

BOZZA

MOZIONE

ASSEMBLEA PROVINCIALE DI EUROPA VERDE – VERDI del TRENTINO

Sabato 20 Novembre 2021

(elaborata dall'ing. Ezio Viglietti socio di EUROPA VERDE – VERDI di Rovereto e Vallagarina, VicePresidente dell'Osservatorio Provinciale Mobilità Sostenibile, consigliere comune TERRAGNOLO)

Oggetto: Mobilità Sostenibile nei territori dell'Euregio

Europa Verde – Verdi del Trentino, ha sempre sostenuto la necessità di intraprendere iniziative a livello politico locale e nazionale per la risoluzione dei gravi problemi ambientali connessi ai cambiamenti climatici e al riscaldamento globale.

In tale contesto risulta urgente e improrogabile definire una visione strategica in materia di Mobilità Sostenibile delle persone e delle merci nell'Euregio che è di fondamentale importanza per lo sviluppo economico sociale e qualità della vita dei residenti.

L'Euregio è una regione alpina con circa **1,8 milioni di persone, su una superficie totale di 26.255 km²**, che ogni giorno si muovono per raggiungere le sedi dei servizi sociali e produttivi: scuole, fabbriche e uffici, presidi sanitari etc.. Ma l'Euregio è anche una regione alpina dov'è sviluppato il settore turistico sia nei mesi invernali che estivi. L'Euregio è costituito dalle Province di Bolzano e Trento e dal Tirolo settentrionale e orientale. Ed è per questo che **Europa Verde – Verdi del Trentino** ritiene doveroso intervenire nel dibattito in atto sulle varie soluzioni di Mobilità Sostenibile nei territori e avanzare idee e proposte.

Il territorio dell'Euregio è attraversato dal corridoio scandinavo mediterraneo costituito in territorio italiano dall'A22, dalla linea storica del Brennero e dalla SS 12 del Brennero e l'Abetone.

Il potenziamento della ferrovia con la realizzazione del Tunnel di Base del Brennero e dei lotti degli accessi Nord e sud sono di vitale importanza per sviluppare il Trasporto Pubblico Locale e per modificare il modal split nel trasporto merci dalla gomma alla rotaia.

Ma il potenziamento del corridoio scandinavo mediterraneo, non può essere realizzato solo con la terza corsia dinamica, bensì aumentando opportunamente la potenzialità teorica e reale della attuale linea storica a valori che prendono riferimento ai reali bisogni dei territori, prevedendo un servizio adeguato sia per lo sviluppo dei treni euregionali, sia di treni a lunga percorrenza per collegare il Nord Europa alle località turistiche trentine e a Venezia, ma anche treni merci per riequilibrare l'attuale modal split, attualmente circa 70% gomma e 30% ferro, con percentuali a favore del trasporto su ferro.

E' da evidenziare anche che l'attuale volume di trasporto merci di **50/55 milioni di tonnellate di merci** che transitano nel valico del Brennero è costituito in

parte (stimato circa il 30%), **da traffico "deviato"**. Tale flusso di traffico aggiuntivo è determinato dalle politiche tariffarie e dei pedaggi e dagli sconti sulle accise di gasolio. Tali politiche devono essere considerate **SAD (Sussidi Ambientalmente Dannosi)**. Quindi risultano urgenti politiche nazionali e locali **che producano SAF (Sussidi Ambientalmente Favorevoli)**.

Il Piano della Mobilità Sostenibile Provinciale, previsto nella legge provinciale 30 giugno 2017, n.6 e non ancora approvato dal Consiglio Provinciale, con i suoi obiettivi e contenuti, è lo strumento che consente la pianificazione delle opere e dei servizi nell'intero territorio trentino, in conformità a quanto previsto nel PUP.

Pensare di pianificare un Sistema della Mobilità Sostenibile in modo statico e facendo riferimento agli attuali flussi di traffico e attuali poli generatori/attrattori ci porta a risultati assolutamente insoddisfacenti.

Occorre invece definire obiettivi di pianificazione nel medio/lungo termine e concepire un Sistema di Mobilità Sostenibile dei territori dell'Euregio adeguato e rispondente alle variegate esigenze di mobilità delle comunità.

Talvolta si pensa che con la realizzazione di una infrastruttura stradale (per esempio la Valdastico Nord A31) si possano "magicamente" risolvere tutti i problemi di mobilità esistenti. Tale visione, oltre che essere precaria, risulta molto costosa e scarsamente efficace. Risulta invece importante svolgere serie analisi di costi/benefici e in particolare analizzare gli attuali costi sociali pagati e che troppo spesso non risultano immediatamente percepibili dall'opinione pubblica.

Europa Verde – Verdi del Trentino è contraria alla realizzazione della autostrada Valdastico Nord A31 in territorio trentino e considera come valida alternativa il potenziamento del Corridoio di accesso orientale e in particolare della linea ferroviaria della Valsugana.

I costi della congestione, dell'inquinamento acustico e atmosferico, del degrado del paesaggio, dell'incidentalità, della dissipazione ingiustificata dell'energia etc., pesano enormemente nel bilancio sociale delle comunità e devono essere, nel processo pianificatorio, tenute in debita evidenza.

Nei territori dell'Euregio che fanno parte del territorio più vasto della Convenzione delle Alpi, sono presenti due macroproblemi:

- l'accessibilità in modo sostenibile nei singoli territori;
- le modalità di movimento in modo sostenibile nei singoli territori.

Attualmente tali macroproblemi trovano la falsa soluzione nell'utilizzo dell'auto privata, con notevoli costi ambientali e sociali.

Europa Verde-Verdi del Trentino ritiene urgente e improrogabile l'approvazione del Piano della Mobilità Sostenibile in Trentino e una pianificazione più generale nel territorio dell'Euregio.

Europa Verde – Verdi del Trentino indica in particolare alla Giunta Provinciale l'istituzione di un Fondo Provinciale per la Mobilità sostenibile, finanziato dai pedaggi autostradali e ferroviari in base al principio **"chi inquina paga"** oltre che "chi consuma paga", per permettere l'armonica e coordinata realizzazione di progetti specifici di Mobilità Sostenibile nei territori trentini.

Si ritiene fondamentale avviare progetti a brevi/medio/lungo termine nell'intero territorio dell'Euregio, cofinanziati dalla Comunità Europea:

- riorganizzazione del servizio di Trasporto pubblico urbano sovracomunale su gomma;
- rete delle infrastrutture e dei servizi per la pedonalità e ciclabilità;
- implementazione del servizio di trasporto pubblico a chiamata nelle valli e nelle aree a domanda debole;
- metropolitana di superficie realizzato con il Tram Treno.

Europa Verde-Verdi del Trentino promuove l'ulteriore sviluppo della mobilità dolce (percorsi pedonali e piste ciclabili) e dei sistemi di mobilità sostenibile (auto elettriche e a idrogeno, a metano, a biogas, bike sharing, car sharing, car pooling etc.) e ritiene importante definire il Sistema della Mobilità Sostenibile **avente come asse portante il sistema TRAM TRENO.**

Tale sistema è stato adottato in molti paesi del Nord Europa ottenendo reali e concreti benefici nella ripartizione modale tra mezzi privati e pubblici, notevoli vantaggi ambientali, riduzione sensibile dei costi esterni connessi all'uso dell'auto privata e notevoli risparmi energetici complessivi.

Dal 1992 a Karlsruhe, in Germania, è stata realizzata una vera e propria rete di Tram Treno che ha determinato una vera rivoluzione nella vivibilità dei centri urbani e nel decongestionamento della rete stradale. Innumerevoli altri esempi di realizzazione del sistema Tram Treno sono disponibili nella letteratura tecnica ferroviaria e tramviaria.

Il Sistema di Mobilità Sostenibile basato sul TRAM TRENO proposto si ispira ai seguenti principi:

- non è molto importante la velocità, nel collegamento ferroviario e tramviario tra le aree ma la sua capillarità nel territorio e l'assenza di "rottture di carico" per le persone che possono raggiungere a piedi o in bici le fermate ferroviarie e tramviarie. Tale caratteristica lo rende fortemente attrattivo;
- l'attuale servizio di trasporto pubblico su gomma è molto rigido nei modelli di esercizio, non capillare nel territorio e quindi scarsamente attrattivo;
- risulta strategico e importante concepire un sistema di mobilità sostenibile flessibile nei modelli di esercizio, capillare nel territorio e intermodale;
- l'adozione di tale Sistema consentirebbe di ridurre notevolmente il traffico privato su gomma ed eliminare conseguentemente le congestioni nella rete viaria specialmente nei mesi estivi, oltre che ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico, l'incidentalità etc.
- l'implementazione delle infrastrutture per realizzare il sistema TRAM TRENO non necessita di espropri nei centri cittadini e nelle zone periferiche ma utilizzerebbe le attuali infrastrutture stradali e in tal modo si riducono fortemente i costi infrastrutturali;
- i parcheggi per auto private di attestamento di piccole dimensioni, i parcheggi di bici, le stazioni bike e car sharing potrebbero essere realizzati in prossimità di alcune fermate, realizzando quella intermodalità e

integrazione dei servizi necessari per rendere flessibile il sistema di mobilità;

- **il sistema APS (alimentation par le sol)** si ritiene perfettamente coerente con la salvaguardia del paesaggio urbano, non utilizzando linee di contatto aeree.

Ad esempio nel centro cittadino di Rovereto si potrebbe prevedere, in futuro, il lotto 3b di accesso sud al Tunnel del Brennero, una "circonvallazione ipogea" cioè interrare la nuova linea merci e la linea storica per i treni viaggiatori a lunga percorrenza e regionali veloci. In superficie si potrebbe lasciare la infrastruttura percorsa dai tram treno euregionali e facenti parte del servizio metropolitano di superficie. Tale infrastruttura, si integra benissimo nel nuovo assetto urbanistico e nel sistema di mobilità sostenibile del PUMS.

Il Sistema di Mobilità Sostenibile dell'Euregio ha per ossatura principale la linea ferroviaria **Avio-Ala-Rovereto-Trento-Bolzano-Innsbruck** con linee afferenti come la nuova linea **Rovereto – Garda**, la linea potenziata della **Valsugana**, la linea **Trento – Malè**, la nuova linea **dell'Avisio, la Merano – Malles** e le linee ferroviarie afferenti austriache del Tirolo. L'ossatura principale è completata dal TPL su gomma.

Su di essa si innestano, in maniera integrata, le infrastrutture e i servizi di ciclopedità, il carsharing e bike sharing, i servizi a chiamata delle ADD etc.

Risulta fondamentale l'infomobilità per le informazioni alla clientela.

Europa Verde – Verdi del Trentino con le idee e proposte evidenziate in questa mozione, intende porre all'attenzione degli organi istituzionali una riflessione sullo stato dell'arte attuale della viabilità e mobilità del territorio e avviare un confronto che possa, nei processi decisionali previsti, permettere un percorso virtuoso per il futuro.

EUROPA VERDE – VERDI DEL TRENTINO

Trento, 20 novembre 2021