

FIEMME E FASSA

Le osservazioni di Italia Nostra sul sistema di trasporto pubblico proposto dalla Provincia in vista delle Olimpiadi del 2026

Critiche per il consumo del suolo, ma anche per l'assenza di un progetto integrato con il resto della provincia e l'Alto Adige

«Sul Brt una decisione centralista Serve un percorso partecipato»

FIEMME E FASSA - «A tutti i soggetti interessati, istituzioni pubbliche, associazionismo imprenditoriale e sindacale, volontariato sociale e ambientalista, va offerta una nuova opportunità di approfondimento serio e partecipato del tema della mobilità nelle valli di Fiemme e Fassa».

È questa la richiesta che arriva dal consiglio direttivo di Italia Nostra del Trentino, sezione trentina, al termine delle osservazioni sul progetto preliminare di progettazione del Brt, il Bus rapid transit, il sistema di trasporto pubblico che la Provincia ha proposto lungo la SS48 in vista delle Olimpiadi del 2026. Non è una bocciatura totale quella che arriva dall'associazione ambientalista, che salva alcuni aspetti positivi, ma certamente prevalgono gli elementi di criticità portati alla luce, tanto da chiedere di ripartire da un tavolo di concertazione con il territorio sul tema della mobilità. «Al cittadino e alle associazioni o enti portatori di interessi diffusi non andava presentato un progetto singolo preconfezionato sul quale poi aprire il confronto - spiegano in premessa - Di fatto è stato impedito un raffronto e la valutazione di diverse soluzioni sulla base di efficacia nel tempo, sostenibilità dei costi, sia di costruzione che della gestione nel lungo periodo, accordi con la mobilità fra province - regioni confinanti e sviluppo della rete ferroviaria in Südtirol come Oltralpe. Era oltremodo doveroso da parte dell'ente pubblico permettere ai cittadini di valutare a fondo e in modo trasparente più opzioni o soluzioni. In questo caso altre opportunità alternative di trasporto pubblico sono state superate da una decisione centralista della Provincia di Trento».

Non tutto, come detto, viene considerato "da buttare" del progetto Brt. Tra gli aspetti positivi citati nel documento vi sono senza dubbio la scelta di investire sul trasporto pubblico, l'acquisto di mezzi a minimo consumo energetico, gli interventi sulle stazioni per renderle capaci di offrire un servizio anche a portatori di handicap motori e non vedenti, oltre che la scelta di installare semafori che offrano priorità di transito al trasporto pubblico.

Ma le "criticità" riportate sono maggiori. «Intervenire su un tema strategico solo perché spinti dall'evento olimpico è deprimente vista la presenza della criticità affrontata lunga diversi decenni», il giudizio netto. E ancora: «Il progetto è limitato.



Un tratto della statale delle Dolomiti a Tesero

Nasce con una visione ristretta centrata sulle due valli dell'Avio trascurando la valle di Cembra e i rapporti di mobilità con l'Alto Adige; il tutto non è minimamente inserito nel contesto della mobilità pubblica e privata della Provincia e dell'asse del Brennero. Men che meno con gli aeroporti Catullo di Ve-

rona (del quale la Provincia è azionista) e di Bolzano». A pesare è poi il consumo di suolo, ritenuto improponibile. «Nella conferenza si è detto che il consumo di suolo libero sarà limitato a 5 ettari. Solo i parcheggi destinati ad accogliere 3000 veicoli consumeranno perlomeno 7 ettari, oltre i 5 ettari il consu-

mo di suolo libero destinato per le terze corsie», evidenziano. Perplesità emergono poi sia per quanto riguarda gli interventi in alcune stazioni, come Sèn Jan e Peni che per la strutturazione delle tre linee in cui si articola il servizio, con l'esclusione di fermate ritenute invece essenziali o strategiche. «Nell'insieme si riscontra tanta confusione, probabilmente un'inadeguata conoscenza dei bisogni effettivi di mobilità degli abitanti delle due valli», si rileva.

Anche la progettazione dei parcheggi e delle infrastrutture per Italia Nostra va rivista in più punti, così come serve una risposta puntuale ad una serie di quesiti. Per quanti giorni l'anno si occuperanno i parcheggi? Quali sono i flussi di traffico accertati, in stagione e fuori stagione, tali da giustificare un simile appesantimento di infrastrutture? Questi sono solo alcuni dei nodi da sciogliere che, aggiunti alla questione dei tempi, con la fine lavori prevista nell'autunno 2025 - «Ci sono tutte le premesse perché questi tempi non vengano rispettati», osservano - portano Italia Nostra a chiedere di riaprire l'intera partita sulla mobilità di Fiemme e Fassa con un percorso condiviso.