



Parma e Perugia hanno già vinto Parcheggi in periferia e trenini

Anche una lariana nello staff che ha studiato alcune soluzioni nella città di Verdi

Piani dettagliati per contrastare l'invasione delle auto sono già un dato di fatto concreto in altre città d'Italia a richiamo turistico. Parcheggi di interscambio e bus navetta, così come ipotizzati anche a Como dall'assessore all'Urbanistica, Roberto Rallo, sono operativi ad esempio a Parma. Nella patria di Verdi dal 1998 ci si è impegnati nella creazione di alternative al mezzo privato. Un percorso cominciato dall'allora sindaco Elvio Ubaldi e che continua tuttora con il passaggio alla carica di primo cittadino dell'ex assessore all'Ambiente, Pietro Vignali. Ma cosa si è fatto in concreto? Innanzitutto si sono studiati i flussi del traffico per verificare le fasce orarie e i percorsi cittadini maggiormente congestionati. «Si è trattato di un punto di partenza basilare per avere un quadro preciso degli interventi da fare e per capire dove farli - spiega una delle responsabili dei diversi progetti sulla mobilità messi in campo dalla cittadina parmense, la comasca Emanuela Donetti - Un lavoro concretizzato in numerosi progetti oggi attivi». A partire dai due ampi parcheggi di interscambio costruiti in punti nevralgici di accesso alla città. Il primo a Nord, in prossimità del casello autostradale e l'altro, invece, a Sud nei pressi dell'Università. Da qui partono frequentemente bus navetta gratuiti che portano in centro. E una larga fetta del traffico veicolare è stata deviata fuori dal cuore di Parma grazie alla realizzazione di una tangenziale esterna alla città. «Si tratta di un anello a doppia corsia per ogni senso di marcia che scorre proprio intorno a Parma - precisa la Donetti - L'ultimo tratto è stato inaugurato l'anno scorso. Un percorso che ha assorbito una buona percentuale del traffico». Ma non è tutto. Si è poi provveduto a creare più parcheggi. Quelli situati in periferia sono stati realizzati prevedendo sempre, nelle immediate vicinanze, fermate dei bus e fissando prezzi molto bassi per quanti vi lasciano la macchina tutto il giorno. Tariffe che aumentano progressivamente più ci si avvicina al centro. E ovviamente nel piano di mobilità si è pensato anche a un rafforzamento dei mezzi pubblici e all'instaurazione, nelle tratte poco frequentate, della chiamata a richiesta. Per fare arrivare l'autobus in queste zone solo quando esiste un'effettiva domanda, risparmiando altrimenti del tempo. Ma non è tutto. Si è anche incentivato, visto il territorio pianeggiante, l'utilizzo delle biciclette. Tanto che in passato il Comune ha finanziato per metà l'acquisto di una "due ruote" a pedali. Spostandoci in Umbria, Perugia negli ultimi anni, si è impegnata nella creazione di progetti innovativi nel campo della mobilità. Come l'avveniristico minimetrò, una metropolitana leggera che, partendo da

un parcheggio situato alla periferia Ovest, raggiunge il cuore di Perugia dopo aver compiuto sette fermate. Il tutto con un tragitto complessivo di 4 chilometri. Questo minimetrò è stato inaugurato nel gennaio del 2008. Si tratta di un mezzo di mobilità alternativa che ben potrebbe rispondere alle esigenze di alleggerire il flusso dei veicoli in ingresso in città turistiche come lo è Como. Sia in giornate festive ma anche nel corso della settimana lavorativa. A Perugia sembra funzionare. Un convoglio è formato da 25 vetture, lunghe 5 metri che riescono a trasportare ciascuna fino a 25 persone. Un "trenino" che passa in media ogni minuto e mezzo.

F. Bar.