

INTERCONNESSIONI E MOBILITA' PER IL TRENTINO DEL FUTURO

la mobilità rappresenta uno dei temi più sfidanti all'interno dei processi di costruzione delle strategie politiche territoriali. La visione di futuro di un territorio non può, infatti, non comprendere anche la modalità con cui le persone e le merci (e le idee, e i dati,...) si muovono e si muoveranno in quel territorio e tra quel territorio ed il suo intorno, prossimo e più largo.

Un tema sfidante, dicevo, in quanto in esso si sovrappongono aspetti complessi quali l'organizzazione del territorio e delle sue funzioni, l'orografia e la fisionomia ambientale, la cultura e le consuetudini locali, le dinamiche strategiche dei sovrasistemi in cui questo territorio è inserito, gli effetti delle politiche di mercato del settore. Anche l'orientamento politico su cui si basano le scelte di governo del territorio, scelte che naturalmente risentono di queste variabili generali e, almeno in parte, ne condizionano l'andamento. La mobilità dunque è allo stesso tempo elemento funzionale - e quindi in un certo qual modo secondario - alle visioni di scenario ma anche fattore condizionante queste visioni.

Per tutte queste ragioni ritengo che un ragionamento politico su tema della mobilità per il Trentino del futuro non possa fare a meno di uno sguardo d'insieme - per quanto sintetico - su quanto sta accadendo attorno a noi e su come tutto questo incida sulla nostra visione di futuro.

IL QUADRO EUROPEO: la revisione delle reti TEN-T e i nuovi network corridors.

La Commissione Europea nel corso del 2011 ha operato alcune importanti revisioni del quadro strategico sul fronte dei trasporti. Nel marzo 2011 è stata approvata la " Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti" le cui linee strategiche mirano a sviluppare un sistema dei trasporti sostenibile, incrementare la mobilità, rimuovere i principali ostacoli strutturali e con ciò favorire crescita ed occupazione. Con questo programma ci si pone l'obiettivo di ridurre sensibilmente la dipendenza dell'Europa dalle importazioni di petrolio ed a ridurre le emissioni di anidride carbonica nei trasporti del 60% entro il 2050.

Il sistema si basa sulla realizzazione di 10 corridoi che dovranno interessare non meno di tre modi di trasporto, tre stati membri e due sezioni transfrontaliere. La governance di ogni singolo corridoio sarà affidata a coordinatori europei e vedrà operare assieme istituzioni europee, nazionali, regionali e locali, soggetti gestori dei vari segmenti (reti ferroviarie, autostrade, porti ecc.). Quindi la parola chiave è INTEGRAZIONE.

Il Trentino è interessato dal nuovo Corridoio 5 Helsinki-Valletta , integrativo del precedente Corridoio 1 Berlino-Palermo. Il Corridoio 5 attraversa Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Austria, Italia ed include nel suo tracciato i collegamenti tipo Autostrade del Mare tra la Sicilia e Malta. Su questo Corridoio, tanto per dare un dato in ordine di grandezza, transita già ora il 36% dell'import italiano dall'Unione Europea ed il 30.5% dell'export. Sull'insieme del commercio con l'estero nazionale, gli Stati interessati dal Corridoio 5 valgono il 19,3% dell'import ed il 17,1% dell'export nazionale.

Nodo infrastrutturale centrale del Corridoio 5 è il tunnel di base del Brennero (BBT) il quale, con l'adeguamento delle tratte di adduzione Sud e Nord permetterà alla linea ferroviaria del Brennero di aumentare la propria disponibilità dagli attuali 220 treni/giorno a circa 400 treni/giorno (dei quali presumibilmente 80% merci e 20%passengeri). Il BBT permetterà di incrementare la potenzialità di carico dei convogli dalle attuali 500 a 1000 tonnellate nette per treno.

Pur con tutte le difficoltà legate alla incertezza del quadro finanziario nazionale ed europeo, il completamento dei lavori è previsto per il 2024.
Sul nodo di Verona il Corridoio 5 si intersecherà con il Corridoio 3 " Mediterraneo" Lisbona-Kiev.

IL QUADRO NAZIONALE: il Piano Nazionale della Logistica

Il Piano nazionale della Logistica è il più recente - ed ancora in via di completamento - documento di pianificazione delle infrastrutture destinate alla mobilità di persone e merci a livello nazionale. Pur senza avere una filosofia di fondo improntata alla sostenibilità chiara e definita come quella Europea - si tratta di un documento che origina dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto ! - il Piano riconosce la strategicità del trasporto ferroviario per le merci, auspicando un aumento di competitività del trasporto su ferro. Così, nel corso del 2011 il MIT ha commissionato alcuni approfondimenti orientati a tarare i contenuti del Piano, con un occhio particolare rivolto al Nord-Est. Per quanto riguarda i collegamenti tra il Nord-Est ed il CentroEuropa si ritrova il potenziamento del Corridoio del Brennero rafforzato dai collegamenti con i porti di Trieste-Monfalcone, Venezia-Marghera, con gli interporti di Padova, Verona, Trento e Cervignano, con il nodo retroportuale di Gorizia-Ferneti.

Significativamente, il documento contenente le linee politiche del Piano Nazionale della Logistica dice espressamente "...Obiettivo condiviso di Trentino-Alto Adige e Veneto è invece il potenziamento dell'Asse nord-sud del Brennero, con importanti sviluppi del settore logistico nei nodi di Trento e Verona, per permettere l'innesto della direttrice con l'asse del Corridoio 5." Nulla, ma veramente nulla, si dice a favore di particolari infrastrutture stradali, ne tantomeno vengono effettuate scelte a favore delle direttrici della Valdadige o della Valsugana.

Il quadro che emerge (ripeto, in un documento generato dalla Consulta dell'Autotrasporto !!!) è di consapevolezza che le sfide del futuro si giocheranno prevalentemente sul versante ferroviario e sull'interconnessione tra le diverse opzioni modali. In particolar modo gli scenari possibili sul rafforzamento dell'attrattività del sistema portuale dell'Alto Adriatico (è in fase di lavorazione il progetto per un consistente potenziamento del porto di Venezia con l'obiettivo di intercettare quote rilevanti del traffico navale oggi in transito nel Mediterraneo con meta Rotterdam) rendono del tutto rilevante la predisposizione di un sistema di distribuzione sostenibile delle merci da e verso il centroEuropa. Quindi, anche nel Documento del Piano Nazionale della Logistica si parla tanto di ferrovia, intermodalità ed interconnessioni e molto meno (FINALMENTE !) di strade, autostrade & co.

VENIAMO A NOI : il Trentino

Come si nota nel pur sintetico quadro d'insieme Europeo e Nazionale, il Trentino si ritrova ad occupare una posizione piuttosto centrale nell'intero sistema. E' qui, sulla nostra area, che si giocherà il tema delle interconnessioni tra il Nord Est ed il Corridoio 5, almeno in una rilevante quota parte.

Già da anni il Trentino ha fatto proprie le indicazioni della CONVENZIONE DELLE ALPI sulla mobilità in ambito alpino. Il disegno di completamento del sistema infrastrutturale ferroviario (sciaguratamente passato alle cronache come "progetto Metroland") va esattamente nella direzione di marcia tracciata dal dibattito "green" sui trasporti alpini: meno trasporto privato e più trasporto pubblico e collettivo "carbon free".

Provo a sintetizzare, in maniera sintetica, i principi su cui si è cercato di lavorare in questi anni.

Meno necessità di muoversi
Più facilità nel muoversi
Più sostenibilità nel muoversi

MENO NECESSITA' DI MUOVERSI

Per quanto riguarda il primo punto, è chiaro che in un contesto come il nostro, dall'orografia così complessa, ciò significa rendere più facile lo spostamento di idee, di dati, di informazioni, del lavoro per facilitare la permanenza delle persone nel proprio contesto territoriale.

Da questo punto di vista mi pare che siano due, sostanzialmente, le direttrici su cui ci si muove e su cui credo si debbano intensificare gli sforzi:

- 1) portare a maturità e compimento quella riforma istituzionale che faciliti la distribuzione delle funzioni, anche di funzioni pregiate e complesse, sull'intero territorio provinciale così da ridurre per quanto possibile la necessità di spostarsi per servizi o per lavoro
- 2) Facilitare lo spostamento delle idee e del lavoro. Entro il 2012 sarà completata la rete dorsale della fibra ottica provinciale e entro il 2018 almeno il 50% delle utenze domestiche del trentino sarà connesso alla alta capacità. Credo sia compito URGENTE della politica e dell'intera intelligenza del trentino capire "cosa farne" di questo "ben di Dio": Telelavoro, economia diffusa, delocalizzazione, apertura di esperienze locali su palcoscenici internazionali,..... Certo, di solito è la "verve" imprenditoriale diffusa che si appropria di queste opportunità, però sappiamo che qui da noi a volte c'è bisogno di una "spintarella" iniziale... Che non venga fuori, alla fine, che tutto questo serve solo a prenotare più rapidamente- anche da Sagron Mis (per dirne uno) - un volo low cost... E' bello pensare che tra qualche anno una piccola cooperativa giovanile delle Giudicarie, o un piccolo caseificio del Primiero, o un piccolo Agriturismo della Valle dei Laghi possano interagire con facilità con aree di attenzione e mercati oggi difficilmente raggiungibili. E' bello lavorare perché già dai prossimi mesi un numero crescente di persone oggi costrette a "scendere" a Trento possano lavorare da casa o comunque da HUB di lavoro territoriali: i progetti tecnici o i dati finanziari, tanto per dirne due, si muovono confortevolmente e rapidamente nelle reti telematiche, molto più confortevolmente e rapidamente di quanto si muovano le macchine sulle strade

PIU' FACILITA' NEL MUOVERSI

Messo in campo tutto quanto si può e si potrà fare per ridurre la necessità di spostarsi, vanno poi valutati gli interventi necessari a fare sì che chi si deve proprio spostare lo possa fare in maniera facile, sicura, sostenibile.

Negli ultimi 10 anni il Trentino ha investito oltre 2 miliardi di euro (DUE MILIARDI !) in infrastrutture stradali. Credo si possa dire che tra quanto già fatto e quanto è ora in via di realizzazione o, almeno, in via di progettazione , i principali nodi stradali del Trentino si presentano ora con un adeguato (generalmente) livello di funzionalità. Certamente ci sono alcuni "colli di bottiglia" da risolvere, soprattutto per quanto riguarda l'impatto che il traffico ha su insediamenti abitativi. Con la realizzazione delle Varianti di Cles, Pinzolo, Pieve di Bono, Comano-Ponte Arche, del Tesino, Campitello-Canazei, oggi già in progettazione o in gara d'appalto; col la sistemazione del Collegamento Loppio- Busa, oggi in gara d'appalto;

con la sistemazione delle tratte oggi meno sicure della SS47 della Valsugana , oggi in procedura di VIA, e dell'attraversamento della Città di Rovereto, già avviato a soluzione per lotti, il grosso della viabilità provinciale risulterà sostanzialmente adeguato. Certo, vi sono altre esigenze d'ambito che hanno un certo rilievo, soprattutto per le comunità direttamente interessate da - soprattutto - attraversamenti stradali a traffico anche intenso, interventi che rientrano e rientreranno nella ordinaria procedura di pianificazione e finanziamento all'interno degli aggiornamenti annuali del Piano delle Infrastrutture Stradali.

In seguito alla nascita delle Comunità di Valle si è introdotta una nuova modalità di Pianificazione sovraterritoriale, i cosiddetti " PIANI STRALCIO DELLA MOBILITA' ", con i quali le Comunità di Valle riescono a fare sintesi tra le diverse esigenze territoriali ed a proporre dei Piani in cui viene creata una sorta di "gerarchia" tra le diverse opere. Sono le Comunità, e quindi i territori, a stabilire su quali priorità val la pena di puntare, consentendo nei limiti del possibile una pianificazione condivisa.

Certo che in questi anni, dopo 4 manovre finanziarie ed all'interno di una crisi generale di cui si fatica a vedere la via di uscita, le risorse finanziarie dedicate alle grandi infrastrutture sono certamente più ridotte rispetto agli anni scorsi. Permanendo questo trend - ma speriamo che non sia così- sarà certamente difficile mantenere un flusso di investimenti in viabilità pari a quello garantito negli anni scorsi.

Però credo che valga la pena di chiedersi: ma sarebbe proprio giusto e necessario continuare in questa direzione di continuo ampliamento della capacità di carico del sistema stradale trentino ? Ebbene, io credo di no.

Pur nella consapevolezza che la soluzione di alcuni nodi viabilistici ha letteralmente cambiato la qualità della vita di intere comunità (provate a chiedere ai residenti in val di Non e Sole, in Valsugana ecc:), io sono convinto che ora l'attenzione si debba progressivamente spostare sugli interventi di alleggerimento della pressione sugli insediamenti abitati e, in maniera crescente, sul trasporto pubblico e sulle diverse opzioni di mobilità.

La mia convinzione è che o riusciamo a ridurre il traffico veicolare privato o, prima o poi, gli stessi problemi oggi risolti allargando le sezioni stradali ce li ritroveremo tali e quali, semmai aumentati in dimensione. E' quasi un luogo comune il dire che ogni potenziamento stradale è quasi inesorabilmente destinato - se non accompagnato da politiche di mobilità multimodali - a richiamare e quasi generare nuovo traffico.

Il caso Valsugana è emblematico. In circa 5 anni il traffico bidirezionale registrato alla stazione di rilevamento delle Gallerie dei Crozi è passato da circa 40.000 a oltre 50.000 veicoli al giorno, pur in assenza di significative variazioni nelle rilevazioni effettuate alla stazione di rilevamento di Grigno, e quindi sul traffico in entrata dal Veneto. l'aspetto singolare è che parallelamente non si è assistito ad un calo nelle frequenze sulla ferrovia della Valsugana .

Analogamente, la Tangenziale di Trento conosce un incremento molto significativo del TGM (traffico giornaliero medio) arrivato a toccare negli ultimi mesi punte di quasi 60.000 veicoli al giorno. Tanto per dare l'idea, sulla A22 transitano, in media, 42 - 45.000 veicoli al giorno ! .

Tutto ciò credo ci dica che è certamente necessario rendere più facile e più sicuro lo spostarsi in Trentino, però è urgente muoversi per far sì che vi sia

PIU' SOSTENIBILITA' NEL MUOVERSI

Questo è, a tutta evidenza, il tema dei temi.

C'è poco da fare: muoversi in maniera sostenibile vuole dire essenzialmente muoversi di meno in macchina (e meno che meno in macchina da soli !) e muoversi di più con mezzi collettivi o con mezzi diversi.

Il potenziamento delle piste ciclabili, tanto nelle dorsali di attraversamento che nelle reti ciclabili urbane o di zona, quelle maggiormente vocate alla ciclabilità quotidiana, funzionale. Il sostegno alle nuove frontiere della ciclabilità "assistita" e incentivata, attraverso il "Bike Sharing" normale ed elettrico. La promozione del turismo in bicicletta anche favorendo la nascita di un sistema "dolce" e diffuso di infrastrutture di servizio e di appoggio quali i "Bicigrill", la segnaletica dedicata, la ricettività dedicata.

Su questi aspetti si sta consolidando una sempre più forte consapevolezza da parte di molto soggetti istituzionali e non.

Trento, Rovereto, Pergine, Riva e Arco, La Valle di Fiemme, la Bassa Valsugana, Le Giudicarie, La Rotaliana e tante altre realtà locali hanno aderito al progetto proposto dalla Provincia di coordinare le proprie attività creando una rete di "Bike Sharing" a livello provinciale, in cui ciascuno, sia residente che ospite, potrà accedere con un unico strumento elettronico - tipo smart card - ad ogni punto del sistema di noleggio bici, elettriche e non, a livello provinciale. Un software coordinato permetterà, ad esempio, per i titolari di un abbonamento di Trentino Trasporti, di accedere con lo stesso titolo di viaggio sia ai mezzi ordinari che ai punti di prelievi di biciclette.

Questo, unito agli interventi già finanziati o in via di programmazione sulla rete delle piste ciclabili, dovrebbe rappresentare una importante premessa per lo sviluppo della mobilità ciclabile che così diventa a pieno titolo una delle modalità possibili di mobilità integrata. Anche a questo fine, con la recente riorganizzazione dei Dipartimenti provinciali, il Servizio e gli uffici dedicati alle piste ciclabili sono stati fatti rientrare a pieno titolo nello schema organizzativo dei trasporti e delle infrastrutture.

Sta prendendo piede, anche se si tratta per ora di un ambito "di nicchia", il Car Sharing, cioè la possibilità offerta da una Cooperativa di utilizzare un'auto "a consumo", quando se ne ha bisogno, in maniera facile ed economica se paragonata ai costi di acquisto e di esercizio di un qualsiasi veicolo privato. Più il servizio avrà consensi più l'offerta si amplierà, acquistando in competitività rispetto alla mobilità privata basata sulla proprietà del mezzo.

A tutt'oggi, in ogni caso, la mobilità sostenibile significa in larga prevalenza Trasporto Pubblico.

I NUMERI. Il Bilancio provinciale vede impegnati ogni anno sulla parte corrente circa 100 milioni di euro per il Trasporto Pubblico. Di questi, 30 sono destinati al trasporto ferroviario regionale sulla linea del Brennero e sulla Valsugana, 50 al trasporto extraurbano e 20 al trasporto urbano di Trento, Rovereto, Pergine, Riva ed Arco. Oltre a questi 100 milioni, altri 16 milioni circa sono destinati al trasporto scolastico, ed 1 al turistico. L'insieme di queste cifre aumenta in maniera inerziale, cioè in assenza di interventi di potenziamento, di circa 2.5 milioni all'anno.

Tanto per avere un termine di paragone, il trasporto pubblico locale (praticamente il trasporto urbano) in provincia di Trento vede, rispetto a quello analogo della provincia di Bolzano, costi, percorrenze e numero di passeggeri maggiori. Il TPL nella PAB percorre circa 4,5 milioni di chilometri all'anno contro i 5,6 della PAT, trasporta circa 24 milioni di passeggeri /anno contro i 27 milioni "trentini", costa circa 3 milioni in meno all'anno.

Il sistema su gomma, a parte i ricorrenti adeguamenti a fronte di diverse esigenze del sistema territoriale (ad esempio, la riforma scolastica ha implicato una riorganizzazione non banale di molti servizi dedicati), risulta sufficientemente radicato e capillare sul territorio. Trentino Trasporti Esercizio è sempre ai vertici delle classifiche di ASTRA, la rete nazionale delle aziende di trasporto, per velocità di esercizio e numero (proporzionale) di

passaggeri. Oggi si stanno operando iniziative per incrementare il profilo green del sistema, anche attraverso la sperimentazione di piccoli autobus ad idrogeno - che saranno operativi dalla fine dell'anno in Valle di Fiemme, veicoli tra l'altro prodotti da una piccola azienda trentina !! - e l'acquisto di veicoli ibridi diesel elettrici, nonché proseguendo nel piano di rinnovo del parco veicoli circolante.

Meno efficiente è l'interconnessione gomma- ferro. La complessità delle procedure organizzative di Trenitalia, ed a volte la loro imprevedibilità, fa sì che vi siano ampi margini di miglioramento nell'intermodalità. Certo è che da parte del Gruppo FS, Trenitalia in primis, non si può dire che il trasporto regionale occupi il primo posto all'interno delle strategie aziendali.

Per questo, anche allo scopo di portare il trasporto ferroviario all'altezza degli standards di servizi usuali in provincia, è stata assunta la decisione di non rinnovare il contratto di servizio con Trenitalia per la linea della Valsugana dal 1.1.2014. In questo modo credo sia possibile, dopo decenni di appelli ed auspicî per il " rilancio" della Valsugana rimasti - appunto- solo appelli ed auspicî, operare un vero potenziamento di questo servizio, attraverso una sua gestione diretta da parte di TTE che in queste settimane sta operando per ottenere la Certificazione di Sicurezza necessaria alla gestione della Linea.

Insomma, da "ramo secco" del sistema ferroviario nazionale, la linea della Valsugana potrà diventare sempre più un asset decisivo per il territorio provinciale, con frequenze adeguate e con un miglioramento strutturale della linea.

In recenti incontri con la Regione Veneto ho riscontrato un certo interesse ad un coinvolgimento anche di quella Regione, premessa importante per poter migliorare l'intera tratta Trento - Bassano.

Per inciso, da alcune simulazioni operate dai Servizi tecnici, la gestione diretta del servizio ferroviario sulla Valsugana dovrebbe consentire - pur acquisendo da Trenitalia tutto il personale (circa 100 persone) e le infrastrutture tecniche - un risparmio su base annua di oltre 5 milioni ! Risorse, queste, che potranno essere utilizzate per il potenziamento del sistema urbano ed extraurbano, almeno per quanto possibile.

La linea del Brennero, anche per la sua complessità di gestione, (continuo sovrapporsi di treni merci, nazionali, internazionali e regionali) continuerà ad essere gestita attraverso contratto di servizio - ragionevolmente con Trenitalia - che stiamo cercando di armonizzare con quello della Provincia di Bolzano per migliorare l'intero servizio regionale. Dopo alcuni colloqui con il collega Widmann di Bolzano, la PAT ha avanzato la richiesta di poter acquistare due Treni da 600 posti - del tipo di quelli usati sulla linea Merano - Malles - all'interno della gara già esperita dalla PAB, così da poter accorciare i tempi per la fornitura dei mezzi. Tra meno di due anni questo nuovo materiale rotabile entrerà in esercizio sulla Brennero, migliorando sensibilmente il confort - e quindi l'appeal - di questa linea. Nel frattempo abbiamo ottenuto il nulla osta di RFI e Trenitalia alla riattivazione di qualche altra stazione nella tratta Ala - Trento, a partire dalla stazione di Calliano. Sempre con la Provincia di Bolzano abbiamo iniziato a ragionare sulla possibilità di creare una forma di collegamento diretto e dedicato tra Innsbruck e Trento, una specie di " Euregio Express", anche in collaborazione con il Land Tirolo. Probabilmente si può fare, e sarebbe una prima assoluta a livello nazionale e non solo di collegamenti ferroviari partecipati a livello sovranazionale.

E poi c'è METROLAND, un progetto che secondo me ha trovato nell'orribile nome semplificatorio una sua condanna iniziale.

In questi anni si è cercato di operare seguendo il principio che Metroland vuole dire potenziamento del sistema infrastrutturale ferroviario nel trentino, ricalcando lo schema già realizzato (sic !) ai tempi dell'Impero.

Da questo punto di vista, ogni intervento di miglioramento del servizio attuale è parte di Metroland, l'internalizzazione della Valsugana fa parte di Metroland.

Ora, rete attuale a parte, il tema è quello di ripristinare il sistema a rete originario, completando le principali direttrici territoriali.

Oggi, dall'asse internazionale del Brennero, si diramano due linee che coprono la direttrice nord-ovest (la Trento Malè) e Sud- est (la Valsugana), e su queste come già detto sono in progetto consistenti interventi di miglioramento (prolungamento fino a Mezzana _ nell'immediato- ed a Ossana - Val di Pejo nel medio periodo della Trento Malè).

Sulle altre due direttrici si tratta di impostare interventi ex-novo, vista la sciagurata decisione di rimuovere ogni traccia delle linee preesistenti adottata nel secolo scorso.

Va detto che , soprattutto per il collegamento tra l'Asse del Brennero e l'area del Garda (e poi Tione) , si tratta di interventi " autoportanti", capaci di avere un senso anche se svincolati da un quadro d'insieme. Inutile sottolineare le importanti implicazioni in campo turistico che questi collegamenti potrebbero avere.

Nel mese scorso è stato pubblicato il Bando per un concorso per idee per la progettazione di questa tratta.(Trento, Rovereto, Alto Garda, Tione) E' un modo per poter avere diverse (speriamo !) proposte progettuali su cui poi avviare un processo partecipato con le comunità interessate, con i Comuni, le Comunità di Valle, i cittadini. Il bando, anche per non costringere i concorrenti all'interno di schemi troppo rigidi, prevede espressamente la possibilità di avanzare proposte "....anche attraverso modifiche del tracciato...", e quindi non pone come vincolante lo studio di fattibilità incentrato, come noto, su opzioni in assoluta prevalenza in tunnel.

Questa possibilità l'ho voluta anche in risposta alle diverse sollecitazioni avanzate anche dai territori interessati.

Il concorso per idee credo sia la formula migliore, su opere di questo rilievo, per garantire un confronto ampio tra progettisti e poi all'interno delle comunità interessate.

In seguito, se questa procedura andrà bene (come credo) analogamente si farà per la tratta di collegamento tra la Valle dell'Adige e le Valli dell'Avisio.

In buona sostanza, ora si sta entrando in una fase importante dell'intero processo, quella propedeutica al vero momento partecipativo che, per essere produttivo e non solo improntato a orientamenti generali, deve potersi confrontare su opzioni concrete.

Tra l'altro sono certo che i concorrenti non potranno non tenere conto delle diverse posizioni emerse nel dibattito - anche se spesso confuso ed a volte sopra le righe - di questi anni.

Ora, io so bene che da alcune parti, anche all'interno del nostro Partito, questo progetto ha incontrato ed incontra molte resistenze ed a volte contrarietà. Ciò che preoccupa è, di norma, la " sostenibilità" dell'investimento e dei costi di gestione.

A tal proposito ricordo che in 10 anni si sono spesi, spesso senza alcuna di queste preoccupazioni, oltre due miliardi in strade senza particolari dissesti nella finanza provinciale, e quindi credo che una attenta pianificazione di questi interventi (per la prima tratta - la Valle dell'Adige - Alto Garda - Tione - si stimano in circa 700 milioni i costi di investimento) possa consentire una spesa in annualità certamente sostenibile dall'attuale quadro finanziario.

Anche per quanto riguarda la sostenibilità della spesa di gestione, non finisco mai di stupirmi per come queste perplessità emergano sempre e solo quando si parla di ferrovie ! Certo che queste linee non raggiungeranno mai una propria " sostenibilità " se con questa si intende una sorta di pareggio di bilancio ! Ma quale servizio sociale è, da questo punto di vista , sostenibile ? Il Trasporto Pubblico vede - oggi - un indice di copertura dei costi attraverso le tariffe pari a poco più del 15%, per non dire degli impianti sportivi, delle biblioteche, della scuola, della sanità ecc.

Io sono davvero convinto che il trasporto pubblico sia un vero e proprio servizio di tipo sociale, in cui il rapporto costi-benefici va allargato agli aspetti sociali, ambientali, turistici e non solo certamente alla dinamica costi-ricavi.

Qualcuno crede veramente che la linea della Venosta, o il sistema ferroviario locale in Svizzera, sia in qualche modo equilibrato dal punto di vista dei costi e ricavi ? Certamente no, eppure a tutti noi piace l'idea che in un territorio ci si possa muovere in maniera sostenibile e civile, certamente più civile rispetto alle nostre consuetudini "automobilistiche".

In conclusione di questo mio contributo al dibattito di sabato 26, voglio ribadire la mia convinzione che un partito come il PD, che vuole - a ragione - consolidare il proprio ruolo di governo del Trentino, possa davvero elaborare una visione sul sistema della mobilità provinciale e sulle interconnessioni tra il Trentino ed il resto del mondo che ci proietti in una dimensione europea.

Ciò credo significhi porsi obiettivi sfidanti di riduzione del traffico, dei consumi petroliferi e delle emissioni di CO₂, di allineamento sulle più avanzate esperienze europee e sui principi della Convenzione delle Alpi. Tra l'altro su una prospettiva del genere mi pare ci siano tutte le condizioni perché si possa costruire una strategia euroregionale che porti questa area delle Alpi centrali ad una posizione di assoluta avanguardia a livello europeo, così come auspicato dalle Assemblee Legislative riunite di Tirolo, Sudtirolo e Trentino.