sulla costruzione e/o potenziamento di strade per la risoluzione dei problemi del traffico extraurbano ed urbano, siano rimodulate per essere coerenti con le direttive dell'Unione Europea (Libro Bianco), il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi e la legislazione italiana.

Il disegno di legge inoltre propone una fattiva collaborazione fra le province limitrofe in ambito di mobilità sostenibile. Ciò faciliterebbe anche l'interconnessione nel trasporto pubblico, integrando i territori delle Dolomiti riconosciute dall'UNESCO come patrimonio dell'umanità, permettendone l'accesso in modo sostenibile.

L'attuale sistema di mobilità in Trentino è dominato dalla motorizzazione privata. Si tratta di un fenomeno che crea oltre che pesanti esternalità negative (costi umani ed economici a causa degli incidenti automobilistici per circa 154 milioni di euro l'anno, di cui circa metà ricadono sul bilancio della Provincia - e inquinamento diretto e indiretto del mezzo privato purtroppo non ancora contabilizzati precisamente) un notevole spreco di energia, insostenibili per gli ecosistemi esistenti.

Un sistema di mobilità sostenibile d'altra parte crea occupazione lavorativa sul territorio. Occupazione che avrà effetti utili non solo per i servizi al cittadino, ma anche per il tessuto economico locale in conseguenza di un aumento occupazionale diretto ed indiretto nel settore (come dimostrano gli studi dell'Associazione Internazionale del TP, l'occupazione creata dal TPL è il 25% maggiore rispetto a quella creata dallo stesso investimento in strade e autostrade, e ogni euro di valore creato dal TPL genera ulteriori 4 euro di valore nell'economia totale).

In Italia il 78% degli spostamenti avviene con la motorizzazione privata e solo il restante 22% con altre modalità più sostenibili: trasporto pubblico locale, pedoni, biciclette etc... In Trentino tale ripartizione modale non sembra discostarsi di molto dai valori nazionali.

Nasce quindi la necessità di dotarsi di strumenti legislativi e pianificatori capaci di realizzare il riequilibrio del *modal split* a favore del trasporto pubblico e della mobilità sostenibile.

In questo disegno di legge di iniziativa popolare si stabilisce che la Provincia Autonoma di Trento promuova ed organizzi un Sistema di Mobilità Sostenibile efficace ed efficiente.

Il quadro strategico definito nel presente disegno di legge è basato sugli strumenti di pianificazione, e tiene conto dei principi di integrazione, partecipazione e valutazione.

Il Sistema di Mobilità Sostenibile deve essere flessibile nei modelli di esercizio, plurimodale nell'utilizzo di mezzi di trasporto, intermodale con trasferimenti efficienti riducendo i tempi di viaggio, sostenibile dal punto di vista ambientale e capace di garantire il diritto alla mobilità in tutte le valli del Trentino. Si prevede un network infrastrutturale (strade, ferrovie, tranvie, piste ciclabili e pedonabili etc.) interconnesso nei nodi, con distanze standard con i principali poli generatori/attrattori di flussi di traffico, che abbia come obiettivo primario l'inversione del rapporto di *modal share* in pochi anni.

I **22 articoli del disegno di legge** sviluppano la politica della mobilità sostenibile senza creare obblighi o divieti ai cittadini che vogliano continuare ad utilizzare l'automobile privata come mezzo di trasporto principale. La filosofia dell'articolato è di fornire una scelta vantaggiosa ed attrattiva a favore della mobilità sostenibile.

La struttura portante del **Sistema di Mobilità sostenibile** (art 6) in Trentino è il **trasporto pubblico** provinciale (art 3) con la sua rete di infrastrutture e servizi. Lo sviluppo del territorio intorno al mezzo privato ha infatti reso la mobilità un bene di consumo particolarmente costoso, sia per il privato sia per la collettività. Un buon trasporto pubblico non è un privilegio, è un diritto delle persone, le quali devono potersi spostare all'interno del territorio secondo i loro bisogni, per avere accesso ai servizi e al lavoro, indipendentemente dai loro mezzi economici.

Complementare al trasporto pubblico è il sistema di **mobilità collettiva** (art 7), che comprende Car sharing e Car pooling. Il primo che permette l'utilizzo di un'auto senza doverla possedere. Il secondo come metodo di condivisione del mezzo privato già in circolazione. Entrambi i sistemi possono limitare drasticamente l'uso e il possesso dell'auto, offrendo utenti al trasporto pubblico.

Poiché **pedoni e biciclette** (art 6) rappresentano un elemento fondamentale del sistema, pur prevedendo pochi specifici interventi, il disegno di legge destina una quota significativa di risorse al potenziamento delle politiche di promozione della mobilità dolce (pedonale e ciclabile).

Principale strumento di pianificazione è il **Piano della Mobilità Provinciale** (art 3), elaborato in tempi certi, per definire le caratteristiche del Sistema della Mobilità Sostenibile, secondo obiettivi e criteri orientativi e attraverso un percorso partecipativo inclusivo.

Viene previsto il **Manager provinciale della mobilità** (art 5) con funzioni di promozione e coordinamento delle politiche della mobilità e di progetti specifici in materia di mobilità sostenibile.

Si determina la **misurazione dei risultati operativi nel tempo** (art 6). Il raggiungimento degli obiettivi definiti dal Piano provinciale della mobilità (riduzione motorizzazione privata e externalità negative, etc) è misurato periodicamente per avere un quadro completo sulle azioni svolte e loro efficacia.

Controllo e supporto dell'amministrazione, l'istituzione dell'**Osservatorio sulla mobilità sostenibile** (art 8) consente lo svolgimento del monitoraggio della qualità e dell'efficienza della mobilità realizzata. L'Osservatorio è studiato per non essere centro di potere o certificatore di decisioni superiori ma, con la presenza di **cittadini estratti a sorte e di professionisti della mobilità**, sarà un vero organo di informazione e di coordinamento dei processi partecipativi. Avrà il potere di pubblicarne i risultati e di fornirli all'amministrazione.

Per l'adeguata informazione degli utenti residenti e turisti e per il soddisfacimento dei variegati bisogni di mobilità si richiede di far uso di **innovative tecnologie per l'Infomobilità** (art 9). Un **cittadino informato** diviene un utente fruitore del sistema di mobilità sostenibile, creando un effetto virtuoso di utilizzo e la relativa diminuzione del traffico automobilistico.

Ruolo importante nel processo decisionale in materia della mobilità sostenibile è assunto dai cittadini e da tutte le persone portatrici di interesse. Il disegno di legge prevede un **Dibattito Pubblico e Processi Partecipativi Territoriali** (art 10 e 11) come strumenti concreti di partecipazione popolare. Saranno attivati su richiesta di un congruo numero di cittadini o quando gli investimenti o disinvestimenti risultino rilevanti.

Il ddl rivisita, modifica e integra l'attuale quadro giuridico provinciale in materia di mobilità, armonizzandolo e rendendolo adeguato alle esigenze attuali. In ambito **urbanistico** (art 18) si propone la parziale **rivisitazione** della legge urbanistica provinciale (2008) in materia di **parcheggi urbani di pertinenza**, aggiungendo l'obbligo di spazi verdi e attrezzati e per i cicli. In chiave urbanistica, rafforzando la rete urbana del trasporto pubblico locale, la rete e la relativa sicurezza delle piste ciclabili e pedoni, si otterrà un calo dell'uso del mezzo privato, con **conseguenze positive in spazi verdi comuni, sicurezza e valore economico di aree commerciali ed abitative**.

Visto il notevole risparmio che il sistema di mobilità sostenibile fornisce nei capitoli di spesa delle mancate externalità negative, il ddl prevede un forte investimento finanziario nel Trasporto Pubblico Provinciale. E' istituito un **fondo provinciale per la mobilità sostenibile** (art 21), alimentato da una quota

del gettito attribuito alla Provincia derivante dalle accise dei carburanti da autotrazione privata, come da legislazione nazionale.

Sulla base dello studio dei risultati di numerose esperienze europee, il ddl introduce la **gratuità del trasporto pubblico** (art 13) e considera tale provvedimento, insieme ai molteplici altri in essa contenuti, utile per realizzare una maggiore **attrattività verso il trasporto pubblico e altre modalità di trasporto sostenibili**.

Il comitato promotore intende, con questa proposta, avviare un cambiamento virtuoso nelle abitudini di mobilità, mantenendo la libertà e il diritto per tutti, senza distinzioni di reddito e di condizioni personali.

Intende al contempo sottolineare l'importanza della mobilità sostenibile così espressa ai fini di uno sviluppo economico e lavorativo territoriale ecostenibile.