Ufficio Stampa della Provincia autonoma di Trento
Piazza Dante 15, 38122 Trento
Tel. 0461 494614 - Fax 0461 494615
uff.stampa@provincia.tn.it

COMUNICATO n. 3876 del 12/12/2012

Ieri a Borgo l'incontro fra il vicepresidente Alberto Pacher e i sindaci della valle

VALSUGANA: ARGINARE IL TRAFFICO SU GOMMA E POTENZIARE LA FERROVIA

Scoraggiare il traffico su gomma sulla statale 47 della Valsugana, che ha già raggiunto soglie "di guardia", e potenziare invece il trasporto su rotaia: questo il messaggio lanciato ieri a Borgo Valsugana, nella sede della Comunità di Valle, dal vicepresidente e assessore provinciale ai lavori pubblici, ambiente e trasporti Alberto Pacher, nell'incontro con i sindaci della zona. Messaggio prontamente raccolto dalla platea degli amministratori locali, che ha condiviso l'approccio della Provincia ad un problema il quale peraltro, come dimostrato da uno studio del gruppo Clas, non può essere risolto con il completamento della Valdastico, che anzi aggraverebbe la situazione di Trento, ma solo con un approccio integrato al tema della mobilità di merci e persone facente perno sul raddoppio della ferrovia del Brennero e sull'intermodalità.
Il principale intervento previsto nel 2013, invece, riguarda la variante di Pieve Tesino, una delle cinque opere di questo genere che verranno realizzate sul territorio provinciale.-

"Penso sia opportuno mettere in campo delle strategie difensive sulla statale 47, evitando che si trasformi progressivamente in una autostrada. Dobbiamo mettere questa arteria nella condizione di non subire altri carichi veicolari e spostare progressivamente il traffico privato dalla gomma alla rotaia. Per questo vogliamo passare alla Provincia il servizio ferroviario sulla linea della Valsugana, cosa che inizieremo a fare all'inizio dell'anno prossimo con la messa sui binari dei primi 4 convogli della Trentino trasporti, per arrivare nel 2014 a gestire la totalità del trasporto regionale." L'assessore Pacher, intervenuto ieri sera a Borgo Valsugana all'incontro concordato con la Comunità di Valle e a cui hanno preso parte sindaci e amministratori della zona, è stato chiaro: "Dobbiamo definire due parametri: sostenibilità ambientale e numero di mezzi che possono transitare per la Valsugana. Noi stiamo lavorando perché si rinforzi il sistema integrato dei trasporti su ferro, che ha nella linea del Brennero il suo asse portante, come ribadito recentemente dalla stessa Unione europea. Lo studio che abbiamo commissionato al gruppo Clas mostra del resto come la gran parte del traffico lungo la statale 47 si origini in Valsugana. Quindi lavorare in altre direzioni sarebbe perfettamente inutile. Dobbiamo invece scoraggiare l'aumento del traffico privato su gomma, che si scarica sulla tangenziale di Trento dove sfioriamo già oggi i 48mila veicoli al giorno. Fra gli interventi possibili, oltre ad alcune opere mirate per risolvere problemi molto specifici, come rotatorie e allargamenti dove realmente servono, possiamo pensare di ridurre da 4 a 2 corsie l'attraversamento dei centri abitati. E' evidente che questo comporterebbe un abbassamento delle velocità medie di percorrenza, cosa indicata anche per contenere le emissioni di gas serra. In valle dell'Adige sono allo studio misure per l'abbassamento della velocità massima da 130 a 110 negli attraversamenti di Trento e Bolzano. La fascia ottimale per l'ottimizzazione dei consumi va dai 90 ai 110. Se siamo tutti d'accordo, possiamo adottare queste strategie di 'difesa' anche in Valsugana."
Con Pacher anche il dirigente generale del settore Raffaele De Col e Maria Celestina Antonacci del Dipartimento lavori pubblici e mobilità. Lo scenario delineato, a livello europeo, nazionale e locale, è abbastanza omogeneo. Ovunque le spese per infrastrutture hanno subito una contrazione importante. Anche in Trentino si è passati da una spesa di 200 milioni di euro all'anno in viabilità ad una di 40 milioni. Per il

prossimo anno, l'opera più significativa prevista nella zona è la variante del Tesino.
Ovviamente il calo delle risorse disponibili, come conseguenza della crisi economica internazionale e dei suoi effetti sul sistema-Paese, pone delle pesanti ipoteche al Veneto per quanto riguarda la realizzazione della Valdastico, opera il cui completamento è legato come noto al rinnovo della concessione autostradale alla società Serenissima della Brescia-Padova. Sul tema della Valdastico è in gioco, però in primo luogo il principio dell'intesa con il Trentino, sancito da una norma dello Statuto di Autonomia, "che sempre difenderemo - ha sottolineato ancora Pacher - pur avendo incontrato delle difficoltà sia con il precedente Governo che con quello attuale."
A prescindere da ciò, gli scenario elaborati nel suo studio dalla Clas di Milano (per la precisione quattro: potenziamento della ferrovia del Brennero; potenziamento della ferrovia del Brennero e dell'autostrada e realizzazione della Valdastico; potenziamento della Valsugana e dell'autostrada del Brennero e realizzazione della Valdastico; infine, uno scenario 'di scuola', identico al terzo ma con l'aggiunta dell'autostrada Alemagna) mostrano invariabilmente che l'opera fondamentale sia sul piano economico sia per quanto riguarda la riduzione dei tempi di percorrenza è il raddoppio della ferrovia del Brennero: sulla tratta Verona-Monaco porterà ad una riduzione dei prezzi di trasporto del 30%, e a una consistente riduzione dei tempi di percorrenza, anche rispetto al combinato Valdastico + A22 (da Vicenza a Monaco col treno si impiegheranno 3 ore e 25 minuti, mentre su strada 4 ore e 12 minuti). Per quanto riguarda le emissioni di gas inquinanti, con il trasporto ferroviario esse sono 2,5 volte inferiori rispetto a quelle generate dal traffico su gomma nel caso di trasporto di persone, e dimezzate nel caso del trasporto merci.
Realizzando la Valdastico, ma anche potenziando la Valsugana l''impatto dell'alta velocità sull'asse del Brennero si ridurrebbe però considerevolmente. Il flusso di merci su gomma in arrivo a Trento non potrebbe essere caricato su ferro (gli interporti sono previsti a Verona e Monaco) e quindi sul capoluogo si scaricherebbe solo traffico ulteriore, con conseguente aumento dei flussi anche verso Bolzano e Innsbruck.
"Il tema della Valsugana - ha concluso Pacher - è un tema che riguarda tutto il Trentino. La crescita del traffico lungo la valle avrebbe un impatto devastante in primo luogo su Trento. Già ora siamo al limite della sostenibilità. Pertanto, il Dipartimento preparerà prossimamente una prima bozza di interventi, partendo dalle cose realizzabili nel 2013. Poi torneremo a discutere tutti assieme i singoli dettagli." -

()