

«Valdastico inutile, meglio elettrificare i treni della Valsugana»

Il dibattito. La posizione della Filt Cgil: «Il Trentino ha già scelto la rotaia per il futuro»

TRENTO. «Se per sostenibilità si intende uno sviluppo che non comprometta quello delle generazioni future, allora è necessario parlare anche di una mobilità sostenibile che riduca le emissioni in-

quinanti, la congestione stradale e la conseguente incidentalità, puntando su un trasporto pubblico di qualità e non certo di nuove strade. Soprattutto se inutili e costose quali il prolungamento della Valdastico». Così scrive Stefano Montani, segretario della Filt Cgil.

«Sui costi crediamo ci siano pochi dubbi, sarebbero altissimi e con l'attuale traffico, anche con

l'eventualità di un suo incremento, non si pagherebbe mai. Si aggiunga che una buona parte del traffico che congestionava la Valsugana è locale e non andrebbe ad usufruire della nuova arteria. Il Trentino, salvo nefasti ripensamenti, ha scelto, al pari dell'Europa, la rotaia. L'alta velocità ed il traforo sulla linea del Brennero ne sono la testimonianza. Dirottare i camion dalla strada alla rotaia

sovvenzionando in maniera adeguata le aziende di trasporto che usano questa modalità di spostamento è la via maestra».

«A Verona, nel punto in cui la Serenissima interseca la A22 insieme alle corrispondenti linee ferroviarie, sorge il Quadrante Europa, centro logistico di 2,5 milioni di mq di superficie che occupa circa 10.000 addetti. I volumi lavorati sono, inevitabilmente,

destinati ad aumentare con la conclusione dei lavori sulla tratta del Brennero. Qui arrivano merci (che giungono anche via mare) trasportate su container che vengono trasferiti sul treno e, alla stazione di arrivo, presi in consegna da un'altra motrice - chiarisce Montani -. Non ha senso una nuova strada che buca montagne, stravolge due valli paesaggisticamente intatte con notevoli rischi

di danni ambientali». Meglio allora puntare, secondo il sindacato, su una elettrificazione della linea ferroviaria della Valsugana (non nascondendosi che senza il raddoppio dei binari è un'opera a metà) i cui lavori sono stati previsti e finanziati dal Fondo per lo Sviluppo e la coesione, strumento finanziario attraverso il quale si attuano politiche di sviluppo economico, sociale e territoriale.

Salizzoni: «Il tram è un'opzione»

Mobilità, convegno al Muse. L'assessore comunale non ha escluso la soluzione per la percorrenza della città nel tratto nord-sud «Dobbiamo però confrontarci con la Provincia». Entro la fine dell'anno l'affidamento dell'incarico per la redazione del nuovo piano mobilità

TRENTO. La possibilità che in un futuro magari non troppo lontano in città, "solcandola" da nord a sud e viceversa, possa passare un tram elettrico su rotaie evidentemente piace, quantomeno interessa. Perché ieri sera al Muse la sala conferenze era piena, oltre un centinaio i presenti. Per ascoltare "la visione", così l'hanno chiamata, visto che non è ancora un progetto, dei rappresentanti del comitato "Un tram per Trento", composto, circa un anno e mezzo fa, da cittadini, professionisti, associazioni ma anche qualche consigliere comunale.

In sala anche l'assessore comunale all'urbanistica e alla mobilità, Alberto Salizzoni, che ha detto la sua. A dar man forte a Massimo Pegoretti del comitato anche Massimo Girardi di Transdolomites che ricorda quanto «fin dal 2009 avevamo sostenuto la necessità di una tramvia in collegamento con la ferrovia dell'Avio di cui chiediamo la realizzazione da tempo».

Pegoretti, come filosofia generale, prima di entrare nei particolari peraltro già illustra-

• Il confronto

È stato organizzato da "Un tram per Trento" e Transdolomites

• L'idea

Una tramvia da Lavis a Mattarello

ti dal Trentino nei giorni scorsi, ha detto che «altro non si vuole che l'applicazione del concetto di una città multimodale (ovvero, da dizionario, ndr) così come previsto dal Pum (Piano urbano della mobilità). Un Pum - ha proseguito ancora - che è rimasto lettera morta». «La multimodalità è un po' una parola magica - ha replicato Salizzoni - Non escludo però che l'ipotesi del tram possa essere percorribile, tenendo presente che la città è cambiata negli ultimi anni, che sarà eventualmente necessario trovare la via per percorrere un sistema-misto di mobilità e confrontarsi con il livello provinciale. Comunque, entro fine anno - ha annunciato l'assessore comunale in sala - sarà affidato l'incarico per la realizzazione del nuovo Pum». (che ora si chiama Pums cioè Piano urbano della mobilità sostenibile, ndr).

Pegoretti ha quindi allargato il campo, "la visione". Affermando che «l'alternativa al sistema attuale della mobilità (a Trento ogni giorno entrano ed escono 100mila vetture che inquinano) non è comunque l'auto elettrica o a guida autonoma. Piuttosto, si tratta di liberare spazi. E lo si può fare incrementando il trasporto pubblico "pulito", in sinergia con parcheggi di scambio e attestamento ma anche con la rete autobus e il progetto Nordus che prevede il raddoppio della Trento-Malè da Zamba-



• Da sinistra Alessandro Franceschini, Massimo Girardi (Transdolomites) e Massimo Pegoretti (Comitato Un tram per Trento) (FOTO AGENZIA PANATO)

na a Trento e il suo prolungamento fino al previsto Not (il nuovo ospedale) e a Mattarello». Elevata efficienza energetica, frequenza elevata, favorevole allo sviluppo del piccolo commercio, a servizio di una città turistica, sono le altre qualità che il tram avrebbe secondo quanto riferito da Pegoretti. «Con la realizzazione di una tramvia - è la riflessione del comitato - si ridisegnano gli spazi, sarebbe una grandissima occasione di riqualificazione urbana anche a servizio dei pedoni e delle biciclette».



• Il rendering della tramvia a Trento nord

«Cambiare si può - ha concluso la sua analisi Massimo Pegoretti - esempi virtuosi, nel corso del tempo, ce ne sono stati. Basti pensare a piazza Fiera e, ultimamente, a via San Martino, anch'essa pedonalizzata. E poi, diverse ricerche affermano che i ragazzi vanno sempre meno in macchina e che, in quanto a velocità media lungo i percorsi cittadini a vincela è la bicicletta a pedalata assistita, uno dei mezzi per una mobilità alternativa e intermodale». **PA.PI.**