

COMUNICATO n. 1527 del 20/06/2018

A Trento la terza conferenza di Eusalp

Reti secondarie: risorsa strategica per la mobilità sulle Alpi

Le reti secondarie, anche nelle loro interconnessioni con i grandi corridoi transeuropei - come ad esempio quello del Brennero - sono una risorsa strategica per la mobilità dell'arco alpino. Per far sì che esprimano al meglio le loro potenzialità è necessario un più forte coordinamento fra le 48 regioni che aderiscono a Eusalp, puntando a due obiettivi strategici: crescita dell'intermodalità (tipicamente, da gomma e rotaia), maggiore accessibilità i fra territori dell'arco alpino e fra questi e le aree esterni Di questo si è parlato oggi a Trento nell'ambito della terza conferenza sulla mobilità organizzata dal Gruppo di Azione 4 Trasporti della Macroregione alpina Eusal, la cui leadership fa capo all'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino. Apertasi con gli interventi dell'assessore alla mobilità della Provincia autonoma di Trento Mauro Gilmozzi, del presidente della Provincia autonoma di Bolzano Arno Kompatscher e di Ingrid Felipe, vicepresidente del Tirolo, la conferenza ha affrontato anche gli snodi fondamentali dell'innovazione tecnologica e nei servizi (informatizzazione, mobilità elettrica, car sharing e quant'altro) nonché delle opportunità di investimento per le reti secondarie nella regione alpina, nel quadro finanziario che l'Unione europea sta tracciando per i prossimi anni.

Una convinzione è emersa con forza: quali che siano le soluzioni tecniche adottate, spetta alla politica decidere. L'imperativo è quello di fare assieme, perché solo cooperando sempre più strettamente le regioni dell'arco alpino potranno far prevalere la propria visione e i propri interessi, conciliando le esigenze della mobilità con quelle della tutela dell'ambiente e della qualità della vita delle popolazioni interessate

In apertura, l'assessore Mauro Gilmozzi, che ha portato anche i saluti del presidente della Provincia autonoma di Trento Ugo Rossi, ha posto l'accento sul tema di questa terza edizione della conferenza, le reti secondarie. "Le Api - ha detto - non vanno viste solo come un luogo di attraversamento, sull'asse Nord-Sud, ma anche di interconnessione, ovvero in senso orizzontale, collegando città e regioni disposte lungo tutto l'arco alpino. Come gestire la mobilità, in un contesto così delicato e al tempo stesso così strategico? In una logica di corridoio e conformemente agli obiettivi enunciati nella Convenzione delle Alpi e negli altri accordi già sottoscritti, che puntano soprattutto a trasferire quote crescenti di traffico da gomma a rotaia. Non è solo una questione di infrastrutture: è la politica prima ancora che la tecnica ad essere chiamata a trovare delle convergenze. Momenti come questo servono quindi ad aggiornare il quadro delle cose fatte ma soprattutto a confermare la nostra volontà di agire in maniera unitaria e a mettere a fuoco gli obiettivi futuri, nella consapevolezza che le regioni alpine hanno obiettivi comuni e comuni interessi".

Per la vicepresidente del Tirolo Ingrid Felipe "le regioni dell'Euregio hanno la fortuna di essere direttamente interessate dalla più grande galleria ferroviaria del mondo in fase di realizzazione. Dobbiamo cogliere questa opportunità concentrandoci sul tema dello spostamento del traffico dalla strada alla ferrovia, che non è una prerogativa del tunnel di base ma una priorità del sistema della mobilità complessivamente inteso.

Spesso strade e autostrade sono intasate. Noi stiamo cercando di collaborare con Alto Adige e Trentino per favorire la crescita dell'intermodalità e ridurre così l'impatto del trasporto privato nei nostri territori. la sfida è cruciale: dobbiamo considerare la mobilità come un diritto umano delle nostre regioni alpine".

"Il traffico è benedizione ma anche condanna - ha sottolineato a sua volta il presidente altoatesino Arno Kompatscher - perciò consideriamo di fondamentale importanza affrontare questa problematica. Se vogliamo che molte persone passino al trasporto pubblico, non solo per il traffico merci ma anche per andare al lavoro o in vacanza, è necessario che i diversi sistemi comunichino. Ciò tenendo conto che parte del traffico si origina internamente alle nostre regioni. Riguardo alle infrastrutture, non sono solo 'hardware', strade, ferrovie, ponti, ma anche 'software', cioè banda larga, servizi in rete, in modo che non sia sempre necessario spostarsi fisicamente".

I lavori della Conferenza sono proseguiti nel corso della mattinata entrando più specificatamente nel tema delle reti secondarie, porti e interporti compresi, in una visione, è stato detto, che da "Brennero-centric" deve diventare "Eusalc-centric". Tra gli interventi anche quello di Roberto Andreatta, dirigente del Servizio Trasporti pubblici della Provincia autonoma di Trento, che ha parlato della necessità di potenziare non solo le reti di mobilità e trasporto secondarie, ma anche quelle "terziarie" e "quaternarie" se si vuole fermare lo spopolamento delle aree di montagna, di cadenzamento delle corse che collegano le periferie al fondovalle, di valorizzazione delle ferrovie esistenti, di sostenibilità delle stesse reti stradali.

Andreatta ha tracciato anche il percorso che sta effettuando la Provincia autonoma di Trento con politiche della mobilità orientate a ribaltare il rapporto oggi esistente tra trasporto sostenibile (bici, mezzi pubblici, piedi) e utilizzo del mezzo privato, laddove rispetto al 42,4 per cento di mobilità sostenibile si ha un 58 per cento circa di spostamenti continuativi in auto o moto, con l'obiettivo di arrivare al 45 % di mobilità sostenibile entro il 2020, al 50% entro il 2025 e al 60% entro il 2030. Una politica integrata della mobilità - ha sostenuto Andreatta - dovrebbe basarsi su tre pilastri: la mobilità ferroviaria per le connessioni con le grandi reti di trasporto con il potenziamento delle stazioni di connessione e il cadenzamento sulla rete ferroviaria secondaria; la mobilità pubblica su gomma, per le connessioni secondarie e per la riduzione ottimale della mobilità individuale privata: in Trentino si punta ad un aumento del 50 per cento dei trasporti pubblici locali extraurbani su gomma, tale da arrivare a soddisfare la domanda di mobilità con questa modalità per una quota che dal 24 % dovrebbe passare al 28 % sul totale; infine, terzo pilastro, l'aumento della sostenibilità della mobilità locale con il piano provinciale degli spostamenti casa-lavoro favorendo la ciclabilità, la mobilità elettrica, car pooling e car sharing. Per il Trentino, dove i dipendenti di aziende con più di 10 addetti sono circa 80mila e producono 150 mila viaggi/giorno, sottrarre alla mobilità privata una quota del 20 % significherebbe guadagnare alla mobilità "leggera" almeno 30 mila viaggi/giorno.

La conferenza si è conclusa con una tavola rotonda animata dagli assessori ai trasporti dell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino (Ingrid Felipe, Florian Mussner, Italo Gilmozzi) e della Regione Veneto (Elisa De Berti) in cui si è condivisa l'assoluta necessità di trasferire da subito una quota consistente di traffico merci dalla gomma alla rotaia, non solo per tutelare la salute delle popolazioni che vivono nei territori interessati ma per tutelare anche gli investimenti economici privati e il turismo. "Il tema vero - ha sintetizzato l'assessore trentino Gilmozzi - non è solo come attraversare le Alpi, ma anche come vivere nelle Alpi". Lo stesso Gilmozzi ha esemplificato il gap che esiste, sul piano dei collegamenti, tra periferie e centri urbani spiegando che un giovane di Canazei impiega oggi per raggiungere Trento lo stesso tempo che impiegherebbe un giovane di Verona per raggiungere Londra.

<https://www.youtube.com/watch?v=wIPweuCa2bA&feature=youtu.be>

<https://www.youtube.com/watch?v=aNNUHccctIw&feature=youtu.be>

<https://www.youtube.com/watch?v=kWNwPNn1sJM&feature=youtu.be>

All.: interviste a Gilmozzi, Felipe, Kompatscher

(mp)