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. 914 del 20/04/2017

Oggi il convegno a Sociologia a cui sono interventi fra gli altri il viceministro Nencini e l'assessore Gilmozzi

Transdolomites: passa per la ferrovia il futuro della mobilità sulle Alpi

Non solo alta velocità e grandi opere come il tunnel del Brennero, né solo piccole linee ferroviarie a breve percorrenza, ma una rete di trasporti e di interconnessioni basata sul ferro che innerva l'intero arco alpino, da est a ovest, collegando fra loro le valli e i centri urbani: ruota attorno a questo concetto il convegno organizzato oggi a Trento da Transdolomites, con il patrocinio della Provincia autonoma di Trento, presso il dipartimento di Sociologia dell'Università e rivolto agli amministratori pubblici della Macroregione alpina,nonché ai tecnici e agli esperti del settore. Fra i relatori il viceministro alle infrastrutture e trasporti Riccardo Nencini e l'assessore provinciale alle infrastrutture e ambiente Mauro Gilmozzi. Sullo sfondo, l'impatto anche nella Macroregione, e negli organismi che la rappresentano, come Eusalp, dei grandi cambiamenti ad un tempo sociali e tecnologici che investono il settore trasporti: aumento della domanda di mobilità ma anche calo dell'uso dell'auto privata, necessità di coniugare trasporti e tutela dell'ambiente, automazione, nuove fonti energetiche.
Due gli spunti principali nell'intervento del viceministro: il primo riguarda la necessità di considerare l'area del Brennero nel contesto dell'intero sistema dei trasporti a cavallo delle Alpi e nel Nord dell'Italia in particolare, il secondo, l'invito ad approfittare delle opportunità che si apriranno con una nuova legge di settore che invita alla riattivazione delle linee ferroviarie storico-turistiche. "Siete una delle poche aree a potersi fregiare del titolo di regione smart", ha detto anche il viceministro, richiamando gli investimenti fatti in Trentino sul versante tecnologico e dell'innovazione, al servizio non solo del territorio ma del Sistema-paese nel suo complesso
Gilmozzi dal canto suo ha sottolineato come i territori alpini non devono diventare semplici aree di attraversamento dei flussi di traffico sull'asse nord-sud. "Si deve lavorare alla costruzione di reti di trasporti in tutto lo spazio alpino. Progetti già che ne sono. E' necessario lavorare assieme".

https://www.youtube.com/watch?v=VeXzDVhSwjo&feature=youtu.be

L'appuntamento di oggi - moderato dal giornalista Pierangelo Giovanetti - giunge dopo altri due eventi che Transdolomites ha organizzato nel 2013 e 2014, presso la Camera di Commercio Svizzera a Milano, durante i quali si era promossa l'idea di una rete di ferrovie di vallata, connettendo gli stati e le comunità regionali dell'are alpina e dolomitica.

https://www.youtube.com/watch?v=qg_7X70Iz-g&feature=youtu.be

Se il 900 ha visto il trionfo dell’automobile, è forse e venuto il tempo di rivedere la nostra idea di mobilità e di comunicazione, tantopiù nelle Alpi? Per il presidente di Transdolomites Massimo Girardi molti segnali vanno in questa direzione. I giovani si stanno disamorando dell'auto privata, cosa di cui si sono accorte anche le case automobilistiche. Non solo: vi sono città in Europa in cui si stanno imponendo le auto ibride e dove si parla addirittura di stoppare l’uso dell’auto privata tout court. "Nelle aree alpine è più difficile ipotizzare qualcosa del genere ma il ruolo della ferrovia è comunque determinante. Senza gli opportuni investimenti infrastrutturali nel settore vi saranno delle ricadute negative, non solo sulla qualità della vita ma anche sul piano economico".

Anche per l'assessore Gilmozzi "nel XXI secolo si impone la sfida del ritorno al treno. Ma le Alpi non possono essere solo un punto di passaggio. Devono essere connesse anche al loro interno. Nelle Alpi gli spostamenti non sono mai avvenuti solo sul fondovalle. Bisogna perciò lavorare alla costruzione o al ripristino di reti di trasporti est-ovest, collegando città e vallate. Qui i progetti ci sono. Guardiamo a Cortina, ad esempio, dove sono state avanzate tre ipotesi di collegamento ferroviario. Ma pensiamo anche all'importanza che può assumere un treno da Rovereto a Riva del Garda, di cui stiamo discutendo anche con Lombardia e Veneto. La politica, anche dentro Eusalp, deve dimostrare che ci crede, che vuole impegnarsi su queste partite. La Provincia autonoma di Trento è convinta dell'importanza strategica di queste scelte e le promuoverà con forza. Certo, bisogna avere anche senso pratico, coltivare visioni ad un tempo strategiche e realistiche. Lo scenario deve essere chiaro: non piccole ferrovie isolate ma una vera e propria rete di trasporti transalpina, integrata, cogestita".

Simon Pidoux, dell'ambasciata di Svizzera in Italia, ha portato al convegno l'esperienza del suo Paese, che ha recentemente inaugurato il tunnel del San Gottardo, la galleria ferroviaria più lunga del mondo. "Bisogna avere la capacità di passare dal sogno alla realtà concreta - ha detto - . Il tunnel è stato voluto dalle popolazioni interessate all'inizio degli anni 90, con l'obiettivo di liberare le valli dal traffico su gomma. All'epoca avevano tutti contro, la politica, il mondo economico, i sindacati. Ma con un referendum questo progetto è passato. Il resto è storia. Il tunnel è stato aperto l’anno scorso, entro il 2020 verrà ultimata l’ultima galleria".

E' toccato quindi ad Andrea Girardi, presidente di A 22, spiegare perché un'autostrada dovrebbe investire anche sulla ferrovia. "Perché se no a lungo andare è la stessa autostrada ad entrare in crisi", ha spiegato, ricordando come in vent'anni il traffico su A22 sia praticamente raddoppiato. Per questo già oggi Autobrennero investe nell'intermodalità e nel polo Interbrennero, guardando anche ai nuovi poli intermodali previsti aIisola della Scala e a Valdano. Inoltre, come noto, l'Autobrennero sostiene la realizzazione del tunnel del Brennero con una cifra importante, pari a un miliardo e 700 milioni di euro (di cui 600 già accantonati).

Ewald Moser, segretariato generale di Euregio, ha presentato le attività del Gruppo d’azione 4 dell’Eusalp, guidato proprio dall'Euroregione. Sul tema della mobilita e della connettività gli obiettivi sono "una accessibilità interna ed esterna sostenibile, attraverso la promozione dell’intermodalità e dell'interoperabilità sia per le merci che per i passeggeri. Obiettivi specifici che in parte collimano con quelli di Transdolomites: migliorare le infrastrutture soprattutto su rotaia, potenziare il trasposto pubblico, spostare progressivamente il traffico dalla ruota alla rotaia del 50% entro il 2050".

Ugo Parolo, sottosegretario alla Regione Lombardia con delega per politiche della montagna e Eusalp, ha spiegato come la Lombardia, "circondata da territori con un ordinamento amministrativo diverso, abbia cercato di impostare comunque un dialogo costruttivo, sia con la Svizzera sia con le provincie autonome italiane, cosa che ha consentito di costruire rapporti significativi in ordine a diverse materie, come l’accessibilità dei passi alpini". Allo studio vi sono al momento varie ipotesi: ad esempio il collegamento Tirano-Valcamonica, o quello che va dalla val Venosta alla Lombardia passando per la val Monastero. "Dobbiamo pensare anche ai costi sociali dell’inazione - ha detto ancora - e ai rischi di desertificazione delle Alpi se non si interverrà con cognizione di causa. I grandi corridoi non sono sempre a favore delle persone che vivono nelle Alpi anche se potrebbero esserlo. Per questo bisogna investire anche nelle reti minori".

Ha chiuso la prima parte dei lavori, che proseguono nel pomeriggio, il viceministroalle infrastrutture e trasporti Riccardo Nencini. "C’è una tendenza inequivocabile e incontrovertibile alla crescita del desiderio di mobilità - ha esordito il viceministro - . Lo si vede da tante cose: per esempio dal successo di proposte come da Flixbus o Blabla car. La mobilita aumenterà e aumenterà la pressione dall’esterno, pensiamo già

solo alla crescita del turismo dalla Cina". Venendo all'area del Brennero, "qui siamo nel contesto di una macroregione dove il pil è il più alto in Europa, tolto il centro di Londra e il Lussemburgo. Qui è maturato anche lo sviluppo economico italiano fra gli anni 90 e l'inizio della crisi. Quella del trasporto sull'asse del Brennero dunque non è questione che riguarda il Trentino Alto Adige, anche se il suo potenziamento sarà al servizio anche di queste regioni, ma tutto il Paese. Infatti nel Def del Governo vi sono da un lato oltre 9 miliardi per il raddoppio della ferrovia del Brennero ma anche i 100 milioni per lo sviluppo della ciclabile del Garda. Il Brennero, insomma, si colloca all'interno di una piattaforma molto più vasta, che coinvolge ad esempio anche la mobilita portuale di Trieste e Venezia, e che si proietta verso la Slovenia, il Gottardo, Lione, Rotterdam, Anversa".

Sul versante delle interconnessioni regionali, il viceministro ha ricordato che le Ferrovie italiane metteranno in circolazione 450 nuovi treni regionali. "Questo era un 'buco' che dovevamo colmare. Si era investito molto sull'alta velocità, ma ciò aveva aperto una forbice a svantaggio soprattutto di studenti e lavoratori. Ora ci stiamo impegnando a colmarla. Il Trentino Alto Adige offre in questo senso un buon esempio avendo investito 100 milioni di euro in nuovi vettori, Qui c'è uno dei migliori servizi a livello nazionale, almeno se do ascolto ai cittadini".

Infine, un'opportunità: le ferrovie storico-turistiche. "A breve il Parlamento licenzierà una nuova norma per incentivare la loro riscoperta o il loro potenziamento. Il finanziamento avverrà attraverso il contratto di programma con le Ferrovie. In Italia tratti ferroviari già esistenti ma dismessi, bellissimi. Vanno riscoperti".

Immagini a cura dell'ufficio stampa. Intervista al viceministro Nencini e all'assessore Gilmozzi

()